



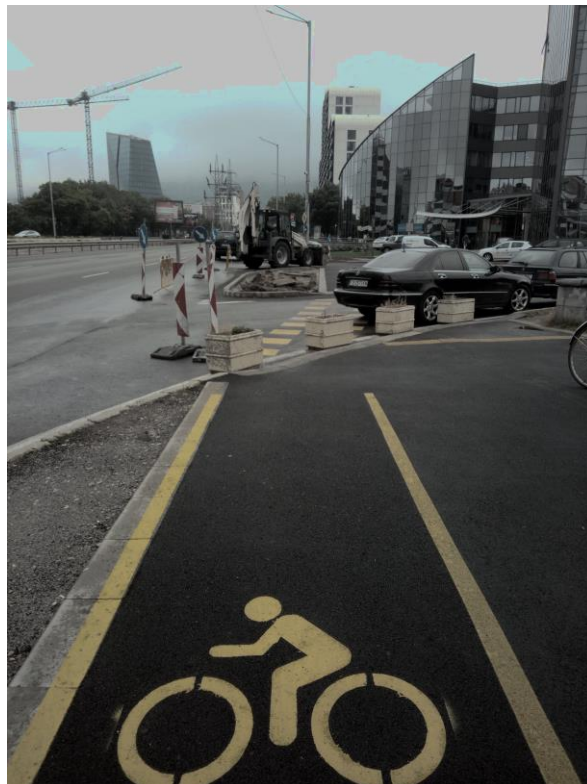
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД



ДОКЛАД

**от извършен анализ на съществуващите планове и програми,
свързани с велосипедния транспорт в София**

**по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София -
наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София,
с фокус велосипедното движение“**





СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. Планове и програми на Столична община, включващи развитие на велосипедно движение	
1.1 План за устойчива градска мобилност на СО (ПУГМ)	5
1.2. Програма за София	9
1.3. София спортува.....	11
1.4. План за действие за Зелен град ПДЗГ).....	12
1.5. План за действие за устойчива енергия и климат на Столична община 2021 – 2030 г. (ПДУЕК).....	13
1.6. „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.“ (КППКАВ).....	14
1.7. Общ устройствен план (ОУП) и Подробни устройствени планове (ПУП).....	14
Глава 2. Преглед на нормативната уредба засягаща прилагането и изпълнението на плановете и програмите на СО, включително по отношение на велосипедни политики	
2.1 Закон за местното самоуправление и местната администрация.....	15
2.2 Наредби на Столичната община засягащи прилагане и изпълнение на плановете и програми на СО свързани с велосипедно движение.....	16
Глава 3. Преглед на нормативната уредба имаща отношение към създаването, експлоатирането и поддържането на велосипедната инфраструктура.....	18
Глава 4. Проучване на ролята, отговорностите и функциите на ангажираните звена от администрацията на местната власт в София и общински предприятия по отношение изпълнението на заложените мерки свързани с велосипедното движение.....	20
Глава 5. Анализ на текущото състояние на местните политики по отношение велосипедния транспорт в София по отношение планиране и изпълнение на заложените мерки, включително възможности и практики за гражданско участие	
5.1. Годишен бюджет на Столична община за велосипедна инфраструктура и свързани мерки.....	22
5.2. Велосипедната мрежа – изграденост към ноември 2022 г.....	23
5.2.1 Изградена велосипедна инфраструктура.....	24
5.2.2 Карта на Столична община за изградена и планирана велосипедна инфраструктура.....	26
5.2.3 Карта на велосипедни паркинги (стойки) в обхвата на синя и зелена зона в центъра на София.....	28



5.3. Консултативен съвет за пътна безопасност.....	30
5.4. Обществено обсъждане и обществена консултация.....	31
5.5. Финансиране на граждански проект по програма София избира 2022 (граждански бюджет) – проект за пъмп трак.....	32
5.6. Квартални граждански инициативи изискващи изграждане на велосипедни Алеи.....	33
Глава 6. Изводи.....	35
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	37



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад е разработен в изпълнение на Дейност 1 „Анализ на съществуващите планове и програми, свързани с велосипедния транспорт в София. Изготвяне на методика за граждански мониторинг“ по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд.

Цел на анализа е да се представят изводи относно съществуващите планове и програми, свързани с велосипедния транспорт в София, които да са основа за изготвяне на методика за граждански мониторинг.

Анализът на съществуващите планове и програми, свързани с велосипедния транспорт в София, ролята и функциите в провеждането на тези политики на структурите и предприятията на местната власт, както и формите на обществено обсъждане и възможности за гражданско участие и мониторинг на изпълнението им, ще даде възможност за по-задълбочено проучване на процеса на планиране и изпълнение на предвидените в съответните стратегически документи мерки.

Въз основа на анализа и съществуващи добри практики ще се изготви методика за граждански мониторинг на плановете и програмите, свързани с велосипедния транспорт и тяхното прилагане от отговорните структури.

Тази дейност е пряко свързана с дейност 2 от проекта и е предназначена за следните целеви групи: местна администрация и нейни служители, Столичен общински съвет (СОС) и комисии в него, експертни съвети, предприятия на местната власт, ангажирани с планиране и/или осъществяване на дейности, свързани с велосипедното движение, граждани, ползватели на велосипедна инфраструктура в града и граждански сдружения и инициативи, които представляват интересите на такива и които биха желали да се включат в последствие в дейността по осъществяване на граждански мониторинг.

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



Глава 1. Планове и програми на Столична община, включващи развитие на велосипедно движение

Стратегическите планови документи на Столична община включват велосипедния транспорт и велосипедния отдых/туризъм като неизменна част от политиките за устойчива градска мобилност. Основополагащ градоустройствен документ, който залага велосипедната мрежа на гр. София и велосипедни връзки с населените места в общината, е Общият устройствен план (ОУП). Всички останали стратегически документи се позовават на ОУП, като конкретизират велосипедните трасета, залагат техния вид и параметри, определят срокове за инвестиции и взаимосвързаност с по-големи инвестиционни намерения и нужди на Столична община.

1.1. План за устойчива градска мобилност на СО (ПУГМ)

Заложени в ПУГМ¹ за 2019-2020 г. за изпълнение в инвестиционна фаза са 14,6 км от *главната велосипедна мрежа, свързваща жилищните райони на гр. София с ЦГЧ (централна градска част)*. Като желани резултати са посочени освен изграждането на трасетата и *„Намаляване ползването на лични МПС“* и *„Намаляване на вредните емисии и шумовото замърсяване в града“* - стр 5. и стр.6 от „Приложение към ПУГМ – План за действие 2019-2020 г.“.

- *Изграждане на връзка бул. „Тодор Александров“, бул. „Вардар“, Западен парк, бул. „Царица Йоана“ до пресичането ѝ с бул. „Панчо Владигеров“* - 3.4 км – **неизградено;**
- *Продължаване на велотрасе от ул. „Бели Дунав“ по бул. „Ломско шосе“ и бул. „Обелско шосе“/бул. „Панчо Владигеров“ за свързване на ж.к. Обеля с ЦГЧ* – 1.8 км – **неизградено;**
- *Проучване и изграждане на велосипедни трасета по трети градскиринг: по бул. „Тодор Каблешков“ от бул. „България“ до бул. „Черни връх“* – 2.6. км - **започнато изграждане;**

¹ [План за Устойчива градска мобилност на град София „Мобилна София 2035“](#) е изготвен по проект "Модернизирани трамваи за град София", реализиран с финансовата подкрепа на Швейцария в рамките на швейцарския принос за разширения Европейски съюз и е одобрен от Столичен общински съвет с Решение № 379 на Заседание № 78 от 27.06.2019 г.



- Продължаване на велоалеята от площад „Руски паметник“ до площад „Македония“ и изследване на възможността за продължаване до площад „Възраждане“ - 1.0 км – **завършено без частта продължение до пл. Възраждане;**
- Изграждане на велоалея по бул. „Княгиня Мария Луиза“ от бул. „Сливница“ до бул. „Тодор Александров“ - 0.8 км – **неизградено;**
- Проучване и изграждане на велосипедни трасета по втори градски ринг - I етап – **няма публично достъпна информация за напредъка по тази мярка.**

За същия период 2019-2020 г. е заложено и изграждане на велосипедни трасета в жилищни квартали. Такъв е случаят с предвиденото „Изграждане на велотрасе в жк Овча Купел: по бул. „Президент Линкълн“ от бул. „Овча купел“ до СОП и метростанция – 2.7 км“, където въпреки текущите строителни работи по третата метролиния в същия участък, СО отказа да изгради тази велоалея, като кметът Фандъкова пред медиите² посочва причината – ремонт по съществуващо положение, а не реконструкция на булеварда, при което било невъзможно да се спазят нормативно изискваните широчини за велосипедна инфраструктура.

След приключило съдебно дело, свързано с избора на изпълнител за изграждането на система за споделени велосипеди в Централна градска част на гр. София, през 2021 г. Столичният общински съвет е взел решение³ за сключване на договор с избрано дружество-концесионер. Към края на 2022 г. договор все още не е сключен и системата не е изградена⁴, с което тази мярка в ПУГМ, заложена за периода 2019-2020 г. продължава да не е изпълнена.

2 <https://citybuild.bg/news/niama-veloaleia-stolichniia;>

<https://dariknews.bg/regioni/sofiia/remonti-v-sofiia-prez-liatoto-vizhte-kyde-2169545>

3 Решение № 518 на СОС от 12.11.2020 г. за определяне на концесионер на концесия за управление и поддържане на система за отдаване под наем на велосипеди и рекламни елементи <https://council.sofia.bg/documents/20182/901470/R.+518.pdf/522e6e35-4976-4342-9bd8-32d64f12957b>

4 https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/gradove/2022/05/08/4342896_vtoro_liato_sofiia_s_hte_ostane_bez_sistema_z/



За периода 2021-2025 г. ПУГМ залага за изпълнение множество велосипедни трасета. Към момента статусът на започнато или завършено изграждане е, както следва:

- *Изграждане на велотрасе по бул. „Шипченски проход“, бул. „Асен Йорданов“, бул. „Искърско шосе“, 3,7 км – **завършено**;*
- *Изграждане на велотрасе по бул. „България“ от бул. „Гоце Делчев“ до ул. „Даскал Стоян Попандреев“, 3,4 км - **завършено**;*
- *Проучване и изграждане на велотрасе по бул. „Сливница“ от бул. „Док. Петър Дертлиев“ до „Добринова скала“, 3.0 км - **завършено**;*
- *Проучване и изграждане на велотрасе по ул. „Самоковско шосе“ и връзка с ул. „Обиколна“, 3,1 км - **започнато изграждане**.*

Поради завършено проектиране и възможност, велоалеята по бул. „Ал. Пушкин“, 2.1 км, бе изградена по-рано и разплатена на изпълнителя през 2020 г. Поради протести на граждани, желаещи да паркират автомобили на мястото на велоалеята, тя бе заличена веднага след изграждането ѝ.

Общо до 2035 г. ПУГМ залага следните индикатори за изпълнение за велосипедно движение: новоизградени велоалеи – 296 км; велосипеди за краткосрочно наемане – 2800 броя; новоизградени велостоянки (в ЦГЧ и в квартали) – 280 бр.

ПУГМ препоръчва актуализация на ОУП с план схема за развитие на цялата велосипедна мрежа на СО, тъй като настоящите предвиждания на ОУП са непълни в някои части на града, както и по отношение на развитие на крайградски велосипедни трасета. Препоръката по отношение на ПУП е те да отразяват велосипедните трасета с точните им габарити и местоположение. ПУГМ препоръчва системата за моделиране и планиране в транспорта да включва и велосипедното движение като анализи, прогнози, натоварвания, а за целта да се събират данни чрез автоматизирани велосипедни броячи. Може да се твърди, че към 2022 г. тези препоръки все още не са изпълнени.

Специфична цел 2.4. „Развитие на допълваща велосипедна инфраструктура и услуги“ разглежда велосипедното паркиране и интегрирането на велосипедния транспорт с масовия градски транспорт. Включена е

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



необходимостта от интермодални връзки и въвеждане на системи за наемане на велосипеди.

Специфична цел 2.5. „Подобряване на комфорта и безопасността на придвижване с велосипед“ препоръчва начини за създаване на сигурност и удобство, с които велосипедът да стане предпочитано средство за придвижване чрез:

транспортно успокоени зони; обезопасяване на съществуващи вело трасета; подобрения на опасни кръстовища и пресичания; подобрения в „тесни места“, като напр. преодоляване на линейни бариери (реки, жп линии) с велосипед; прилагане на практиката „училищни улици“; изготвяне на стандарт за проектиране на велосипедна инфраструктура в София и др.

Популяризирането на велосипедното движение също е разгледано в ПУГМ чрез специфична цел 2.6 „Популяризиране и стимулиране на велосипедното движение“. Липсва реализация на предложените подходи - макар в някои отношения да има частични постъпки, мащабни и целенасочени дейности не се наблюдават. Такива препоръчани са: обучителни и образователни дейности, изграждане на т.нар. „трафик градини“, събития и кампании за популяризиране, вкл. чрез работодатели; издаване на карта с велосипедни маршрути; създаване на мобилно приложение за споделяне на маршрути и полезна информация и др. В публичното пространство не се открива информация за такива дейности, свързани с популяризиране на велосипедното движение. Единственото изключение е велосипедно шествие в столицата под мотото „София кара колело“⁵, организирано в последните години веднъж годишно от фондация „София - Европейска столица на спорта“. Спортни дейности, свързани с велосипеди, се организират от същата общинска организация и в рамките на Витоша Летен Фест на планината Витоша.

В ПУГМ на СО, за конкретни периоди, внимателно и изчерпателно са планирани за проучване и изграждане велосипедни трасета и дейности. Реализацията на голям брой трасета закъснява значително, като липсва

5 <https://bnr.bg/radiobulgaria/post/101631959/veloshestvie-i-maratonsko-bagane-sred-prirodata-se-organizirat-v-sofia>



публична информация за причините или за настъпили промени в планирането на инвестиции във велосипедна инфраструктура.

1.2. Програма за София

Планът за интегрирано развитие на Столична община (ПИРО) е наречен „Програма за София“⁶ с цел по-лесна комуникация с обществеността. „Програма за София“ е предшествана от „Визия за София“ – и двете разработени от ОП „Софияплан“ след изчерпателен процес по събиране на данни, анализ, включване на заинтересовани страни, вкл. по квартали и широка обществена дискусия. Този обхванат документ е заложил ясна обвързаност на всички мерки, свързани с велосипедно движение, с мерките за устойчива градска мобилност, здраве, чист въздух и спорт. По отношение на велосипедната инфраструктура в „Програма за София“ предвидените инвестиции се основават на ПУГМ, като са допълнени и са посочени специфични индикатори, отразяващи необходимостта от постигане на свързаност на велосипедната инфраструктура в мрежа. Заложено е доизграждане на велосипедната мрежа и привеждане на съществуващите трасета в съответствие с нормативите. Обръща се внимание на прекъснатостта в зоната на кръстовища и подлези, с което се цели да се преодолее високият риск от инциденти. Мярката включва следните действия и/или проектни идеи:

- Подобряване на качеството на съществуващи велоалейи и велоалеи и съответствието им с актуалните нормативни изисквания;
- Ограничаване/ елиминиране на конфликтите между велосипедните и пешеходните, автомобилните потоци, особено в кръстовища по ПУМ;
- Обособяване и изграждане на велоалейи и велоалеи по или паралелно на съществуващи отсечки от ПУМ съобразно приоритизацията, заложена в Плана за устойчива градска мобилност;
- Проектиране и изпълнение на велоалейи в рамките на новоизградени отсечки от ПУМ, съобразно приоритизацията, заложена в Плана за устойчива градска мобилност; Обособяване на организация на

6 Програма за София, с всички нейни части, е създадена в периода май 2020 - септ.2021 г. от общинско предприятие „Софияплан“, специализирана структура в рамките на Столичната община (СО).



движението по ВУМ, която благоприятства придвижването с велосипед и ограничава конфликтите с останалите видове трафик, особено автомобилния;

- Обособяване на велосипедната инфраструктура във физически защитени трасета при улици с голям обем трафик и скорости (V85) над 50 км/ч.;
- Подобряване на вело свързаност между обектите на зелената система, велосипедни маршрути през големи градски паркове;
- Устройствено обезпечаване и изграждане на Зеления ринг;
- Устройствено обезпечаване и изграждане на достъпни, безконфликтни пресичания (подлези и надлези) на жп отсечки и участъци от републиканската пътна мрежа, преминаващи през урбанизирани територии.

Определен е срок за изпълнение: 7 години; Отговорник Направление: „Обществено строителство“, Направление „Транспорт и градска мобилност“, както и потенциални партньори: Отдел „Пътна полиция“ - СДВР, ЦГМ, професионални организации, граждански организации, НПО.

Още мерки в „Програма за София“ засягат велосипедното движение, велосипедното паркиране, системи за велосипеди под наем и връзките им със системите за отдых и спорт, образование и култура, зелената система и околната среда, железопътния транспорт, градския транспорт. Не са пропуснати и мерки за насърчаване и популяризиране, чрез обучителни и образователни дейности и кампании – всички са конкретизирани и взаимнообвързани.

В матрицата на индикаторите за наблюдение и оценка на „Програма за София“ за периода 2021-2027 г. са заложили следните индикатори за продукт:

- Дължина на изградената велосипедна мрежа – 200 км към 31.12.2027 г.;
- Дял на кръстовищата с велосипедна инфраструктура с регламентиран режим за преминаване на велосипедисти – 100% към 31.12.2027 г.;
- Дял на обособените от автомобилен и пешеходен трафик отсечки от велосипедната мрежа – 70 % към 31.12.2027 г.;

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



- Брой спирки на обществения транспорт с изградени съоръжения за паркиране на велосипеди – 500 броя към 31.12.2027 г.;
- Създадена система за споделено ползване на велосипеди; Създаден дизайн и стратегия за маркиране на велосипедните маршрути; Изготвени правила за придвижване с велосипед и ЕИПС в паркова среда;
- Брой споделени велосипеди и ЕИПС, налични в обръщение в София – 10000 броя към 31.12.2027 г.;
- Подобряване и маркиране на маршрути за достъп пеша и с велосипеди в околградския район на СО – 25 км към 31.12.2027 г.;
- и др. пряко и косвено свързани с велосипедното движение индикатори.

Заложено е ежегодно отчитане на постигането на индикаторите.

Предстои прилагането на „Програма за София“ в настоящия програмен период и финансиране на мерки чрез финансовите инструменти на ЕС, бюджета на СО и др. предвидени в документа начини за финансиране.

1.3. София спортува⁷

Това е стратегия за развитие на физическата активност, физическото възпитание, спорта и спортно-туристическата дейност в СО за периода 2022-2030 г. Тя разглежда планирането на велосипедната инфраструктура през призмата за осигуряване на физическа активност, както и като достъп до обекти за отдих и спорт. Стратегията залага развитие на концепцията „Зелени здравословни коридори“, целта на които е използване на зелени зони на открито, паркове, градини, поречия на реки и др. като възможности за здравословно активно придвижване, вкл. проекта за Зелен ринг с велосипедна алея по трасето на старата околоръстна железница в София. Чрез всички заложи цели на стратегията велосипедното движение се разглежда като спорт за всички възрасти и социално положение, активно

⁷ Стратегия за развитие на физическата активност, физическото възпитание, спорта и спортно-туристическата дейност в Столична община 2022-2030 г., ОП Софияплан, май 2022



придвижване като достъп за спорт, подкрепа за развитие на спортно майсторство, осигуряване на съоръжения за велосипедни спортове (байк-паркове и др.), както и на велосипедни трасета за отдих извън града. Стратегията „София спортува“ предстои да бъде прилагана, по нея все още не са отчитани резултати.

1.4. План за действие за Зелен град (ПДЗГ)

Планът ⁸ е изготвен с цел конкретизирането на мерки, които Столична община може да финансира чрез финансови инструменти, предоставени от ЕБВР. Мярка Т.01. „Насърчаване на велосипедното придвижване и ходенето пеша“ е единствената пряко свързана с велосипедното движение в този план. В ПДЗГ се препоръчва тази мярка да се изпълни с общински средства или чрез фондовете на ЕС, т.е. тази мярка не е от интерес за банката. Направена е разбивка на средствата и са посочени подходящи механизми за финансиране. Не е отхвърлена възможността за финансиране от международни финансови институции, но е препоръчано проучване, вкл. за прага на обема на финансирането.

Прави впечатление и изричната препоръка да се извърши анализ (да бъдат извлечени уроци) от изпълнение на Програмата за развитие на велосипеден транспорт на територията на Столична община 2012-2015 г., вероятно поради твърде малкия обем реализирани мерки, които самата община е заложила, но не е успяла да изпълни.

Въпреки че е посочено изрично, че мярката Т.01. трябва да е в синергия с Плана за устойчива градска мобилност, не става ясно кои са тези „10 км велосипедни алеи със стратегическо значение“, за които е направено остойностяване за финансиране с 4 801 000 EUR, нито пък на какъв принцип биха били избрани препоръчаните и остойностени „50 нови велосипедни/пешеходни пресичания“.

ПДЗГ задава ключови показатели за измерване, в които обаче не са посочени конкретни желани цели:

- модален дял на велосипедното и пешеходно движение, но не е посочено каква е желаната промяна в модалното разпределение по

8 „План за действие за Зелен град“ София, България, ЕБВР "Зелени градове", февруари 2020 г.

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.

[стр. 12](#)



видове транспорт, какво е целевото увеличение, с което се очаква да се промени то в резултат от изпълнението на мярката;

- обща дължина на велосипедните алеи - с колко км се предвижда да се увеличи вело-мрежата;
- брой колоездачи и велосипедисти на час в избрани станции за мониторинг – но не е посочен минимален брой станции за мониторинг спрямо параметрите на инфраструктурните мерки;
- брой активни колоездачи в града – не е конкретизирано как този показател би бил измерен.

1.5. План за действие за устойчива енергия и климат на Столична община 2021 – 2030 г. (ПДУЕК)

По отношение на велосипедния транспорт този план⁹ потвърждава предвижданията на ПУГМ, Програма за София и др. стратегически документи, и отрежда място на мерките за развитие на велосипедно движение сред всички мерки за адаптация към климатичните промени. Към мерките на плана е предвидена мярка А.3.14 „Проучване за дейностите за подобряване състоянието на транспортната инфраструктура във връзка със специфичните климатични рискове“, в която следва да бъде обърнато внимание на елементите на зелената система, особено при инфраструктурата за велосипедно и пешеходно придвижване. Мярката е предвидено да се изпълни с бюджет от 30 000 лв. и да се изпълнява от 2022 г. Очакваната полза е отчитането на климатичните рискове с цел адаптиране към очакваното изменение на климата, което ще допринесе за по-малко щети по транспортната инфраструктура, по-малък риск от катастрофи и аварии, както и по-малко прекъсвания и закъснения при обслужването с обществен транспорт.

9 План за действие за устойчива енергия и климат на Столична община 2021 – 2030 г., август 2021, Столичен общински съвет, Приложение No 1 към Решение No 812 по Протокол № 44/16.12.2021г. л. 172 от вс.л 931



1.6. „Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г.“ (КППКАВ)¹⁰

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. В КППКАВ са заложи 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.“ Не става ясно защо мерките за велосипеден транспорт, предвидени в ПУГМ, не са заложи 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 ПУГМ до този период.

Може да се направи заключението, че КППКАВ или приоритизира без налична обосновка някои от мерките, заложи в ПУГМ за велосипеден транспорт, или подценява и омаловажава останалите.

1.7. Общ устройствен план (ОУП) и Подробни устройствени планове (ПУП)

ОУП¹¹ залага велосипедната мрежа на Столична община в схемата „Изграденост на велосипедна мрежа“. Тя разделя трасетата на „изградена велоалейна мрежа“ (съществуваща към 2009 г.), „велоалеи с инвестиционна готовност“ също към 2009 г., и „проектна велоалейна мрежа“. С тази схема ОУП определя и т.нар. вело-рингове и вело-лъчи за свързване с крайградски

10 Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух на територията на Столична община за периода 2021-2026 г., Столична община 2021 г.

11 Общ устройствен план на Столична община, 2007 г., Действащият в момента ОУП е одобрен през 2007 г. и е надграден и допълнен по отношение на зелената система и транспорта с изменението от 2009 г.



зони, които следва да бъдат доразработени допълнително. ПУП йерархично следват ОУП, като конкретизират неговите предвиждания и следва да планират развитието на велосипедните трасета, като ги залагат по вид, местоположение и широчина (съгласно наредба 8 за обема и съдържанието на устройствените планове). Процесът по актуализация на ПУП съгласно изменението на ОУП от 2009 г. е почти завършен в повечето райони на СО. Някои ПУП пропускат да конкретизират велосипедните трасета с тяхното местоположение и широчина по уличната мрежа, което в практиката се компенсира с подготовката на инвестиционни проекти. В зависимост от заданието и вида на инвестицията (ремонт, реконструкция или ново изграждане), въпреки заложеното в ОУП и ПУП, реализацията на някои велосипедни трасета се пропуска. Пример за това е ремонтът на бул. „Президент Линкълн“, зададен като ремонт по съществуващо положение, с което бе обяснена¹² липсата на велосипедна алея в проекта, макар да е заложена в ОУП.

Глава 2. Преглед на нормативната уредба, засягаща прилагането и изпълнението на плановете и програмите на СО, включително по отношение на велосипедни политики

2.1. Закон за местното самоуправление и местната администрация¹³

В демократичната система местната власт е политическа институция на гражданите. За гарантиране правото на гражданите на местно самоуправление и развитие на местната демокрация се създават правила и процедури. Тяхното познаване и правилно приложение е допълнително условие за съблюдаване демократичните принципи за упражняване на властта и гражданския контрол върху нея.

Самоуправлението е основно право на гражданите и принцип на местната политика. Местното самоуправление е най-близкото до гражданите ниво на демократично управление. То им позволява да участват в процеса на взимане на решения на местно равнище. Всички свързани с това процеси, правила, процедури са уредени в България чрез Закон за местното самоуправление и местната администрация.

¹² <https://citybuild.bg/news/niama-veloaleia-stolichniia>

¹³ <https://lex.bg/laws/ldoc/2132580865>



Местното самоуправление се осъществява чрез местните власти – общините и техните органи. Те имат право да вземат определени управленски решения. В България това са общинският съвет и кметът, които се избират пряко от избирателите. Прякото участие на гражданите в управлението на общинските дела и при формиране на общинската политика е законово гарантирано. Жителите на общината могат да упражнят това свое право основно чрез четири форми: местен референдум, общо събрание, подписка и местни избори. От значение за провеждане на граждански мониторинг е и правото на гражданите да си съставят мнение за работата на общинския съвет, като присъстват на заседанията му, както и на заседанията на неговите комисии, да се изказват, да отправят питания, становища и предложения от компетентността на общинския съвет, кмета или общинската администрация, представляващи обществен интерес, и да получават отговори по ред, начин и в срок, определени в правилника за работа на общинския съвет (чл. 28 от ЗМСМА).

По силата на този закон местната власт взема решения за всички въпроси, свързани с общинско имущество и финанси, устройство на територията, образование, здравеопазване, култура, благоустрояване и комунални дейности, социално подпомагане, опазване на околната среда, развитие на спорта, туризма и отдиха с общинско значение. Съгласно чл. 21 от ЗМСМА за планиране на местните политики в тези сфери, общината може да приема съответни устройствени планове, както и други планове, стратегии, прогнози, програми за развитие на общината, които отразяват и европейските политики за развитие на местните общности. Доколкото велосипедното движение е свързано с всяка от тези сфери, неговото развитие е пряко в правомощията именно на местната власт.

2.2. Наредби на Столичната община, засягащи прилагане и изпълнение на планове и програми на СО, свързани с велосипедно движение

По отношение изпълнението на планове и стратегии на столичната община, свързани с велосипедното движение, пряко значение имат две наредби на СО:

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



Наредба за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройството на територията на Столична община¹⁴, която урежда специфичните правила за участие на обществеността в процеса на приемане на устройствени планове – общият устройствен план на общината, подробни устройствени планове и специализирани устройствени планове. Именно в такива планове се уреждат начините и местата за изграждане на велосипедна инфраструктура, за което гражданите имат възможност да изразят становища и участват в дискусия по реда на наредбата.

Наредба за провеждане на обществени консултации на територията на Столична община¹⁵, която урежда условията и реда за провеждане на обществени консултации за нормативни актове и стратегически документи на Столична община. С наредбата е създаден единен електронен портал на СО за обществени консултации, където се публикува информация за съответните процедури, постъпилите писмени становища и резултатите от процедурите. Това е възможността гражданите да изразят своето мнение за нормативни актове и стратегически документи, засягащи аспекти, свързани с велосипедното движение.

В допълнение, Наредбата за организация на движението на територията на Столична община¹⁶ утвърждава правилата за движение на велосипедисти сред общите и специфични правила за организация на движението в столицата.

А в Наредбата за реда и условията за пътуване с обществения и градски транспорт на територията на Столичната община¹⁷ е предвидена възможност и ред за превоз на велосипеди в столичното метро, както и в определени автобусни линии.

14 <https://sofia.obshtini.bg/doc/3206222>

15 <https://sofia.obshtini.bg/doc/3151910>

16 <https://sofia.obshtini.bg/doc/108193>

17 <https://sofia.obshtini.bg/doc/3526687>



Глава 3. Преглед на нормативната уредба, имаща отношение към създаването, експлоатирането и поддържането на велосипедната инфраструктура

Велосипедната инфраструктура е залегнала йерархично с различни видове трасета чрез Общия устройствен план (ОУП) и Генералния план за организация на движението на Столична община (ГПОД) (с изтекъл срок на действие). Следва изготвяне на Подробни устройствени планове, Транспортно-комуникационни планове, а на тяхна база се изработват инвестиционни проекти за изграждане на велосипедна инфраструктура – самостоятелно или като част от проекти за пътна инфраструктура, паркове и озеленяване. Чрез правила в ЗУТ и наредби за съдържанието на плановете е указано, че велосипедната инфраструктура трябва да залегне и да бъде обозначена още в подробните планове със съответно местоположение и параметри. Същото се отнася и за местата за паркиране, броя и ширината на пътните ленти по улиците, тротоарите и много други елементи от техническата инфраструктура – комбинирането на тези елементи е решаващо за параметрите на велосипедните алеи, велосипедните ленти, разположението и вида им, разположението и вида на велосипедните паркинги. Решенията за това се вземат на база на проекти за подробни планове, които се разглеждат от Общински експертен съвет по устройство на територията, който след разглеждане следва да съгласува проектите.

Изискванията за изграждане на велосипедна инфраструктура, маркиране и сигнализиране със знаци, са предмет на няколко наредби на национално ниво, които всички общини и отговорни институции следва да спазват. Те са задължителни за общините, проектантите, пътна полиция, общинските инспектори и др., които имат задължения по изграждането и поддръжката на велосипедната инфраструктура и контрола върху велосипедното движение.

Това са:

- [Наредба за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи в урбанизираните територии](#) – дефинира видовете велосипедна инфраструктура, планирането и проектирането на велосипедна инфраструктура, техните параметри и разположение, изисквания за паркирането на велосипеди и др. В тази наредба са

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



посочени изисквания как се планира вело-инфраструктура - т.е. как трябва да се предвижда във всички планове - общите устройствени планове, подробните - ПУП, както и планове за устойчива градска мобилност. Описани са и изисквания за проектиране, видове велосипедна инфраструктура със съответните параметри (широчини и др.), съчетаването им с пешеходна инфраструктура, преминаване през кръстовища, начин за избор какъв тип вело-инфраструктура да се ползва в зависимост от скорост и натовареност на пътя и др., изисквания за паркинги за велосипеди и брой вело-паркоместа в жилищни, търговски, обществени сгради. Схемите и таблиците в приложения на наредбата онагледяват някои конкретни изисквания и конкретизират параметрите им.

- [Наредба за проектиране на пътищата](#) – дава указания за проектирането на велосипедна инфраструктура извън населените места. Съдържа изисквания за оформяне на пресичания на самостоятелни велосипедни алеи с различен клас пътища от републиканската пътна мрежа.
- [Наредба за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка](#) и [Наредба за сигнализацията на пътищата с пътни знаци](#) също разглеждат велосипедната инфраструктура от гледна точка на маркирането и на сигнализирането им с пътни знаци. Очаква се обнародване в Държавен вестник на изменение на наредбата с осъвременени пътни знаци за сигнализиране на велосипедна инфраструктура, както и изцяло нов знак за сигнализиране на велосипедни маршрути извън населени места.



Глава 4. Проучване на ролята, отговорностите и функциите на ангажираните звена от администрацията на местната власт в София и общински предприятия по отношение изпълнението на заложените мерки, свързани с велосипедното движение

- **Направление „Архитектура и градоустройство“** отговаря за: изготвянето и актуализирането на устройствените планове, вкл. по отношение на спазването на изискванията за обема и съдържанието им с включване на велосипедното движение в устройственото планиране; за поддържането на регистри и издаване на разрешително за строеж на обекти, вкл. за законосъобразност на РС от страна на възложителя по отношение на велосипедна инфраструктура; за организиране на експертни съвети по устройство на територията, в т.ч. за вземане на решения в устройственото планиране относно велосипедна инфраструктура в планове и проекти на Столична община;
- **Направление „Транспорт и градска мобилност“, Дирекция „Управление и анализ на трафика“** – координира дейности по организация на движението, в т.ч. за маркировка и сигнализация на велосипедна инфраструктура и велосипедно паркиране; координира дейности по осигуряване на безопасност на движението;
- **Направление „Обществено строителство“** - разглежда и се произнася относно проектиране, изграждане и ремонти на общински пътища; координира и контролира изготвянето на анализи, експертизи и други разработки в сферата на комуникационната, транспортната и инженерната инфраструктура на територията на Столична община; организира и координира изграждането, ремонта и поддържането на подземните съоръжения, тротоарите, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подземи и крайпътното озеленяване по републиканските и общинските пътища;



- **ОП Софияплан** – по възлагане от Столична община и Направление „Архитектура и градоустройство“ изготвя устройствени планове, анализи, програми и др.;
- **ОП Софияпроект** - по възлагане от Столична община изготвя инвестиционни проекти или части от проекти;
- **Постоянната комисия по организация и безопасност на движението към Столична община (ПКТОБД)** - разглежда проекти за организацията на движение и светофарните уредби, промени в съществуващата организация на движение и режима на работа на светофарните уредби; разглежда проекти за нови и промени на съществуващите маршрути на масовия градски транспорт; разглежда проекти за реда и организацията за паркиране; разглежда и други въпроси, свързани с транспорта, организацията и безопасността на движение – вкл. по отношение на велосипедното движение. Комисията е съставена от служители от различни дирекции на СО, както и представител на СДВР. На заседанията на комисията не се допускат свободно граждани и граждански организации. Правилата за работа на ПКТОБД, както и резултатите от нея – становища, съгласуване на проекти, не са достъпни за граждани в интернет портала на Столична община и като цяло в интернет. Становищата на комисията се вписват в протоколите от заседания на ПКТОБД и се утвърждават от зам.-кмета по Направление „Транспорт и градска мобилност“, и служат при съгласуване на проекти за организация на движението, изменения на планове за регулация и застрояване и др., в част от които следва да се предвижда разполагане на велосипедна инфраструктура.
(източник: получена информация по реда на ЗДОИ - Приложение 1 и www.velobg.org – архивна интернет страница на сдружение Велоеволюция)
- **Асоциация за развитие на София**, проект „Зелена София“ – насочва политиките за устойчиво развитие на града; подготвя кандидатурата на Столична община в конкурса за наградата „Зелена Столица на Европа“.

В отговор на запитване по реда на ЗДОИ към СО с вх. № СОА22-ЕВ01-419/30.11.2022 г., предхождащо настоящия анализ, е получен следният

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



отговор за разпределение на отговорностите в общината по отношение на велосипедната инфраструктура (Приложение 2):

„Дейностите по планиране, предхождащи изграждането на велосипедната инфраструктура на територията на Столична община, са от компетентността на Направление „Архитектура и градоустройство“. Поддръжката на изградената и въведена в експлоатация велосипедна инфраструктура попада във функционалните характеристики на Направление „Обществено строителство“ и Направление „Транспорт и градска мобилност“. Функциите на Направление „Обществено строителство“, в частност Дирекция „Изграждане и ремонт на уличната мрежа“, включват поддръжката на пътните настилки, а Направление „Транспорт и градска мобилност“, Дирекция „Управление и анализ на трафика“, е компетентно да извършва дейностите по поддръжка на посочената инфраструктура в частта относно пътните знаци, пътната маркировка и светофарните уредби.“

На зададения в заявлението, по реда на ЗДОИ, въпрос относно отговорно звено за изграждане и поддръжка на велосипедни паркинги, не е посочено такава.

Глава 5. Анализ на текущото състояние на местните политики по отношение велосипедния транспорт в София по отношение планиране и изпълнение на заложените мерки, включително възможности и практики за гражданско участие

5.1. Годишен бюджет ¹⁸ на Столична община за велосипедна инфраструктура и свързани мерки

До 2019 г. инвестициите във велосипедна инфраструктура не са отбелязвани в бюджета на СО с отделно перо в капиталовата програма. Средства за изграждане на велосипедна инфраструктура се съдържат като част от инвестиционни проекти за пътна инфраструктура и не могат да бъдат

¹⁸ Годишните бюджети на Столична община се публикуват в интернет портала на общината:

<https://www.sofia.bg/budget>

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



проследени чрез общия бюджет и неговото отчитане. Същото се отнася за съпътстващи мерки, като образователни и кампанийни дейности.

В периода 2019-2021 г. в бюджета на Столична община са залагани средства за изграждане на велосипедни алеи. Забелязва се, че те остават неизразходени и биват прехвърляни от година на година в следващ бюджет.

- бюджет на СО за 2019 г. „за изграждане на 18 бр. велоалеи“ - 7 млн. лв., от които 2 млн. лв. заем;
- бюджет на СО за 2020 г. „за изграждане на 18 бр. велоалеи“ - 5 млн. лв.;
- бюджет на СО за 2021 г. „за изграждане на 18 бр. велоалеи“ - 5 млн. лв.;
- бюджет на СО за 2022 г. „изграждане на велоалеи“ – 4 724 097 лв. банков заем, както и „изграждане на станции за велосипеди в централна градска част“ – 16 859 лв.

В годишните отчети за изпълнение на бюджета не става ясно дали за изградените в съответната година велосипедни алеи са похарчени средства от конкретното перо за целта, или изграденото е резултат от други капиталови инвестиции.

5.2. Велосипедната мрежа – изграденост към ноември 2022 г. (получена информация по реда на ЗДОИ от СО за изграденост на велосипедната мрежа – Приложение 3)

На запитване към СО, изпратено по реда на ЗДОИ, относно изпълнението на предвижданията на ПУГМ по отношение степента на изпълнение на заложените мерки, е получена официална обобщена информация от страна на Столична община, посочена с оригиналното си съдържание по-долу.

В хода на провеждане на граждански мониторинг на велосипедната политика на СО, тази информация следва да бъде прегледана и оценена от граждани.

Прави впечатление, че предоставената информация не е структурирана съгласно ПУГМ – т.е. не е разпределена съгласно специфичните цели и



конкретни предвиждания, въпреки че за целите на анализа запитването бе оформено именно спрямо структурата в ПУГМ.

5.2.1. Изградена велосипедна инфраструктура:

	Изпълнени велотрасета на територията на Столична община за периода 2006-2022 г.	Единична дължина	Година на завършване
1	По бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“ от НДК до бул. „Мадрид“	4.50	2008-2009
2	По бул. „Генерал Е.И.Тотлебен“ и бул. „Цар Борис III“ от пл. „Руски паметник“ до бул. „Никола Петков“	5.10	2008-2009
3	Южен парк II-ра част (от моста на влюбените до пасарелката над река Перловска при ул. „Янко Забунов“)	2.30	2006
4	Велотрасе в ж.к. „Младост“ от Метростанция 13 на бул. „Андрей Сахаров“ до ж.к. „Младост 4“	7.80	2010-2011
5	Велотрасе по бул. „Ломско шосе“ от ул. „Бели Дунав“ до надлез Надежда	2.00	2011
6	По бул. „Гоце Делчев“ от бул. „Цар Борис III“ до Южен парк	4.00	2011
7	По бул. „Бъкстон“ от бул. „Тодор Каблешков“ до СОП	2.80	2012
8	По бул. „България“ от бул. „Гоце Делчев“ до НДК	5.00	2012
9	По бул. „Мария Луиза“ от Лъвов мост до надлез Надежда	2.50	2012
10	По бул. „Акад. И. Е. Гешов“ от ул. „Урвич“ до бул. „Цар Борис III“	0.50	2006
11	По бул. „Царица Йоанна“ от бул. „Добринова скала“ до СОП	0.20	2012
12	По бул. „Копенхаген“ от Самоковско шосе до ул. „Обиколна“	1.40	2013
13	По бул. „Никола Мушанов“ от бул. „Възкресение“ до ул. „Житница“	1.20	2015
14	По бул. „Овча купел“ от ул. „Житница“ до бул. „Цар Борис III“	3.60	2015-2017



15	По бул. „Витоша“ от ул. „Бяла черква“ при входа на Южния парк до бул. „Пенчо Славейков“	2.40	2015-2016
16	При обновяване на парковото пространство пред НДК	2.20	2015-2016
17	Около Панчаревското езеро	5.30	2016
18	По бул. „Тодор Александров“ от бул. "Княгиня Мария Луиза" до бул. "Вардар"	6.20	2015
19	По бул. „Сливница“ от бул. "Константин Величков" до бул. "Д-р Петър Дертлиев"	4.00	2015
20	По ул."Княз Борис I" от ул. "Алабин" до бул. "Патриарх Евтимий"	0.70	2015
21	По ул. "Атанас Дуков" от ул. "Проф. Михаил Андреев" до бул. "Черни връх"	1.60	2015
22	Пл. "Руски паметник"	0.10	2015
23	По ул. „Обиколна“ от бул. "Копенхаген" до бул. "Цветан Лазаров"	1.70	2016
24	По бул. "Кръстьо Пастухов" от бул. "Цветан Лазаров" до Искърско шосе	1.10	2015
25	По ул. „Г.С.Раковски“ от бул. „Патриарх Евтимий“ до ул. „Аксаков“	1.70	2017
26	По ул. "Акад. Стефан Младенов" и ул. "Д-р Иван Странски"	4.40	2016
27	По бул. „Княз Дондуков“ от ул. "Сердика" до ул. "Кракра"	2.00	2017
28	По бул. „Прага“ от бул. "Пенчо Славейков" до бул. "Ген. М. Д. Скобелев"	0.40	2017
29	По бул. „Монтевидео“ от бул. "Никола Петков" до бул. "Президент Линкълн"	4.20	2016-2020
30	По бул. „Ботевградско шосе“ от ул. „Летоструй“ до ул. „Челопешко шосе“	3.80	2018-2020
31	По бул. "Асен Йорданов" от бул. "Шипченски проход" до бул. "Христофор Колумб"	1.55	2019-2020
32	По бул. "Искърско шосе" от бул. "Христофор Колумб" до ул. "Димитър Пешев"	2.00	2019-2020
33	По бул. "България" от бул. "Гоце Делчев" до бул. "Ал.С.Пушкин"	6.20	2020-2021
34	По бул. "Тодор Каблешков" от бул. "България" до ул. "Луи Айер"	2.40	2020-2021

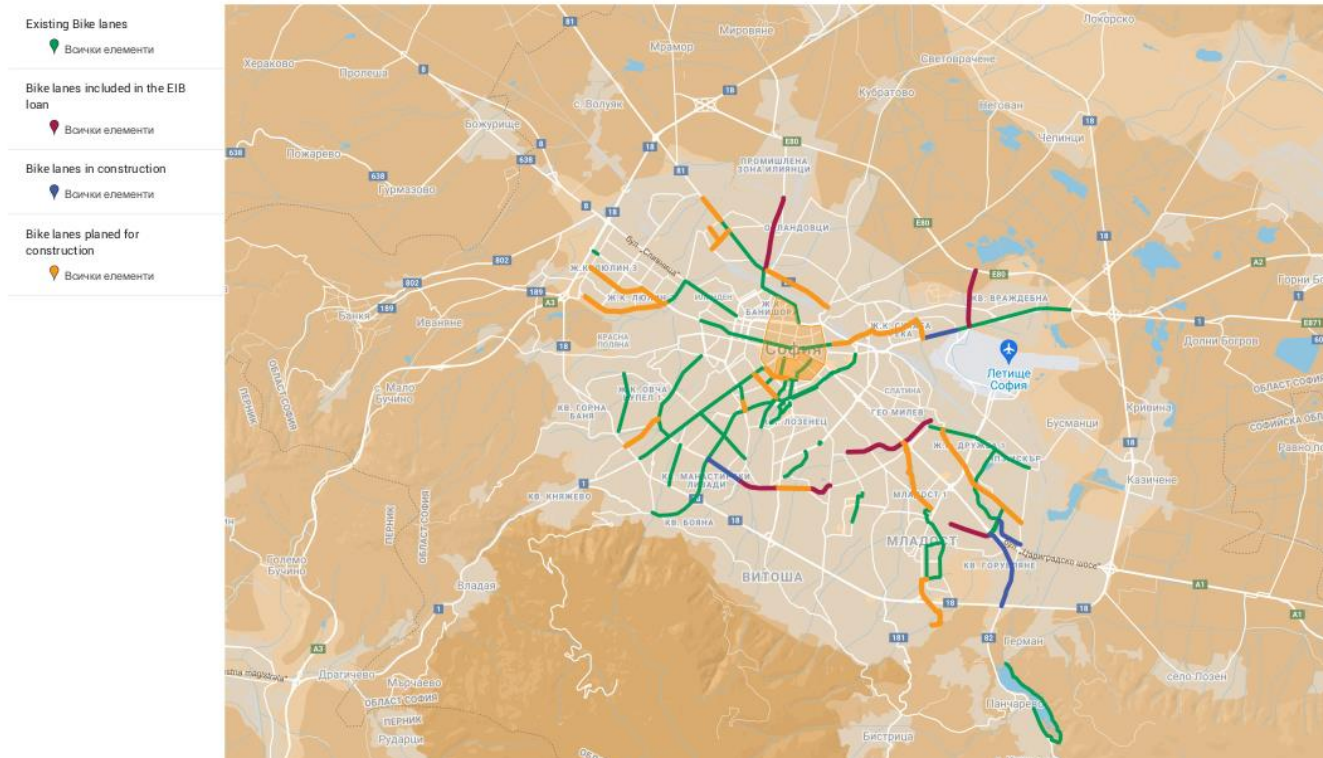


35	Велоалея по бул. П. Евтимий от "Проф. Фритъоф Нансен" до ул. "Г.С.Раковски"	0.26	2021
36	По ул. "Обиколна" от бул. "Копенхаген" до ул. "Димитър Пешев"	1.20	2021
37	По бул. "Ботевградско шосе" от ул. "Поп Грую" до ул. "Летоструй"	0.40	2021
38	По бул. "Петър Дертлиев" от бул. "Царица Йоанна" до бул. "Сливница"	2.00	2021
39	Велотрасе по бул. „Ботевградско шосе“ от ул. „Поп Грую“ до ул. „Витиня“	0.40	2022
40	Велотрасе и пешеходни тротоари по бул. „Самоковско шосе“	2.20	2022
41	Велотрасе по бул. „Македония“ от пл. „Македония“ до Руски паметник	0.50	2022
42	По бул. "Сливница" между бул. "Константин Величков" и ул. "Г.С.Раковски"	2.4	2022
Всичко км:		106.21	

5.2.2. Карта на Столична община за изградена и планирана велосипедна инфраструктура, посочена като достъпна на следния линк: https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1c5o7stPIx2dTALC-pf_S_UUc5vIFuPaL&ll=42.666956956581764%2C23.395613505859142&z=12



Bike lanes Sofia 12.2021 and planned



Легенда към картата:

Existing Bike lanes

Всички елементи

Bike lanes included in the EIB loan

Всички елементи

Bike lanes in construction

Всички елементи

Bike lanes planned for construction

Всички елементи

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



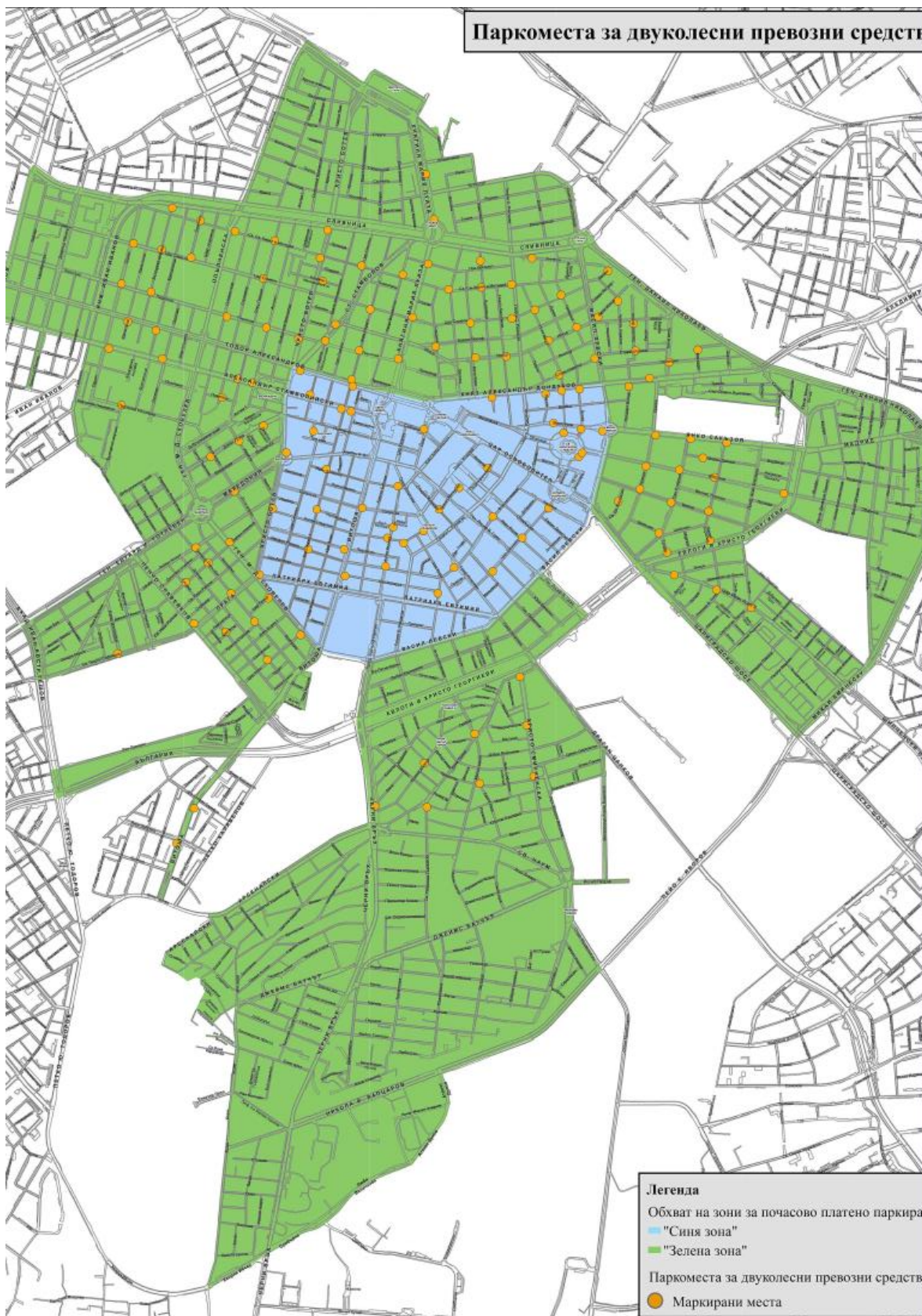
5.2.3. Карта на велосипедни паркинги (стойки) в обхвата на синя и зелена зона в центъра на София

Предоставена от СО в отговор на запитване по реда на ЗДОИ карта (Приложение 3), представя изградените по идея на ОП Софияплан и проект „Зелена София“ схема на места за паркиране на ел. тротинетки, велосипеди и мотоциклети в обхвата на Синя и Зелена зона в центъра на града. Идеята е приложена през 2020 г. в опит общината да регулира поставянето на ел. тротинетки от компании за споделено ползване. Това е направено, за да се избегне ефектът на безразборно струпване на ел. тротинетки в градската среда, който бе наблюдаван при първоначалния бум на такива услуги в градове в цяла Европа и по света.

На картата не са отбелязани други велосипедни стойки, поставяни в годините от Столична община в изпълнение на двете последователни програми за развитие на велосипеден транспорт до 2019 г. Не са отбелязани и велосипедните стойки, поставяни от Метрополитен ЕАД при спирки на метрото, вкл. велосипедният паркинг за неколкостотин велосипеда при метростанция „Стадион „В. Левски“.

В публичното пространство предоставената карта не е достъпна за потребители-велосипедисти с цел планиране на пътуване с велосипед.

Не е известно да са правени опити за систематизиране на всички съществуващи велосипедни стойки за паркиране, напр. пред институции, сгради и отдели на Столична община, районни администрации и др.



www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



5.3. Консултативен съвет за пътна безопасност (получена информация по реда на ЗДОИ от СО за заседания, протоколи, резултати относно осигуряване на безопасно движение на велосипедисти – Приложение 4)
През 2018 г., по инициатива на Института за пътна безопасност и група неправителствени организации, към кмета на Столична община е създаден експертно-консултативен съвет по пътна безопасност. Първоначално съветът е съставен от 10 организации, сред които и една организация на велосипедисти. Към 2019-2020 г. съставът на КСПБ е разширен с представители на дирекции и общински предприятия на СО, както и с още НПО.



Сн. Sofia.bg: <https://www.sofia.bg/w/ekspertno-konsultativen-s-vet-po-p-tnata-bezopasnost-s-ucastieto-na-nepravitelstvenia-sektor-se-raboti-k-m-stolicna-obsina>

Според предоставената за разглеждане на място информация¹⁹ от СО (Приложение 4), КСПБ не е провеждал заседания от декември 2020 г. Сред информацията в протоколи от заседания е видно, че са разглеждани предложения за подобряване на велосипедна инфраструктура и разглеждане на инвестиционни проекти на общината, като:

¹⁹ Информацията не е изчерпателна предвид предоставената възможност за разглеждане на протоколи на КСПБ само на място.

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



- предложение от Сдружение „Велоеволюция“ за велосипеден светофар между лесопарковата част на парк Борисова градина и Ловен парк, м. Погребите;
- възложен проект на ОП Софияпроект относно велосипедни алеи в рамките на парк Борисова градина;
- възлагане на одит на пътната безопасност на кръстовища;
- проект за велосипедна алея по бул. „Ген. Скобелев“, изготвен от Дирекция „Управление и анализ на трафика“;
- прието решение на КСПБ за премахване на велосипедна алея по бул. „Ал. Пушкин“;
- предложение за обособяване на двупосочна велосипедна алея между ул. „Раковски“ и ул. „Фр. Нансен“ по бул. „П. Евтимий“;
- предложение за еднопосочна велосипедна алея за сметка на една автомобилна лента по бул. „Евлоги и Хр. Георгиеви“;
- предложение за пресичане на нивото на кръстовището на велосипедна алея към ул. „Фр. Нансен“ и др.

5.4. Обществено обсъждане и обществена консултация

Форма на гражданско участие в общинските политики са обществените консултации и обществени обсъждания. В Столична община провеждането им е регламентирано чрез общински наредби. Велосипедните политики могат да бъдат коментирани в открити процедури за обществена консултация чрез писмени становища на граждани и организации, доколкото такива политики са заложили в задължителни за обсъждане планове и стратегии на общината. Обществени обсъждания се организират за специфични устройствени планове – ОУП, ПУП и др., в които доколкото са заложили или се смята, че следва да бъдат заложили велосипедни мерки, те могат да бъдат коментирани от гражданите чрез писмени становища или участие в обществено обсъждане онлайн или на живо в откритата процедура.

Инвестиционни проекти не се подлагат на обществена консултация и на обществено обсъждане, което означава, че гражданите нямат пряка възможност да коментират вида и разположението на конкретна велосипедна инфраструктура.

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



5.5. Финансиране на граждански проект по програма „София избира“ 2022 (граждански бюджет) – проект за пъмп трак

(по информация получена по реда на ЗДОИ от СО за резултати по реализация - Приложение 5)

„София избира“²⁰ е програма на Столична община за реализация на проекти, предложени от граждани и избрани от тях чрез гласуване, с което те участват в разпределение на част от годишния общински бюджет. През 2022 г. фокусът на програмата бе „зеленото“, като целта е да се даде приоритет на темата с устойчивото развитие на града и справянето с климатичните промени.

След приключване на гласуването с над 7105 уникални гласа, в зададения бюджет от 1 000 000 лв. се вместиха 4 проекта, събрали най-много гласове от гражданите. На първо място се класира проект № 27 – „Повече колела днес, по-чист въздух утре – Пъмп трак София“ с бюджет 140 000 лв. за локация в ж.к. „Младост“. Проектът събра 1156 гласа, а негов автор е г-н Кирил Иванов. Подробно описание на проекта е налично на страницата на програмата „София избира“. След проведени обсъждания на работна група, както и с автора на проекта, е избрана локация в рамките на бъдещия парк „Младост“ 3 в конкретен поземлен имот. Според получената по реда на ЗДОИ информация от СО (Приложение 5) към декември 2022 г. се провежда обществена поръчка за проектиране на целия парк и предстои сключване на договор за изпълнение. След избор на изпълнител-проектант, проектът за Пъмп трак ще бъде съгласуван с него – с точно местоположение и подходи, за да се премине към обществена поръчка за възлагане на изпълнение. Проектът за пъмп трак се очаква да бъде изпълнен през 2023 г., като предстои определяне на дирекция на СО, която да отговаря за изпълнението му.

Фб страница на инициативата:

<https://www.facebook.com/profile.php?id=100083193865257>

Практиката се разглежда в рамките на настоящия анализ, защото е пример за организирана форма на гражданско участие, както и за проект, спечелил

20 <https://www.sofia.bg/sofia-izbira-zelenoto>



подкрепа чрез пряко гласуване на граждани. В рамките на проект „Велосипедно око“ следва да бъде проследено взаимодействието между СО и автора на проекта за пъмп трак в процеса на реализацията му.

5.6. Квартални граждански инициативи, изискващи изграждане на велосипедни алеи

Показателни са няколко квартални инициативи с искания за изграждане на велосипедни алеи. Активността на гражданите е проявена извън познатите неправителствени велосипедни организации и клубове. Тя се явява като реакция към велосипедните политики на Столична община, или по-скоро на липсата на такава в кварталите. Предвид че велосипедните алеи се изграждат предимно в компактната част на града, в неговия център, гражданите очакват от общината да напредва и обхваща и други територии. Когато това не се случва или пък съществуваща велоалея се оказва застрашена от мащабно пътно строителство, гражданите реагират бурно и забележимо, както в социалните мрежи, така и чрез протести или други дейности.

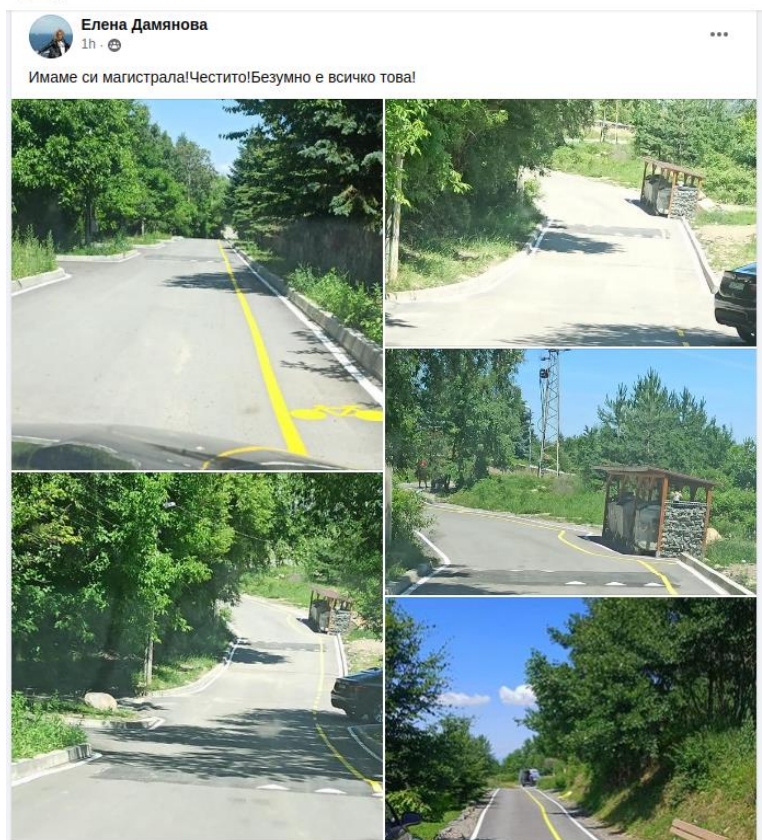
- Горубляне и велоалеята по „Самоковско шосе“

През 2018 г. Инициативен комитет „Горубляне“ изпраща мотивирано предложение за изграждане на велосипедна алея по ул. „Самоковско шосе“

(източник:

<https://citybuild.bg/news/gorubliane-veloaleia-trotoari>)

Гражданите се аргументират с необходимостта им от достъп до метростанция, увеличен трафик, възможност велосипедисти да стигат до ез. Панчарево за отдих, като се отдели място по широките тротоари на ул. „Самоковско шосе“. С целенасочен граждански натиск и активност с



www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



писма, срещи и обсъждане на вида на велоалеята, проектът е изготвен, а изграждането ѝ е започнато през 2022 г.

- Бистрица и велоалеята по ул. „Иглика“

През лятото на 2022 г. на ул. „Иглика“ в с. Бистрица е положен чисто нов асфалт и е изградена велосипедна лента на доскоро трудно достъпна улица с лоша настилка. В публичното пространство липсва информация за подобен проект, а той изглежда като инициатива, самофинансирана и изпълнена от живущите. Възможно е проектът да е бил съгласуван със Столична община. В плановете на Столична община липсва каквито и да е предвиждания за велосипедна инфраструктура в с. Бистрица. Реакцията на живущите е като на хора, които не могат да чакат СО да стигне до тях, но и показват с личен пример и желание какво точно желаят на своята улица. (<https://www.facebook.com/groups/1338534016191135/posts/5636989196345574/>)

- Княжево и велоалеята по бул. Цар Борис III

Квартал Княжево е реагирал остро на проекта за разширение на Софийския околовръстен път (СОП), който е предвиждал тунел за осигуряване на ляв завой от СОП в посока Перник. Заради тунела под кръстовището на СОП и бул. „Цар Борис III“ е трябвало да се осигури габарит, с който да се препятства велоалеята по булеварда да продължи направо през квартала и да свърже града с Витоша. Самият тунел е бил проектиран да минава в непосредствена близост до църква, а жителите на „Княжево“ са се опасявали, че ще бъде прекратен достъпа на живущи до имотите им. Основното им недоволство е, че ще бъде вкаран прекомерно голям трафик в квартала. Жителите на Княжево са организирали неколккратно протести при кръстовището на СОП с цел препроектиране на разширението на СОП и отпадане на тунела. Активността по темата продължава чрез граждани във фейсбук групата Княжевецъ (<https://www.facebook.com/groups/233959911836316>).

Независимо дали ще остане първоначалният проект за тунел, чрез който да се прави левият завой от СОП към Княжево или ще бъде избран друг вариант, има пълно единодушие, че велоалеята, идваща по бул. „Цар Борис III“ от центъра на София, следва да бъде продължена към изхода на София и подстъпите на Витоша и връзката на дискутирането кръстовище да бъде безпрепятствена и удобна за велосипедистите.



Глава 6. Изводи

- Столична община има поставени ясни цели за развитие на велосипедното движение. Стратегическите планове се позовават на ОУП и ПУГМ, като доразработват и конкретизират мерки, поставят индикатори за изпълнение в съответни времеви периоди. Проследяване на изпълнението на поставените цели показва значително изоставане при изграждането на велосипедна инфраструктура.
- Изоставането може да се дължи, както на липса на проектна готовност по заложените мерки, така и на липса на политическа воля за изпълнение на проектите, дори когато проектната готовност е налице. Примерите от настоящия анализ в т.1.1 с няколко велосипедни алеи, чиято проектна готовност е била налице, но не се предприема реализация или реализираното се заличава, подкрепят тази теза.
- Публично достъпната информация за граждани се изчерпва до наличието на планове и бюджет. Липсва достъпна информация и комуникация на постиженията, свързани с изпълнение на велосипедни политики. Така например липсва информация за хода на изпълнение на велосипедна инфраструктура, не е ясно какви велоалеи са предвидени за изграждане през текущата година. Не се открива карта с велоалеите, която да служи на ползвателите за планиране на велосипедните им пътувания в града. Такава информация трябва да бъде търсена специално по законов ред. Това означава, че гражданите не са информирани добре какво се прави и как се изразходва планираният бюджет за изпълнение на велосипедни мерки.
- Голяма част от съществуващите велоалеи са неудобни и дори опасни. Причината за това може да се крие в това, че те не отговарят на действащите нормативни изисквания като параметри за широчина, вид отделяне от автомобилното движение спрямо класа на улицата и интензивността на движението, осигуряване на непрекъснатост на велосипедното движение и др. Тези рискове и недостатъци са идентифицирани в „Програма за София“ и са набелязани мерки за преодоляване. Посочена е необходимостта да бъде гарантирано

www.eufunds.bg

Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Фондация „Офф Медия“ и при никакви обстоятелства не може да се приема, че този документ отразява официалното становище на Европейския Съюз и Управляващия Орган.



качеството и постигнатата безопасност на движението на велосипедисти с всяка нова инфраструктура за тях, като бъдат създадени стандарти за София и се спазват стриктно действащите нормативни изисквания за планиране, проектиране и изграждане на велосипедна инфраструктура.

- Реализирани велосипедни алеи са оставени без поддръжка – текущата поддръжка не е заложена като мярка в стратегическите планове, но текущото състояние на съществуващата инфраструктура подсказва необходимостта от подобряване на процесите по финансиране и извършване на дейности за опазване на експлоатационна пригодност на велосипедната инфраструктура. В столицата някои велосипедни алеи в големи участъци са в лошо състояние на настилката, без маркировка, без отделяне от автомобилното движение заради изпочупени ограничителни елементи, с неконтролирано неправомерно 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, съдейки по данните за едва до 2% дял на велосипедните пътувания, съгласно анализите към Плана за устойчива градска мобилност на Столична община. Вяли кампании на Столична община, съдържащи призови и съвети за използване на велосипед сред ученици и граждани, не могат да постигнат ефект, ако не се изпълняват като част от систематична велосипедна политика, каквато е предвидена в стратегическите документи на Столичната община, разгледани в настоящия анализ.

Всичко това показва, че гражданският мониторинг на велосипедните политики на Столична община е необходима стъпка. От една страна резултатите от него биха послужили за информиране на обществеността, а от друга страна биха били логичен сигнал за подобряване на велосипедните политики на Столична община.



ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 – Получена информация по реда на ЗДОИ от СО за работата на Постоянна комисия по транспорта, организацията и безопасността на движение при Столична община: Заповед за назначаване, Състав на комисията, Правилник за дейността ѝ;

Приложение 2 – Получена информация по реда на ЗДОИ от СО за разпределение на административни отговорности по планиране и извършване на поддръжка на изградена и въведена в експлоатация велосипедна инфраструктура на територията на Столична община;

Приложение 3 – Получена информация по реда на ЗДОИ от СО за изграденост на велосипедната мрежа. Изпълнение на ПУГМ;

Приложение 4 – Получена информация по реда на ЗДОИ от СО за заседания, протоколи, резултати относно осигуряване на безопасно движение на велосипедисти;

Приложение 5 – Получена информация по реда на ЗДОИ от СО за напредъка по финансиране и изпълнение на проект № 27 „Повече колела днес, по-чист въздух утре – Пъмп трак София“.