

ИНТЕГРИРАНИЯТ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ КАТО ЧАСТ ОТ ПЛАНА ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

Николина Белчева Драгнева

Резюме: В статията се разглеждат проблемите и тенденциите за развитие на градския транспорт в отговор на Европейските изисквания за ефикасна транспортна система, чрез разработване на планове за градска мобилност. Интегрираният градски транспорт в гр. Бургас на този етап на изграждане, отговаря на нарасналите изисквания на пътниците, предоставяйки транспортна услуга на ново качествено ниво.

Ключови думи: градска мобилност, интегриран градски транспорт

INTEGRATED URBAN TRANSPORT AS PART OF THE URBAN MOBILITY PLAN

Nikolina Belcheva Dragneva

Abstract: The paper examines the problems and trends of urban transport development in response to European requirements for an efficient transport system by developing urban mobility plans. The integrated urban transport in Burgas at this stage of construction corresponds to the increased requirements of the passengers, providing a transport service to a new quality level.

Key words: urban mobility, integrated urban transport

Нарастващата мобилност на населението в световен мащаб поставя все по-високи изисквания към избора на начин на придвижване. В последните години се забелязва устойчива тенденция на нарастване на числеността на автомобилния парк и увеличаване на превозите с индивидуален транспорт в градовете, което е причина за значително намаляване на скоростите за движение, повишаване нивото на шума и замърсяването, проблеми с паркирането. Това води и до проблеми с организация на градския пътнически транспорт, неспазване на разписанията, нарушаване на редовността на движение, влошено качество на транспортната услуга.

Предлагане на качествена транспортна услуга при градски пътнически транспорт е едно от условията за стимулиране използването му от страна на пътниците. Предпочитанията към градския транспорт са свързани най-вече с безопасността на движението, проблемите с паркирането и загубата на лично време. Тази тенденция поставя високи изисквания към качеството на предоставената услуга от градския транспорт, което изисква нов подход, организационни решения и повишена ефективност.

Устойчивият План за Градска Мобилност (УПГМ) цели да създаде устойчива градска транспортна система чрез (фиг.1):

- Обезпечаване на достъп до работни места и услуги за всички;
- Подобряване на безопасността и сигурността;
- Намаляване на замърсяванията, парниковия ефект и консумацията на енергия;
- Подобряване на ефективността и ефикасността на транспортирането на хора и стоки;
- Повишаване на привлекателността и качеството на градската среда.



Фиг.1 Визия, стратегия и задачи на плана за устойчивата градска мобилност

Чрез ПУГМ се търси начин за по-ефективно решаване на транспортните проблеми в градовете. Изграден върху съществуващите практики и законовата рамка в страните-членки на ЕС, той се характеризира с:

- Подход на взаимно участие;
- Залог за устойчивост;
- Интегриран подход;
- Ясна визия и измерими цели и задачи;
- Преглед на транспортните разходи и ползи.

Интегрираният (Обединяване в едно цяло на групи, колективи, страни поради обща работа или/и общи интереси) подход, включва практики и политики от различни сектори, нива и области. Планът за устойчива градска мобилност не касае само транспорта, но и трябва да участва в процеса на планиране -например в екология, земеползването, здравеопазването, социалното включване, сигурността на гражданите.

През март 2011 г., ЕК публикува транспортната Бяла Книга „Пътна карта за единна Европейска транспортна област – към конкурентноспособна и ефикасна транспортна система (COM(2011)0144 final). Тя предлага да се проучи възможността за разработка на планове за градска мобилност като задължителна мярка за градове с определена големина, според националните стандарти и базирано на насоките на ЕС[1].

По данни на Община Бургас:

- 83 000 пътници използват общественя транспорт дневно (31% от общия брой пътувания);
- 69% от общия брой пътувания се извършват от частни автомобили;
- Процентът на велосипедни пътувания все още е незначителен;
- Ходенето пеша е популярен метод на придвижване в центъра на града

Като част от плана за устойчива градска среда в Бургас през 2010 г. започна пълна промяна в организацията на градския транспорт . Бургас е избран за пилотен град, в който стартира европейският проект "Интегриран градски транспорт" по ОП "Регионално развитие [2].

През деветте години от старта на реализацията му в модернизиранието са инвестирани 131 млн. 181 хил. лв, като 71% от финансирането е от европейските фондове, 12.5% е националното участие и 16.5% от тази сума е финансово участие на Община Бургас. Закупени са изцяло нови автобуси с всички необходими удобства, включително камери за видеонаблюдение. Изцяло променена е транспортната схема на града, съпътстващата инфраструктура, изградени са велоалеи, изцяло е ремонтирана сградата на общинската фирма–превозвач "Бургасбус".

Проектът внедрява изцяло нова концепция за начина, по който работи градският транспорт в Бургас. Той обхваща обновление на целия автобусен парк (плюс тролейбусния парк по отделен проект), новопостроена или подновена транспортна инфраструктура на града, въвеждане на електронно таксуване, информация в реално време по спирките и в автобусите, дейности по управление на трафика. Така на практика може да бъде проследявано местонахождението на всеки автобус, а гражданите получават онлайн информация за движението на превозните средства

Закупените по проекта 22 нови дизелови съчленени автобуса EURO 6 и 39 автобуса на метаново гориво имат съществен принос, както за подобряване на качеството на транспортните услуги, така и за качеството на въздуха в морския град.

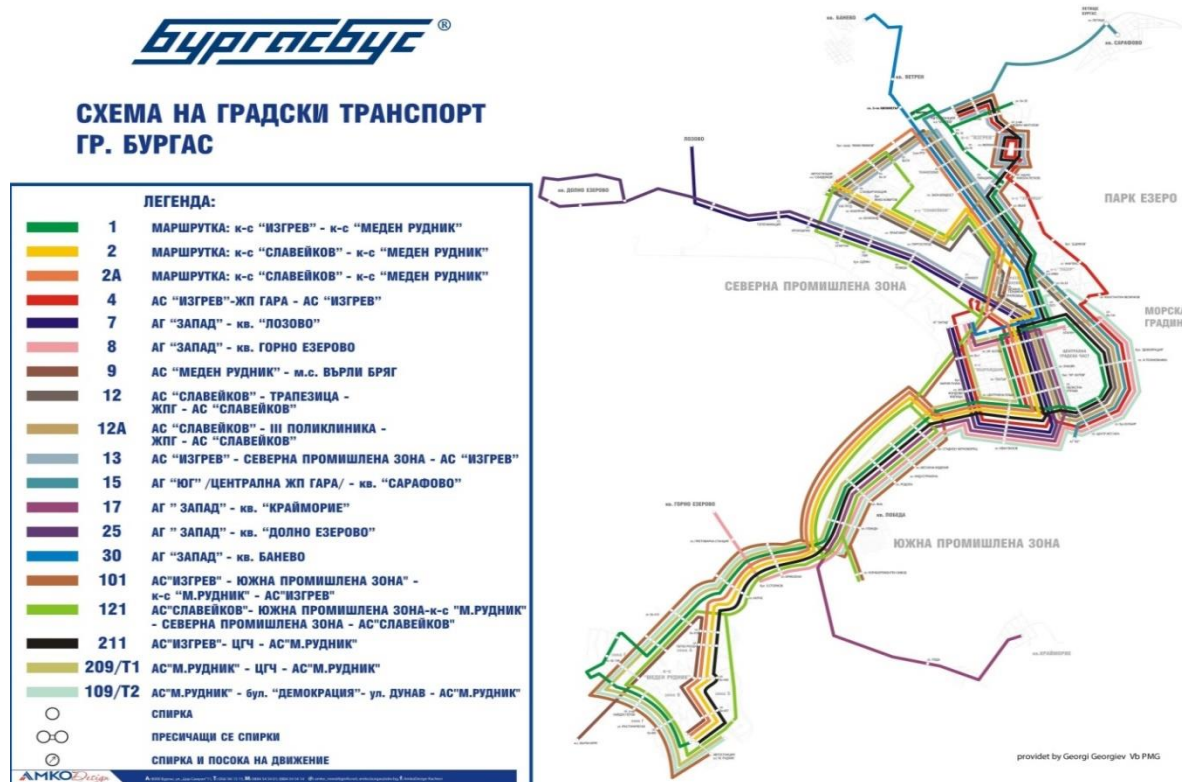
Съществена част от този етап е изграждането на бърза автобусна линия, която преминава през централната градска част на Бургас от южния комплекс "Меден рудник" до двата северни комплекса – "Славейков" и "Изгрев".

В центъра на Бургас се приема единственото по рода си решение в страната за създаване на улица, която да бъде използвана само за превозни средства на градския транспорт. Това дава възможност за бързина в обслужването по основната градска линия. Самият терминал Юг е изпълнен по модерен начин като интермодален транспортен възел, където се срещат жп, автобусен, междуселищен и морски транспорт и линията, която свързва града с летище Бургас. В центъра на Бургас преминава само бързата транспортна линия и тролейбусният транспорт (фиг.2).

Табл.1 Резултати от проекта [3]

Дължина на изградената BRT мрежа	15 km
Дължина на изградени велоалеи	20,2 km

Брой обновени бази за ремонт (депо и работилница)	1 бр.
Брой обновени автобусни терминали (Терминал Меден Рудник и Автогара Юг)	2 бр.
Брой обновени автобусни спирки (Централна автобусна спирка)	1 бр.
Брой изградени пешеходни надлези	4 бр.
Брой закупени съчленени дизелови автобуси	28 бр.
Брой закупени автобуси, работещи с газ метан	39 бр.



Фиг.2 Схема на линиите на градския транспорт в гр. Бургас

Последният етап от работата по проекта е свързан с дейностите по електронизация, които включват както контрола и управлението на транспорта в града, така и създаване на електронна билетна система. С една електронна карта пътникът може да пътува по всички линии, след като зареди определен брой пътувания.

Всеки електронен билет е "времеви", т.е. с един билет пътникът в Бургас може да се прехвърля от една на друга линия в рамките на 45 минути. Достъпът за пътуване до всички линии и "времевият" електронен билет са главните характеристики на новата система за електронно таксуване

Модернизацията на градския транспорт дава възможност на пътниците бързо, лесно, удобно и сигурно да стигнат до всяка точка на града. Резултатите по проекта имат положителен ефект и върху бизнеса в морския град, тъй като работниците и служителите стигат бързо и удобно до работното си място.

Обективните тенденции за повишаване мобилността на населението и постоянното увеличаване на взискателността на пътника изисква развитие и усъвършенстване на качеството на транспортната услуга.

В условията на сложна динамика на икономическата среда тези усилия дават възможности за постигане на желаните резултати.

Трудностите по проекта са свързани най-вече с промяната на навиците на пътниците при ползване на градския транспорт, които са в резултат на:

1. промяната на транспортната схема на града.
2. с комбинирането в едно на две от най-важните автобусни линии и създаването на бързата линия.
3. Неразбирането за това, че направените промени са, за да осигуряват по-голям комфорт и удобство.

В стратегията за устойчиво развитие на община Бургас до 2020 г. е заложено намаляване на емисиите на CO₂ с 25%, на потреблението на енергия с 27% и увеличаване на ВЕИ в енергийният микс на общината с 26%. Една от мерките, с която ще се постигне реално намаляване на емисиите на парниковите газове с 1 507 т./г., е реализацията на проекта за интегриран градски транспорт [4].

Интегрирания градски транспорт може да се допълни с гъвкави решения, които да предложат цялостно транспортно обслужване като например [5].

- Интегрираната схема “Паркиране + обществен транспорт”, което създава стимули за любителите на лични превозни средства да използват обществен транспорт;
- Кар-шеъринг (от англ. “споделено пътуване”);
- Съвместното използване на таксите и транспорт на повикване са подходящи решения за зоните с малка гъстота на населението.

References:

1. План за устойчива градска мобилност https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=2ahUKEwjZ-tyM5pXjAhWs2aYKHVD0BigQFjADegQIBBAC&url=http%3A%2F%2Fwww.rupprecht-consult.eu%2Fuploads%2Ftx_rupprecht%2FSUMP_Brochure_web_BG.pdf&usq=AOvVaw2FIIMyqCeyDJ-ROaFe1IL2

2. Как Бургас модернизира градския си транспорт
https://www.dnevnik.bg/evropa/regioni/2019/05/03/3421251_kak_burgas_modernizira_gradskii_a_si_transport/
3. Интегриран градски транспорт Община Бургас
<https://www.transportburgas.bg/bg/%D0%B7%D0%B0-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%B0>
4. Драгнева Н. Велосипедният транспорт като алтернатива за придвижване в градски условия МК.,В., 2013
5. Драгнева Н. Възможности за повишаване на качеството в градските автомобилни превози МК, „Транс МОТАУТО“ С., 2014