



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.12.2013 г.  
COM(2013) 913 final

ANNEX 1

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

### **КОНЦЕПЦИЯ ЗА ПЛАНОВЕ ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ**

**КЪМ**

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на  
ресурсите**

{SWD(2013) 524 final}  
{SWD(2013) 525 final}  
{SWD(2013) 526 final}  
{SWD(2013) 527 final}  
{SWD(2013) 528 final}  
{SWD(2013) 529 final}

**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**КОНЦЕПЦИЯ ЗА ПЛАНОВЕ ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ**

**КЪМ**

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на  
ресурсите**

В настоящия документ е изложена концепция за разработване на планове за устойчива градска мобилност, която бе изготвена в резултат на задълбочен диалог между заинтересованите страни и експертите по планиране в целия Съюз, подпомогнати от инициативи на Комисията като проекта ELTIS Plus. Концепцията отразява широк консенсус във връзка с основните характеристики на плана за модерна и устойчива градска мобилност и транспорт. Тя не е създадена като универсален подход към планирането на градския транспорт. Вместо това концепцията може и следва да бъде приспособена към конкретните обстоятелства в държавите членки и градските райони.

Посочените по-долу елементи следва да се разглеждат като ръководни принципи.

***Цели и задачи***

Основната цел на плана за устойчива градска мобилност е да се подобри достъпността на градските райони и да се осигури висококачествена и устойчива мобилност и транспорт до тях, през тях и в техните граници. В плана се разглеждат по-скоро нуждите на „функциониращия град“ и околните крайградски зони, а не толкова на общинския административен район.

В стремежа към постигане на тази цел планът за устойчива градска мобилност следва да допринесе за развитието на система за градски транспорт, която:

- а) е достъпна и отговаря на основните нужди на всички ползватели във връзка с придвижването;
- б) балансира и отговаря на различните нужди от услуги за мобилност и транспорт на гражданите, предприятията и промишлеността;
- в) направлява балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове транспорт;
- г) отговаря на изискванията за устойчивост, като балансира нуждите от икономическа жизнеспособност, социално равенство, здраве и качество на околната среда;
- д) оптимизира ефикасността и ефективността на разходите;
- е) подобрява използването на градските пространства и съществуващата транспортна инфраструктура и услуги;
- ж) повишава привлекателността на градската среда, качеството на живот и общественото здраве;
- з) подобрява безопасността и сигурността на движението;
- и) намалява замърсяването на въздуха и шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия; и

й) допринася за по-добра цялостна ефективност на трансевропейската транспортна мрежа и на транспортната система на Европа.

### ***Дългосрочна визия и ясен план за изпълнение***

В плана за устойчива градска мобилност е представена или отразена съществуваща дългосрочна стратегия за бъдещото развитие както на градските райони, така и на свързаните с тях услуги и инфраструктура в областта на транспорта и мобилността. Наред с това в него е включен план за изпълнение, насочен към краткосрочното реализиране на стратегията.

- (1) График и бюджетен план: в плана за изпълнение следва да бъдат включени график за изпълнение и бюджетен план. Също така следва да се посочат източниците за необходимото финансиране. В най-добрия случай планът за изпълнение следва да обхваща период от 3—10 години.
- (2) Отговорности и ресурси: в плана за устойчива градска мобилност следва да се посочва ясно разпределение на отговорностите за прилагането на съдържащите се в него политики и мерки и да се определят необходимите ресурси за всеки участник.

### ***Оценка на настоящата и бъдещата ефективност***

Развитието на устойчива градска мобилност следва да се основава на внимателна оценка на настоящата и бъдещата ефективност на системата за градски транспорт.

- (3) Анализ на настоящото положение и базов сценарий: планът за устойчива градска мобилност следва да съдържа всеобхватен преглед на настоящото положение и описание на базовия сценарий посредством „одит на ефективността, свързана с градската мобилност“, чрез който може да се измери бъдещият напредък. Този анализ следва да включва преглед на институционалната организация, процеса на планиране и механизмите за изпълнение. Необходимо е в него да се съдържа и оценка на въздействието на предложените мерки.
- (4) Показатели за ефективност: следва да се определят подходящи показатели, които да показват настоящото положение в системата на градския транспорт от гледна точка на съответните политики: качество и достъпност на транспортните услуги и инфраструктурата, земеползване и териториално устройство, безопасност и сигурност, енергетика, околна среда, социално приобщаване и равенство между половете, икономическо развитие, здравеопазване, образование и т.н. В плана за устойчива градска мобилност следва да се определят „горещи точки“ в рамките на градските райони, в които ефективността на настоящата транспортна система е особено ниска от гледна точка на която и да е от горепосочените политики.
- (5) Специфични цели: в плана за устойчива градска мобилност следва да се определят специфични цели за ефективност, които са както реалистични от гледна точка на настоящото положение в градските райони (установено посредством анализ), така и амбициозни по отношение на целта и общите задачи на плана.
- (6) Цели: в плана за устойчива градска мобилност следва да се определят измерими цели, основаващи се на реалистична оценка на базовия сценарий и

наличните ресурси. Тези цели следва да отразяват специфичните задачи на плана за устойчива градска мобилност.

### ***Балансирано и интегрирано развитие на всички видове транспорт***

Планът за устойчива градска мобилност насърчава балансираното развитие на съответните видове транспорт и преминаването към по-устойчив транспорт. В него се представя интегриран набор от технически, инфраструктурни, основани на политиката и незадължителни мерки за подобряване на резултатите и разходната ефективност във връзка с формулираната цел и специфичните задачи.

В него ще бъдат разгледани следните теми:

- а) **Обществен транспорт:** планът за устойчива градска мобилност следва да съдържа стратегия за повишаване на качеството, сигурността, интеграцията и достъпността на услугите за обществен транспорт, като се обхващат инфраструктурата, паркът от превозни средства и услугите.
- б) **Немоторизиран транспорт:** планът за устойчива градска мобилност следва да включва план за повишаване на привлекателността, безопасността и сигурността на ходенето пеш и използването на велосипеди. Необходимо е да се извърши оценка на съществуващата инфраструктура и при необходимост тя да бъде подобрена. Развитието на нова инфраструктура следва да се планира не само от гледна точка на маршрутите на моторизирания транспорт. Следва да се обмисли и създаването на специална инфраструктура за велосипедисти и пешеходци, за да бъдат отделени от тежкия моторизиран трафик и при възможност да се намалят пропътуваните разстояния. Инфраструктурните мерки следва да се допълват от други мерки — незадължителни, технически или основани на политиката.
- в) **Съчетаване на различни видове транспорт:** планът за устойчива градска мобилност следва да допринесе за повишена интеграция на различните видове транспорт и да съдържа мерки, насочени конкретно към осигуряването на безпроблемна и мултимодална мобилност и транспорт.
- г) **Безопасност на градските пътища:** планът за устойчива градска мобилност следва да включва действия за подобряване на пътната безопасност, които се основават на анализ на основните проблеми в областта на пътната безопасност и рисковите места в съответния градски район.
- д) **Автомобилен транспорт (пътен поток и места за паркиране):** по отношение на пътната мрежа и моторизирания транспорт в плана за устойчива градска мобилност следва да се разгледа въпросът относно пътния поток и местата за паркиране. Мерките следва да бъдат насочени към оптимизиране на използването на съществуващата пътна инфраструктура и подобряване на положението в определените проблемни места, както и в общ план. Следва да се проучи потенциалът за преразпределяне на пътното пространство към други видове транспорт или други обществени функции и видове употреба, които не са свързани с транспорта.
- е) **Градска логистика:** планът за устойчива градска мобилност следва да съдържа мерки за подобряване на ефективността на градската логистика, включително товарните доставки, като същевременно се намалят свързаните с това вредни външни въздействия като емисии на парникови газове, замърсители и шум.
- ж) **Управление на мобилността:** планът за устойчива градска мобилност следва да включва действия за насърчаване на промяна към по-устойчиви модели на мобилност.

Необходимо е да се осигури участието на гражданите, работодателите, училищата и други заинтересовани страни.

з) Интелигентни транспортни системи (ИТС): тъй като ИТС са приложими по отношение на всички видове транспорт и услуги за мобилност както за пътниците, така и за товарните превози, те могат да спомогнат за изготвянето на стратегия, прилагането на политиката и наблюдението на всяка от мерките, изготвени в рамките на плана за устойчива градска мобилност.

#### ***Хоризонтална и вертикална интеграция***

При разработването и изпълнението на план за устойчива градска мобилност се прилага интегриран подход с тясно сътрудничество, координация и консултация между отделните равнища на управление и съответните органи. Местният орган за планиране следва да въведе подходящи структури и процедури.

Интегрираното планиране и изпълнение обхваща:

а) Междуведомствена консултация и сътрудничество на местно равнище, за да се гарантира съгласуваност и допълване между плана за устойчива градска мобилност и местните политики, стратегии и мерки в свързани области на политиката (например транспорт, земеползване и териториално устройство, социални услуги, енергетика, здравеопазване, образование, правоприлагане и опазване на реда и др.).

б) Интензивен обмен със съответните органи i) на отделните равнища на администрацията и управлението (например окръжни, общински, регионални, областни и национални) и ii) в съседни градски райони. Този обмен следва да включва по-специално органите и институциите, които отговарят за транспортните и мобилните услуги и инфраструктура, осигуряващи достъп до градските райони или в самите градски райони.

в) Познаване и надлежно отчитане на политическите цели и съответните планове за развитие и/или транспорт, които вече съществуват или са в процес на разработване и които оказват въздействие върху съответния градски район.

#### ***Приобщаващ подход***

Планът за устойчива градска мобилност следва прозрачен и приобщаващ подход.

Необходимо е местният орган за планиране да привлече съответните участници — граждани, представители на гражданското общество и икономически субекти — в разработването и изпълнението на плана от самото начало и в целия процес, за да се гарантира висока степен на одобрение и подкрепа.

#### ***Наблюдение, преглед, докладване***

Изпълнението на плана за устойчива градска мобилност следва да подлежи на стриктно наблюдение.

Напредъкът към целта и специфичните задачи на плана, както и постигането на заложените в него цели, следва да се оценяват периодично въз основа на установени показатели. Необходимо е да се предприемат подходящи действия, за да се гарантира навременен достъп до съответната информация и статистически данни. Докладът за наблюдение следва да представлява основата за преглед на изпълнението на плана за устойчива градска мобилност.

#### ***Осигуряване на качеството***

Местните органи за планиране следва да разполагат с механизми за осигуряване на качеството и за гаранция, че планът за устойчива градска мобилност отговаря на първоначалната концепция.