

---

**From:** Radost  
**Sent:** 20 декември 2020 г. 21:49  
**To:** e.stoyneva@sofia.bg; r.galabova@sofia.bg  
**Subject:** становище за предварителен проект на КППКАВ  
**Attachments:** 2020.12.20-predlojenia-PKAV-Veloevolucia.pdf

Здравейте г-жо Стойнева и г-жо Гълъбова,

В прикачен файл ще намерите становище на сдружение "Велоеволюция" по представения за обществена консултация предварителен проект на Комплексна програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община.

Поздрави,

Радостина Петрова  
член на УС и координатор  
сдружение "Велоеволюция"



Сдружение "Велоеволюция"

e-mail: [info@velobg.org](mailto:info@velobg.org) | web: [velobg.org](http://velobg.org)

Изх. No.11/20.12.2020 г.

До  
Йорданка Фандъкова  
Кмет  
Столична община

## СТАНОВИЩЕ

**Относно: Проект (предварителен вариант) на „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.“**

*Уважаема г-жо Фандъкова,*

Представената КППКАВ за територията на СО за периода 2021-2026 г. заедно с приложенията, вкл. приложенията отчитащи изпълнението на предходната програма разгледахме от гледна точка на потенциала за принос на мерките за насърчаване на велосипеден транспорт към целите на програмата и предизвикателствата с чистотата на въздуха в Столична община и изброяваме следните изводи и предложения:

I. По отношение на предложените мерки в КППКАВ в Приложение №15 План за действие към Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух в Столична община 2021 - 2026 г.

1. Очевидно е значението на изпълнението на мерките заложи в Плана за устойчива градска мобилност към намаляване на въздействието на транспорта върху качеството на атмосферния въздух в Столична община. Много от мерките предложени в КППКАВ съвпадат с мерките заложи в ПУГМ, но не ги

изчерпват. В същото време, видно от отчета на предходно действащата ПКАВ, мерките по отношение на транспорта, както и цялостното изпълнение на ПУГМ към 2020 г. не са изпълнени. Изоставането се дължи, както на липса на проектна готовност, така и липса на политическа воля за изпълнение на проектите, дори когато проектната готовност е налице. От голямо значение за ефекта на мерките е качеството на изпълнението им, което по никакъв начин не е засегнато в предложените индикатори за следене напредъка по програмата. Например: в КППКАВ са заложили за изпълнение велосипедни алеи с индикатор „брой км изградени велоалеи“. В самата програма, т. II.2.4 Транспорт, транспортна инфраструктура и мобилност е направена следната констатация: „ ... Съществуващата мрежа от велосипедни маршрути е недостатъчно интегрирана, комфортна, а понякога и недостатъчно безопасна, което възпрепятства ръста на колоезденето - понастоящем с дял едва 2% от мобилността в общината.“ Това състояние може да се преодолее и да има ефект в полза намаляване на замърсяването на въздуха само, ако заложените мерки се изпълняват навреме, в съответствие със стратегическите и нормативни изисквания и с необходимото качество. Така ще се гарантира привличането на нови ползватели за повишаване на дяла на велосипедния транспорт с произтичащите от това желани ефекти за КАВ.

#### Предложения:

1.1. В КППКАВ да се заложи наблюдение на цялостното изпълнение на ПУГМ по години съгласно конкретните предвиждания на плана.

1.2. В КППКАВ да бъдат заложили индикатори за качествена оценка на изпълнение на целите по отношение на заложените мерки за велотранспорт.

2. Не става ясно защо мерките за велосипеден транспорт предвидени в ПУГМ не са заложили в КППКАВ в пълнота - избрани са конкретен брой велосипедни трасета и са посочени брой километри за изграждане само до 2025 г., по-малко от предвидените в плана до този период. ПУГМ предвижда конкретни изброени поименно велосипедни трасета до 2035 г. Редно е щом КППКАВ е с период на действие до 2030, то всички предвиждания от други планове да бъдат възприети в програмата, а ако ли не, то да става ясно поименно кои са избраните с приоритет и защо. В противен случай може да се смята, че чрез КППКАВ се променят или омаловажават приоритети заложили в друг вече действащ документ приет от Столична община. Напомняме, че заложените в ПУГМ велосипедни трасета за изпълнение до 2020 г. не са изпълнени (видно и от отчета за изпълнение на предходната ПКАВ), нито пък частично изпълнените са с необходимото качество и поддръжка, така че да са безопасни и привлекателни за нови ползватели.

#### Предложения:

2.1. Мярка 37-Sf-t--St-Mt-Lt „Развитие на главната велосипедна мрежа на гр. София -52,8 км (14 трасета) и провеждане на информационни кампании за насърчаване използването на велотранспорта като устойчив начин на градска



*мобилност*“ да се коригира. Да се допълнят поне до заложените в ПУГМ 19 главни велосипедни трасета за изпълнение до 2025 или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедните трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените. В отделна нова мярка да се заложи провеждане на информационни кампании. Предложението е с цел конкретизиране, залагане на пълен набор амбициозни цели за изграждане на велосипедни трасета и обособяване на еднотипни дейности с възможност за проследяване чрез специфични качествени и количествени индикатори.

2.2. Мярка 38-Sf-t-St-Mt-Lt *„Развитие на довеждащата велосипедна мрежа -45,5 км (17 трасета)“* да се коригира. Да се допълнят до заложените в ПУГМ 27 довеждащи велосипедни трасета за изпълнение до 2025 или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедни трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените.

2.3. Мярка 39-Sf-t-St-Mt-Lt *Развитие на рекреационната велосипедна мрежа на територията на града и околградския район -30,6 км (5 трасета)* да се коригира. Да се допълнят до заложените в ПУГМ 9 рекреационни велосипедни трасета за изпълнение до 2025 или да се изброят поименно предвидените за изграждане велосипедните трасета, като се поясни защо не са в пълен набор и защо са приоритизирани именно изброените.

2.4. Мярка 40-Sf-t--St-Mt-Lt *Инициране на действия за и въвеждане на система за споделени велосипеди в София (1600 велосипеда)* да се коригира и допълни с поне до 2800 велосипеда, за да става ясно че се има предвид разширение на заложената и в предходната ПКАВ такава мярка. Разширението на система за споделени велосипеди в ПУГМ е предвидено за конкретни поименно изброени квартали/райони в Столична община до 2025 г. При залагането на количествени индикатори за изпълнение да се има предвид европейската практика за брой споделени велосипеди осигурени за единица мярка за брой население.

2.5. Мярка нова *Провеждане на информационни кампании и дейности за насърчаване използването на велотранспорта като устойчив начин на градска мобилност.* Необходимо е конкретизиране на мярката с посочване на желаните вид на кампании и дейности за провеждане. Такива могат да бъдат вече заложените в ПУГМ, но не само: обучение и образование за пътна безопасност и каране на велосипед и тротинетка в градски условия – за възрастни и за ученици; изграждане на трафик градини в градските паркове или други площи; Организиране на „Ден за ходене на училище с велосипед и пеша“, „Ден за ходене на работа с колело“ др. подобни; кампании с работодатели; създаване на платформа/мобилно приложение за споделяне на маршрути от ползватели; издаване на карта с велосипедни алеи и маршрути в Столична община;

2.6. Мярка нова *Подобряване на безопасността и комфорта на придвижване с велосипед.* Необходимо е конкретизиране на мярката с дейности, вече заложените в ПУГМ, но не само: изграждане на успокоени зони за движение до

30 км/ч в ЦГЧ и в кварталите; реконструкция на съществуващи велосипедни алеи и ленти за въвеждане в съответствие със стандартите за безопасност и удобство (вкл. разширяване, корекция на настилки, отделяне от автомобилно и/или пешеходно движение); реконструкция на опасни кръстовища – зони за изчакване на велосипедисти, осигуряване на видимост, осигуряване на велосипедни пътеки за пресичане, създаване на обезопасителни острови, намаляване радиуса на бордюрните криви и др.; подобряване проходимостта на съществуващи велосипедни маршрути – преодоляване на тесни места, линейни бариери като жп линии, реки, тежка автомобилна инфраструктура; създаване на „училищни улици“ - временна организация на движение в начало и край на учебен ден в зони около училища със забрана за движение на автомобили и улесняване на деца и родители за достъп до училище пеша и с велосипед; изготвяне и приемане на стандарти за велосипедна инфраструктура – за проектиране и изпълнение на добри практики за безопасност и удобство за велосипедно движение, за маркировка и сигнализация на велосипедни трасета, които стандарти да се прилагат навсякъде на територията на Столична община.

*2.7. Мярка нова Развитие на допълваща велосипедна инфраструктура и услуги – паркинги за велосипеди и интегриране с масовия градски транспорт.* Възможността за удобно и безопасно паркиране на велосипеди, както и за комбинирани пътувания велосипед + градски транспорт са ключови за избора на този вид придвижване. Необходимо е мярката да се конкретизира, като се заложат индикатори за осигуряване на велосипедно паркиране от всички предвидени в нормативната уредба класове и типове – за кратковременно и дългосрочно съхранение на велосипед, закрити и открити велопаркинги, с ограничен достъп и за свободно ползване и др., както и да се осигури наличие на велопаркиране при всички видове обществени сгради, пазари, транспортни възли, производствени, офис и жилищни сгради в съответствие с нормативните изисквания за брой велосипедни паркоместа в различните обекти. Това ще гарантира развитието на велосипедното паркиране заедно с развитието на веломрежата на територията на Столична община.

## II. По отношение на отчета на мерките на предходната действаща ПКАВ, Приложение №11 Изпълнение на програмата от мерки към Програмата за управление на качеството на атмосферния въздух на Столична община за периода 2015 - 2020 г. и допълнението на програмата

Отчетът на мерките по отношение на велосипедния транспорт е меко казано неверен, като е направена следната снизходителна констатация в КППКАВ „Изпълнението на част от заложените мерки не е завършено в рамките на определения в Програмата срок, но са предприети конкретни действия и са стартирани процедури и са в изпълнение. Например: Sf\_t\_37 РМ: Изграждане на велосипедни алеи и платна; Sf\_t\_27 РМ: Изграждане на система за отдаване на велосипеди под наем и въвеждане на комбиниран (споделен)



транспорт". В по-подробния отчет в приложение 11 е видно, че са постигнати към 1/3 от заложения количествен индикатор за брой км изградени велосипедни алеи. За т.нар стартирани процедури е отчетена подготовка само на 2 подробни устройствени плана. Пропусната е подготовката на проекти за поне 6 велосипедни трасета – включително инвестиционни проекти за организация на движението, за които има публична информация и осигурено финансиране според бюджета на Столична община за 2018, 2019, 2020 г. Пропусната е и реализацията на тези проекти. Нещо повече – реализираните велосипедни трасета отчетени в приложение 11 са оставени без поддръжка, с големи участъци в плачевно състояние без маркировка, без отделяне от автомобилното движение заради изпочупени ограничителни елементи, с неконтролирано незаконно паркиране по протежението им. Всичко това логично не допринася за увеличаване на дяла на велосипедните пътувания в Столична община. Гражданите все още не са убедени в безопасността и практическата използваемост на велосипедните трасета дори и след твърдяни в същия отчет кампании съдържащи призови и съвети за използване на велосипед сред ученици и в медии. Така е видна липсата на положителен ефект за целите на ПК АВ въпреки отчетения по чиновнически напредък.

С уважение:



Иво Делин

Председател на УС

Сдружение „Велоеволюция“

гр. София  
20.12.2020 г.

Вносител:

Радостина Петрова

Член на УС

Сдружение Велоеволюция