

Община Пловдив

**Стратегия „Пловдив – град на велосипедиста”
2010-2020 г.**

Създаване на благоприятна среда за придвижване
с велосипед за всеки пловдивчанин

**Пловдив
2010 г.**

Съдържание :

1. Въведение

1.1 Обстоятелства в основата на стратегията. Преглед на Европейската, Национална и местна законодателна рамка

1.1.1 Национална законодателна рамка

1.1.2 Местна законодателна рамка

2. Предвижване с велосипед в Пловдив

2.2 Проблеми и възможности

2.3 Бариери за предвижването с велосипед

3. Визия и цели

3.1 Визия

3.2 Цели

4. Елементи на стратегията

5. Мерки и приоритети за постигане на целите на стратегията

6. Мониторинг и преглед за постигане на мерките

1. Въведение

Стратегията „Пловдив – град на велосипедиста” има за цел да интегрира придвижването с велосипед в транспортния план на община Пловдив. С изпълнение на тази стратегия община Пловдив ще създаде по-благоприятна и здравословна окръжаваща среда за пловдивчани, ще допринесе към постигане на националните цели за намаляване на емисиите от транспорта и целите на ЕС.

Стратегията „Пловдив – град на велосипедиста” представя визията, целите, мерките и приоритетните действия. Определя индикаторите на мониторинга за постигане на поставените цели.

1.1. Обстоятелства в основата на стратегията. Преглед на Европейската, Национална и местна законодателна рамка

Стратегията „Пловдив – град на велосипедиста” ще отговори на новата концепция за градска мобилност в зелената книга за градския транспорт „Към нова култура за градска мобилност”, която цели създаване на устойчиви градски транспортни системи и насърчаване на използването на всички видове обществен транспорт, както и комбинирането на различните видове индивидуален транспорт.

Преди малко повече от година Пловдив пое сериозния ангажиментът пред ЕК, наречен Конвент на кметовете, което означава да работи активно за постигане на целите от 2010 до 2020 г. на ЕС, респективно на поставените Националните цели. Изпълнението на стратегията „Пловдив – град на велосипедиста” отговаря на мерките в плана за действие за изпълнение на Националната стратегия за опазване на околната среда 2009-2018 г.” Към по-добро качество на живот и устойчива околна среда” в раздела „Транспорт”.

1.1.1. Национална законодателна рамка:

Закон за движение по пътищата

Правилник за прилагане на Закона за движение по пътищата

1.1.2. Местна законодателна рамка

Н А Р Е Д Б А № 2 За Организацията и безопасността на движението и дисциплината на водачите на пътни превозни средства и пешеходците на територията на Община Пловдив

2. Придвижването с велосипед в Пловдив

Град Пловдив е разположен в Горнотракийската низина на 42° и 9' северна ширина и 24° и 45' източна дължина, най-ниската му точка е на 160 м надморска височина.

Климатът е преходно-континентален. Средната годишна температура е 12,3°C. Средната максимална температура през юли е 30.3°C. Средната годишна относителна влажност на въздуха е 73%. Средната годишна сума на валежите е 540 мм, а средният годишен брой дни със снежна покривка в Пловдив е 33 дни. Средната височина на снежната покривка е между 2 и 4 см. В „Градът под тепетата“ преобладават слаби ветрове (0-5м/сек), като ветровете със скорост до 1 м/сек са до 95% в годината. Мъглите са чести през по-хладните месеци, като дните с мъгли за една година са средно 33.

Релефът и климатични условия - сравнително мека зима и горещо, влажно лято са подходящи за използването на велосипеда като средство за придвижване.

Територията на която градът се простира е 101,981 кв. км, а населението е около 365 000 души.

Пътната инфраструктура се състои от около 350км. Дели се на първостепенна и второстепенна. Има изградени 7км велосипедни алеи.

От дълги години в град Пловдив велосипедът е любимо средство за придвижване на голям брой пловдивчани, но трудните и опасни пътни условия са причина да не се реализира като начин на придвижване, а само за през свободното време, за отдих край Гребната база и Градската градина.

Все повече български градове започват да гледат на велосипеда като средство за придвижване в градската среда и изпълняват проекти за интегрирането му.

Няма официални проучвания за модалното разпределение на начините на придвижване, но проведените по повод на изпълнението на европейски проекти проучвания сочат, че придвижването с велосипед е предпочитан начин на придвижване.

Малки и големи европейски градове развиват политики благоприятстващи алтернативните начини на придвижване и в частност придвижването с велосипед в градската среда, защото този начин на придвижване е екологичен, здравословен, отнема 10 пъти по-малко пространство, осигурява по-голяма достъпност в градската среда и в много случаи е по-бързия начин за придвижване за разстояния до 5 км.. Амстердам, Копенхаген, Болцано, Барселона, Базел, Дъблин и др. са градове, реализиращи успешни политики и постигнали значителен дял на придвижването с велосипед в модалното разпределение.

2.2 Проблеми и възможности

Основен проблем пред пловдивчани, които искат да се придвижват с велосипед в града са липсата на инфраструктура за безопасно придвижване с велосипед, на велопаркинги с велостойки.

Към момента на създаване на стратегията има обособени и обозначени велоалеи в Градската градина, парк Лаута и по двете направления на булевард „България”, участък по бул.”Менделеев” и участък по бул.”Санкт Петербург”

Трасета, които пловдивчани използват за придвижване с велосипед, не са обособени, маркирани и поддържани, няма безопасни връзки за преход.

2.3 Барieri за придвижването с велосипед

В Пловдив пътните артерии са проектирани и изградени за движение на МПС без да е предвидена възможност за придвижване с велосипеди. В последните години бързия темп на повишаване на ползването на лични автомобили за придвижване в града доведе до тежък трафик. Скоростта на автомобилите е неподходяща за съвместно ползване на пътните платна и от велосипедистите. Хората се чувстват несигурни и в риск да се придвижват с велосипед при подобни условия.

Барieri за придвижването с велосипед в Пловдив са и липсата на велопаркинги с подходящи велостойки.

Нетолерантността и лошата култура на движение на шофьорите и велосипедистите са причина за произшествия.

3. Визия и цели

3.1 Визия

Стратегията „Пловдив – град на велосипедиста” има за цел да създаде градска среда в която всеки пловдивчанин да може да се придвижва с велосипед безопасно, спокойно и приятно.

3.2. Цели

Стратегията „Пловдив – град на велосипедиста” цели да интегрира придвижването с велосипед в бъдещото транспортно планиране на общината:

- да направи проучване на обществените нагласи за придвижването с велосипед (до работа, училище, за пазаруване и отдых)
- да изгради адекватна велосипедна мрежа и паркинги с велосипедни стойки.
- да се направи анализ на произшествията с велосипедисти, на кражбите на велосипеди,
- да се въведе обучение за правилата за придвижване с велосипед на ученици, да организира курсове за възрастни
- да планира кампании за популяризиране на придвижването с велосипед и правилата за безопасност за всички възрасти.

За постигане на целите общината съвместно с местните заинтересованите страни (НПО, бизнес, други обществени организации, транспортни оператори - Общински съвет – Пловдив, КАТ – Пловдив, Дирекция „Образование”, Пловдивски училища, Енергийна агенция – Пловдив, СНЦЧП-Велосити”-Пловдив, Макском ЕООД, Лидер 96 ООД, ПКД „Цар Симеон”, Велоклуб „Крива спица”,) ще работят съвместно за обособяване пространство за велосипедистите в градската среда за създаване на условия за безопасно придвижване с велосипед, създаване на сигурни паркинги със стойки за велосипеди, популяризиране на велосипеда като начин на придвижване и повишаване на културата на велосипедистите, интегриране на колоезденето в други инициативи на община Пловдив.

На първо място трябва да се :

- изградят нови велоалеи и паркинги за велосипеди, да се поддържат вече изградените. Това ще е послание за всички граждани, че карането на велосипед е възможно, достъпно и уважавано начинание, както и че е нормален начин на придвижване;
- осигури и подобри безопасността при придвижването по велоалеите и сигурността на паркингите;
- насърчи използването на велосипеда за придвижване на разстояния до 5 км в града чрез рекламни материали, обществени мероприятия за повишаване на информираността, карти с маршрути, информиране на работодатели и училищни настоятелства;
- създадат условия за комбиниране с обществен транспорт;
- интегрира с други свързани политически инициативи и програми на общината, като например за здраве, околна среда (подобрява градската среда, намалява въглеродните емисии, намалява ПТП), устойчивото икономическо развитие, достъпността, интегриране с другите начини на придвижване и използване на земята и пр.

Цел на стратегията „Пловдив–град на велосипедиста”	Принос към местната транспортна обстановка
<p>1. Околна среда</p> <ul style="list-style-type: none"> • Да се защити околната среда , като се подкрепя естествената природна среда; • да намали броя на личните автомобили на пътя; • да намали дължината и продължителността на моторизирания пътувания; • да намали емисиите парникови газове • да окуражава устойчивите начини на придвижване. 	<p>Всички цели ще допринесат за окуражаване на придвижването с велосипед.</p> <p>Подобриенето ще настъпи след като бъдат привлечени ползвателите на лични автомобили и по този начин ще бъдат намалени вредните емисиите от автомобилите.</p>
<p>2. Безопасност</p> <ul style="list-style-type: none"> • да подобри безопасността на пътя за всички; • да постигне намаляване на ПТП чрез мерки за ограничаване на скоростта и запазване на уязвимите участници на пътя; • да намали кражбите на велосипеди. 	<p>Намаляването на престъпността е ключов фактор за окуражаване на придвижването с велосипед.</p> <p>Необходимо е дейностите да са насочени към повишаването на безопасността на велосипедистите на пътя.</p>
<p>3. Икономика, устойчиво развитие</p> <ul style="list-style-type: none"> • да допринесе за ефективна икономика и да подкрепя устойчивото развитие; • да подкрепя приоритетни области за възстановяване на икономиката и устойчивостта на града; • да развие безопасна и ефективна транспортна мрежа. 	<p>Мерките за окуражаване на придвижването с велосипед ще допринесат за повишаване на достъпността до работните места както самостоятелно, така и в комбиниране с обществен транспорт.</p> <p>Придвижването с велосипед е устойчив начин на придвижване, който допринася за устойчива икономика.</p>
<p>4. Достъпност</p> <ul style="list-style-type: none"> • да популяризира достъпност да всякакви съоръжения, особено ако не могат да бъдат достигнати с личен автомобил; • да сътрудничи за подобряване на достъпността най-вече до обществен транспорт; • да окуражава работодателите да въвеждат зелени мобилни планове. 	<p>Придвижването с велосипед е евтин начин за придвижване.</p>
<p>6. Информация и публичност</p> <ul style="list-style-type: none"> • да популяризира всички видове начини на придвижване като използва планирането на площите за по-ефективни транспортни системи. 	<p>Интегрираният план окуражава устойчивото придвижване, подобрява пътническата информация, предоставя връзки между различните начини на придвижване</p>
<p>7. Ефективно оползотворяване на ресурсите</p> <ul style="list-style-type: none"> • да се търсят и окуражават инвестиции в транспорта; • да се оползотворят наличните източници; • да се поддържа и управлява съществуващата транспортна система, за да се повиши безопасността • да се намалят задръстванията; • да се привличат частни инвестиции 	<p>Въвеждането на алтернативните начини на придвижване подобряват транспортната ситуация.</p>

4. Елементи на стратегията

Дейностите, които общината и заинтересованите страни ще предприемат за постигане на целите:

1. Планиране изграждането на нови велосипедни алеи – проучване на мнението на велосипедистите и целите на придвижването им (създаване на велосипедни маршрути от жилищните райони до центъра на града, гарите, спирките на градски транспорт, училища, ключови работни места, местни търговски центрове в и извън града, центрове за спорт и свободно време, болници), проучване на възможностите за реализиране на маршрутите, интегриране в пътното платно, проучване на нагласите и желанията на обществеността;
2. Изграждане на нови велосипедни алеи - изграждане на велосипедни алеи и паркинги на ключови точки (градски център, училища, университети, спирки на градския транспорт), включително за каране на велосипед за отдих и свързани с развиване на туризма в Пловдив като се съблюдават изискванията за планиране на земята, разпоредбите за движението по пътищата, разрешенията за строеж и финансирането на проектирането и строителството;
3. Изграждане на паркинги, осигуряващи защита от климатичните условия и сигурност от кражби (избор на места с охрана, полиция или видео наблюдение);
4. Развлекателни маршрути – създаване на маршрути, минаващи през любими места за отдих на пловдивчани – паркове, забележителности, заведения;
5. Кампании за насърчаване на придвижването с велосипед – организиране на различни събития за популяризиране на ползите от придвижването с велосипед, в сътрудничество със здравните органи и програмите за подобряване на здравето, с полицията за отговорностите и изискванията на закона за движение по пътищата.
6. Насърчаване на придвижването с велосипед в града в аспекта на безопасността (каска облекло, правила);
7. Поддържане на съоръженията за колоездене, ново изградени и съществуващи – техническо обслужване, маркировка, обозначения;
8. Интегриране с обществения транспорт - добре обмислени решения за преразпределяне на пътното платно, отчитащи намаляване на трафика, добри връзки и паркинги на възлови спирки;
9. Включване на правилата за безопасно придвижване с велосипед в образователната програма за учениците, организиране на курсове за възрастни;
10. Информирание за новопостроените велоалеи и карти с маршрутите в т.ч и туристически;
11. Кампании за популяризиране по радиото на подобрените условия за придвижване с велосипед, кампании за популяризиране чрез поставяне на билбордове на публични места; организиране на празници на велосипеда; кампании за безопасно придвижване с велосипед;

12. Въвличане на обществеността – включване на хората, които карат велосипед и обществеността (проучване за качеството на велосипедните алеи и стойки, оптимизиране на велоалеите) с оглед на бъдещото планиране;

13. Създаване на План за действие;

14. Въвеждане на планове за пътуване от/до работните места – насърчаване на работодателите да стимулират ходенето на работа с велосипеди, да предоставят паркинги, душове и други стимули;

15. Интегриране на по-безопасни веломаршрути до училищата;

16. Създаване на добър имидж на града чрез различни маркетингови похвати за създаване на чувство за гордост и уникалност у гражданите.

17. Кампании, популяризиращи придвижването на велосипед като модерно, включително чрез пускане в продажба на стилни велосипеди, модерни дрехи и аксесоари за велосипедистите.

5. Мерки и приоритети за постигане на целите на стратегията

Дейности за реализиране в следващите 2-3 години, по елементите на стратегията, играчи и ориентировъчни периоди

Дейности	срок
1. Планиране изграждането на нови велосипедни алеи <ul style="list-style-type: none"> • Проучване на нагласите и желанията за придвижване • Преглед на съществуващите велоалеи, необходимост от допълване и подобряване • Проучване възможностите за пресичане на пътните платна и интегриране • Създаване на обща рамка за мрежата велоалеи • Създаване на програма за поддръжка и развитие на велоалеите – пилотно прилагане • Проучване на мерки за насърчаване на колоезденето като начин за придвижване 	2010-2012
2. Изграждане на нови велосипедни алеи <ul style="list-style-type: none"> • Съставяне на 2-годишна програма • Съставяне на система за мониторинг 	2010-2015
3. Изграждане на паркинги <ul style="list-style-type: none"> • Проучване на стойки, план за поставяне на първоначално проучени места, охрана, устройства за охраняване 	2010-2012
4. Интегриране с обществения транспорт и развлекателни маршрути <ul style="list-style-type: none"> • Създаване на ръководство /карти/, листовки за новите маршрути 	2010-2018
5. Насърчаване на придвижването с велосипед в града <ul style="list-style-type: none"> • Изготвяне на ръководство с добри практики • Пилотно прилагане на процедурите за преглед • Проучване на добри практики за планиране и изграждане, сравнителен анализ с национални практики 	2010-2018
6. Безопасност на движението и управление на околната среда <ul style="list-style-type: none"> • Изследване на местата с проблеми с безопасността с 	2010-2012

<p>велосипедисти</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проучване възможностите за повишаване на безопасността на велосипедистите (мерките за намаляване на скоростта) 	
<p>7. Паркинги за велосипеди</p> <ul style="list-style-type: none"> • Оценка на ключови места за изграждане на паркинги • Изследване на кражбата на велосипеди • Подобряване на сигурността на проблемните паркинги за велосипеди? 	2010-2015
<p>8. Поддръжка</p> <ul style="list-style-type: none"> • Преглед на поддръжката, метене, почистване на растителност, режим на осоляване • Въвеждане на механизми, за съвременни действия за отстраняване на опасностите за велосипедистите 	2010-2015
<p>9. Интегриране с обществения транспорт</p> <ul style="list-style-type: none"> • Оценка на необходимостта за паркинги на спирките и гарите/ автогарите • Разработване на програма за подобряване паркингите на спирките гарите • Въвеждане на възможности за превозване на велосипеди във влакове и градския транспорт 	2015-2020
<p>10. Обучение и образование</p> <ul style="list-style-type: none"> • Преглед стратегии за обучение за придвижване с велосипед за деца под 10 години, тийнейджъри и възрастни • План за пътна безопасност и кампании за повишаване за информираността за всички участници в движението 	2010-2012
<p>11. Информация и публичност</p> <ul style="list-style-type: none"> • Прилагане на схема за регистриране на велосипедите и устройства за сигурност • Публикуване карти на съоръжения за велосипеди • Изработване периодичен бюлетин и разработване на страница за колоездене в Интернет • информация за устройствата за сигурност на велосипедите, поддръжката и безопасността 	2010-2012
<p>12. Популяризиране</p> <ul style="list-style-type: none"> • Идентифициране на начините за включване на придвижването с велосипед в общинските инициативи • Организиране на събития с велосипеди и подкрепяне на други събития, част от местните кампании 	2010-2020
<p>13. Въвличане на обществеността</p> <ul style="list-style-type: none"> • Стартиране на придвижването с велосипед в Пловдив • Консултации за стратегията • Проучване на общественото мнение за придвижване с велосипед в градска среда и възможностите в Пловдив • Създаване на работни групи, които да подпомагат работата по елементите на стратегията • Изследване на потенциала за насърчаване на придвижването с велосипед 	2010-2012
<p>14. Разработване на план за действие</p> <ul style="list-style-type: none"> • Търсене на възможности за включване на стратегията в местните планове за развитие • Избор на общоградски стандарти за паркинги за велосипеди • Пилотен преглед и попълване на чек-лист за съоръженията за 	2010-2012

велосипеди • Създаване на система за мониторинг на инвестициите в съоръженията за велосипеди	
15. Насърчаване на планове за пътуване на фирми • Създаване на програма за паркиране и достъп до общината • Изследване на възможностите за подобряване на велосипедните маршрути в общината • Насърчаване на възприемането и наблюдение на ползите от придвижването с велосипед	2012-2018
16. По-безопасни маршрути до училище • Насърчаване на внедряването и наблюдение на ползите от придвижването с велосипед Разни • Разработване на индикатори за изпълнение • Документи за съществуващите маршрути и съоръжения за велосипеди	2010-2012

Средствата за финансирането ще се осигуряват от общински бюджет, от спонсори, и проекти по ОП и други европейски програми и проекти.

Средствата за изпълнението ще се планират за всеки програмен период -по години.

6. Мониторинг и преглед за постигане на мерките

- Мониторингът ще се осъществява чрез наблюдение на следните индикатори за постигане на целите:
- Дял на пътуванията с велосипед
- Дял на пътуванията от/до работа
- Дял на пътуванията от/до училище
- Брой обществени паркинги за велосипеди
- Дължина на нови велосипедни алеи
- % градско население в рамките на 500 м от договорената мрежа
- Брой убити или сериозно ранени колоездачи
- Брой деца получили обучение
- Брой откраднати велосипеди
- Отношение към вело - съоръженията
- Брой приложени училищни планове за пътуване
- Брой работодатели приложили фирмени планове за пътуване
- Общо инвестиции за специфични вело - съоръжения

За оценка на изпълнението на изграждането на велоалеите и велопаркингите и влиянието им върху навиците за придвижване на гражданите на всеки етап от изпълнение на стратегията ще се прилага системата за оценка за мобилни проекти SUMO.

Прегледът на напредъка и планирането на средствата за следващия период ще се оценява по посочените по-горе показатели всяка година.

цели	Индикатори за изпълнение	Източник на данни	цел
Създаване на среда благоприятна за придвижване с велосипед	Дял на пътуванията с велосипед	Информация от проучването	Утрояване на пътуванията с велосипед от 2010 до 2020
Цел: 1 Създаване съоръжения за велосипеди	Дял на пътуванията от/до работа	Данни от проучване Пътни дневници	Увеличаване с 5% на пътуванията от/до работа с велосипед до 2015 г.
	Дял на пътуванията от/до училище	Училищни пътни дневници	Увеличаване с 5% на пътуванията от/до училище с велосипед до 2015 г.
	Брой обществени паркинги за велосипеди	Годишно проучване	Увеличаване средно с 500 велостойки на година до 2015
	Дължина на нови велосипедни алеи	Годишно проучване	Увеличаване с 20 км до 2015
	% градско население в рамките на 500 м от договорената мрежа	Годишно проучване	Ще бъде определена
Цел2: повишаване на безопасността	Брой убити или сериозно ранени колоездачи	Статистика на инцидентите	Намаляване на броя на фатално и сериозно пострадали средно с 50 до 2015
	Брой деца получили обучение	Записи на отдела	Придобиване на умения за безопасно предвижване с велосипед.
Цел3: намаляване на кражбите	Брой откраднати велосипеди	Записи на полицията	Намаляване на кражбите с 10% до 2015
Цел4: популяризиране на придвижването с велосипед	Отношение към велосъоръженията	Две-годишно проучване	Увеличаване на дела хора, доволни от съоръженията. Целта ще бъде определена
Цел5: интегриране с други политики	Брой приложени училищни планове за пътуване	Записи на отдела	50 училища на година
	Брой работодатели приложили фирмени планове за пътуване	Записи на отдела	Целта ще бъде определена
	Общо инвестиции за специфични велосъоръжения	Записи на местни власти	Целта ще бъде определена.

Таблица за оценка на мобилни проекти и влиянието върху поведението и навиците за придвижване на гражданите :

	нива	индикатор	цели	резултати
Заден план	Y Външни Фактори -Налични на велоалеи за безопасно придвижване с велосипед -Налични паркинги/велостойки -Обща пътна инфраструктура -Характеристики на обществения транспорт: маршрути, честота -Дистанции до спирките	Дължина на велоалеите Брой велостойки	7 км 15 бр.	
	P Човешки Фактори – -Пол -Възраст	Жени - <17г. , 17-60 г., > 60г. Мъже - <17г. , 17-60 г., > 60г.		
	A Полезни Дейности - създаване на безопасни условия за колоездене-подобряване и изграждане на нови велосипедни алеи - Популяризиране на придвижването с велосипед	Дължина на нови велосипедни алеи Брой нови обществени паркинги за велосипеди/стойки Брой кампании, брой учасници, материали (листовки, брошури)и пр.	3 км 3 бр. 500 участника, 2000 бр.	
	B Популярност на придвижването с велосипед	Брой (%) на гражданите, които възприемат велосипеда като средство за придвижване в градска среда	10%	
	C Ползване на придвижването с велосипед	Дял (%) на пътуванията с велосипед от/до работа от/до училище	5%	
	D Удовлетворение от велоалеите за придвижване с велосипед и стойките	Брой (%) на гражданите, които са удовлетворени от изградените велосипедни алеи и паркинги/велостойки	2%	
Предлагани услуги	E Възприемане на придвижването с велосипед при изградените нови велосипедни алеи и велопаркинги/стойки условия	Брой (%) на гражданите, които казват, че изградените велоалеи и стойки са добри и възнамеряват да оставят колата си и карат колело 1 или повече дни през седмицата	5 %	
	F Експериментално Индивидуално решение	Брой (%) на гражданите, които използват новите велоалеи и се придвижват с велосипед над 2 месеца (в допълнение към тези, които вече го правят)	2%	
	G Удовлетворение от новите велоалеи/ велостойки	Брой (%) на гражданите, които са удовлетворени от велоалеите (стари и нови)/ стойки -безопасност - сигурност (кражби)	1 %	
Ефекти	H Постоянно Индивидуално Поведение	Брой (%) на гражданите, които след 12 мес. все още използват велоалеите(както заварени, така и нови) Брой (средно на ден) колоездачи които използват велосипедните алеи/стойки	1%	
	I Влияние на Системата	Автомобилни км, които са заменени с велосипедни Намаляване на емисиите	2 % >10% спестени емисии	