

**Справка за постъпилите предложения по чл. 26, ал. 5 от Закона за нормативните актове
към публикуван проект
на Наредба за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община**

Предложение	Становище	Мотиви
1. инж. Ал. Витанов (получено по е-поща, публикувано на 29.05.2023 г.)		
<p>1.1. Чл. 27, ал. 3 (грешно посочен като чл. 6, ал. 4) Предлага се включването на допълнителни данни за „средни дължини на опашките“ и отпадане на данните за „средна скорост на движение или време за пропътуване през транспортно-комуникационен елемент“ и „средна продължителност на времето за осъществяване на ежедневни еднопосочни пътувания“, които могат да бъдат само препоръчителни и „степената на предоставяне на услугата „паркиране“, които счита за предмет на друг вид модели.</p>	<u>Не се приема.</u>	<p>Данните за „средна скорост на движение или време за пропътуване през транспортно-комуникационен елемент“ и „средна продължителност на времето за осъществяване на ежедневни еднопосочни пътувания“ не фигурират в чл. 27, ал. 3 (нов чл. 25, ал. 3). Първите данни са заложи в чл. 27, ал. 5, т. 1 (нов чл. 25, ал. 5, т. 1) само при участък от уличната мрежа. „Средните дължини на опашките“ са отразени в чл. 27, ал. 5, т. 2 и 3 (нов чл. 25, ал. 5, т. 2 и 3) като „средно време за изчакване“. „Степента на предоставяне на услугата „паркиране“, независимо че може да е предмет на друг модел или изследване, трябва да остане в наредбата, защото отразява общата мобилна свързаност и ниво на обслужване.</p>
<p>1.2. Чл. 8 (грешно посочен като чл. 7) Изказва се становище относно макро-моделирането. Изграждане на макромодел на гр. София е процес, който би отнел около две години (включвам провеждането на всички видове подготовка и набиране на данни). Този базов макромодел трябва да бъде калибриран и валидиран с предвидените начини за това (ГЕН статистика, коефициент на детерминация R2). Това не е по силите на проектантите извършващи микромоделите с известните за това софтуери.</p>	<u>Приема се за сведение.</u>	<p>Липсва конкретно предложение. В проекта за решение е предвидено задължение за започване на процедурата за изработване на Единен базов транспортен модел на Столична община.</p>
<p>1.3. Чл. 6, ал. 1 (коментарите са по стар текст на чл. 10, ал. 1 и касаят ПЕ/ч) Изказва се становище, че нито един от софтуерите както за макро, така и за микромоделите не работи с приведени единици (ПЕ).</p>	<u>Не се приема.</u>	<p>Използването на приведени единици (ПЕ/ч) е за опростяване - по този начин се обединяват всички типове МПС; в противен случай трябва да се прави анализ и оценка за всеки отделен вид МПС, а има и софтуери, които работят с ПЕ/ч (PCU/h) – напр. AIMSUN.</p>
<p>1.4. Чл. 12, ал. 3 (грешно посочен като чл. 11, ал. 3) Изказано е становище, че граничните стойности не се използват при микромоделите, а е</p>	<u>Приема се.</u>	<p>Липсва конкретно предложение. Забележката се приема, като се премахват чл. 12 и 13</p>

<p>целесъобразно да бъдат ползвани само при макромоделиранието, за да се лимитира пропускателната способност на кръстовището като цяло. Различните видове кръстовища в зависимост от начина им на управление – с и без светофар имат различни пропускателни способности на лента. Задръжките в кръстовищата зависят много от начина им на управление. Счита, че един подобен транспортен анализ може да даде препоръки в тази насока.</p>		<p>(защото пропускателната способност не участва в оценката впоследствие).</p>
<p>1.5. Чл. 13 (грешно посочен като чл. 11, ал. 1) Изказва се становище относно нормативни пропускателни способности: Тези гранични стойности могат да се ползват само при макромоделите. Когато се касае за пропускателна способност на лента за кръстовища при микромоделиранието, тогава тези стойности са неизползваеми. Съвременните софтуери решават този въпрос много по-точно и адекватно. Измерват се параметри като опашки, задръжки и LOS (ниво на обслужване). За параметъра LOS има предоставена референтна таблица, която директно характеризира степента на задържане на потока. На практика е неточно и е некоректно и не се използва при макромоделиранието. Тези стойности е целесъобразно да бъдат ползвани само при макромоделите, за да се лимитира пропускателната способност на кръстовището като цяло.</p>	<p><u>Приема се.</u></p>	<p>Липсва конкретно предложение. Забележката се приема, като се премахват чл. 12 и 13 (защото пропускателната способност не участва в оценката впоследствие).</p>
<p>1.6. Чл. 15 (грешно посочен като чл. 13) Изказва се становище, че описаният механизъм съответства повече на механизмите, използвани при макромоделиранието. (Известният четири-стъпков модел на търсенето). При микромоделите могат да се взимат много неща от макромоделиранието, но смисълът на различните модели е различен. По тази причина има микро- и макромодели. Първо: Генериране на трафик особено за сутрешните пикови часове става предимно от пътуванията от дома (home based). Големината на излъчения трафик зависи от жителите в разглеждания обект (когато става въпрос за жилищна сграда), който сутрин генерира, а вечер привлича трафик. (подход, ползван при изграждане на модела на търсене при макромоделиранието) Второ: В рамките на деня или в дадени пикови часове се формират пътувания, които имат различни цели. Тези пътувания в различните часови периоди на деня са различни по обем в зависимост от целите (целите са например: за отиване на работа, за пазар, за отиване на училище, детска градина, прибиране към къщи и т.н.). Делът на всички различни пътувания в разглеждания период представляват така наречените целеви двойки пътувания (demand strata). Всяка една двойка пътувания се формира/генерира от различни потенциали, които я формират и привличат (там където завършва пътуването). Така например двойката пътувания „дом-работа“, която е най-голяма в сутрешния пик се формира от брой живущи и брой работещи като живущите определят началото, а работещите края на пътуването. За определяне на излъчения/привлечен поток в определен часови интервал е необходимо да се използва графиката на разпределение на пътуванията по цели в разглеждания час. Така например тази графика показва, че около 96% от всички пътувания между 8.00-9.00 ч. започват началото си от дома (home based trips)</p>	<p><u>Приема се за сведение</u></p>	<p>Липсва конкретно предложение. За микромоделите могат да ползват данни от макромодела и залагането му в наредбата е именно с оглед използване на еднаква изходна информация (от макромодела), за да бъдат обективни в последствие и оценките, без значение дали са направени с микро или макромодел. По отношение на „Първо“ – точно това е заложено в чл. 15 (нов чл. 13) и в чл. 18, ал. 2 (нов чл. 16, ал. 2). С оглед опростяване на процеса е предложен подход за определяне на трафика в сутрешен върхов час (базиран на международния опит) в зависимост от жителите и функцията на застрояването, но изрично е посочено „ако няма допълнително изследване“ – т.е. оставена е възможност за използване на излъчено/привлечено движение в друг времеви период и приемания, стига да е направено такова изследване. По отношение на „Второ“ – принципно е така, с изключение на пътуванията в сутрешен върхов час към сгради с административно и</p>

<p>Трето: Определянето на стойностите става чрез подходящи анкетни изследвания, които да важат за гр. София и които да се ползват при направа на модела и анализа. Възлагането на извършване на тези изследвания и предоставяне на обработените данни, трябва да е ангажимент на СО. Тези данни трябва да се ползват от всички като основа на всяка разработка.</p> <p>Четвърто: Разделянето на пътуванията по вид транспорт (modal split) се определя от същите анкети, описани в предходния абзац.</p>		<p>обслужващо обслужване, при които е обратно - привлича се, а не се излъчва трафик. Отново с оглед опростяване и по-лесно прилагане е предложено да се използват подход и базови стойности посочени в чл. 18, ал. 2 (нов чл. 16, ал. 2), но ако има допълнително изследване, което доказва друго – може да се използва и то.</p> <p>По отношение на „Трето“ и „Четвърто“ – в наредбата е заложено единният базов транспортен модел (включващ всички подобни изследвания) да е ангажимент на СО и да се ползва след това като основа на всяка разработка.</p>
<p>1.7. Глава трета (грешно посочена като чл. 17, който липсва в цитираната редакция) Изказва се становище, че изготвянето на макро модели не е по силите на транспортните инженери и не е целесъобразно да се прави на този етап. Предлага анализите да са чрез микро моделиране.</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>Съгласно чл. 5 и чл. 24 (нов чл. 22) ЕБТМ се изработва, поддържа, калибрира и валидира от Столична община, като прогнозното моделиране се извършва от дирекция „Управление и анализ на трафика“ към СО.</p>
<p>1.8. Изказва се принципно становище, че наредбата следва да бъде опростена, като се сложи акцент върху: кой и какви данни трябва да подава; какви параметри се изследват, включително включване на референтни таблици за сравнението им; как се генерира трафика при различните по вид обекти; какви възможни действия следва да се предприемат, когато получените стойности (базови и проектни) надхвърлят допустимите такива.</p>	<p><u>Приема се за сведение.</u></p>	<p>Липсва конкретно предложение.</p>
<p>2. „Инфра Сити Консулт“ ЕООД (получено по е-поща, публикувано на 12.06.2023 г.)</p>		
<p>2.1. В проекта на наредба се смесват характеристики на микро и макро моделирането, които не са приложими и за двата типа. Не е достатъчно ясна ролята на цитирания в наредбата „базов транспортен модел“. Това води до неяснота в изискванията и прилагането им.</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>Ролята на единния базов транспортен модел (ангажимент и отговорност на СО) е посочена в чл. 5 – получаване на обективни резултати. Това се осигурява посредством предоставянето на еднаква основа/изходни данни по отношение на текущото търсене и предлагане на транспортни услуги за всички проучвания. Оставена е възможност, докато макромодела бъде разработен, да се използва микро моделиране от Дирекция „УАТ“ на СО</p>
<p>2.2. В проекта на наредба не е дадена точна методология за изчисляване на ново-</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>Подходът е даден в чл. 15 (нов чл. 13), а</p>

генерираните пътувания, а резултатите от тези изчисления са от ключово значение и са основата върху, която се базират всички следващи анализи и симулации.		конкретните параметри в чл. 18 (нов чл. 16).
2.3. Проектът на наредба не определя еднозначно дали е задължително изготвянето на микро-симулация (микро-модел) с подходящ софтуерен продукт или анализът може да бъде изготвен чрез други методи и способности.	<u>Не се приема.</u>	В наредбата е предвидено да се използва макро-модела, за да е еднакъв за всички, а използването на микро-модел е само за Дирекция „УАТ“ за периода до изграждането на ЕБТМ.
2.4. В случай, че се въвежда изискване за специализиран софтуер за микромоделите, считаме, че е необходимо да бъдат добавени и конкретни стойности на специфичните параметри на микромоделите, които влияят на поведението на водачите и характеристиките на моделираните автомобилни, пешеходни и велосипедни потоци.	<u>Не се приема.</u>	Не е целесъобразно в наредбата да се въвеждат изисквания към софтуер за микромоделите.
2.5. В проекта на наредба липсва ясна последователност за извършване на изискваните стъпки за изготвяне на транспортния анализ.	<u>Не се приема.</u>	Посочена е в чл. 8.
2.6. В проекта на наредба не се посочва за какъв период трябва да бъде направен анализа/микро модела (1-часов пик, 2-часов пик или друго)	<u>Не се приема.</u>	В наредбата е предвидено микро-моделът да се използва временно. В чл. 18, ал 2 (нов чл. 16, ал. 2) е посочен периода „сутрешен връхов час“, но също така е записано „ако няма допълнително изследване“ – т.е. оставена е възможност за използване на излъчено/привлечено движение в друг времеви период и приемания, стига да е направено такова изследване.
2.7. По Чл. 6: 1. Практиката сочи, че за целите на микро-симулация не се използват данни в ПЕ/ч, а брой МПС (леки или товарни), пешеходци, велосипедисти.	<u>Не се приема.</u>	Чл. 6 се отнася за зоната на въздействие, която не се определя посредством микро-симулация.
2.8. По Чл. 6: 2. От така оформения текст, не става ясно какво е влиянието на „хоризонта на проучването“. Хоризонт на проучването от 10, 20, 30 или 50 години е целесъобразен при изработване на макро модели.	<u>Не се приема.</u>	Хоризонтът на проучване произтича от инвестиционното намерение, а не от вида на транспортното моделиране. В Таблица 1 е отразено как трябва да се отчита (от 0 до 15 г.), като се следва общия принцип и международен опит, че при повече новогенерирани пътувания хоризонтът на проучване се увеличава, защото пътуванията имат по-голямо въздействие върху транспортното обслужване.
2.9. По Чл. 6: 3. Считаме, че събирането на достатъчно данни за „всички улици и кръстовища на разстояние 200м/300м/400м/500м извън границите на обекта“ е ненужно времеемък и ресурсоемък процес. Практиката сочи, че анализирането само на ключови кръстовища в посочения обхват, предоставя достатъчно детайлна картина за влиянието на	<u>Не се приема.</u>	В наредбата е отразен световния опит и точно използването на „ниво за транспортно обслужване“ на улици и кръстовища. В света няма практика, която да игнорира улиците.

ново-генерирания трафик върху прилежащата транспортна инфраструктура.		
2.10. По Чл. 6: 4. Текстът в чл. 6(2) е неясен	<u>Не се приема.</u>	Текстът пояснява вече зададеното в последния ред на Таблица 1, което отразява световния опит, защото в България подобни изследвания няма.
2.11. По Чл. 12 и чл. 13: Съдържанието на тези параграфи е неприложимо за микромоделите. В тях не се задава каква е пропускателната способност на елементите на пътя, а се задават други характеристики на автомобилния поток и поведението на водачите на МПС.	<u>Приема се.</u>	Чл. 12 и чл. 13 се премахват от наредбата, защото пропускателната способност не участва в оценката в последствие, а чл. 13 цитира друга наредба
2.12. По Чл. 15: 1. Не става ясно как точно се определя броя на автомобилите, пешеходците и велосипедистите. Каква точно е връзката между тях и типа на застрояването?	<u>Не се приема.</u>	Посочено е в чл. 18 (нов чл. 16), а за разпределението по видове транспорт виж ал. 4.
2.13. По Чл. 15: 2. Не става ясно как времето на пътуването през седмицата или месеца се отразява при микро симулацията.	<u>Не се приема.</u>	В наредбата е предвидено микро моделирането се използва временно. Въвеждането на допълнителни изисквания по отношение на изследване и прилагане на дневна, седмична и месечна неравномерност ще доведе до излишно усложняване на наредбата и необходимост от целогодишни проучвания, които към настоящия момент няма кой да възложи и респективно изпълни. Този проблем ще се реши със създаването на базовия транспортен макромодел.
2.14. По Чл. 15: 3. Пропътуваното разстояние е параметър, който се ползва обикновено при макро-моделирането. Не е ясно дефинирано как ще се използва в случаите на микро-моделиране.	<u>Не се приема.</u>	В наредбата е предвидено да се използва макро-модела, за да е еднакъв за всички, а микро-модела е само за Дирекция „УАТ“, докато се изгради ЕБТМ.
2.15. 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 в софтуера за микро-симулация? А как се отразява това в случай, че такъв софтуер не е задължителен при изготвянето на анализа?	<u>Не се приема.</u>	В чл. 17 (нов чл. 15) е посочено, че режима на светлинно регулиране (каквото и да е) се отразява при моделирането и симулирането
2.16. 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?	<u>Не се приема.</u>	В чл. 18, ал. 2 (нов чл. 16, ал. 2) е записано "ако няма допълнително изследване", което обаче би трябвало да включи не само трафика, но и обема по вид на пътуванията (изходящи и входящи) според функцията на застрояването, а такива в нашата страна няма
По Чл. 18: 2. В таблица 3 е записано, че броят пътувания се определя само на базата на броя	<u>Не се приема.</u>	Този коментар не е коректен, защото става

<p>жители (според броя на стаите), което не е реалистично след като няколко човека могат да използват един автомобил.</p>		<p>въпрос за общо пътувания, а не само за тези ползващи автомобил. Пътуванията се генерират от хората, независимо от това колко от тях могат да ползват един и същи автомобил или друг вид транспорт. Липсва конкретно предложение за промяна, а в наредбата е отразен чуждия опит - при нас подобни изследвания все още няма.</p>
<p>2.17. По Чл. 18: 3. В таблица 3 са дадени 50% от изходящите и 70% от входящите, които са силно завишени от реалните стойности. На каква база са избрани тези проценти?</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>Виж пояснението към предишната забележка</p>
<p>2.18. По Чл. 18: 4. При разпределението на пътуванията по различните начини на предвижване трябва да се има предвид освен общите данни и локацията на разглеждания обект. Разпределението в центъра на града и в краен квартал е коренно различно и трябва да бъде дадена възможност на експертите, които изготвят анализа, да направят по-реалистично приемане за стойността на този параметър.</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>В чл. 18, ал. 2 (нов чл. 16, ал. 2) е оставена възможност за извършване на допълнителни проучвания, стига да има кой да ги възложи и плати. Вменяването на допълнително изрично задължение за извършване на отделни квартални проучвания ще доведе до излишно усложняване на наредбата и намаляване на нейната приложимост, ако такива не се направят.</p>
<p>2.19. По Чл. 21: 1. Моделът по ал.1 е макро-модел, който е не е базиран на „интензивност на движението, скорост и плътност“. Това са характеристиките на микро-моделите.</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>В коментара не отчетена връзката между интензивност, плътност и скорост, която е общовалидна.</p>
<p>2.20. 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?</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>Не са посочени такива изисквания, защото това ще бъде реализирано при създаването на базовия транспортен макромодел, който ще обхваща всички улици и кръстовища, но зоната на въздействие (съгл. чл. 6) определя обхвата, а чл. 18 (нов чл. 16) - периода.</p>
<p>2.21. По Чл. 25: 2. Изработване на микро-модел „върху“ данни от макро-модел има смисъл само при оценки на работата на кръстовища при скорошни реализации от типа на пробиви, нови улици и др.</p>	<p><u>Не се приема.</u></p>	<p>Липсва конкретно предложение за изменение в наредбата. Микро-моделирането може да се използва не само при „скорошни реализации“, и не само при „пробиви, нови улици и др.“, а предимно при сравнение на вариантни решения, при които могат да бъдат въведени прогнозни транспортни натоварвания и след 10 г. (стига да има такава прогноза), като приложението му се предопределя от обхвата и степента на подробност, а не от типа</p>

		новоизградената инфраструктура.
3. Петър Мънъри – ОП „Софияплан“ (получено по е-поща, публикувано на 13.06.2023 г.)		
Становището повтаря част от предложенията по т. 2		
4. Дончо Барбалов – зам.-кмет на Столична община, направление „Транспорт и градска мобилност“ (писмо № СОА22-ВК66-4760-[4]/08.06.2023 г. до председателя на СОС)		
4.1. Наредбата третира извършването на оценка и анализ, чрез изработката на макро модел на транспортните потоци в зоната на влияние. В същото време, практиката показва, че използването на макро моделирането, е инструмент, който се прилага при оценяването на въздействието на много по-големи обекти, които променят транспортната кореспонденция между два квартала и/или кореспонденцията между поне две градски зони. В конкретния случай, се цели оценяването на влиянието на отделни локални обекти, а не на една градска зона, спрямо друга и съответните транспортни връзки между тях.	<u>Не се приема.</u>	С използването на макро-модел се цели създаване на единна основа, посредством която да се гарантира еднакви базови изходни данни за всички проучвания по отношение на търсенето и предлагането транспортни услуги, както и разпределението на пътуванията по видове транспорт, нещо, което посредством микро-моделирането няма как да се получи. Наредбата третира изграждането именно на големи обекти, които при по-голям брой новогенерирани пътувания неизменно се отразява не само локално. Посредством микро-моделирането няма как да се определи също така зоната на въздействие на обектите. Микро-моделирането се използва за сравняване на варианти на проектни решения в крайна фаза, а не за целите на устройственото планиране, за което се предвижда да се използва тази наредба.
4.2. Някои от параметрите, които биват оценявани, като например „плътност на транспортните потоци“ е параметър, който се подлага на оценка при оценяване на извънградски пътища и най-вече при магистрално движение. В градска среда, конкретния параметър няма стойност, като в някои случаи, той следва да е с обратна стойност на параметрите, търсени при магистрално движение (при магистрално движение „свободата“ на движение на превозните средства зависи от разстоянията между тях и по-ниската степен на ограничение в тази свобода на движение/маневри, като целта е чрез това да не се нарушава индивидуалната скорост на движение на всяко превозно средство. При транспортните потоци в градска среда, с цел подобряване на пропускателната способност и максимално ефективното използване на съществуващата пътна инфраструктура, организаторите на движение се стремят да групират превозните средства, така че да могат да преминат по-голям брой превозни средства, през определено сечение на даден пътен участък, за единица време.). Във връзка с горното, се препоръчва или да се прецизират съответните текстове, или същите да бъдат премахнати.	<u>Не се приема.</u>	Твърдението, че показателят „плътност“ в градска среда не е релевантен, не е вярно. Общизвестна е фундаменталната зависимост между интензивност, плътност и скорост: $q = k \cdot u_s$ където, q – интензивност [МПС/ч] K – плътност [МПС/км] U_s – средна скорост [km/ч] Стойностите, предложени в наредбата, са взети от германския нормативен документ "Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen, Teil S, Stadtstrassen,

		Kapitel S3 Strecken, Tabelle S3-1 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in Abhängigkeit der fahrsteifenbezogenen Verkehrsdichte je Richtung", което в превод означава, че изискванията са точно за улици и плътност в лента за движение. Ние нямаме подобни изследвания и нормативни документи, поради което следваме чуждия опит.
4.3. Наблюдава се несъответствие на определените параметри за различните нива на обслужване с разпоредбите на действащи нормативни документи от по-високо ниво, като Наредба №17 за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали. Несъответствието се изразява в разрешението и нормативно регламентирани времетраения на цикъла на всяка светофарна уредба, които не кореспондират с граничните стойности на оценявания параметър в Приложение № 1, таблица № 5 от разработения проект на наредба.	<u>Не се приема.</u>	Посочените стойности отново са от горесцитирания германски нормативен документ, а ние подобен нямаме - "Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen, Teil S, Stadtstrassen, Kapitel S4 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage, Tabelle S4-1 Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsarten".
4.4. Оценката на възможността за паркиране следва да не се подлага на оценка поради задължителния характер на нормативните изисквания към всеки бъдещ обект за определен минимален брой осигурени паркоместа в рамките на имотите – резултатите от подобна оценка може да бъдат в противоречие с въведените нормативни изисквания.	<u>Не се приема.</u>	Независимо от нормативните изисквания за гаражи/паркоместа има улично и извън улично паркиране (регламентирано или не), което от една страна оказва влияние на трафика, а от друга осигурява някакво ниво на транспортно обслужване при паркиране и би трябвало да се разглеждат съвместно.
4.5. В рамките на текстовете на проекта на наредба, се въвеждат допълнителни задължения и дейности на структури на Столична община, както и въвеждането на такси за тези ново разкривани услуги, но липсват разработени текстове за промяна в структурата на СО и действащите нормативни документи, така че да бъдат обезпечени ново въвежданите услуги от проекто-наредбата.	<u>Приема се.</u>	Променен е текстът на проекта за решение, както следва: „Възлага на заместник-кмета на Столична община по Направление „Финанси и здравеопазване“ в шестмесечен срок да изготви и внесе в Столичния общински съвет предложение за допълнение на Наредбата за определяне и администриране на местни такси и цени на услуги, предоставяни от Столична община, съдържащо цени на услуги за извършването на проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване от Дирекция „Управление и анализ на трафика“ съгласно § 7 от Наредбата за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в

		<p>Столична община.</p> <p>Възлага на кмета на Столична община в шестмесечен срок да внесе в Столичния общински съвет предложение за промяна на общата численост на Столичната общинска администрация в частта на дирекция „Управление и анализ на трафика“ с оглед възложените нови дейности на дирекцията.“</p>
<p>4.6. Липсва яснота за крайното становище, което следва да бъде издадено, при наличие на неприемливо ниво на обслужване при „съществуващо положение“.</p>	<p><u>Приема се частично.</u></p>	<p>Наличието на неприемливо ниво на обслужване при „съществуващо положение“ означава най-общо, че параметрите, заложи в устройственото планиране, не отразяват коректно реалността и прогнозите за съответното развитие на застрояването и инфраструктурата. Това предполага използване на мерки, изискващи промяна на устройственото планиране и/или изпълнение на допълнителна инфраструктура, която в най-общия случай няма да е в обхвата на инвестиционното намерение. Именно поради това подобни анализи трябва да се извършват още преди да се издаде виза за проектиране, т.е. във фазата на устройственото планиране, въз основа на които да се формира и крайното становище на СО.</p>
<p>4.7. В преходните и заключителни разпоредби §8 ал.(6) текста да придобие следният вид: <i>Директорът на дирекция „Управление и анализ на трафика“ входи изготвеното проучване, анализ и симулацията на транспортното обслужване за съответния обект, за разглеждане от Постоянната комисия по транспорт, организация и безопасност на движението при Столична община, която след разглеждането на представените документи, издава становище. Становището може да съдържа одобрени мерки за подобряване нивото на транспортно обслужване и варианти на решения, които са задължителни. Становището и изготвеното проучване, анализ и симулацията на транспортното обслужване за съответния обект и/или ПУП се входират за разглеждане от Общинския експертен съвет по устройство на територията към Столична община, който издава финално становище, което може да съдържа обобщени и одобрени мерки за подобряване нивото на транспортно обслужване, както и препоръки и/или друг вид указания, отнасящи се до градоустройствените характеристики на уличната мрежа и съответните имоти.</i></p>	<p><u>Приема се.</u></p>	<p>Текстът на § 7, ал. 8 (нов) е променен, както следва:</p> <p>„Директорът на дирекция „Управление и анализ на трафика“ представя изготвеното проучване, анализ и симулацията на транспортното обслужване за съответния обект за разглеждане от Постоянната комисия по транспорт, организация и безопасност на движението при Столична община, която издава становище. Становището може да съдържа мерки и варианти на решения за подобряване нивото на транспортно обслужване. Становището и изготвеното</p>

		<p>проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване за съответния обект се изпращат за разглеждане от Общинския експертен съвет по устройство на територията към Столична община, който приема или отказва приемането на проучването, анализа и симулацията на транспортното обслужване. ОЕСУТ определя задължителните мерки и решения за подобряване нивото на транспортно обслужване, както и препоръки и/или друг вид указания, отнасящи се до градоустройствените характеристики на уличната мрежа и съответните имоти, които се вписват в административния акт за одобряване на подробния устройствен план или в разрешението за строеж.“</p>
<p>4.8. В преходните и заключителни разпоредби §9 цената на услугата да бъде съобразена с РЗП на обекта. Да бъде диференцирана стойността на услугата в диапазони обхващащи различни големина на РЗП. (20-50 хил., 50-150 хил. РЗП , 150 - 300 хил.РЗП, 300+ РЗП).</p>	<p><u>Приема се.</u></p>	<p>Променен е текстът на проекта за решение, както следва: „Възлага на заместник-кмета на Столична община по Направление „Финанси и здравеопазване“ в шестмесечен срок да изготви и внесе в Столичния общински съвет предложение за допълнение на Наредбата за определяне и администриране на местни такси и цени на услуги, предоставяни от Столична община, съдържащо цени на услуги за извършването на проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване от Дирекция „Управление и анализ на трафика“ съгласно § 7 от Наредбата за проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване в Столична община.“</p>
<p>4.9. Да се добави "Срок за изработване на проучване, анализ и симулация на транспортно обслужване". Този срок да бъде съобразен отново със съответното проектно РЗП на обекта.</p>	<p><u>Приема се.</u></p>	<p>Създаден е нов текст - § 7, ал. 7 със следното съдържание: „Проучването, анализа и симулацията на транспортното обслужване се извършва в едномесечен срок от постъпване на</p>

<p>4.10. Да се добавят в наредбата отделно "Необходими документи към заявяването на услугата". Задължително да се прилагат документи за:</p> <ul style="list-style-type: none"> - РЗП на обекта - Предназначение на обекта със съответно разпределение спрямо РЗП - Мотивирано предложение за вход/изход към уличната мрежа - Брой паркоместа и тяхното разположение в обхвата на обекта - Други съотносими документи 	<p><u>Приема се.</u></p>	<p>заявлението и документите по ал. 2.“</p> <p>Създаден е нов текст - § 7, ал. 2 със следното съдържание:</p> <p>„Към заявлението се прилагат:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Проект за подробен устройствен план или инвестиционен проект – ситуация по част „Архитектура“; 2. Информация за предназначението на сградата; 3. Информация за разгънатата застроена площ на сградата, вкл. на полуподземните и подземните нива. При сгради, съдържащи обекти с различно предназначение, се предоставя информация за разгънатата застроена площ за всяко предназначение; 4. Брой паркоместа и тяхното разположение в обхвата на обекта; 5. Мотивирано предложение за вход/изход към уличната мрежа, съгласувано с Дирекция „Управление и анализ на трафика“ и СДВР – Отдел „Пътна полиция“; 6. Други – в зависимост от спецификата на обекта.“
<p>4.11. В рамките на текстовете на проекта на наредба, се въвеждат допълнителни задължения и дейности на структури на Столична Община, както и въвеждането на такси за тези ново разкривани услуги, но липсват разработени текстове за промяна в структурата на СО и действащите нормативни документи, така че да бъдат обезпечени ново въвежданите услуги от проекто-наредбата.</p>	<p><u>Приема се.</u></p>	<p>Променен е текстът на проекта за решение, както следва:</p> <p>„Възлага на кмета на Столична община в шестмесечен срок да внесе в Столичния общински съвет предложение за промяна на общата численост на Столичната общинска администрация в частта на дирекция „Управление и анализ на трафика“ с оглед възложените нови дейности на дирекцията.“</p>
<p>4.12. В преходните и заключителни разпоредби §10 ал. текста да придобие следният вид: <i>Наредбата влиза в сила шест месеца след приемането ѝ от Столичния общински съвет.</i></p>	<p><u>Приема се частично.</u></p>	<p>Не е възможно влизане в сила на наредбата в цялост преди създаването на единен базов транспортен модел. Променен е от 3 на 6 месеца срокът за влизане в сила на § 7.</p>
<p>4.13. Предлага се промяна на параметри: Таблица 3. Нива на транспортно обслужване на участък от уличната мрежа – плътност и лента на движение – да отпадне.</p>	<p><u>Не се приема</u></p>	<p>Твърдението, че показателят в градска среда не е релевантен, не е вярно.</p>

<p>Мотиви: Показателят в градска среда не е релевантен, тъй като управлението на потоците в града се извършва чрез групиране, докато при оценка на пътни участници извън града, е показател, говорещ за „свободата“ на транспортните потоци, която определя и възможността да се шофира с по-широк диапазон скорости, спрямо желанието на отделните водачи. В градска среда, този показател е с „обратен знак“.</p>		<p>Стойностите, предложени в наредбата, са взети от германския нормативен документ "Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen, Teil S, Stadtstrassen, Kapitel S3 Strecken, Tabelle S3-1 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in Abhängigkeit der fahrsteifenbezogenen Verkehrsdichte je Richtung", което в превод означава, че изискванията са точно за улици и плътност в лента за движение! Ние нямаме подобни изследвания и нормативни документи, поради което следваме чуждия опит.</p>
<p>4.14. Предлага се промяна на параметри: Таблица 5. Нива на транспортно обслужване при кръстовища със светлинно регулиране - Предложение 1: Да се преправи таблицата, като се използват стойности на % от дължината на съответния цикъл на работа на СУ (последните графи „Д“ и „Е“ предлагам да са със стойности от порядъка на >70% и >80%)</p>	<p><u>Не се приема</u></p>	<p>Не е релевантно да се използва като показател процент от дължината на съответния цикъл, защото той може да не е определен правилно и да не съответства на реалното транспортно натоварване. Изключването на BUS лентите не е правилно, защото от една страна именно те водят до допълнителни задръжки в останалите ленти, а от друга трябва да се оцени общия транспортен поток, който включва и нивото на транспортно обслужване, което се предлага от обществения транспорт, както и дали да се предлагат мерки за промяна в него, която би довела до по-добро общо транспортно обслужване. Освен това, посочените стойности отново са от горесцитирания германски нормативен документ - "Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen, Teil S, Stadtstrassen, Kapitel S4 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage, Tabelle S4-1 Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsarten", който няма аналог в България.</p>
<p>4.15. Промяна на параметри: Таблица 5. Нива на транспортно обслужване при кръстовища със светлинно регулиране - Предложение 2: Да отпадне графата за средно време за изчакване в ленти със специален режим на движение – БУС лентите. Бус лентите достигат до кръстовищата със СУ само при положение, че са изцяло отделени и или споделени с десния завой – по този начин те са зависими от останалите участници в движението в рамките на кръстовището и този параметър ще дублира резултатите от 1-вата колона в таблицата</p>	<p><u>Не се приема</u></p>	<p>Не е релевантно да се използва като показател процент от дължината на съответния цикъл, защото той може да не е определен правилно и да не съответства на реалното транспортно натоварване. Изключването на BUS лентите не е правилно, защото от една страна именно те водят до допълнителни задръжки в останалите ленти, а от друга трябва да се оцени общия транспортен поток, който включва и нивото на транспортно обслужване, което се предлага от обществения транспорт, както и дали да се предлагат мерки за промяна в него, която би довела до по-добро общо транспортно обслужване. Освен това, посочените стойности отново са от горесцитирания германски нормативен документ - "Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen, Teil S, Stadtstrassen, Kapitel S4 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage, Tabelle S4-1 Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsarten", който няма аналог в България.</p>