



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД



ДОКЛАД

от извършен граждански мониторинг на изпълнението на плановете и програмите на Столична община, свързани с велосипедния транспорт

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



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.



СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	5
Глава 1. Резултати от провеждане на граждански мониторинг на изпълнението на плановете и програмите, свързани с велосипедния транспорт и тяхното прилагане от отговорните структури	6
1.1. Резултати от посещение на място на изградена велосипедна инфраструктура	7
1.2. Резултати от събиране на информация, подаване на сигнали и др.	28
1.3. Резултати от проведени срещи с представители на СО, СОС, отговорни звена	30
1.4. Резултати от проведена анкета сред граждани	37
1.5. Резултати от проведени срещи и комуникация с граждани	48
Глава 2. Оценка на велосипедни политики на Столична община	51
2.1. Резултати от анкетно проучване с приложена оценка по модули	53
2.2. Резултати от срещи с участници в граждански мониторинг за провеждане на оценка по модули	57
2.3. Резултати от кабинетно проучване с приложена оценка по модули	62
2.4. Комплексна оценка на велосипедните политики на СО	67
Глава 3. Изводи и препоръки	69



Фигура 1 Предоставена от Столична община карта с велосипедната структура на територията на общината	7
Фигура 2 Извадка от публикувана таблица с проектобюджет на Столичната община за 2023 г. Източник: www.sofia.bg	35
Фигура 3 Разпределение на получените отговори в петстепенна скала на въпрос относно информираност за плановете на СО за инвестиции във велосипедна инфраструктура	38
Фигура 4 Разпределение на отговори на граждани по отношение на заложените срокове за изпълнение на велосипедна инфраструктура на територията на Столична община	38
Фигура 5 Разпределение на отговори на граждани относно налична информация за годишен бюджет и отчет за прилагане на велосипедни мерки в Столична община	39
Фигура 6 Разпределение на отговори по отношение спазването на стандарти за изграждане на велосипедна инфраструктура в Столична община	40
Фигура 7 Разпределение на отговори относно безопасността на велосипедна инфраструктура в Столична община	41
Фигура 8 Разпределение на отговори доколко гражданите разполагат с велосипедна инфраструктура в своя квартал или населено място с цел ходене до работа, почивка или спорт	41
Фигура 9 Разпределение на отговори относно състоянието и поддръжката на велосипедната инфраструктура в Столична община	42
Фигура 10 Разпределение на отговори в скала от 1 до 5 относно вземане предвид на сигнали за нередности по велосипедната инфраструктура в Столична община където 1 съответства на „не се обръща внимание на сигнали“, а 5 съответства на „сигнали се приемат и нередност.....	42
Фигура 11 Разпределение на отговори относно възможности за участие на граждани във вземането на решения по въпроси свързани с велосипедното движение в София	43
Фигура 12 Разпределение на отговори относно възможности за участие на граждани във велосипедни събития организирани от Столична община.....	43
Фигура 13 Разпределение на отговори относно добри велосипедни практики реализирани от Столична община	44
Фигура 14 Разпределение на отговорилите по местоживееене в столичните райони	46
Фигура 15 Разпределение по възраст на отговорилите	46
Фигура 16 Разпределение по пол на отговорилите	47



Използвани съкращения

СО	Столична община
ИЕПС	Индивидуални електрически превозни средства
ЗДОИ	Закон за достъп до обществена информация
ПП към ЗДвП	План за прилагане към Закон за движение по пътищата
СОС	Столичен общински съвет



ВЪВЕДЕНИЕ

Докладът от извършен граждански мониторинг на изпълнението на плановете и програмите на Столична община, свързани с велосипедния транспорт, е изготвен в рамките на Дейност 2 от проект BG05SFOP001-2.025-0196 "Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение". Проведе се граждански мониторинг на изпълнението на плановете и програмите на СО свързани с велосипедния транспорт. Проследи се тяхното прилагане от отговорните структури на общината, както по отношение процеса на планиране, така и по отношение на изпълнение на конкретни мерки. Мониторингът се основава на принципите на добро управление, като включва гражданите в процес на наблюдение и оценка.

Докладът представлява обобщение на резултатите от изпълнените дейности по граждански мониторинг, реализиран по изготвена по проекта методика и предшествани от анализ на съществуващите плановете и програми, свързани с велосипедния транспорт в Столична община.

Проектът предостави възможност на граждани и представители на заинтересовани страни, като велосипедни организации и клубове, бизнеса, както и неформални групи, обективно да оценят постигнатото от Столична община въз основа на информация, наблюдение и диалог с администрацията.

Екипът от експерти по проекта използва изготвената в рамките на Дейност 1 от проекта методика за оценка и изготви комплексна оценка, изводи и препоръки за подобряване на политиките за развитие на велосипедния транспорт в София.



Глава 1. Резултати от провеждане на граждански мониторинг на изпълнението на плановете и програмите, свързани с велосипедния транспорт и тяхното прилагане от отговорните структури

В рамките на изпълнение на Дейност 2 "Граждански мониторинг на изпълнението на плановете и програмите на Столичната община, свързани с велосипеден транспорт" на проект „Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение“, граждани проследиха напредъка по прилагане на велосипедни политики, като бяха насърчени да сравнят действията на Столична община с установени стандарти. Направи се сравнение на планираното с постигнатото в конкретен период до 2023 г., а именно: изградена велосипедна инфраструктура, извършена поддръжка, проведени образователни и популяризиращи мерки. Използва се публична информация от наличните плановете на Столична община, мониторингови отчети, както и допълнителна информация, изискана и предоставена от общината. Оценка на качеството на изпълнение на управленските решения се направи и въз основа на опита, който са натрупали участниците, по осигурената в градската среда на София велосипедна инфраструктура.

В този смисъл, гражданският мониторинг взема предвид както законосъобразност, целесъобразност и съответствието с установени стандарти, така и аспекти, които участниците оценяват през призмата на потребители, отразявайки удобството, безопасността, качеството на предназначенията за тях физическа среда за движение с велосипед.

С цел извършване на обективна оценка, гражданите бяха предварително запознати с принципите на доброто управление – прозрачност и отчетност, отзивчивост, върховенство на закона, гражданско участие във вземането на решения, устойчивост и дългосрочното на планирането, ефективност и ефикасност, иновации и отвореност към промени. Чрез директен контакт и срещи с представители на администрацията и общинския съвет се осигури и възможност за изграждане на доверие между гражданите и отговорните структури, имащи отношение към разработването и изпълнението на плановете и програми свързани с велосипедния транспорт в Столична община.

www.eufunds.bg

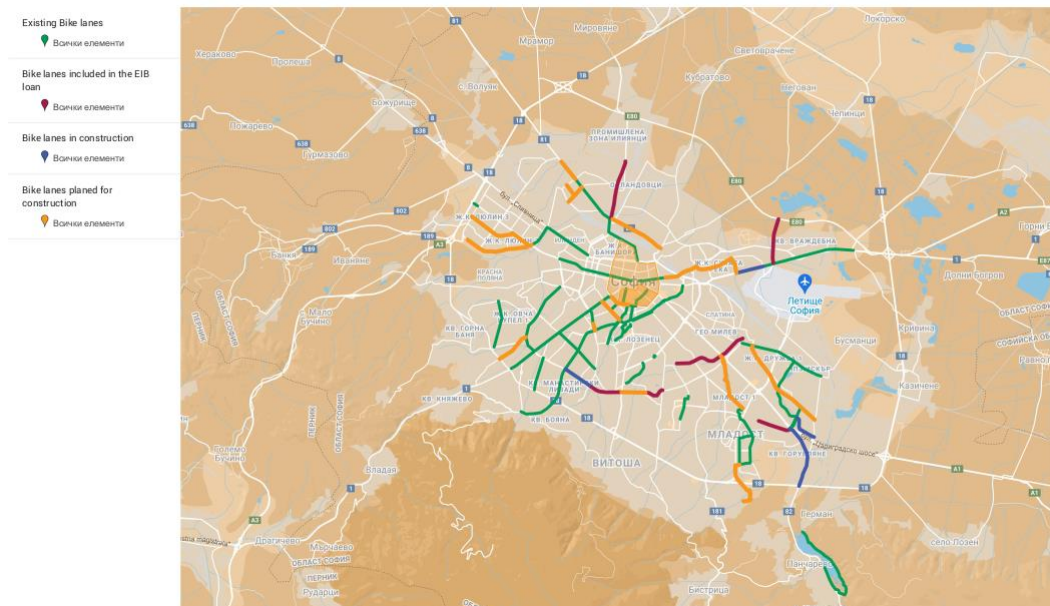
Този документ е създаден по проект BG05SFOP001-2.025-0196 „Велосипедно око за София - наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София, с фокус велосипедното движение“, финансиран от Оперативна програма „Добро управление“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд. 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.



1.1. Резултати от посещение на място на изградена велосипедна инфраструктура

На територията на Столична община са изградени велосипедни алеи и велосипедни ленти, които са нанесени на следната карта предоставена чрез запитване по Закона за достъп до информация (ЗДОИ)¹

Bike lanes Sofia 12.2021 and planned



Фигура 1 Предоставена от Столична община карта с велосипедната структура на територията на общината

На място са посетени и заснети няколко велосипедни алеи и ленти през 2023 г. със следното разположение и цели на посещение:

- велосипедни алеи по бул. „Мария Луиза“, бул. „Гоце Делчев“, бул. „Тодор Александров“, бул. „Ив. Гешов“, бул. „Цар Борис III“, бул. „България“ и бул. „Тодор Каблешков“, с цел оглед на състоянието на настилките, условията по отношение на пътна

¹ https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1c5o7stPIx2dTALCpf_S_UUc5vIFuPaL&ll=42.666956956581764%2C23.395613505859142&z=12
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.



безопасност и велосипедни връзки на изградена през предходни управленски мандати велосипедна инфраструктура (по-стари велосипедни алеи);

б) велосипедни алеи по бул. „Ботевградско шосе“, бул. „Самоковско шосе“, ул. „Филип Кутев“, бул. „Тодор Каблешков“, бул. „Македония“, ул. „Христо Силянов“ с цел оглед на довършителни работи и осигурени условия за удобство и пътна безопасност по новоизградени участъци в мандат 2019-2023 г. (по-нови велосипедни алеи).

Мониторингът на състоянието на велоалеите изследва няколко показателя:

- маркировка и сигнализация – дали са налични задължителните знаци и маркировка, които дават указания на водачите за наличие на велосипедна инфраструктура.
- състояние на настилките – дали има препятствия, които са опасни за водачите на велосипед и на ИЕПС (ел. тротинетки) като дупки, неравности, клони и др.
- възможност за непрекъснато движение с велосипед – дали са налице правилни указания в началото и края на велосипедните алеи, така че велосипедистите и водачите на ИЕПС да ги използват правилно.
- връзки с други велоалеи и разпознаваеми пътни ситуации за безопасно придвижване – дали цялостната среда е разбираема, налични ли са указания и условия за спазване на правилата за движение по пътищата, така че лесно и удобно да се използват велоалеите.

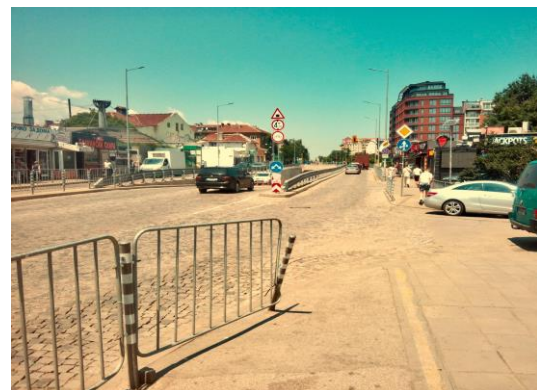
Основни констатации и изводи от извършените посещения на място от екипа по проекта:

Състоянието на по-старите велосипедни алеи и ленти единодушно се определя като незадоволително, с опасни кръстовища, липсващи връзки и като цяло незадоволителни условия за удобно придвижване с велосипед.

- Велоалеята по бул. „Мария Луиза“ е с настилка от полимер-бетон, за която се намират данни за извършена гаранционна поддръжка, но въпреки това има участъци с изровени дупки и стърчаща арматура. Връзката на велоалеята с тази по бул. „Ломско шосе“ при надлез Надежда е честа тема за сигнали поради лошата работа на светофарната уредба.



- По бул. „Гоце Делчев“ велоалеята има нужда от освежаване на маркировката, корекции на настилката около шахти и подмяна на капациите им, както и от подрязване на околните дървета и храсти. Връзката ѝ с велосипедната алея по бул. „Цар Борис III“ на практика не съществува, като велосипедистите са принудени да споделят с автомобилите тясно платно с една лента за движение или да преминават в нарушение през тротоар.





- Видима е липсата на поддръжка и по най-старата велосипедна алея по бул. „Цар Борис III“ – корените на околните дървета са повдигнали асфалтовата настилка на много места, което е много голямо препятствие и представлява опасност, особено за водачите на тротинетки. Има забележки по функционирането на светофарните уредби поради конфликти между шофьори и велосипедисти, преминаващи по време на една и съща фаза на светофара с неясно и неуказано предимство.



В социалните мрежи са широко коментирани краищата на тази велоалея – конфликтът с шофьори и трамвайно движение в кръстовището при пл. „Руски паметник“, както и подходът към квартал Княжево с прекъснатата велоалея, завършваща с голяма и трудно заобиколима локва.



- Подобни са условията за велосипедно движение и по велоалеята на бул. „Ив. Евст. Гешов“, където освен неравности и шахти, препятствие са и паркирани автомобили. Тя е изградена на източния тротоар на булеварда от кръстовището с бул. „Цар Борис III“ до Центъра по хигиена. Тази велоалея е с липсваща маркировка, както по протежението ѝ, така и в кръстовищата, което поражда чести конфликти с пешеходци и шофьори. Липсата на обозначение е особено проблемна в участъка между ул. „Георги Софийски“ и бул. „България“, където връзка с велоалеята по бул. „България“ не съществува.



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.



Прави впечатление, че липсват маркирани велосипедни пътеки М9 по продължението на велоалеята през всички кръстовища по нейното протежение. Поради изцяло липсващата маркировка, не става ясно дали велосипедната алея е еднопосочна или двупосочна. На места по пресечни улици липсват знаци А20 "Велосипедисти", които да указват на шофьорите, че могат да очакват пресичащи водачи на велосипед и ИЕПС. Настилката на велоалеята е асфалт, който на места е с неравности, а капаци на шахти са с нарушена повърхност и остри метални ръбове. Връзките с велоалеите на бул. „Цар Борис III“ и бул. „България“ на практика не съществуват – няма маркирани велосипедни пътеки и бордюрите не са скосени. Велоалеята дори не достига до бул. „България“, тъй като малко след Центъра по хигиена тя завършва. Липсата на знаци, маркировка и на добре видими връзки с други велоалеи, както и нескосените бордюри на места водят до следните неудобства: велосипедистите често се налага да слизат и бутат

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.



велосипеда заради препятствията или за да избегнат конфликт с шофьори; пешеходци използват велосипедната алея вместо пешеходната част от тротоара; шофьори навлизащи при пресечните улици понякога са изненадани от пресичащи велосепедисти.

Препоръки:

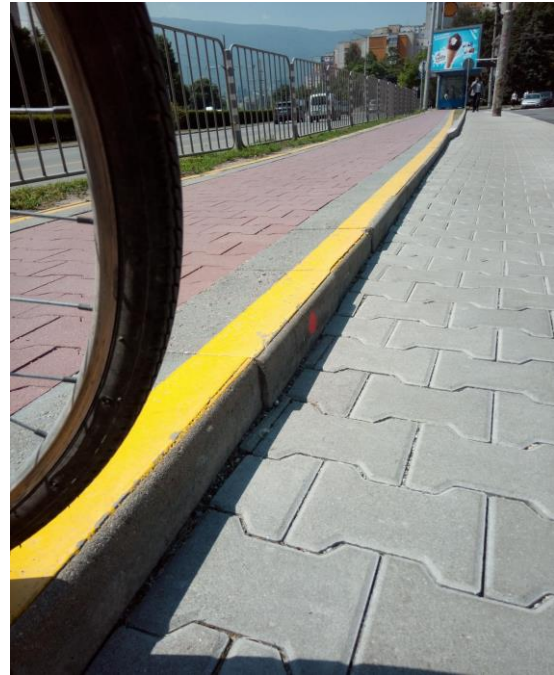
Велосипедната алея по бул. „Ив. Евст. Гешов“ трябва да се приведе в съответствие с изискванията, като се сигнализира и маркира правилно по цялото ѝ протежение. Следва да се отстранят неравностите по настилката, а нескосените бордюри да се коригират, за да не представляват препятствие за велосипедистите.

Връзките с велосипедните алеи по бул. „България“ и бул. „Цар Борис III“ трябва да бъдат доизградени, сигнализирани и маркирани. При кръстовището със Св. Г. Софийски, освен да се маркира задължителната велосипедна пътека през кръстовището, е добре да се укаже мястото на велосипедистите и пешеходците за изчакване на разрешителен сигнал за пресичане. При бул. „България“ велоалеята трябва да достигне до подлеза.

Препоръчително е преосмислянето на мястото на велосипедната алея, тъй като в момента тя преминава пред входовете на няколко лечебни заведения, където конфликтът с пешеходците е видим. Също така е необходимо да се обърне внимание на възможността за навлизане и неправомерно спиране и паркиране на автомобили по велоалеята и тротоара.



- Велосипедната алея по бул. „България“ е изградена по цялото протежение на булеварда. Някои от пресичанията на кръстовища се осъществяват през подземи, а на други са поставени велосипедни светофари и велосипедни пътеки за пресичане. Настилката е предимно с плочи тип „кокалче“ или с асфалт.



Наскоро е направена корекция и доизграждане на велоалеята при пл. „Ручей“. Освен твърде малката широчина, велоалеята е изградена на ниво по-високо от тротоарната част. Това представлява опасност за велосипедистите, които при нужда от задминаване и навлизане в тротоара, могат да пострадат.

Велоалеята е сигнализирана със знаци Г14 и Г16 в различните участъци. Маркировката М9 „Велосипедна пътека“ в зоната на пресичане със странични улици и в някои кръстовища е изтрита. На места лентите за десен завой за автомобилите пресичат велосипедната алея и тротоара с голям радиус на завой, който предполага и навлизане с голяма скорост, което застрашава велосипедистите и пешеходците. Не на всички такива места обаче са поставени ограничители за скорост на автомобилите тип „легнал полицаи“.

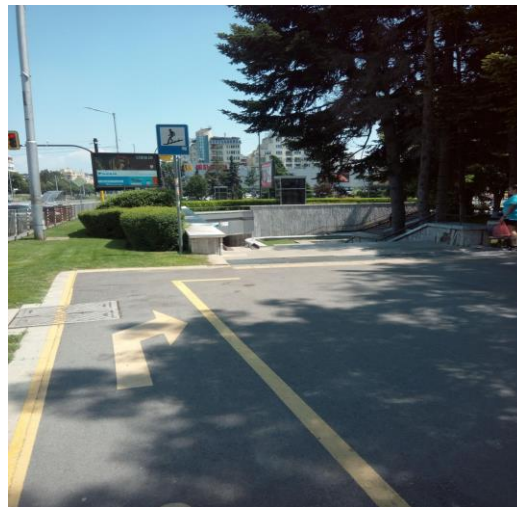
www.eufunds.bg

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.



При кръстовището с бул. „Тодор Каблешков“ в посока кв. „Бояна“, е осигурен велосипеден светофар и велосипедна пътека за пресичане (вместо пресичане през подлеза). Несъмнено това е придобивка за велосипедистите, имайки предвид неудобните условия за преминаване през подлеза. Видно е, че маркировката на велопътеката бързо се изтрива, поради което е необходимо маркиране с по-устойчиви материали.

В същото време в обратната посока такова пресичане не е осигурено през кръстовището. Възможност за пресичане през подлеза също липсва – няма рампа. Маркираната стрелка на настилката също не дава достатъчно ясни указания на велосипедистите как правилно, удобно и безопасно да пресекат кръстовището.



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.



В допълнение, на същото място липсва връзка с велоалеята по бул. „Тодор Каблешков“, която започва чак на около 50 метра след кръстовището. Доколкото е получено устно обяснение от запознати общински съветници, причината е че няма общински терен, по който да бъде осигурена връзка с велоалеята по бул. „Тодор Каблешков“. Ежедневно преминаващите велосипедисти преодоляват стълбите с носене на велосипеда. За възрастни хора с велосипед, родители с деца, родители с детско столче или детско ремарке на велосипеда, ситуацията е по-скоро непреодолима или преодолима с риск за безопасността. Риск за безопасността е и възможността за дясно завиващи автомобили с висока скорост през велосипедната алея и велопътеката.



Преодоляването на околоръстния път в посока кв. „Бояна“ е решено чрез пресичане на пътния възел. За целта е осигурено маркирано пресичане за велосипедистите през детелината, но не всяко от пресичанията разполага със светофар, който да спира автомобилите и да позволи безопасно преминаване на велосипедисти. Според получената информация от Столична община, така изграденото велосипедно пресичане на околоръстния път представлява част от маршрута „От Витошка до Витоша“.

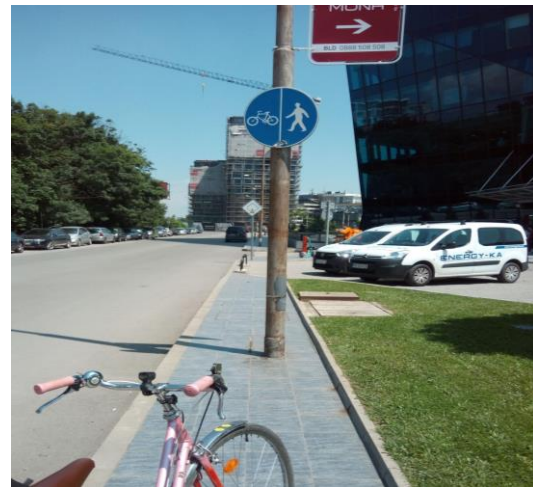




Преминаването към източния тротоар на бул. „България“, където е изградена велосипедна алея в посока центъра на града, се осъществява чрез преминаване под булеварда. То е само еднопосочно. Видно е, че то е изградено с недостатъчна широчина на тротоара, което е компромис както с изискванията, така и с удобството и безопасността на пешеходците и велосипедистите, споделящи като цяло тесния тротоар.

Ситуацията е повторена на тротоара пред бизнес сградата „Вертиго“, където широчината, високите бордюри и недовършената маркировка не предразполагат към това велосипедистите да се движат удобно и безопасно според указанията на знаците.

Неподдържаната растителност също пречи за видимостта на знаците и маркировката. Маркировка за пресичане с велосипедна пътека липсва, макар пресичането да е продължение на една и съща велосипедна алея.



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.



Някои пресичания по велосипедната алея по бул. „България“ в посока центъра на града също разполагат с предизвикателства. Въпреки велосипедната пътека, пресичането е затруднено, а паркираните автомобили, създаващи предпоставки за произшествия, могат да се очакват практически навсякъде. Макар настилката като цяло да е в добро състояние по цялата велосипедна алея, на места могат да се очакват препятствия – основно от капази на шахти, текущи ремонтни дейности и др.

В конкретния пример капакът на шахтата има стърчащи метални дръжки, които представляват опасност, както за велосипедистите, така и за водачите с тротинетки. Поставени са кашпи с цветя, препятстващи навлизане на автомобили по велоалеята и тротоара. Това обаче препятства и движението на велосипедистите и пешеходците.



Препоръки:

Необходимо е да се осигури безопасността на велосипедистите като се ограничи скоростта на дясно завиващите автомобили по бул. „България“. Това е направено само на някои места и следва да се завърши. Пресичането през възловите кръстовища също следва да стане предмет на одит на безопасността на движение – както през подлезите, така и на осигурените светофарни пресичания на велосипедистите. Велосипедното пресичане на всички клонове на пътния възел при околновръстния път трябва да бъде регулирано със светофари.

Ключово за удобството на велосипедното движение и най-вече за безопасността е довършване на велосипедната връзка при кръстовището с бул. „Тодор Каблешков“ и велоалеята по него. Сезонното инспектиране на състоянието на настилките и маркировката следва да е редовна практика, като се премахват клони и храсти, навлизащи в габарита на велоалеята и с подновяване на маркировката в най-конфликтните места – кръстовищата на велоалеята с булеварди и улици.

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.



Във връзка с поддръжката е необходимо да се обърне внимание и на най-малките неравности, включително по капацити на шахти, липсващи плочки и бордюри, пукнатини и др. При пл. „Ручей“ велосипедната алея отново се нуждае от корекция – както на широчината, така и на разликата в нивото спрямо тротоара. Условието по цялата велосипедна алея следва да се одитират с оглед безопасността както на велосипедистите, така и на водачите на ИЕПС (тротинетки), за които велоалеите също са задължителни за използване.

- Изградени са еднопосочни велосипедни алеи от двете страни на бул. „Тодор Каблешков“ от кръстовището му с бул. „България“ към продължението му с ул. „Филип Кутев“, където в момента също би следвало да се изгражда велосипедна инфраструктура и тежат строителни работи. Връзката с бул. „България“ е изградена само от източната страна на булеварда в района на подлеза, докато от западната страна в района на подлеза и търговския център липсва около 50 метра от кръстовището до настоящото начало на велоалеята.

Велоалеите от двете страни са разположени на междинно ниво – между пътното платно и тротоара и са със широчина 1,5 метра. Съгласно изискванията на нормативната уредба, широчината следва да е 2,00 метра за всяка от еднопосочните алеи по булеварда. При движение с велосипед по тях, прави впечатление невъзможността за задминаване между велосипедистите, както и притеснителна близост с преминаващи по пътното платно големи превозни средства, като автобуси и камиони.

В кръстовищата се забелязва изтрита маркировка М9 „Велосипедна пътека“, а на места вече има нужда да се отстранят надвиснали клони в габарита на велоалеята. В зоната на кръстовищата с някои пресечни улици има недостатъчно скосени бордюри, които са препятствие за велосипедисти и водачи на тротинетки. Ежедневно на някои места велосипедната алея се използва за неправомерно спиране и паркиране на автомобили.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ
СОЦИАЛЕН ФОНД



Препоръки:

Необходимо е завършване на връзката с велосипедната алея по бул. България – пряко през кръстовището или чрез маркиране на връзка по алтернативно трасе. Необходими са регулярни обходи за набелязване и отстраняване на нередности, като изтрита маркировка, избуяла растителност, както и контрол относно неправомерно спиране и паркиране, което създава опасности за велосипедистите. Необходими са мерки за обезопасяване движението на велосипедистите в кръстовищата, както и обезпечаване на левите завои, така че да се осигури велосипедна достъпност от и към прилежащите квартали.

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. 20



- Двупосочна велосипедна алея, изградена върху източния тротоар на бул. „Гоце Делчев“ в участъка от бул. „България“ до бул. „Цар Борис III“. Тя е с асфалтова настилка от червен, вече избледнял, асфалт и също доста избледняла маркировка.

Както и при други велосипедни алеи изградени върху тротоари, и тук капаците на шахти са препятствие за нормалното движение с велосипед – с остри ръбове, неравности и компрометирана повърхност. В зоната на пресечните улици за шофьорите е поставен знак А20, но изцяло липсва маркировка М9 “Велосипедна пътека” по протежение на велосипедната алея, както изискват ПП към ЗДВП и нормативните изисквания.

Връзката към велосипедната алея към бул. „България“ е през подлез с неудобни рампи. Така например преминаването от подлезната рампа към велоалеята на бул. „България“ в посока кв. „Бояна“ е напълно неясно и не е маркирано – необходимо е да се преодолеят стълби и да се заобиколи покрай магазини и входове на жилищни сгради, докато се достигне другата велосипедна алея.





Изцяло липсва връзка към велосипедната алея по бул. „Цар Борис III“, тъй като на бул. „Гоце Делчев“ велосипедната алея прекъсва на около 50 метра преди кръстовището. Там мястото на велосипедистите не е указано и не ясно дали се очаква велосипедистите да продължат движението си по тесния тротоар или трябва да пресичат кръстовището заедно с автомобилите. Единствено е поставен забранителен знак за навлизане на велосипеди в тунела по бул. „Цар Борис III“.



Препоръки:

Необходимо е довършване и ясно маркиране на връзките на велосипедната алея по бул. „Гоце Делчев“ с велосипедните алеи по бул. „България“ и бул. „Цар Борис III“. Освежаването на маркировката, както по протежението ѝ, така и в зоната на кръстовища с пресечни улици трябва да бъде извършено като част от сезонната поддръжка, заедно с корекция на неравности по настилката. Въпреки забележките, велосипедните алеи са използвани, и по време на посещенията е отбелязано наличието на велосипедно движение по тях. Все пак незадоволителните условия, чувството за опасност, честите конфликти в кръстовищата са посочвани като причина гражданите да се въздържат от

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.



придвижване с велосипед и да са мотивирани да подават сигнали с искания за поддръжка и отстраняване на опасностите.

По-новите велосипедни алеи се оказаха с не по-малко забележки от предшествениците си.

- По бул. „Ботевградско шосе“ бе направен първоначален опит за посещение на нов, току-що изграден участък, продължение на велоалеята по булеварда. Гражданинът, направил посещението, не се е ориентирал от къде започва новият участък, а е стигнал до края на стария участък на велоалеята от южната страна на булеварда. Причината за липсата на ориентация се оказа липсваща маркировка и знаци, че велоалеята е продължена по северната страна на булеварда, а връзката между двете части се осъществява през подлез със стълби. При второ посещение, вече на северната страна на булеварда, по новия участък на велоалеята е отбелязано наличието на конфликтни места с пешеходци край подлези и спирки на градския транспорт, тъй като тя е разположена на тротоара и все още няма достатъчно хоризонтална маркировка. В края на велоалеята, в посока излаз от града, тя е завършена внезапно и без указания как велосипедистите правилно да продължат движението си, което е в разрез с нормативните изисквания.





Началото на велоалеята е внезапно, както и краят ѝ, което представлява нарушение на нормативните изисквания. Необходимо е велосипедистите да имат указания чрез маркировката и сигнализацията по какъв начин да се включат в движението при начало и край на велоалея. По протежение на велоалеята се оказва, че оградата на частен обект е положена върху трасето и го стеснява. Това е факт от няколко години. Необходими са действия на Столичната община за изясняване на ситуацията и привеждане на инфраструктурата в нормален вид.



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.



Освен опасни велосипедни пресичания при вливащи се в бул. „Ботевградско шосе“ странични улици, велоалеята се характеризира и с внезапни и необозначени прекъсвания в зоната на автомобилни паркинги на частни обекти.

Препоръки:

Необходим е преглед на цялото трасе и анализ относно безопасността при кръстовища и пресичания, с цел избягване на конфликти и изясняване на ситуацията за велосипедисти.

- За велосипедната алея по бул. „Самоковско шосе“ екипът на проекта получи сигнали от граждани посетили на място, както и коментари от живущи в кв. „Горубляне“ в социалните мрежи. Продължилото над две години изграждане на велоалеята се оказа недовършено в някои участъци, и са отбелязани и места с вече компрометирана настилка.





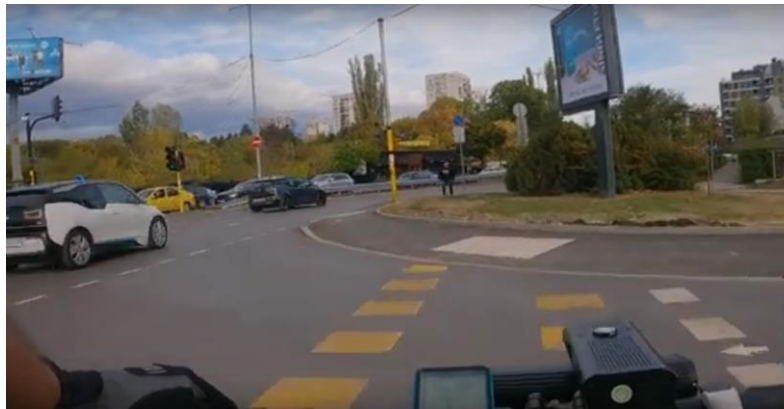
Видно през пролетта на 2023 година, е че участъци от велоалеята са обозначени със знаци, но липсва хоризонтална маркировка в кръстовищата, а на места велоалеята бе недостъпна заради струпани строителни материали или внезапно свършващи участъци на тротоара. Екипът на проекта получи сигнали за конфликти между велосипедисти и шофьори, породени именно от липсата на проходимо трасе и ясни указания чрез знаци и маркировка кога и къде се изисква да се движат велосипедисти. По-късно през летните месеци поетапно са добавяни знаци и маркировка, но цялостното състояние на велоалеята остава незадоволително, като някои участъци продължават да имат недовършен вид.

Като проблем гражданите определят краищата на велоалеята, където включването на велосипедистите в движението не е достатъчно ясно и безопасно.

Препоръки:

Необходим е преглед на цялото трасе и анализ на безопасността при кръстовища и пресичания, с цел избягване на конфликти и изясняване на ситуациите за велосипедисти.

- Велоалеите по бул. „Тодор Каблешков“ и по ул. „Филип Кутев“, изградени и довършвани през строителния сезон на 2023 г., са направени като две еднопосочни велоалеи от двете страни на булевардите. Това разположение предоставя необходимото удобство на трасетата, които са подходящи за бързо придвижване с велосипед.



При пресечките преходите на настилката между велоалеята и пътното платно са изпълнени с бордюри с ръб в дъга, което е препятствие за велосипедистите. Някои от ръбовете са и в дъга, което допълнително затруднява по-неопитните и децата с велосипеди. Така например новоизградената велоалея на бул. „Филип Кутев“ отново е с внезапно начало, а в края на участъка велосипедната пътека води велосипедиста на тротоара, вместо да осигури включване в автомобилното движение, каквото е нормативното изискване. Така велосипедното движение е прекъснато, поради липса на осигурена маркирана и сигнализирана възможност за продължаване на движението с велосипед, която да е ясна за всички участници в движението.

Препоръки:

Необходим е преглед на трасето и анализ на безопасността при кръстовища и пресичания, с цел избягване на конфликти и изясняване на ситуациите за велосипедисти.

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.



Активните граждани с велосипеди, които се включиха в мониторинга по проект „Велосипедно око за София“ като влогърът „Един Велосипедист в София“, екипите на сдружение „Велоеволюция“, „Софенхаген“, „Критична Маса София“ и други, бяха поканени на да вземат участие в събитие по проекта „Заедно на велосипеди“, в което им беше предоставена възможност да споделят впечатленията си в съвместно каране с общински съветници. Събитието се проведе на 22.06.2023 г. и бяха посетени участъци от велосипедна инфраструктура около и в центъра на града, сред които и ул. „Г. С. Раковски“, бул. „Витоша“, бул. „Прага“, както и прясно завършения линеен парк с велосипедна алея по бул. „Македония“. На място бяха коментирани неудобствата в краищата на велоалеята, където при ул. „Алабин“ и бул. „Христо Ботев“ продължаването на движението на велосипедистите бе напълно неясно за всички участници в събитието. Опасна точка бе описана на кръстовището при пл. „Руски паметник“, където неправомерно паркиращи автомобили създаваха предпоставка за ПТП и ограничаваха видимостта и маневрирането. От страна на участващите общински съветници беше поет ангажимент и в рамките на дни, проблемът беше отстранен чрез физическо възпрепятстване на възможността за паркиране в конкретната точка.

Изненада за екипа по проекта, както и за участващите в мониторинга граждани бе новоизграждащата се велосипедна алея по ул. „Христо Силянов“ в район Надежда, на мястото на закрито трамвайно трасе. За изграждането на тази велосипедна алея не е открита публична информация в каналите на Столичната община. Посещението бе извършено от експерти по проекта и бе публикуван репортаж и фоторазказ в offnews.bg², както и в сайта на проекта³. Някои проблемни места с високи бордюри, компрометирана настилка и други отбелязани в репортажа, бяха отстранени впоследствие при довършителни работи. Извършващите гражданския мониторинг установиха, че и тази чисто нова велосипедна алея се характеризира с обичаен проблем – липса на ясни връзки и указания за продължаване на велосипедното движение в краищата на велоалеята.

1.2. Резултати от събиране на информация, подаване на сигнали и др.

В рамките на проекта „Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение“ са проследени механизмите, по които граждани могат да подават сигнали и предложения свързани с велосипедното движение и инфраструктура в град София. Основен източник на информация е порталът на Столична Община call.sofia.bg, както и отзиви споделяни от граждани в социалните мрежи за

² <https://offnews.bg/obshtestvo/dokolko-e-udobna-novata-veloaleia-v-nadezhda-3-test-i-fotorazkaz-806982.html>

³ <https://velooko.eu/2023/08/28/dokolko-e-udobna-novata-veloaleya-v-nadezhda-3-test-i-fotorazkaz/>



резултати от подадени сигнали. Също така, темата се дискутира и на проектното събитие „Заедно на велосипеди“.

Чрез портала call.sofia.bg са проследени десетки официално подадени сигнали на граждани. Поради спецификите на функционалността на портала не е възможно търсене по ключови думи. Затова екипът на проекта подходи с периодичен преглед на сигналите чрез картата в портала и списъкът с последни подадени сигнали. Основната причина за сигналите на гражданите, по отношение на условията за велосипедно движение, са забележки свързани с поддръжката на велосипедната инфраструктура. След тях най-чести са сигнали за необходимост от подрязване и почистване на растителност в габарита на велоалеите. Прави впечатление, че отнема много време, понякога месеци, докато съответен сигнал получи отговор, като най-често първият получен отговор е препращане на сигнала към компетентна районна администрация или предприятие. Регистрирани са и сигнали за необходимост от възстановяване на знаци и маркировка, описание на конкретни опасности като неработещи вело-светофари, препятствия като нарушени капази на шахти и решетки на отводнителната система на улиците.

Не липсват и въпроси от граждани, като например *„защо при основен ремонт на улица не е изградена, макар и предвидена, велосипедна алея“*. Такъв тип запитвания сравнително бързо получават отговори, макар за гражданите той да не е в положителна посока, като: *„промяна на довършителните работи с включване изграждането на велоалея“*.

Чрез проведеното наблюдение на сигналите, експертите по проекта констатираха и тенденция за формални отговори и продължителна липса на решение на проблеми, за които гражданите сигнализират от години. Такъв е дългогодишният казус с разрушената настилка на велосипедната алея по бул. „Мария Луиза“, за която множество граждани периодично подават сигнали и запитвания. Отговорите, които получават от администрацията на Столична община са неясни, не дават конкретна информация кога се очаква да бъде разрешен проблемът, но посочват трудности, като например недостатъчно средства.

Отзивите в социалните мрежи също показват недоволство от поддръжката на велоалеите, от необходимостта да се подават сигнали, вместо да има регулярни огледи и извършване на дребни ремонти.

При изграждането на нови участъци от велосипедни алеи през 2023 г. граждани и представители на велосипедната общност споделят изключително бавното изпълнение, създаване на неясни пътни ситуации по време на изграждането, както и оставянето на недоизградени участъци от велосипедните алеи за дълъг период от време.



Причините за недоволство и пристъпване към сигнализиране, които гражданите и велосипедистите споделят в тези случаи, са ниското качество на строителните работи, които се наблюдават на терен, както и създаване на непосредствена опасност за велосипедното движение с предпоставка за конфликти. Такъв е случаят в кв. „Горубляне“, велоалеята по бул. „Самоковско шосе“, а също и относно новият участък с велосипедна алея на тротоара на бул. „Ботевградско шосе“.

1.3. Резултати от проведени срещи с представители на СО, СОС, отговорни звена

1.3.1 Среща с представители на Столичния общински съвет и зам.- кмет по направление „Обществено строителство“

На 2 април 2023 г. се проведе среща между екипа на проекта и представители на Столична община. Целта на срещата беше представяне на проекта и целите му, организиране на мероприятие по гражданско наблюдение на място на конкретни велосипедни дейности реализирани от Столична община, както и уточняване на въпроси по провеждани от общината велосипедни политики.

По време на срещата се представиха предстоящите през 2023 г. строителни дейности по изграждане на велосипедна инфраструктура, за които отговаря администрацията в направление „Строителство“, а именно:

- трети етап по изграждане на велосипедна алея по бул. „Самоковско шосе“;
- изграждане на велосипедни алеи по бул. „Тодор Каблешков“ и бул. „Филип Кутев“.

Относно планирани велосипеди трасета, посочиха велотрасета по:

- бул. „Цветан Лазаров“ в ж.к. „Дружба“
- бул. „Царица Йоанна“ в ж.к. „Люлин“

На въпрос относно наличния бюджет и степента на усвояване на средства за планирани 18 велоалеи в бюджета на Столична община, представителите на общината посъветваха да се изиска справка от направление „Транспорт“, които проследяват не само велотрасетата, изградени чрез строителство, но и тези реализирани с меки мерки (маркировка и ограничители).

По отношение на велосипедното паркиране, отново следва да се изиска справка от направление „Транспорт“ за разпределение на отговорностите по изграждане и поддръжка на велосипедни паркинги. Представителите на Столична община



потвърдиха, че е изразено намерение обявената рекламна концесия, комбинирана с обществени велосипеди под наем да бъде отменена, вероятно в следващата сесия на Столичния общински съвет през 2023 г. т.е. велосипеди под наем е малко вероятно да бъдат реализирани и в рамките на 2024 г. Правят се проучвания за други варианти чрез участие на Центъра за градска мобилност.

На въпрос относно закъснението за реализиране на планираните в Плана за устойчива градска мобилност велотрасета и дали е правен анализ на предизвикателствата пред изграждането им, представителите на Столична община посочиха, като основни предизвикателства, необходимостта от съчетаване на велотрасетата с паркирането на автомобили по улици и булеварди, както и нуждата от инфраструктурни корекции за гарантиране на отводняване на улиците при добавяне на ограничители за велосипедна алея.

1.3.2 Събитие „Заедно на велосипеди“

Събитие "Заедно на велосипеди" се проведе на 22 юни, четвъртък от 11.00 ч. с участието на граждани и представители на граждански организации, общински съветници и екипа по проекта.

Всички участници бяха с велосипеди или електрически тротинетки. В началото събитието започна с представяне на проекта и целта на събитието „Заедно на велосипеди“, както и с кратък инструктаж за безопасно движение с велосипед в група.

Участниците преминаха от ул. „Московска“, през Градската градина/Народен театър, ул. „Г. С. Раковски“, бул. „Патриарх Евтимий“, НДК, бул. „Витоша“, бул. „П. Славейков“, бул. „Прага“, бул. „Македония“.

На няколко места групата спря, за да се обсъдят конкретни ситуации и да се зададат въпроси на общинските съветници. По време на престоя в Градската градина беше поставен въпросът за възловото ѝ разположение и необходимостта да има велосипедни трасета или маршрути, които да я заобикалят. На пл. „Славейков“ велосипедистите обърнаха внимание за нуждата от конкретни указания и комуникация между общността и ватманите за безопасно съвместяване на трамвайното, велосипедното и пешеходното движение по ул. „Граф Игнатиев“. Също така, се постави и въпросът за качеството на настилката и връзките между Графа и велосипедни алеи в центъра.



При кръстовището на бул. „Витоша“ и бул. „П. Славейков“ представител на СОС представи новоинсталирана камера за автоматично преброяване на велосипедисти чрез софтуер. Той сподели, че вече постъпват данни – между 210 и 240 велосипедисти максимум за сутрешните и вечерни пикови часове.

Все още данните не са отворени, но това предстои след като от екипа на проекта INNOAIR и академичният екип, ангажирани с доработката на софтуера отстранят някои грешки при събирането на данните. До няколко месеца това трябва да се случи, заедно с представяне на предложение за още кръстовища за поставяне на камери за автоматично преброяване на велосипедисти и обсъждане със заинтересовани страни.

Другите участници използват възможността да зададат въпросите си свързани с това дали софтуера отчита водачи на тротинетки, дали се следи за нарушители по велоалеите (паркирани автомобили или водачи с мотори). Разбира се, бяха поставени и въпроси свързани с безопасността на движение на велосипедисти в конкретното кръстовище – необходимостта от по-голяма яснота на светлинната сигнализация, осигуряване на пешеходно преминаване, както и на места за изчакване на завиващи велосипедисти.

Участниците продължиха по бул. „П. Славейков“ и бул. „Прага“, където при кръстовището „Петте къшета“ също се оформи дискусия за отлежаващите проекти за велоалеи и велосипедно преминаване на кръстовището, за поддръжката на велоалеите и др. Представителите на СОС поясниха, че за проблеми свързани с поддръжката, като орязване на растителност, повредени ограничители, проблеми с маркировката и сигнализацията и други, от общината разчитат на сигнали от граждани и по-скоро няма регулярен преглед на състоянието на велосипедната инфраструктура. От своя страна велосипедистите споделиха обратна връзка за резултатите от сигнали, които те подават, като единодушно откритоиха закъсняла реакция или липса на реакция, както и отговори, които не съдържат срокове за отстраняване на проблемите.

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.



След кратка дискусия, участниците решиха да преминат Петте къшета пеша, бутайки велосипедите, поради липса на безопасна възможност за преминаване с велосипед по бул. „Ген. Скобелев“.

При пл. „Руски паметник“ велосипедистите потърсиха отговор за конфликтното решение на преминаването с велосипед през кръговото кръстовище. Беше посочена необходимостта да се осигури преминаване и в посока ул. „Опълченска“, каквато възможност в момента липсва. Също така, като конкретна опасност беше посочена и зоната при бул. „Македония“, в която неправомерно спиращи/паркиращи шофьори застрашават пресичането на велосипедисти и пешеходци. Представителите на СОС поеха ангажимент за обезопасяване на мястото заедно с отговорните в общинската администрация.

Представителите на СОС представиха няколко нови проекти, които развива общината:

- продължение на велоалеята по бул. „Тодор Каблешков“ в посока през бул. „Г. М. Димитров“, с цел оформяне на вътрешен велосипеден ринг;
- проектиране на велосипедни връзки в ж.к. „Люлин“;
- инвестиционно проектиране на велосипедна алея за отдих от ж.к. „Люлин“ през западната дъга на Софийски околовръстен път до гр. Банкя.

“Заедно на велосипеди“ завърши в края на велоалеята на бул. „Македония“ – отново с дискусия. Този път тя беше посветена именно на края на велоалеята, която завършва нелогично с работещ вело-светофар, водещ велосипедистите към пешеходна пътека. Коментира се спешната нужда не само от довършване на пресичане в посока бул. „Христо Ботев“ с добавяне на велосипедна пътека, но и осигуряване на връзка на велоалеята към ул. „Алабин“ и ул. „Граф Игнатиев“, както и към велолентата по бул. „Тодор Александров“.

1.3.3 Участие на екипа от експерти по проекта в общественото обсъждане на бюджет 2023 на Столична община

В рамките на проект „Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение“, експерти по проекта и граждани взеха участие в публично обсъждане на бюджета на Столична община за 2023 г. на 29 август, 2023 г. Бюджетът на общината беше съставен и разгледан с голямо закъснение, което се дължи на фактори извън правомощията на столичната администрация. Чрез Фейсбук страницата и статия в медии, екипът по проекта разпространи информация за

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.



това, че гражданите могат да си съставят мнение и дадат препоръки чрез свои становища, както и физическо участие в публична дискусия за бюджета на Столичната община. Експерти по проекта, заедно с граждани и представители на НПО подготвиха становище и взеха участие в публичната дискусия.

Запис на общественото обсъждане на бюджет 2023 е наличен във фейсбук страницата на Столичния общински съвет⁴.

Във връзка с отчета за изпълнение на бюджета на София за 2022 г., в становището на екипа по проект „Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение“ е посочено:

- Средствата, фигуриращи в бюджета в перото “Изграждане на велоалеи на територията на Столична община” в голямата си част не са усвоени. От табличното представяне става ясно, че за периода 2020-2023 г. са заделени 4 782 757 лв., от които към 2022 г. се отчитат усвоени едва 1 124 445 лв.
- От така представения отчет по капиталовата програма не става ясно кои обекти (велоалеи) са били планирани за изграждане в периода 2020-2023 г., и за кои от тях са похарчени малко над 1 млн.лв.
- Относно източниците на финансиране за изграждане на велоалеи в отчета са посочени малка част собствени средства на общината – 58 660 лв., докато остатъкът похарчени 1 065 785 лв. са дадени в графа “Други източници за финансиране -(дарения, ПУДООС, заеми, други), вкл. преходен остатък”. В публикуваната информация по отчета липсва яснота за произхода на средствата по това перо. Такава не се намира и в други публикации на сайта на общината или в публичното пространство. В същото време отчетени за 2022 г. са още средства свързани с велосипедна инфраструктура – вероятно става дума за подготовка на инвестиционни проекти – инженерно-геоложко проучване на скатове в района на велотрасе около яз. Панчарево, изграждане на станции за велосипеди в центъра на гр. София. Резултатите не са оповестени в публичното пространство, а самите проекти също не са публични.
- Публикувани са и тримесечни отчети за усвоените средства за 2023 г. Отчитат се похарчени средства за подготовка на проекти, но не и за изграждане на велосипедна инфраструктура за периода април-юни 2023 г. За предходния период от годината не се открива файл с отчет поради неработещ интернет линк.

⁴ <https://www.facebook.com/council.sofia.bg/videos/678479337503663>



Относно самия проект за бюджет на Столична община за 2023 г., в становището се коментира на първо място начинът на представяне на основните бюджетни пера, които са свързани с осъществяване на велосипедни политики и са представени в капиталовата програма в следния вид (повдигнати в червено), като сумите са дадени в *хил. лв:

РП ЗА МОСТ НАД река КАКАЧ, с. МАЛО БУЧИНО	33.1
ДОСТАВКА И МОНТАЖ НА СПИРКОНАВЕСИ НА ПЛ."РУСКИ ПАМЕТНИК"	58.6
КОНСТРУКТИВНО ОБСЛЕДВАНЕ НА ПЕШЕХОДЕН МОСТ НАД РЕКА СУХОДОЛСКА, ОСЪЩЕСТВЯВАЩ ДОСТЪПА ДО "ЗАПАДЕН ПАРК"	1.2
ИЗГОТВЯНЕ НА ИП ЗА ВЕЛОАЛЕИ И ЛИНЕЕН ПАРКИНГ ОТ ВТУ БУЛ. "Т. КАБЛЕШКОВ" ДО ГАРА ПИОНЕР	61.4
ИЗГРАЖДАНЕ НА СТАНЦИИ ЗА ВЕЛОСИПЕДИ В ЦЕНТРАЛНА ГРАДСКА ЧАСТ	16.9
ИЗГРАЖДАНЕ НА ВЕЛОАЛЕИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА	3658.3
ИЗГРАЖДАНЕ НА ДВА БРОЯ СПИРКОНАВЕСИ ПО СТАРОТО ТРАМВАЙНО ТРАСЕ НА ул."ХРИСТО СИЛЯНОВ", район „НАДЕЖДА“ /РЕШ.340/2022г./	12.0

Фигура 2 Извадка от публикувана таблица с проектбюджет на Столичната община за 2023 г. Източник: www.sofia.bg

На база анализ на общинските бюджети от предходни години в становището е посочено:

1. Не е представен списък на обектите по перо "Изграждане на велоалеи на територията на Столична община". За разлика от всички останали инфраструктурни обекти свързани с улична инфраструктура, които са посочени с точно местоположение, участъци по улици и т.н., велоалеите остават непосочени – къде ще се изградят, по кои улици, в кои населени места в Столична община. Списък на обектите в това перо не се откриват в съпътстващи документи към предложението за бюджет, нито са известни в публичното пространство от други публикации на Столична община и нейни представители.

2. Липсва обосновка за включване на инфраструктурни обекти в капиталовата програма. Така например велосипедната инфраструктура е планирана в редица стратегически планове и програми на общината, които са анализирани подробно в рамките на проект "Велосипедно око за София". В тези планове велоалеите не само са посочени като конкретни участъци, например в Плана за устойчива градска мобилност, но са и посочени очаквани годишни периоди за изграждането им. Предвид видимото изоставане в изграждането на велосипедната мрежа спрямо предвиденото, липсата на яснота кои са предвидените за изграждане велосипедни алеи е признак за нарушаване на принципите на доброто управление в сферата на велосипедните политики. Единственият конкретен

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.



обект свързан с велосипеден спорт, който е посочен в капиталовата програма е бъдещото проектиране и изграждане на пъмп трак в район Младост. Това е гражданско предложение спечелило едно от първите места за реализиране на граждански проекти по програмата "София избира". За него са предвидени 36 800 лв. за проектиране и 160 000 лв. за изграждане на съоръжението, които са заделени в бюджетно перо свързано с озеленяване.

3. Липсва информация в бюджета за предвидени средства за изграждане на велосипедни паркинги, за поддръжка на велосипедна инфраструктура, както и за съпътстващи мерки за популяризиране на велосипедното движение, каквито също са заложили в стратегически планове на Столичната община (Програма за София, ПУГМ, Програма за качеството на атмосферния въздух и др.).

4. Относно процедурата за обществено обсъждане на бюджета на Столична община – за гражданите е определен срок от едва 5 дни за запознаване с предложението за бюджет и цялата документация. Липсват целенасочени дейности предхождащи общественото обсъждане, в които гражданите да вземат участие и отправят предложения. Липсват и конкретни възможности за гражданско участие за вземане на решения в сферата на велосипедните политики и определяне на финансови средства за реализирането им.

Въз основа на тези наблюдения гражданите с помощта на експерти по проекта формулираха следните препоръки към бюджет на Столична община за 2023 г.:

- Необходимо е повече време и предварителна работа от страна на Столична община за осигуряване на възможности за гражданско участие във вземането на решения за бюджета, тъй като 5 дни не са достатъчни за становища от граждани за бюджет от 2.5 млрд. лв. В сферата на велосипедните политики би следвало гражданите да имат възможност да изразят своето мнение и дадат предварително предложения за велосипедна инфраструктура и мерки, които да бъдат взети предвид, в тематични работни групи, обществени съвети и други форми за обществена консултация. Изключително трудно е да се даде предложение, когато в предоставените документи не е изяснено какво съдържа бюджетното перо "Изграждане на велоалеи на територията на Столична община".
- Бюджетното перо "Изграждане на велоалеи на територията на Столична община" следва да бъде конкретизирано с разбивка по конкретни инфраструктурни обекти с тяхното местоположение.

Експертът по проекта присъства и активно участва в дискусиата на публичното обсъждане, но на зададените уточняващи въпроси по съдържанието на

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.



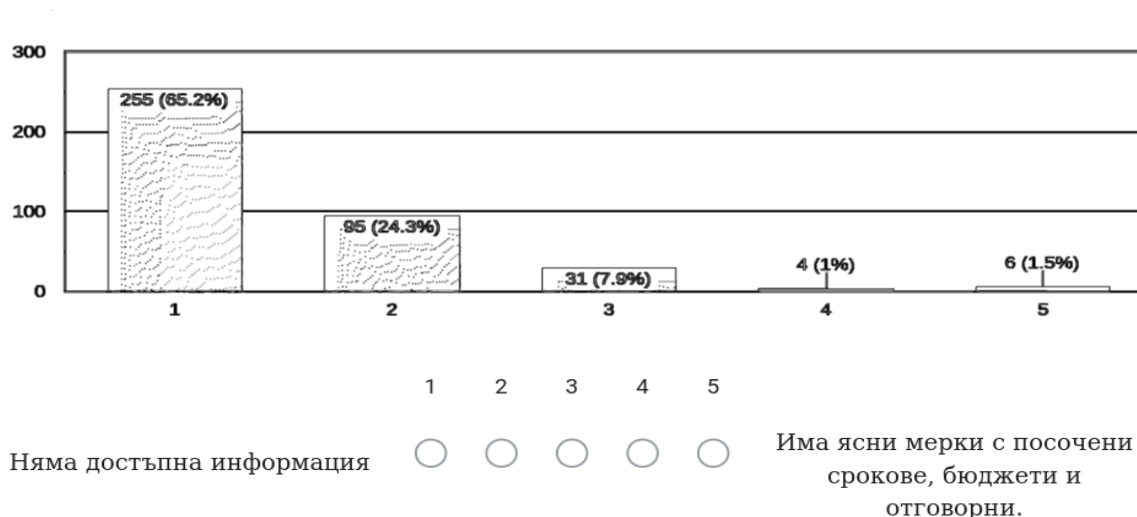
бюджетните пера не беше даден еднозначен отговор от страна на присъстващите представители на Столична община. Отговори на тези въпроси не бяха получени и след отправена молба и уверение, че ще бъдат изяснени писмено от страна на администрацията.

1.4. Резултати от проведена анкета сред граждани

През месец юни 2023 г. се публикува анкета „Велосипедно око за София“, както на сайта по проекта „Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение“ - <https://velooko.eu/anketa-velosipedno-oko-za-sofiya/>, така и на сайта offnews.bg, включително в социалните мрежи чрез фейсбук страница на проекта (Велосипедно око за София). Целта на анкетата е да се обобщи мнението на гражданите за цялостната велосипедна политика на Столична община. Гражданите бяха призовани да се запознаят с информация, за това какви са мерките, сроковете, финансирането за развитие на велосипедното движение в София, както чрез публично налична информация от самата община, така и чрез сайта на проекта с публикувани анализ и конкретна информация по темата. Чрез анкетата гражданите имаха възможност да споделят доколко задоволителна за тях е информацията свързана с велосипедните политики на Столичната община и какво е мнението им за постигнатите резултати.

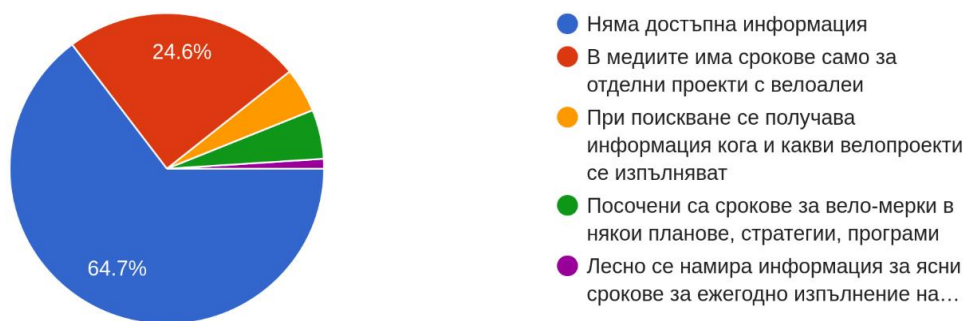
Анкетата беше отворена за попълване за 4 месеца, през които се получиха попълнени анкети онлайн от 391 души. Тя съдържа 15 въпроса, включително такива за райони в столицата, пол и възраст, които характеризират разнообразието на групата граждани, попълнили анкетата. Тринадесет от въпросите са с предварително зададени отговори в пет-степенна скала в съответствие с методиката за оценка на велополитиките, изготвена в рамките на Дейност 1 от проекта.

Първият въпрос изследва информираността на гражданите по отношение на плановете на Столична община за инвестиции във велосипедна инфраструктура (велосипедни алеи, ленти, паркинги). Гражданите са запитани дали откриват информация за това, например в плановете и стратегии, плановете за годишни инвестиции, годишен бюджет на общината и др. Разпределението на получените отговори, видно от следната графика, показва, че гражданите не откриват или до тях не е достигнала подобна информация. Сред отговорилите едва 10 души посочват, че намират ясни велосипедни мерки с посочени срокове, бюджети, отговорни лица за изпълнението.



Фигура 3 Разпределение на получените отговори в петстепенна скала на въпрос относно информираност за плановете на СО за инвестиции във велосипедна инфраструктура

Информираността на гражданите за заложените срокове за изпълнение на велосипедна инфраструктура е изследвана с втория въпрос от анкетата. Мнозинството – 64.7% от анкетираните категорично посочват, че такава информация не достига до тях. 24,6% от анкетираните намират срокове за изпълнение, но само на отделни проекти за велоалеи посочени в медии. Едва 24 души посочват, че откриват информация за плановете и стратегии с конкретни мерки и срокове, а сред тях 4 души или 1% отговарят, че такава информация се открива лесно.



Фигура 4 Разпределение на отговори на граждани по отношение на заложените срокове за изпълнение на велосипедна инфраструктура на територията на Столична община

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.



Следващият въпрос засяга годишният бюджет на общината за велосипедни мерки и доколко гражданите са информирани колко средства са изразходвани и за какви мерки.



Фигура 5 Разпределение на отговори на граждани относно налична информация за годишен бюджет и отчет за прилагане на велосипедни мерки в Столична община

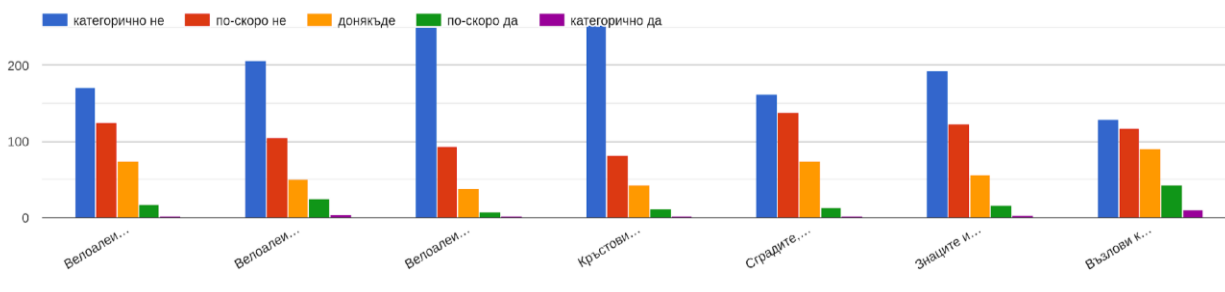
Значително мнозинство от анкетиранияте (74.7%) отговарят, че такава информация няма.

Анализът изготвен по проекта, както и извършеният граждански мониторинг показва, че доколкото отчетност за велосипедните мерки има, то информацията е оскъдна. Малкото граждани смятащи, че при поискване се получава информация, както и такива, които смятат че има годишен бюджет и годишни отчети за велосипедните мерки, по-скоро са направили предположение или пък са открили информация, която не е лесно достъпна за широката общественост. На конкретните запитвания, отправени към Столична община от екипа по проекта, се получи информация за конкретни изпълнени трасета, но не и за това колко средства са похарчени за всеки от проектите. Обяснението за тази ситуация от страна на Столична община е, че някои от велоалеите се изграждат като част от големи инфраструктурни проекти и не може да се каже точно колко средства са похарчени за тази част. От друга страна дори в разгледания бюджет за 2023 г. не се открива конкретна информация за това кои са предвидените за изграждане велосипедни трасета. За едно от бюджетните пера „изграждане на велосипедни станции“ изобщо не е предоставена информация за какви станции става дума и къде е предвидено да се изградят.



Това обективно обуславя и мнението на широката общественост, отразено в отговорите на въпроса за бюджет и отчет за велосипедни мерки на СО.

Четвъртият въпрос в анкетата е „Отговаря ли изградената велосипедна инфраструктура на законови и нормативни изисквания?“.



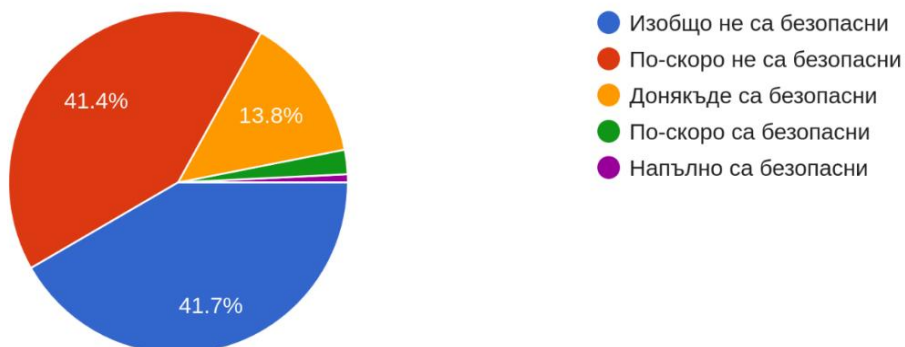
Фигура 6 Разпределение на отговори по отношение спазването на стандарти за изграждане на велосипедна инфраструктура в Столична община

Анкетираните имаха възможност да направят оценка по скала от 0 до 5 относно следните седем аспекти на вело-инфраструктурата:

1. Доколко велоалеите са правилно разположени спрямо пътното платно?
2. Дали велоалеите са достатъчно широки?
3. Доколко велоалеите са отделени, добре маркирани и безопасни?
4. Дали кръстовищата с велоалеи са добре обозначени, маркирани и безопасни?
5. Дали сградите, обществените места, транспортните обекти разполагат с велосипедни паркинги?
6. Дали знаците и маркировката по велосипедна инфраструктура са правилно разположени и поддържани?
7. Дали възлови кръстовища с вело-инфраструктура разполагат с велосипедни светофари?

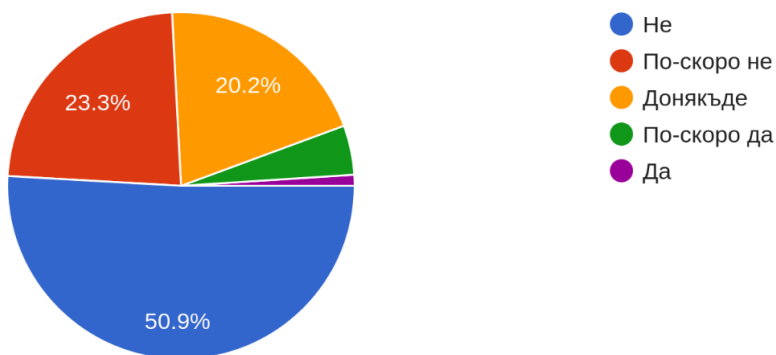
За всички аспекти на велосипедната инфраструктура преобладават отговорите, че същата категорично не отговаря на нормативните изисквания. Голям процент от гражданите не са запознати с тези специфични изисквания и вероятно мнозинството от отговарящите са повлияни в отговорите си и от цялостното незадоволително състояние на велосипедната инфраструктура, която имат възможност да наблюдават около себе си.

Същото заключение може да се извлече и от резултатите от отговорите на следващия въпрос „Доколко безопасни са изградените велоалеи и условията за велосипедно движение по улиците на града?“.



Фигура 7 Разпределение на отговори относно безопасността на велосипедна инфраструктура в Столична община

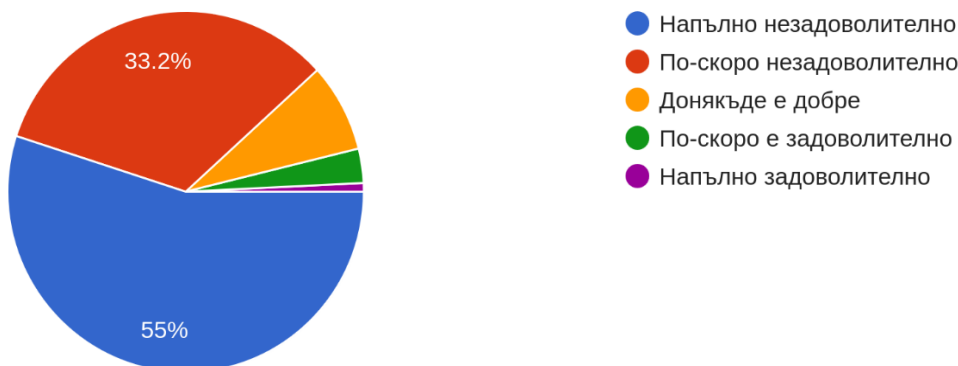
Общо над 83% от анкетираните граждани смятат, че безопасността на велосипедното движение не е осигурена по улиците на София. Достъпността до велосипедна инфраструктура изглежда също не е осигурена за голяма част от гражданите. Над 74% от тях споделят, че не разполагат с удобни велоалеи за ходене до работа, почивка или спорт в техния квартал или населено място в рамките на Столична община. Според предоставената информация от самата общинска администрация и карта с изградената инфраструктура, действително голяма част от територията на общината не разполага с велоинфраструктура.



Фигура 8 Разпределение на отговори доколко гражданите разполагат с велосипедна инфраструктура в своя квартал или населено място с цел ходене до работа, почивка или спорт

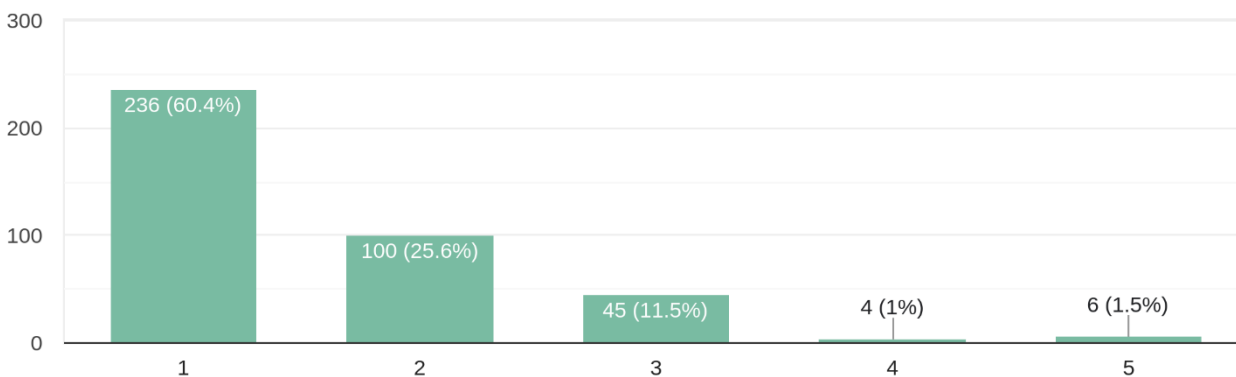


В същото време, доколкото велоалеи и велосипедни ленти в града все пак има изградени, то тяхното състояние и поддръжка не са задоволителни според гражданите. Едва 11% от анкетираните определят маркировката и сигнализацията, чистотата, зимната поддръжка и състоянието на настилките като по-скоро задоволително.



Фигура 9 Разпределение на отговори относно състоянието и поддръжката на велосипедната инфраструктура в Столична община

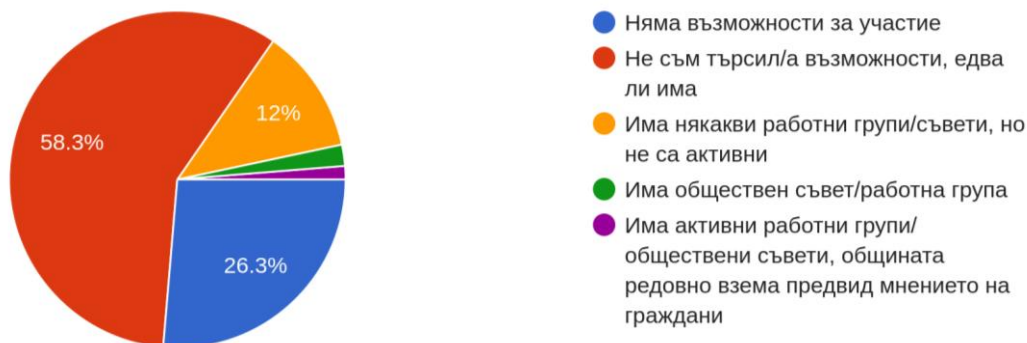
Според гражданите, незадоволителното състояние на велоалеите не зависи от тяхната активност за подаване на сигнали за нередности. Общо 86% от гражданите отговарят, че техните сигнали не се вземат предвид.



Фигура 10 Разпределение на отговори в скала от 1 до 5 относно вземане предвид на сигнали за нередности по велосипедната инфраструктура в Столична община където 1 съответства на „не се обръща внимание на сигнали“, а 5 съответства на „сигнали се приемат и нередност



В анкетата е включен и въпрос за възможностите за гражданско участие във вземането на решения свързани с велосипедни политики. Прави впечатление, че мнозинството от гражданите споделят, че не са търсили възможности за участие – 58.3%, а според 26.3% от анкетираните такива възможности няма.



Фигура 11 Разпределение на отговори относно възможности за участие на граждани във вземането на решения по въпроси свързани с велосипедното движение в София

Запитани, доколко организирани от общината велосипедни събития, отговарят на интересите им и са достъпни от мястото на което живеят, гражданите са посочили почти поравно от възможните отговори.



Фигура 12 Разпределение на отговори относно възможности за участие на граждани във велосипедни събития организирани от Столична община

Най-много хора смятат, че няма никакви насърчителни действия за популяризиране на велодвижението от страна на общината – 28,1% или че дори и такива да има, те не са достъпни в много от кварталите на града, според 32.7% от анкетираните.



Гражданите бяха запитани и коя от реализираните досега велосипедни мерки в СО смятат за добра практика. Над 66% посочват, че няма добри примери или не им е известно да има такива добри практики реализирани в София.



Фигура 13 Разпределение на отговори относно добри велосипедни практики реализирани от Столична община

На този въпрос е дадена възможност и за посочване на конкретни мерки, които гражданите смятат за добри практики. От запитаните само 2.9% от отговорилите са избрали да коментират или посочат добри практики, сред които са:

- велосипедните багажници за превоз на велосипеди по линия 66 до планината Витоша
- стойките за паркиране на велосипеди в центъра на града
- най-старата велоалея в столицата – по бул. Цар Борис III

Коментирани са като добри практики:

- велоалеята по бул. Т.Каблешков
- велоалеята по бул. Асен Йорданов

Същите обаче са и критикувани заради липсата на свързаност и внезапно начало и край, както и забавянията на велосипедисти чрез необходимост от неколкократно пресичане за запазване на посоката на движение по протежение на велоалеята (конкретно по бул. Асен Йорданов). Интересен е и следният аналитичен коментар:

*„Велоалеята по бул. Витоша след кръстовището с бул. България посока Южния парк е много добър пример, ако имаше една идея повече място между вратите на паркиралите коли и велоалеята, и ако се разчистят малко няколко храста около кръстовищата.
Също велоалеята по Т. Каблешков е добра, стига да беше с около 50 см. по широка. Също така тя е една от малкото свързани велоалеи.“*



В последната част от въпросника е отворен въпрос за други теми свързани с велосипедното движение и работата на Столична община, която гражданите биха желали да коментират или за която биха искали да узнаят повече. Над 27 % от анкетираните са избрали да отправят коментари. Много от които критични: за вида и разположението на велосипедната инфраструктура; за липсата на свързаност между велоалеите, както и липсата на велосипедна свързаност между кварталите, и кварталите и центъра на града и др.

„Кога Столична община ще започне да приоритизира велосипедния и пешеходния трафик за сметка на автомобилния посредством цялостна транспортна стратегия?“

Един от повтарящите се въпроси по отношение на изграждането на нови велоалеи и цялостно планиране на вело-движението, като част от транспортната политика на града е „кога?“. Не липсват и питання кога ще бъде въведена общинска система за велосипеди под наем, както и кога ще бъде изграден добилият популярност „Зелен ринг с велоалеи“ по бивши жп трасета. Гражданите са дали няколко предложения за подобряване на културата на движение и взаимодействието между велосипедистите и останалите участници в движението, включително информационни кампании, насърчаване на работодатели за условия за велосипедно паркиране, работа с ученици и младежи, както и конкретни мерки за намаляване на конфликти между шофьори и велосипедисти в кръстовищата. Няколко са коментарите по отношение на неправомерно паркиране на автомобили по велосипедна инфраструктура и ползването ѝ от пешеходци, като са отправени въпроси и предложения за систематичен контрол и подаване на сигнали.

Интересно е и следното предложение за финансово стимулиране за използване на велосипед като средство за транспорт:

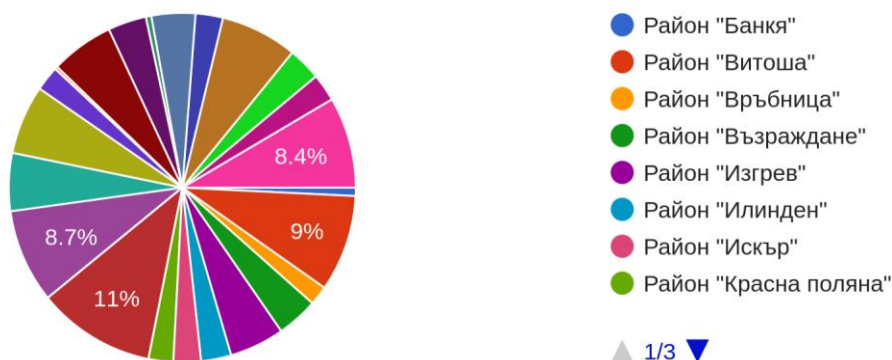
„Бих искала Столична община да насърчи избора за придвижване с велосипед чрез парични стимули, освен допълнителното разширяване и обезопасяване на велоинфраструктурата. Някаква форма на данъчна облага за закупуване и/или използване на велосипед, по-скъпи данъци и такси за притежаване на автомобил.“

В повечето от отправените коментари е видна загрижеността и критиката на гражданите по отношение на безопасността на велосипедистите. Изразено е схващането, че е необходимо да се назначат общински специалисти, обучени за целта, които да отговарят пряко за велосипедното движение. Отразена и необходимостта от решителни стъпки за развитие на велосипедната мрежа:



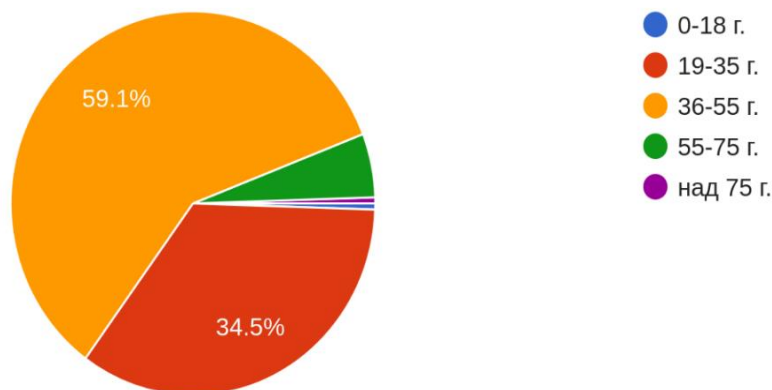
„Иска ми се общината да засили изграждането на велоалеи около големите булеварди. Не трябва да отстъпва и променя плановете си заради протести на шофьори!“

Анкетата съдържа и три въпроса за определяне на демографското разпределение на гражданите отговорили на анкетата. Разпределението показва равномерно представяне на софиянци от всички райони на Столичната община.



Фигура 14 Разпределение на отговорилите по местоживееене в столичните райони

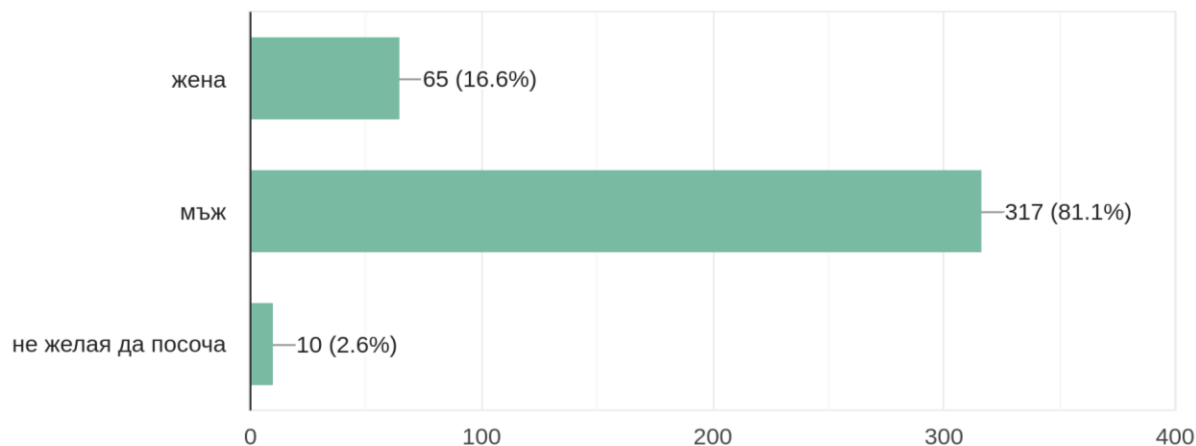
Разпределението по пол и възраст, обаче показва доминиране на мъжете – 81.1 % от анкетираните, и на хората в активната средна възраст между 36-55 години – 59.1%.



Фигура 15 Разпределение по възраст на отговорилите



Фактът, че жените са по-малобройната група сред велосипедистите, като че ли се потвърждава и от резултатите от анкетата по проекта „Велосипедно око за София“. Наблюдението на място по улиците и велоалеите на града потвърждава тази тенденция, която кореспондира с чувството на безопасност при движение с велосипед в София, отразено в други въпроси и коментари сред резултатите от анкетата.



Фигура 16 Разпределение по пол на отговорилите

Очертаният в анкетата типичен профил на заинтересованият столичен велосипедист – мъж в активна средна възраст, е сходен с данните получени при преки наблюдения и преброяване на велосипедистите извършени от сдружение „Велоеволюция“ през 2010-2013 г. и от ОП „Софияплан“ през 2021 година.

Като резултат може да се обобщят следните отговори на поставените целеви въпроси за анкетата:

- *Каква е велосипедната политика на Столична община?*
Гражданите и в най-голяма степен именно заинтересованите активни велосипедисти не разполагат с достатъчно информация за провежданите велосипедни политики, която идва от доверени източници като медии и самата Столична община. Информираността е на ниско ниво.
- *Работи ли общината върху дългосрочна визия за развитие на велосипедното движение?*



Гражданите по-скоро предполагат, че дългосрочна визия за развитие на вело-движението има, но преките им впечатления не потвърждават подобна теза. Това поражда критично отношение и липса на доверие.

- *Постигат ли се качествени резултати за удобно и безопасно движение с велосипед?*
По отношение на качеството, удобството и най-вече на безопасността, гражданите имат най-много критики. Резултатите от анкетата показват категорична неудовлетвореност от постигнатото при изграждането на велосипедна инфраструктура и съпътстващи дейности като поддръжка, информирание, насърчаване и др.
- *Има ли София добри примери за насърчаване на колоезденето, с които да се гордеем?*
Добрите примери в столицата са малко, ограничени са териториално и остават неприложени на повече места в града.

1.5. Резултати от проведени срещи и комуникация с граждани

Експерти по проекта проведоха редица срещи с граждани, като част от Дейност 2 по проекта „Граждански мониторинг на изпълнението на плановете и програмите, свързани с велосипедния транспорт и тяхното прилагане от отговорните структури“. Комуникация с екипа по проекта се извърши посредством формата за обратна връзка на сайта – velooko.eu, създаването и поддържането на фейсбук страница и електронна поща. С цел постигане на по-добра комуникация с граждани и заинтересовани страни и популяризиране на проекта, същия бе представен посредством интервюта в медиите, и на публично събитие по покана на неправителствена организация.

Като общ извод от проведената комуникация може да се посочи високата мотивация на гражданите и заинтересованост да се включат в процеса на мониторинг.

В рамките на проекта „Велосипедно око за София“, чрез уебсайта www.velooko.eu, чрез публикации и интервюта в медии, като offnews.bg, радио София и др. се предостави информация за наличните велосипедни политики на Столична община. Гражданите посочват, че не са достатъчно информирани от



страна на самата Столична община. Наблюдава се консенсусно мнение, че добрите намерения на хартия, са трудно достъпни и неизвестни за широката публика. Информация за възможностите за коментиране на дългосрочните намерения на общината (чрез обществени консултации, допитвания, обсъждания и др.) не достигат до заинтересованите граждани. Това важи не само за стратегическите планове, но и за конкретни проекти пряко или косвено свързани с велосипедното движение.

Създадена е форма за участие на гражданите и гражданските организации – консултативен съвет, но той не функционира. Консултативният съвет по пътна безопасност, в който има представители на велосипедни организации не проведе нито едно заседание за цялата продължителност на проекта.

Гражданите, които често ползват велосипед в ежедневието си, споделяха, че до тях не достига никаква информация за намеренията на общината кога и къде ще бъдат изградени велосипедни алеи. Заедно с екипа на проекта бяха проверени съобщения в медии или в социалните мрежи. Голямо беше учудването на участниците в гражданския мониторинг, когато по информация на един от тях се оказа, че се изгражда велосипедна алея в район Надежда. Въпросната велосипедна алея по ул. Христо Силянов не е представена в медиите, нито на сайтовете на общината или на районната администрация, не бе спомената от представителите на СО и СОС в съвместните срещи по проекта. Впоследствие се оказа и че не присъства в отчета по изпълнение на бюджет 2022, нито стана ясно дали е в списъка с обекти за изпълнение в капиталовата програма на бюджет 2023 на СО.

Гражданският мониторинг е силно затруднен, тъй като зависи от активно и ежедневно търсене на информация, която дори при специфично запитване не се предоставя от общината. Участниците в наблюдението на велополитиките на общината не са изненадани от този резултат, но смятат за необходимо по официален път да се отбележи, че информираността, комуникацията с граждани и възможностите за гражданско участие са на много ниско ниво.

Коментиран е и фактът, че в Столична община няма пряко отговорно лице, към което гражданите да се обръщат по велосипедни въпроси. Цялостното изпълнение на велополитиките е разпръснато в различни звена, които често не могат да отговорят, не разполагат с търсената информация, трудно съдействат тя да бъде предоставена на гражданите.



Основен въпрос, който интересува гражданите, е „кога се очаква да има значим напредък при изграждането на велосипедна инфраструктура?“. При наблюдение на изпълнението на плановете се оказа, че за едва един от тях се намира мониторингов доклад за напредъка по изпълнението на целите, а нищо от отчетеното няма пряка връзка с цели за велосипедно движение – става дума за годишен отчет по План за действие за устойчива енергия и климат на СО 2021-2030. Анализът, извършен в рамките на Дейност 1 от проект „Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение“ показва изоставане от основните плановете, като Плана за устойчива градска мобилност, където предвидените за изграждане велосипедни трасета са със значително изоставане. В същото време наблюдаваното на терен изпълнение на изграждане на велосипедна инфраструктура с малко и твърде недостатъчно се доближава до крайните цели, при това със съществени забележки по качеството, безопасността и удобството за велосипедно движение, както бе отбелязано по-горе в настоящия доклад.



Глава 2. Оценка на велосипедни политики на Столична община

Анализът, изготвен в рамките на Дейност 1 от проект „Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение“, откри недостатъчното участие на гражданите и неправителствените организации в процесите на изготвяне и прилагане на общински велосипедни политики. При провеждането на граждански мониторинг се оказва, че гражданите и гражданските организации разполагат с ограничени инструменти за взаимодействие със Столична община, по отношение на велосипедните политики, но тези инструменти не са действащи. Гражданският мониторинг е повлиян от съществени дефицити – на информация, на ангажираност и време на представители на администрацията, както и на достатъчно активни в хода на проекта мероприятия, които да бъдат пряко наблюдавани. Резултатите от мониторинга потвърждават изходната теза, че:

- Столична община не е достатъчно мотивирана и не информира гражданите за хода и за ефективността от изпълнението на общинските велосипедни политики;
- Гражданите не са мотивирани, всъщност са демотивирани от фактическите обстоятелства, да осъществяват наблюдение и контрол върху изпълнението на общинските велосипедни политики.

Кризата на доверие между местната власт в София и гражданското общество, има негативно влияние върху осъществяването на обществен контрол върху качествено и ефективно изпълнение на общинските велосипедни политики. Взаимодействието между проектния екип и гражданите със Столичната община показва, че въпреки че има механизми, като консултативен съвет по пътна безопасност, обществени съвети към районни администрации, комисия за взаимодействие с гражданите към Столичния общински съвет, липсва диалог или той е много ограничен. Няма регулярни и целенасочени действия, като например срещи, работни групи, периодично търсене на обратна връзка чрез публикация на резултати. Отчетността на годишна база, чрез обсъждане на бюджета на Столичната община, също се оказва по-скоро липсваща.

Тези обективни обстоятелства бяха споделени с гражданите, участници в извършването на мониторинга на велосипедните политики. Част от информацията необходима за оценката, те се опитаха да получат самостоятелно чрез взаимодействие с представители на Столичната община.

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.



Съгласно създадената по проекта методика за оценка, участниците в мониторинга бяха насърчени да отговорят на въпросник и да отразят своите оценки в няколко модула. Въпроси по същите модули бяха включени в отворена онлайн анкета. Модулите, определени на база анализ на заложените велосипедни политики в плановете и стратегии на Столичната община, се приложиха и към кабинетното проучване, реализирано в рамките на проекта. Темите на модулите и формулировката на въпросите са подбрани така, че да насърчат гражданите да потърсят и да се запознаят с налична информация, да сравнят личните си впечатления с фактически постижения, за да оценят възможно най-обективно действителните велосипедни политики на Столична община.

Скала за оценяване

- 0** Не се открива информация за мониторирания период или може да се заключи, че липсват действия.
- 1** Налична е информация, но **темата е слабо засегната**. Доколкото има резултати, те са ограничени като обхват – **само при нужда**, по неизбежен повод.
- 2** Налична е информация за **единични инициативи** или проекти.
Обхватът е ограничен до малка целева група, а резултатите не са задоволителни или не могат да се приложат отново.
- 3** Налична е задоволителна и добре структурирана информация. Приложен е **системен подход**. Обхванати са целеви групи и заинтересовани страни, заложените срокове са спазени. Резултатите се основават на анализ и данни и могат да се приложат отново и другаде.
- 4** Налична е задоволителна и добре структурирана информация. Приложен е **интегриран подход**, като темата е неразривно свързана с други общински политики. Обхванати са широк кръг целеви групи и заинтересовани страни, заложените срокове са спазени. Провеждат се анализи, събират се данни, извършва се мониторинг. Резултатите са устойчиви, могат да се приложат другаде и се отличават като добра практика.



2.1. Резултати от анкетно проучване с приложена оценка по модули

Оценката е изготвена съгласно разработената по Дейност 1 „Методика за граждански мониторинг на изпълнението на планове и програми, свързани с велосипедния транспорт и тяхното прилагане от отговорните структури“. Получените отговори в онлайн анкетата са приведени към шестте модула съгласно проектната методика, чрез прилагането на пет-степенна скала. Модулите отразяват различни аспекти характеризиращи политиките свързани с велосипедното движение. За отразяване на крайна оценка в съответен въпрос по всеки модул, е взет предвид преобладаващият отговор в анкетата.

Модул за оценка	Въпроси	Оценка от онлайн анкета	Обща оценка по модули
Модул 1 Визия на СО за велосипедната инфраструктура - дългосрочност и степен на изпълнение	Достъпна ли е информацията какви са плановете и намеренията на СО за инвестиции във велосипедна инфраструктура (VELOALEI, вело-ленти, вело-паркинги)? - плановете и стратегии, плановете за годишни инвестиции, годишен бюджет на СО и др.	0	Модул 1 0 (липсват действия)
	Налична ли е информация за срокове за изпълнение на велосипедна инфраструктура?	0	
	Каква е степента на изпълнение на планираната велосипедна инфраструктура? Какво е разпределението на изградената вело--инфраструктура на територията на СО? - обхванати ли са различни квартали, социални групи, населени места.	неприложено *	



	Има ли заложен годишен бюджет за велосипедни мерки? Има ли отчет на изпълнението?	0	
	Изграден ли е капацитет за осъществяване на вело-политиката в СО? - има ли екип с ясни отговорности по развитие на велодвижението, има ли квалифицирани специалисти и какви точно и др. Необходимо ли е неговото увеличаване?	неприложено	
Модул 2 Качество, безопасност и удобство на изградената велосипедна инфраструктура	Отговаря ли изградената велосипедна инфраструктура на установени нормативни стандарти?	0	Модул 2 0 (липсват действия)
	Събират ли се данни и правят ли се анализи на велосипедното движение, условията за пътна безопасност на велосипедистите, обществени нагласи и др.?	неприложено	
	Какви са данните за ПТП с водачи на велосипед и тротинетка? Има ли негативни тенденции?	неприложено	
	Какви са последиците/ефектите от прилагането на велосипедната политика за различни групи заинтересовани страни? - ученици, младежи, работещи, хора с увреждания и др. Има	неприложено	



	ли непредвидени странични или отрицателни ефекти от осъществяването на велосипедната политика, разпознати ли са и набелязани ли са мерки за преодоляването им?		
Модул 3 Поддръжка на велосипедната инфраструктура	Доколко задоволително е състоянието на изградената велосипедна инфраструктура? - маркировка и сигнализация, чистота, зимна поддръжка, състояние на настилки и др.	0	Модул 3 0 (липсват действия)
	Доколко се обръща внимание на сигнали за нередности подавани от велосипедисти относно състоянието на велосипедната инфраструктура?	0	
Модул 4. Гражданско участие във вземане на решения за развитие на велосипеден транспорт в СО	Как се осигурява равнопоставеност и популяризиране на възможностите за гражданско участие сред различни социални групи, квартали, населени места в рамките на СО?	неприложено	Модул 4 0 (липсват действия)
	Какви конкретни форми за гражданско участие във велосипедни политики са създадени – тематични работни групи, обществени съвети, търсене на обратна връзка по текущи велосипедни проекти и др.?	0	



Модул 5. Популяризиране на велосипедното движение	Има ли създадени/подкрепени от СО занимания с велосипед в които гражданите могат да се включват? - велосипедни събития като шествия, уикенд карания, състезания и др.	1	Модул 5 1 (слабо засегнато)
	Правят ли се регулярни насърчителни действия, информ. кампании, обучения и др. за различни групи велосипедисти? - ученици, младежи, възрастни, служители на фирми и др.	неприложено	
Модул 6. Добри практики за велосипедно движение за придвижване, отдих или спорт за всеки	Кои от реализираните досега в СО велосипедни мерки може да се определят като добра практика? Каква е тяхната устойчивост?	0	Модул 6 0 (липсват действия)
	Мултиплицират ли се добри практики за велосипедно движение в различни райони на Столична община?	неприложено	

* В анкетата за широката публика някои от въпросите от методиката не са включени, с цел удобство и по-малко време за попълване от гражданите.



2.2. Резултати от срещи с участници в граждански мониторинг за провеждане на оценка по модули

Съгласно проектната методика за провеждане на граждански мониторинг на велосипедни политики бяха проведени срещи за извършване на оценка с осем от участниците в гражданския мониторинг. Обобщените осреднени резултати от техните отговори на база на индивидуалните въпросници по модули са както следва:

Модул за оценка	Въпроси	Оценка (средно) от срещи с участници в мониторинг	Обща оценка по модули
Модул 1 Визия на СО за велосипедната инфраструктура - дългосрочност и степен на изпълнение	Достъпна ли е информацията какви са плановете и намеренията на СО за инвестиции във велосипедна инфраструктура (велосипедни алеи, велосипедни ленти, велосипедни паркинги)? - плановете и стратегии, плановете за годишни инвестиции, годишен бюджет на СО и др.	0.88	1 (0.8)
	Налична ли е информация за срокове за изпълнение на велосипедна инфраструктура?	0.75	
	Каква е степента на изпълнение на планираната велосипедна инфраструктура? Какво е разпределението на изградената велоинфраструктура на територията на СО? Обхванати ли са различни квартали, различни социални групи, различни населени места?	0.88	

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.



	Има ли заложен годишен бюджет за велосипедни мерки? Има ли отчет на изпълнението?	0.88	
	Изграден ли е капацитет за осъществяване на вело-политиката в СО? - Има ли екип с ясни отговорности по развитие на велосипедното движение, има ли квалифицирани специалисти и какви точно и др. Необходимо ли е неговото увеличаване?	0.63	
Модул 2 Качество, безопасност и удобство на изградената велосипедна инфраструктура	Отговаря ли изградената велосипедна инфраструктура на установени нормативни стандарти?	0.75	1 (0.97)
	Събират ли се данни и правят ли се анализи на велосипедното движение, условията за пътна безопасност на велосипедистите, обществени нагласи и др.?	1.13	
	Какви са данните за ПТП с водачи на велосипед и тротинетка? Има ли негативни тенденции?	1.63	
	Какви са последиците/ефектите от прилагането на велосипедната политика за различни групи заинтересовани страни? - ученици, младежи, работещи, хора с увреждания и др. Има ли непредвидени	0.38	



	странични или отрицателни ефекти от осъществяването на велосипедната политика, разпознати ли са и набелязани ли са мерки за преодоляването им?		
Модул 3 Поддръжка на велосипедната инфраструктура	Доколко задоволително е състоянието на изградената велосипедна инфраструктура? - маркировка и сигнализация, чистота, зимна поддръжка, състояние на настилки и др.	1.00	1 (0.75)
	Доколко се обръща внимание на сигнали за нередности подавани от велосипедисти относно състоянието на велосипедната инфраструктура?	0.5	
Модул 4. Гражданско участие във вземане на решения за развитие на велосипеден транспорт в СО	Как се осигурява равнопоставеност и популяризиране на възможностите за гражданско участие сред различни социални групи, квартали, населени места в рамките на СО?	0.88	1 (0.88)
	Какви конкретни форми за гражданско участие във велосипедни политики са създадени – тематични работни групи, обществени съвети, търсене на обратна връзка по текущи велосипедни проекти и др.?	0.88	



Модул 5. Популяризиране на велосипедното движение	Има ли създадени/подкрепени от СО занимания с велосипед в които гражданите могат да се включват? - велосипедни събития като шествия, уикенд карания, състезания и др.	1.38	1 (1.25)
	Правят ли се регулярни насърчителни действия, информационни кампании, обучения и др. за различни групи велосипедисти? - ученици, младежи, възрастни, служители на фирми и др.	1.13	
Модул 6. Добри практики за велосипедно движение за придвижване, отдих или спорт за всеки	Кои от реализираните досега в СО велосипедни мерки може да се определят като добра практика? Каква е тяхната устойчивост?	0.88	1 (0.63)
	Мултиплицират ли се добри практики за велосипедно движение в различни райони на Столична община?	0.38	

Получената обратна връзка и коментари от участниците в мониторинга е изключително критична към наблюдаваните резултати от проведени велосипедни политики в София. Всички участници са активни градски велосипедисти – представители на организациите екологично сдружение "За Земята", сдружение "Велоеволюция", активист на нидерландската глобална мрежа BYCS – Bicycle Mayors, Българската асоциация по електромобилност, фондация „ЕкоОбщност“, както и служител с велосипед в голяма компания за доставки на храна, и др.

Още първият **модул "Визия на СО за велосипедната инфраструктура - дългосрочност и степен на изпълнение"** е с ниска оценка – 1 или "слабо засегната тема", съгласно методиката и скалата за оценка. Информация за плановете на Столичната община се намира трудно и с много задълбочено и

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.



целенасочено търсене, без видими действия от страна на общината да популяризира визията си. Бюджетът за велосипедни мерки е наличен, но без разбивка по конкретни проекти и без отчет за постигнати резултати, които не са комуникирани активно със заинтересованата общност. Столична община няма екип или конкретни експерти, чиято задача е развитие на велосипедното движение. Такива специалисти липсват и в Центъра за градска мобилност.

Всичко това показва, че действия има по отношение на дългосрочна визия, започнато е изпълнение, но резултатите са с много ограничен обхват.

Вторият **модул "Качество, безопасност и удобство на изградената велосипедна инфраструктура"** също е с ниска оценка – 1 или "слабо засегната тема" (доколкото има резултати, те са ограничени като обхват – само при нужда, по неизбежен повод). Причината е ниската удовлетвореност от условията за велосипедно движение, които се наблюдават по велосипедната инфраструктура. Участниците отбелязват, че са положени усилия от страна на Столична община по отношение на спазването на стандарти, по разширяване на мрежата и по събиране на данни, но тези усилия са малко, откъснати в пространството и времето и с нисък ефект.

Модул 3 е „Поддръжка на велосипедната инфраструктура“ и продължава тенденцията за ниска оценка – отново 1 или слабо засегната тема, с действия само при нужда. Поддръжката, на която се обърна особено внимание по време на мониторинга на терен, е незадоволителна. Забелязват се действия, но в голямата си част велосипедната инфраструктура има лош вид с изтрита маркировка, изпочупени ограничителни елементи, допуска се неправомерно паркиране на автомобили, както и много ниска активност на поддържащите предприятия и фирми относно подрязване на околната растителност. Друга причина за ниската оценка, че няма създадена организация за регулярен обход и набелязване на проблеми, които да се отстраняват от страна на общинските служби. За поддръжка и отстраняване на нередности се разчита на сигнали.

Обратната връзка от гражданите и пряко наблюдение по време на проекта е, че на сигналите се обръща внимание, но много бавно, отстраняването на нередностите се извършва след много време, дори месеци.

По отношение на четвъртият **модул „Гражданско участие във вземането на решения“**, участниците в мониторинга също не поставиха висока оценка. Оценката отново е 1 или „слабо засегната тема“ поради липса на действащи механизми за гражданско участие. Според тях, Столичната община се опитва да проведе диалог за конкретни проекти, но в крайна сметка се чува мнението най-вече на протестиращи против велосипедната инфраструктура. Така добри



практики и желани от велосипедистите проекти остават нереализирани, а диалогът не бива продължен и липсва лидерство от страна на общината. Следва да се отбележи, че това е мнение на заинтересована страна. Вероятна отсрещната страна би имала противоположни усещания. Така или иначе остава въпросът за ясен механизъм за дискутиране и вземане на решения при конфликт на различни визии за развитието на града.

„Популяризиране на велосипедното движение“ е петият модул, който очаквано също получава ниска оценка – 1 или „слабо засегната тема, действия само при нужда“. Тази ниска оценка се дължи на действително отбелязани действия, като провеждане на годишно градско велошествие, някои отделни кампанийни дейности, които обаче остават спорадични и недостатъчни според участниците в гражданския мониторинг по проекта.

Шестият модул **„Добри практики за велосипедно движение“** получава обща оценка 1 или „слабо засегната тема“. Доколкото някои от реализираните мерки могат да бъдат посочени като добри практики, списъкът е кратък. Участниците изброяват велобагажниците за превоз на велосипеди до Витоша, някои участъци от велоалеи с добро разположение и осигурено удобство, някои успешни събития. Консенсусното мнение обаче, е че тези практики не са мултиплицирани, нямат широко приложение на територията на Столична община, а са ограничени по място и брой ползватели. Мнението на един от участниците обобщава причината за ниската оценка: *„Моето разбиране за добра практика и мултиплицирането ѝ не намира примери в София и нейните политики. Има повече примери за неработещи практики, отколкото за добри практики които заслужават да се прилагат другаде.“*

2.3. Резултати от кабинетно проучване с приложена оценка по модули

Екипът на проекта приложи методиката с оценка по модули и към проведеното кабинетно проучване за събиране на информация за велосипедните политики на Столична община. Оценката се основава на цялостно придобито впечатление в процеса на събиране на информация, заедно със съдържанието ѝ: комуникация с общинската администрация, комуникация с представители на Столичния общински съвет, срокове и вид на предоставената информация, получаване на обратна връзка след проведени срещи и участие в организирани мероприятия по проекта и от самата администрация.



Модул за оценка	Въпроси	Оценка от кабинетно проучване	Обща оценка по модули
Модул 1 Визия на СО за велосипедната инфраструктура - дългосрочност и степен на изпълнение	Достъпна ли е информацията какви са плановете и намеренията на СО за инвестиции във велосипедна инфраструктура (велосипедни алеи, велосипедни ленти, велосипедни паркинги)? - плановете и стратегии, плановете за годишни инвестиции, годишен бюджет на СО и др.	2	1
	Налична ли е информация за срокове за изпълнение на велосипедна инфраструктура?	1	
	Каква е степента на изпълнение на планираната велосипедна инфраструктура? Какво е разпределението на изградената велоинфраструктура на територията на СО? - обхванати ли са различни квартали, различни социални групи, различни населени места.	1	
	Има ли заложен годишен бюджет за велосипедни мерки? Има ли отчет на изпълнението?	1	
	Изграден ли е капацитет за осъществяване на вело-политиката в СО? - има ли екип с ясни отговорности по развитие на велосипедното движение,	0	

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.



	има ли квалифицирани специалисти и какви точно и др. Необходимо ли е неговото увеличаване?		
Модул 2 Качество, безопасност и удобство на изградената велосипедна инфраструктура	Отговаря ли изградената велосипедна инфраструктура на установени нормативни стандарти?	2	1
	Събират ли се данни и правят ли се анализи на велосипедното движение, условията за пътна безопасност на велосипедистите, обществени нагласи и др.?	1	
	Какви са данните за ПТП с водачи на велосипед и тротинетка? Има ли негативни тенденции?	1	
	Какви са последиците/ефектите от прилагането на велосипедната политика за различни групи заинтересовани страни? - ученици, младежи, работещи, хора с увреждания и др. Има ли непредвидени странични или отрицателни ефекти от осъществяването на велосипедната политика, разпознати ли са и набеязани ли са мерки за преодоляването им?	0	
Модул 3	Доколко задоволително е състоянието на изградената велосипедна инфраструктура?	2	2

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.



Поддръжка на велосипедната инфраструктура	- маркировка и сигнализация, чистота, зимна поддръжка, състояние на настилки и др.		
	Доколко се обръща внимание на сигнали за нередности подавани от велосипедисти относно състоянието на велосипедната инфраструктура?	2	
Модул 4. Гражданско участие във вземане на решения за развитие на велосипеден транспорт в СО	Как се осигурява равнопоставеност и популяризиране на възможностите за гражданско участие сред различни социални групи, квартали, населени места в рамките на СО?	0	1
	Какви конкретни форми за гражданско участие във велосипедни политики са създадени – тематични работни групи, обществени съвети, търсене на обратна връзка по текущи велосипедни проекти и др.?	1	
Модул 5. Популяризиране на велосипедното движение	Има ли създадени/подкрепени от СО занимания с велосипед в които гражданите могат да се включват? - велосипедни събития като шествия, уикенд карания, състезания и др.	2	2
	Правят ли се регулярни насърчителни действия, информационни кампании, обучения и др. за различни групи велосипедисти? -	2	

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.



	ученици, младежи, възрастни, служители на фирми и др.		
Модул 6. Добри практики за велосипедно движение за придвижване, отдих или спорт за всеки	Кои от реализираните досега в СО велосипедни мерки може да се определят като добра практика? Каква е тяхната устойчивост?	1	1
	Мултиплицират ли се добри практики за велосипедно движение в различни райони на Столична община?	0	

Столична община е реализирала действия по отношение на изследваните въпроси от всеки модул. Кабинетното проучване потвърждава ниската степен на задълбоченост на тези действия, ограничените резултати и липса на систематичен подход към провеждане на велосипедни политики.

Поради характера на проект "Велосипедно око за София" и целта на провеждане на граждански мониторинг, следва да се обърне повече внимание на модул 4 "Гражданско участие във вземането на решения". Проучването от страна на екипа на проекта показва, че липсват опити на администрацията да осигури равнопоставено участие на гражданите - било на териториален принцип или по целеви групи ползватели. Изследването на втория въпрос от този модул действително откри конкретна създадена форма за гражданско участие – консултативен съвет, но се оказа че за цялата 2023 г. този съвет не е имал нито едно заседание. В същото време, единствената възможност за гражданско участие бе общественото обсъждане на бюджета на общината, което имаше също много слабо разгласяване и слабо присъствие на граждани.

Популяризирането на велосипедното движение, което се разглежда в модул 5 е застъпено в известна степен с няколко ежегодни градски събития, предимно със спортна цел. Това са пролетното велоществие, Витоша летен фест, велоществие по време на Европейската седмица на мобилността. Образователни институции (училища, читалища) имат възможност да кандидатстват по общинска програма за безопасност на движението по пътищата, където могат да финансират дейности за обучение с велосипед за деца. Подобни дейности за възрастни, взаимодействие на общината с работодатели, или пък по-малки събития по квартали не се организират по



инициатива от Столична община,
като няма информация за подобни програми, проекти и инициативи в последните
няколко години.

Липса на систематичен подход се отбелязва и за модул 6 "Добри практики". При
срещите с представители на Столичната община не бе получена информация за
прилагане на доказани добри практики на повече места в общината.

2.4. Комплексна оценка на велосипедните политики на СО

Съгласно методиката на проекта "Велосипедно око за София", модулите за
извършване на оценка се прилагат към всеки от методите на провеждане на
наблюдение мониторинга. В обобщена таблица с резултатите от всеки от тях е
дадена съответна оценка от скалата за оценяване за формиране на комплексна
оценка по следната формула:

$$(AP + Cp + KP)/3 = KO$$

АП – анкетно проучване

Ср – срещи

КП – кабинетно проучване

КО – комплексна оценка

В резултат от приложената формула може да се получи резултат за
комплексна оценка със стойност от 1 до 4 със следното значение:

- 1 – липса на систематична велосипедна политика
- 2 – незадоволителна велосипедна политика
- 3 – систематична велосипедна политика
- 4 – систематична и интегрирана велосипедна политика



Модул за оценка на велосипедни политики	Анкетно проучване	Срещи с граждани	Кабинетно проучване	Комплексна оценка
Модул 1. Визия на СО за велосипедна инфраструктура - дългосрочност и степен на изпълнение	0	1	1	1 (0.67)
Модул 2. Качество, безопасност и удобство на изградената велосипедна инфраструктура	0	1	1	1 (0.67)
Модул 3. Поддръжка на велосипедната инфраструктура	0	1	2	1
Модул 4. Гражданско участие във вземане на решения за развитие на велосипеден транспорт в СО	0	1	1	1 (0.67)
Модул 5. Популяризиране на велосипедното движение	1	1	2	1 (1.33)
Модул 6. Добри практики за велосипедно движение за придвижване, отдих или спорт за всеки	0	1	1	1 (0.67)

Приложените методи за извършване на мониторинг са с еднаква тежест, като осредняването им показва резултат от общата скала за оценяване от 0 до 4. В резултат от приложената формула велосипедната политика на Столична община може да получава комплексна оценка със стойност 1 със следното значение:

Комплексна оценка 1 – липса на систематична велосипедна политика

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 3. Изводи и препоръки

Гражданският мониторинг по проект "Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение" си постави за цел да отговори на няколко въпроса по отношение на велосипедните политики на Столична община. Отговорите на тези въпроси отразяват резултатите от мониторинга чрез проведени срещи, анкета, търсене и анализ на информация, както и крайната комплексна оценка за развитие на велосипедното движение в София.

- *Какви са последиците от прилагането на велосипедните политики за различните групи заинтересовани страни?*

В някои от плановете са заложили цели за привличане на различни групи ползватели към ползване на велосипед. В практиката не се откриват дейности по оценка на постигнатото, ефективност преди-след прилагане на мерки, събиране на данни, проучвания за удовлетвореност на потребители и др. Липсва систематична велосипедна политика – има действия, но те са спорадични, ограничени до конкретен повод или конкретна възможност. В резултат на това в цели квартали и части на Столичната община липсва както дългосрочна и конкретна визия за развитие на вело-движението, така и конкретни реализирани мерки, които да повлияят на навиците на населението да използва велосипед. Не са достатъчно адекватно адресирани нуждите на различни групи ползватели като: деца, младежи, работещи, или пък по отношение на начина на използване – за отдих, за спорт, за придвижване.

- *Какви са положителните резултати от велосипедните политики и какво е разпределението им на територията на СО и между отделните целеви групи и заинтересовани страни?*

Резултатите от изпълнението на велосипедни политики се изчерпват до голяма степен с реализираната велосипедна инфраструктура, която ограничен брой от населението може да използва. Там където са изградени велосипедни алеи, отделени от трафика, те се разпознават като полезни и се използват.



- *Има ли непредвидени странични или отрицателни ефекти от осъществяването на велосипедните политики и какви са възможните мерки за тяхното неутрализиране?*

Сред гражданите на София е разпространено мнението, че велосипедните алеи са недомислени, опасни и в незадоволително състояние. Това поражда отрицателно отношение и ниска степен на използване на велосипедната инфраструктура. Необходими са целенасочени и мащабни мерки, за обезопасяване на велоалеите и осигуряване на удобство за движение с велосипед на по-голяма част от територията на общината, с което да се привлекат повече ползватели.

- *Има ли рискове, които заплашват успеха на реализацията на велосипедните политики?*

Основен риск е воденето на разпокъсана велосипедна политика и липса на политическо лидерство. Макар да има разпределени функции сред няколко звена в администрацията, то липсва координация между тях и яснота доколко изпълняват конкретни цели за развитие на велодвижението, които са подкрепени и отстоявани на високо политическо и управленско ниво. Друг риск е липсата на експертен капацитет в администрацията за разпознаване на нуждите на велосипедистите и осигуряване на необходимото ниво на безопасност и удобство за движение с велосипед. Подценена е насърчителната роля на Столична община във формирането на добра велосипедна култура и привличане на нови ползватели.

- *Каква институционална и организационна среда е необходима за осигуряване на участие на заинтересованите страни в реализацията на велосипедните политики?*

Включването на заинтересовани страни трябва да бъде осигурено чрез различни форми на гражданско участие – както на ниво общности по квартали или по групи интереси, така и на общоградско ниво. Необходимо е общинската администрация да споделя повече



информация с велосипедната общност, да дискутира конкретни проекти и детайли с живущи, работодатели, учаци, така че получената обратна връзка да бъде отразена в крайната реализация на велосипедни проекти. В същото време е необходимо конкретна общинска структура да управлява и координира както реализацията на велосипедните политики, така и комуникацията с гражданите.

- *Изграден ли е капацитет за осъществяване на политиките на всички равнища в СО и какво е необходимо за неговото увеличаване?*

Столична община не разполага с достатъчен експертен капацитет за водене на велосипедни политики – както на ниво планиране, така и на ниво реализация, комуникация, популяризиране на дейности за развитие на велосипедното движение. Необходимо е да бъдат привлечени специалисти като урбанисти, пътни инженери, ландшафтни архитекти и др., чиято специализация в развитие на велосипедното движение да бъде подкрепена от Столична община. За целта е необходимо да бъде вменена отговорност на специализирано звено с ясни правомощия за управление на дейности свързани с велосипедното движение, за да може функционалните правомощия да се реализират структурно. Такова звено следва да има поставени измерими и конкретни цели по отношение на проучване, събиране и анализ на данни за велосипедното движение, извършване на инспекции на място с велосипед, даване на препоръки в процесите на планиране и проектиране на велосипедна инфраструктура.



Въз основа на извършения анализ на плановете и програмите, проведеното анкетно проучване и дискусия с участници в гражданския мониторинг, са направени следните изводи:

- Мониторингът на изпълнението на плановете на Столична община показва значително изоставане на изграждането на велосипедна инфраструктура спрямо планираното по годишни периоди;
- У гражданите се наблюдава много ниска степен на доверие към Столична община – има политически обещания за велосипедна инфраструктура, има плановете, но те не се изпълняват в очакваната степен и качество, а движението с велосипед в София не е добре осигурено с безопасна и свързана велосипедна мрежа;
- Личният пример сред администрация и политици в София, които ползват велосипед до работа е важен и би следвало да се насърчава. Сега само отделни представители на администрацията и политиците могат да се посочат като добър личен пример;
- Информираността, комуникацията с граждани и възможностите за гражданско участие са на много ниско ниво;
- В Столична община няма екип, който да отговаря конкретно за развитие на велосипедното движение, да е наясно със статуса на проектите за велосипедисти, да предоставя информация, отговаря на въпроси, да извършва конкретни дейности за координация между други отговорни звена, да провежда мерки за популяризиране;
- Развитието на велосипедната инфраструктура не се основава на данни и анализи. Столичната община не събира данни за велосипедното движение – нито за използваемостта на трасета преди и след реализация на велосипедни проекти, нито за текущото използване на велосипедната инфраструктура или пък данни за ПТП с велосипедисти;
- Качеството на велосипедната инфраструктура е незадоволително – както по отношение на спазването на стандарти като широчина, включване на велосипедистите в движението след край на велоалея, физическо отделяне на велосипедистите от автомобилното, така и по отношение на сигнализация и маркировка;



- Състоянието на велосипедната инфраструктура е незадоволително поради нередовна поддръжка;
- София, като столица, не е национален лидер в прилагане на добри велосипедни практики. Липсват знакови добри практики за велосипедни мерки и инфраструктура, които да се открояват и които самата Столична община да определя за такива, които да прилага в по-голям мащаб;
- Не се открива карта с велоалеите, която да служи на ползвателите и гостите на София за планиране на велосипедните им пътувания в града;
- Липсва информация за изпълнение на велосипедните политики - за хода на изпълнение на велосипедна инфраструктура, кои велоалеи са предвидени за изграждане през текущата година, къде и как гражданите могат да коментират или предлагат велосипедни проекти.

Въз основа извършения граждански мониторинг по проект „Велосипедно око за София – наблюдение на политиките и мерките за градска мобилност в София с фокус велосипедното движение“ екипът от експерти изведе няколко основни препоръки към Столичната община – общинската администрация, ресорните общински дружества и предприятия, както и Столичният общински съвет:

1. Създаване на „велосипеден екип“ в общинската администрация. Този екип следва да е съставен от експерти специализирали в аспекти на развитие на велосипедното движение (напр. урбанисти, архитекти, пътни инженери, ландшафтни архитекти). Той трябва да координира работата на Столична община за постигане на поставените в стратегическите планове цели и прилагане на необходимите мерки в срокове и мащаби, гарантиращи обхватно развитие на велосипедна мрежа и популяризиране използването на велосипед;
2. Възстановяване на работата на консултативния съвет по пътна безопасност или създаване на отделна работна велосипедна група. Подобна структура следва да осигури на общинско ниво гражданското участие на представители на велосипедната общност във вземането на решения и предлагане на мерки;



3. Определяне на ясен годишен бюджет за финансиране на всички велосипедни мерки: планиране и проектиране на велосипедна инфраструктура, изграждане на велосипедна инфраструктура, мерки за безопасност на велосипедисти, обезпечаване събирането и анализа на данни, дейности за популяризиране на велосипедното движение;
4. Преглед на процесите по поддръжка на съществуваща велосипедна инфраструктура за гарантиране на редовен преглед, навременно и систематично извършване на поддръжка, която не зависи единствено от подаване на граждански сигнали;
5. Създаване на инвестиционна програма с достатъчен бюджет и капацитет с цел наваксване на изоставането в изграждане на велосипедна мрежа за свързването на кварталите и центъра на града, както и за велосипедни трасета за отдих в крайградски части;
6. Създаване на градски стандарт за велосипедна инфраструктура, който да приложи добри практики и гарантира безопасно и удобно движение с велосипед;
7. Прилагане на добри практики за комуникация на велосипедните политики с обществеността.

Препоръките следват не само изводите от провеждане на граждански мониторинг, но и принципите на добро управление. Изпълнението им би осигурило необходимата прозрачност, ефективност и ефикасност, дългосрочни, отворени и иновативни велосипедни политики прилагани в интерес на гражданите и с тяхното активно участие във вземането на решения за велосипедните политики на Столичната община.