

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. Не е достатъчно ясна ролята на цитирания в наредбата „базов транспортен модел“. 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 микро симулация (микро модел) с подходящ софтуерен продукт или анализът може да бъде изготвен чрез други методи и способности.
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.
5. В проекта на наредба липсва ясна последователност за извършване на изисканите стъпки за изготвяне на транспортния анализ.
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).

Конкретни коментари по текстове:

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.*
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.*

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 ново-генерирания трафик върху прилежащата транспортна инфраструктура.*
4. *Текстът в чл. 6(2) е неясен*

По Чл. 12 и чл. 13:

1. *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.*

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?*
2. *Не става ясно как времето на пътуването през седмицата или месеца се отразява при микро симулацията.*
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.*

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 микросимулация? А как се отразява това в случай, че такъв софтуер не е задължителен при изготвянето на анализа?*

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?*
2. *В таблица 3 е записано, че броят пътувания се определя само на базата на броя жители (според броя на стаите), което не е реалистично след като няколко човека могат да използват един автомобил.*
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?*

- 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.*

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.*

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?*
- 2. Изработване на микро модели „върху“ данни от макро модели има смисъл само при оценки на работата на кръстовища при скорощни реализации от типа на пробиви, нови улици и др.*