



ХАРАКТЕРНИ ОСОБЕНОСТИ НА ОБЩАТА ПОЛИТИКА НА ЕС В ОБЛАСТТА НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ

Детелин ВАСИЛЕВ, Емил ЖЕЛЕЗОВ, Даниела ТОДОРОВА

dvasilev@vtu.bg, ejelezov@abv.bg, daniela_dt@abv.bg

доц. д-р инж. Детелин Василев, доц. д-р Емил Железов, гл.ас. Даниела Тодорова
Висше транспортно училище "Тодор Каблешков", София, ул. "Гео Милев" №158

БЪЛГАРИЯ

Резюме: В основата на икономическата интеграция на ЕС е концепцията за неограничена мобилност, която е основен приоритет и на политиката на ЕС по отношение на градския транспорт.

Необходимостта от увеличаване на градската мобилност се определя от нарастващото икономическо значение на градовете като икономически центрове, които привличат инвестиции и работна сила.

Ключови думи: градски транспорт, социални елементи на градския обществен транспорт, транспортно обслужване

Всяка стратегия, формулирана на европейско ниво, може да бъде успешна само ако се предприемат и изпълняват решителни действия на местно ниво.

Европейските политики или законодателни инициативи, които имат ефект върху градския транспорт (транспортни, регионални, околна среда, вътрешен пазар), често са разработвани независимо една от друга. За пръв път с публикуването на "Зелена книга за градския транспорт"* се поставя началото на интегриран европейски подход по въпроси, свързани с градския транспорт и се създават предпоставки за създаване на допълнителен ефект към съществуващите индивидуални политики.

Значението на "Зелената книга за градския транспорт" се определя от следните основни моменти:

- очертава възможна обща рамка на политиката на ЕС в областта на градския транспорт;

- разглежда основните насоки и произтичащите от тях проблеми и предизвикателства, свързани с градския транспорт;

- идентифицира бариерите и различните възможности за провеждане на единна политика;

- определя допълнителния ефект върху други политики и действия на ниво ЕС;

- идентифицира подходящи инструменти за провеждане на интегрирана политика.

Зелената книга не дава отговор на всички въпроси, но има за цел развитието на местно, регионално и национално ниво да бъде поощрявано и да не се възпрепятства.

Необходимостта от увеличаване на градската мобилност се определя от нарастващото икономическо значение на градовете като икономически центрове, които привличат инвестиции и работна сила. В Европейския съюз, над 60 % от населението живее в градовете, като там се създава малко под 85 % от brutния вътрешен продукт на ЕС.

* Брюксел, 25.9.2007 - COM(2007) 551

Същевременно увеличаването на градската мобилност е причина за възникване на редица проблеми от икономически и социален характер:

- в градовете уличното движение (особено в централните части) води до чести задръствания, които имат отрицателни последици като загуба на време и замърсяване на околната среда. В резултат на това европейската икономика губи всяка година около 100 млрд. евро или 1 % от БВП на ЕС.

- увеличаване на атмосферното и звуково замърсяване. Градското движение е причината за 40 % от емисиите на CO₂ и 70 % от емисиите на другите замърсители, произлизащи от сухопътния транспорт.

- нарастване на броя на пътнотранспортните произшествия в градовете, като една от всеки три злополуки с трагичен край се случва в градовете.

Местните власти трудно могат да се справят сами с тези проблеми. От друга страна въпросът как да се увеличава мобилността, като същевременно се намаляват задръстванията, пътните злополуки и замърсяването на околната среда е общ проблем. Това налага сътрудничество и координация на европейско ниво.

Основни проблеми и пътища за решаването им

Градските райони, в контекста на устойчивото развитие са изправени пред дилемата от една страна да се съчетават икономическо развитие, достъпност и мобилност, а от друга да се подобряват качеството на живот и опазването на околната среда.

Така градовете се сблъскват с пет основни предизвикателства, които могат да се преодолеят единствено посредством прилагането на интегриран подход за тяхното решаване:

- *лесно придвижване в градовете с основен проблем задръстванията;*

- *по-добре организиран градски транспорт с проблем ограниченията на инфраструктурата;*

- *по-зелени и чисти градове с основен проблем замърсяването на околната среда;*

- *достъпност на градския транспорт със специфични проблеми по групи потребители и качество на транспортните услуги и инфраструктурата;*

- *сигурност и безопасност на градския транспорт;*

Задръстванията в градовете са един от основните проблеми. Те имат отрицателни икономически, социални, здравословни и екологични последици и разрушават естествената и градската среда. Те често възникват на околновръстните пътища и повлияват върху капацитета на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Опитът показва, че няма единствено решение за намаляване на задръстванията, но е възможно да се прибегне до комплекс от мерки:

- насърчаване на ходенето пеш и използването на велосипеди;

- оптимизиране на използването на лични автомобили;

- оптимизиране на градския товарен транспорт;

- използване на интелигентни транспортни системи.

Насърчаване на ходенето пеш и използването на велосипеди

За да се увеличи привлекателността и безопасността на ходенето пеш и използването на велосипеди, местните и регионалните власти трябва да гарантират, че тези средства за придвижване се интегрират изцяло в развитието на градската среда, като се отдели по-голямо внимание на изграждането на подходяща инфраструктура.

Същевременно ходенето пеш и карането на велосипед могат да се насърчат чрез различни инициативи (например чрез игри, свързани с уличното движение и безопасността на пътя) или образователни програми.

Оптимизиране на използването на лични автомобили може да се постигне чрез следните мерки:

- използване на общ автомобил, което ще доведе до намаляване на автомобилите на пътя и в същото време те ще превозват повече хора;

- използване на т.нар. „виртуална мобилност“ – работа по интернет, пазаруване по интернет и др.

- подходяща политика за паркирането. Създаване например на Park&Ride съоръжения, които да насърчат комбинирането на личен и обществен транспорт;

- таксите за паркинг като икономически инструмент, при което да се предвидят различни тарифи, съобразени с ограничената наличност на обществено простран-

ство, създаващи различни стимули (напр. безплатни паркинги в периферните райони и високи тарифи в центъра).

Управлението на мобилността може да допълва традиционните мерки, свързани с инфраструктурата като повлиява поведението при пътуване и привлича вниманието на хората към по-екологични начини на придвижване. В тази връзка е необходимо да се въведе „оценка на влиянието върху мобилността“ за големите инфраструктурни проекти.

Оптимизиране на градския товарен транспорт

Логистиката на товарния транспорт има градско измерение. Всяка политика за градска мобилност трябва да засяга едновременно пътническия и товарния транспорт. Дистрибуцията в градските зони изисква ефикасно съотношение между транспорта на дълги разстояния и дистрибуцията на къси разстояния до крайната точка. За локална дистрибуция могат да се използват по-малки, ефикасни и чисти превозни средства. Отрицателните последици от товарния транспорт на дълги разстояния, преминаващ през градските зони биха се намалили чрез технически мерки и планиране.

Консолидираната дистрибуция в градските зони и зоните с контролиран достъп е възможна, но изисква ефикасно планиране на маршрута, за да се избегнат празни курсове или ненужно движение и паркиране. Общественият транспорт обикновено се контролира от компетентния административен орган, докато дистрибуцията на стоки обикновено се отнася до частния сектор. Местните власти трябва да разглеждат всеки транспорт на пътници и стоки в града като единна логистична система.

Интелигентните транспортни системи са предпоставка за по-добра организация на градския транспорт, тъй като развитието на необходимите инфраструктури се сблъсква с ограничения, свързани с липсата на пространство и условията на околната среда.

Системите за управление и контрол на трафика, предоставят информация, помощ и динамичен контрол на пътници, водачи, оператори на превозни средства и управители на мрежи. Вече съществуват приложения за пътни, железопътния и водния транспорт. През следващите години тези приложения ще бъдат подобрени от сателитната система

Galileo, която ще улесни по-точното локализиране.

Интелигентните системи за таксуване заемат все по-голямо място като ефикасен метод за управление на търсенето. В обществения транспорт използването на ИТС осигурява по-добро управление на операциите и нови услуги (управление на автомобилния парк, информационни системи за пътниците, системи за таксуване и т.н). Възможностите за диференцирани тарифи в зависимост от часовете или целевата група (например натоварени и не натоварени часови зони) могат да бъдат част от такава система.

Опазването на околната среда е свързано с проблеми, произтичащи от използването предимно на петрол за гориво, който е източник на CO₂, други замърсяващи въздуха емисии и шум.

Въпреки прогресът на автомобилните технологии, увеличаването на автомобилния поток и постоянните спириания и потегляния при градското движение правят все повече градовете основен и нарастващ източник на емисии на CO₂, което води до промени в климата. Тези промени предизвикват сериозни промени в световната екосистема.

Европейският съвет¹ си е поставил за цел намаляването на емисиите на газове, предизвикващи парников ефект с 20% до 2020 г. Замърсяващите емисии от автомобилите бяха успешно намалени и чрез постепенното затягане на EURO стандартите за емисиите. През последните петнадесет години след приемането на първия EURO стандарт е постигнато общо намаление от 30-40% от емисиите на азотен оксид от сухопътния транспорт, въпреки увеличението на движението.

Европейска директива за картографиране на шума² улеснява мерките за намаляване нивото на шума. То може да бъде постигнато със затягане на стандартите на ЕС за емисии на шум от пътни и железопътни превозни средства и от гуми. Подземните системи за транспорт също допринасят за намаляване на шума в градовете.

Възможните решения по отношение на опазване на околната среда следва да се търсят в следните насоки:

¹Заклучения на Европейския съвет, 8-9 март 2007 г.; сравнено с нивото през 1990 г.

²Директива 2002/49/ЕО.

- подобрения в традиционната технология на двигателите с вътрешно горене (каталитични преобразуватели и филтри за частици);

- използване на чисти и енергийно ефективни автомобилни технологии и алтернативни горива (водородни и биогорива и горивни клетки).

- приемане на хармонизирани минимални стандарти за превозните средства.

- насърчаване на масовото въвеждане на нови технологии на пазара чрез икономически (стимулиране на закупуването и използването на чисти и енергийно ефективни превозни средства) и неикономически (прилагането на ограничения за силно замърсяващите превозни средства и привилегирован достъп в почувствителните райони за превозни средства с ниски емисии) инструменти.

- търговска политика съобразена, с околната среда, която да подпомага въвеждането на пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства, включително с отчитане на новите EURO стандарти.

- превръщане на външните разходи във вътрешни по начин, който да се отрази върху решението за избор на превозни средства.

- съвместно закупуване от публичните власти и операторите на екологично чисти технологии.

- икономични и екологично съобразни начини за управление на превозни средства чрез обучение на водачите или чрез "интелигентни системи" в автомобилите;

- ограничения на трафика чрез, локални градски тарифи, ограничаване на достъпа до централните части на градовете въз основа на EURO стандартите или на други основания, разработване на хармонизирани правила за Зелените зони (създаване на пешеходни зони, ограничения на скоростта, градски тарифи, и т.н.) на ниво ЕС, за да се насърчи широкото използване на тези мерки без да се създават несъразмерни препятствия за мобилността на граждани и стоки.

- създаване на Европейски регистър на всички превозни средства и мерки за трансграничния контрол на нарушенията в градовете.

- създаване на оперативна съвместимост на сходни технологии

Достъпността до градския транспорт обхваща всички категории пътници: хора с намалена двигателна способност; инвалиди; възрастни; семействата с малки деца и самите малки деца; хора с по-ниски доходи; туристи. Степента на достъпност се определя в няколко измерения:

- качество на инфраструктурата;

- връзки във вътрешността на градовете и с близките населени места, с градските и междуградските мрежи и с трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T);

- връзки с летищата, гарите и пристанищата, както и с интермодалните товарни терминали, са от голямо значение, тъй като свързват взаимно различни видове транспорт;

- качествени параметри – бързина, надеждност, редовност, регулярност, удобство и др. Опитът показва, че пречката за промяна от личен към обществен транспорт често е в ниското качество на услугите, бавността и ненадеждността на обществения транспорт³.

Социалните аспекти на мобилността в градовете също са предизвикателство. Двете директиви за обществените поръчки⁴ се прилагат изцяло за договори за обществени услуги като транспорт с автобус или трамвай. Освен това, новият регламент относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт⁵ ще увеличи прозрачността и ще помогне на властите и операторите да подобрят качеството и ефикасността.

³ Според проучвания на услугите от обществен интерес, градският транспорт е услугата от обществен интерес, от която потребителите в Европейския съюз са най-малко доволни. 13 % от потребителите в ЕС -25 имат труден достъп до обществения транспорт, докато 4 % изобщо нямат достъп.

http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.html

⁴ Директива 2004/17/ЕО и Директива 2004/18/ЕО от 31 март 2004 г.

⁵ Регламент относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, с който се отменят Регламенти (ЕИО) 1191/69 и 1107/70 на Съвета (междунституционално досие 2000/0212 (COD)).

Новият регламент позволява на компетентните власти да дефинират задълженията на обществените услуги за да гарантират услуги от общ интерес в областта на наземния пътнически транспорт и да определят социални тарифи. По силата както на директивите, така и на новия регламент, компетентните власти са свободни да извършват услугите сами или да ги преотстъпят. Те могат да въведат критерии за избор, свързани с капацитета на участниците в търга и да присъдят критерии, свързани с качеството на услугите.

Туристите са специфична група потребители на транспорта, което трябва да се има предвид, когато се проучва достъпността във вътрешността на градската зона, но също и достъпа до тази зона отвън.

Тенденцията към субурбанизация и разрастването на градовете води до териториално разпределение, характеризиращо се с ниска гъстота и пространствено изолиране. В резултат на отдалечеността на домове, работни места и места за развлечение се увеличава търсенето на транспорт⁶. По-ниската гъстота в периферните райони затруднява предлагането на достатъчно качествени колективни транспортни решения, които да привлекат голям брой потребители. Плановите за мобилност, които интегрират по широко големи конгломерати и, които покриват едновременно транспорта на пътници и товари в градовете и заобикалящите ги райони, представляват също солидна основа за ефикасно планиране на градската мобилност. Тематичната стратегия за градската среда⁷ определя различни проблеми на околната среда, които биха могли да се смекчат с разработването и изпълнението на планове за устойчив градски транспорт (ПУГТ)⁸.

Сигурността и безопасността са приоритетни изисквания към транспортните системи в градовете, които налагат добро проектиране на инфраструктурата и по-специално на кръстовищата.

⁶ Доклад от Европейската агенция за околната среда „Urban sprawl in Europe - The ignored challenge“ [Неконтролируемото разрастване на градовете в Европа – подценяван проблем], 2006.

⁷ COM(2005) 718.

⁸ Виж: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

През 2005 г. 41 600 души са загинали по пътищата на ЕС⁹. Това е далеч от общата цел за не повече от 25 000 трагични случая на година до 2010 г.¹⁰. Около две трети от произшествията и една трета от трагичните злополуки са в градските райони и засягат най-уязвимите на пътя. За велосипедисти и пешеходци рискът да загинат на пътя е шест пъти по-голям от този за водачите на автомобили. Често жертвите са жени, деца и възрастни граждани.

Възприемането за ниска сигурност за пътниците пречи на някои социални групи да пътуват или да използват услугите на обществения транспорт. В резултат се стига до не наложително използване на автомобили или пречка за някои хора да водят активен обществен живот.

Европейската политика в областта на безопасността по пътищата се отнася до проблемите на поведението на пътя, превозните средства и инфраструктурата. Препоръчителните мерки относно поведението на пътя са следните:

- образователни и информационни кампании;
- насърчаване на използването на каски от велосипедистите и по-ергономична форма на каските;
- дейности в подкрепа на по-широкото използване от всички участници в движението в градовете на устройства, сигнализиращи нарушения.

По отношение на инфраструктурата от гледна точка на безопасността са от значение следните елементи:

- добра пътна настилка, включително за пешеходци и велосипедисти;
- по-добра видимост, например, с подобряване на осветлението;
- по-голямо присъствие на властите по улиците;
- използване на интелигентни транспортни системи (ИТС);
- интегриране на нормите за сигурност и безопасност на градския транспорт в градската инфраструктура.

Специфична тема е защитата срещу тероризъм в градския транспорт.

⁹ CARE: База-данни на Общността за пътните произшествия.

¹⁰ COM(2001) 370.

По отношение на безопасността на превозните средства:

По-безопасните превозни средства са от особена важност в градските райони, в които те участват в движението на улицата заедно с пешеходци, велосипеди и обществен транспорт.

Възможните решения в тази насока са свързани с използването на технологии като нощно виждане, брейк асистант, устройство за избягване на сблъсък и аларма против заспиване.

Съобщенията на Европейската комисия относно инициативата e-Safety¹¹ и i2010 „ИСТ за безопасни и интелигентни превозни средства“¹² представят ценни решения, които могат да се приложат в градската среда.

Литература:

[1] ЗЕЛЕНА КНИГА-Към нова култура за градска мобилност Брюксел, 25.9.2007

[2] COM(2007) 551 окончателен

Работата по тази тема е финансирана по договор № Д01-253/21.04.2007 год. с Фонд „Научни изследвания“ на тема „Социални аспекти на инфраструктурата на масовия градски транспорт“

PECULIARITIES OF THE GENERAL EU POLICY TO PUBLIC URBAN TRANSPORT

Detelin VASILEV, Emil JELEZOV, Daniela TODOROVA

*Assoc. Prof. Detelin Vasilev, PhD, Assoc. Prof. Emil Jelezov, PhD, Chief Ass. Daniela Todorova,
Todor Kableshkov Higher School of Transport, 158 Geo Milev Str., 1574 Sofia,
BULGARIA*

Abstract: *The economic integration in Europe is based on the concept of unlimited mobility, which is also a priority of the EU policy to public urban transport.*

The necessity to increase the urban mobility has been determined by the growing significance of cities as economic centers that attract investments and labor force.

Key Words: *Urban Transport, Social Elements in Public Transport, Transport Services*

¹¹ COM(2003) 542.

¹² COM(2006) 59.