



На вниманието на:

арх. Здравко Здравков – главен архитект на Столична община

### Коментари и въпроси

Относно: Проект на Наредба за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община

#### Общи коментари:

1. В проекта на наредба се **смесват характеристики на микро и макро моделирането**, които не са приложими и за двата типа. Това води до неяснота в изискванията и прилагането им.
2. В проекта на наредба не е дадена точна методология за изчисляване на ново-генерираните пътувания, а резултатите от тези изчисления са от ключово значение и са основата, върху която се базират всички следващи анализи и симулации.
3. Проектът на наредба не определя еднозначно дали е задължително изготвянето на микросимулация (микромодел) с подходящ софтуерен продукт или анализът може да бъде изготвен чрез други методи.
4. В проекта на наредба липсват ясни указания за последователност на извършване на изисканите стъпки за изготвяне на транспортния анализ.
5. В проекта на наредба не се посочва за какъв период трябва да бъде направен анализът / микромоделът (1-часов пик, 2-часов пик или друго).

#### Конкретни коментари по текстове:

По Чл. 6:

1. Практиката сочи, че за целите на микросимулация не се използват данни в ПЕ/ч, а **брой МПС (леки или товарни), пешеходци, велосипедисти**.
2. От така оформения текст не става ясно какво е влиянието на „хоризонта на проучването“. Не е ли по-добре да бъде начален и краен етап – съществуващо положение и при пълна реализация на предвижданията на ПУП?

По Чл. 15:

1. Не става ясно как точно да се определя броят на автомобилите, пешеходците и велосипедистите в зависимост от типа на застрояването?
2. Пропътуваното разстояние е параметър, който се ползва обикновено при макро моделирането. Не е ясно дефинирано как ще се използва в случаите на микро моделиране.

По Чл. 17:

1. Не е дефинирано как се подхожда при адаптивен (гъвкав) режим на работа. Задължително ли е въвеждането на алгоритъма за адаптивния режим?

По Чл. 18:

1. Защо се използват данните само за „сутрешен час на върхово транспортно натоварване“, след като всички данни за интензивността на трафика към момента показват, че между 17:00 и 19:00 е много по-натоварено на някои места?
2. В таблица 3 е записано, че броят пътувания се определя само на базата на броя жители (според броя на стаите в апараментите). В градоустройственото планиране използваме стандарт на обитаване който се измерва в м<sup>2</sup> РЗП на жител - с ОУП е приет среден стандарт за планиране на София 40 кв.м на жител. Освен това няколко човека могат да използват един автомобил. Предлагаме да бъдат 2,5 жители на един автомобил.
3. В таблица 3 са дадени 50% от изходящите и 70% от входящите, които са силно завишени спрямо реалните стойности. Няма ясна обосновка за тези стойности.
4. При разпределението на пътуванията по различните начини на придвижване трябва да се има предвид освен общите данни и локацията на разглеждания обект. Разпределението в центъра на града, в жилищен квартал или производствена зона е коренно различно и трябва да бъде дадена възможност на експертите, които изготвят анализа, да направят по-реалистично приемане за стойността на този параметър.

По Чл. 21:

1. Моделът по ал.1 на същия член е макромодел, който не е базиран на „интензивност на движението, скорост и плътност“. Това са по-скоро характеристиките на микро моделите.

По Чл. 25:

1. Не са посочени конкретни изисквания за преброяванията на транспортните и пешеходните потоци. За какъв период трябва да са? Какво трябва да обхващат – кръстовища или сечения на улици?

12.06.2023 г.

Петър Мънъри

Транспортна инфраструктура, планиране и мобилност