



ОБЩЕСТВЕНИ НАГЛАСИ ЗА ПРЕМИНАВАНЕ КЪМ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ ИЛИ АКТИВЕН ТРАНСПОРТ

03.2021

[HTTPS://INNOAIR-SOFIA.EU/](https://innoair-sofia.eu/)

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	2
1. Проучване сред ранни последователи, които се придвижват с колело	4
1.1. Фокус група	4
1.2. Анкета	8
1.3. Изводи	11
2. Проучване сред хора, които се придвижват с личен автомобил	13
2.1. Фокус група	13
2.2. Анкета	18
2.3. Изводи	22
3. Проучване сред жители на южните квартали на София	24
3.1. Фокус група	24
3.2. Анкета	29
3.3. Изводи	32
4. Проучване сред представители на бизнес сектора ...	34
4.1. Фокус група	34
4.2. Анкета	41
4.3. Изводи	44



ВЪВЕДЕНИЕ

Проектът ИНОЕЪР предвижда подобряване качеството на атмосферния въздух в София чрез въвеждане на редица иновации в областта на устойчивата градска мобилност: електрически минибуси при поискване като част от системата на градския транспорт, зелени коридори, въвеждане на зони с ниски емисии в града, както и такса „задръстване“. Всички тези мерки, дори и отлично комуникирани и възприети от гражданите, няма да бъдат напълно успешни, ако паралелно с тях не се постига и постепенна положителна промяна в моделите на поведение и придвижване на жителите и гостите на София.

Ето защо като част от дейностите по проекта, насочени към културна и поведенческа промяна, се проведе серия от четири фокус групи за проучване на нагласите и мотивацията на гражданите за отказ от използване на лични автомобили в София и преминаване към градски транспорт или активен транспорт. Групите граждани, обхванати от фокус групите, бяха:

- Ранни последователи – предимно млади и образовани хора, които се придвижват в града с колело или пеша, в комбинация с градски транспорт при нужда.
- Хора, които се придвижват основно с личен автомобил, предимно семейни с деца, притежаващи един или повече автомобили в домакинството.
- Жители на южните софийски квартали – Манастирски ливади, Бъкстон – където ще се въведат пилотно и проектите иновации.
- Представители на компании с активно отношение и собствена политика в подкрепа на устойчивата мобилност на своите служители.

Фокус групите се проведоха онлайн през месец февруари 2021 г. Всяка от тях включи по 10 представители на съответната целева група.

В допълнение към фокус групите, екипът направи и онлайн анкети на съответните теми. Анкетите бяха разпространени сред заинтересованите страни чрез мрежите на партньорите по проекта. Те бяха попълнени от общо над 455 респонденти. Това даде на екипа добра възможност не само да популяризира проекта и да ангажира директно съществен брой граждани, като включи мненията и идеите им в процеса на изработване на мерки и стимули, но и да съпостави качествено проучване чрез фокус групи с количествено.

Резултатите от проучването ще послужат при разработване на Д6.1.2 Разработване на рамка за овластяване и Д6.2.2 Стимули за лоялни еко граждани.



**ПРОУЧВАНЕ
СРЕД РАННИ
ПОСЛЕДОВАТЕЛИ,
КОИТО СЕ
ПРИДВИЖВАТ С
КОЛЕЛО**

1. ПРОУЧВАНЕ СРЕД РАННИ ПОСЛЕДОВАТЕЛИ, КОИТО СЕ ПРИДВИЖВАТ С КОЛЕЛО



1.1. ФОКУС ГРУПА

ПРОФИЛ:

10 участници, чийто основен начин на придвижване в София е активният транспорт – с колело или пеша.

- Пол: 4 жени и 6 мъже
- Възраст: между 25 и 40
- Занимание: 2 студенти и 8 работещи

ДИСКУСИЯ:

МОТИВАЦИЯ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ С КОЛЕЛО

Участниците обичат да карат колело, изпитват радост от движението, усещане за свобода, независимост, автономност. Утилитарните причини като поддържане на форма, по-ниски разходи и други подобни не само не са решаващи, но и изобщо не се споменават. Карането на колело е част от по-обширен стил на живот – участниците не са поддръжници на консумеризма, не притежават телевизори, високо образовани са, най-често в чужбина.



Фигура 1: Мотивация за придвижване с колело



ПРИЧИНИ ДА ИМА ПО-МАЛКО ВЕЛОСИПЕДИСТИ В СОФИЯ В СРАВНЕНИЕ С ПОВЕЧЕТО ЕВРОПЕЙСКИ ГРАДОВЕ

Недостатъчната велосипедна инфраструктура, сигурността на пътя, безопасността, многото хора, които не могат да карат колело са основните причини. Като цяло велосипедите не са приоритет и това си личи и в градското планиране, и в политиките и инструментите, и в обществените нагласи. Въвеждането на електрически тротинетки и колела под наем няма да се отрази на мобилността в града, защото цените им са съобразени с възможностите на туристите, не на гражданите.

УСЛОВИЯТА ЗА КОЛОЕЗДЕНЕ В СОФИЯ

Инфраструктурата и регулациите се развиват значително по-бавно, отколкото създаващата се общност от велосипедисти и нуждите им. Причините са по-малката и неорганизирана група на колоездачите в сравнение с шофьорите, липса на стратегическо планиране, липса на актуална статистика за броя колоездачи, грешки при проектиране на инфраструктура и др.

Когато управниците се качат на колело, когато пред казината се върти колело като голяма награда, тогава ще бъде модерно и условията ще се променят.

КАКВО ТРЯБВА ДА СЕ ПОДОБРИ/ПРОМЕНИ, ЗА ДА МОЖЕ ПОВЕЧЕ ХОРА ДА КАРАТ КОЛЕЛО

➡ Изграждане на велоалеи и връзките им с кварталите.

➡ Въвеждане на успокоени зони с ниска скорост, нискоемисионни зони и други мерки за ограничаване движението на моторни превозни средства и контролиране на скоростта им.

Така велосипедите ще могат да се движат по платното заедно с моторизираните превозни средства и няма да се налага изграждане на скъпа велосипедна инфраструктура.



➡ Отстраняване на „тесни места“ във веломаршрутите – стръмни участъци, трудно пресичане на кръстовища, натоварени места, в които велосипедистите си съперничат със зареждащите пазари и магазини и др.

➡ Отношение и грижа към велосипедистите като част от обучението на шофьори.

Шофьорите трябва да разберат, че всяко колело е една кола по-малко на пътя, и да ни уважават и пазят.

➡ Улеснение на комбинирането на каране на колело и градски транспорт: възможности да се качи колелото в автобус/метро; паркинг за велосипеди около големите транспортни възли.

➡ Актуализиране на закони и общински наредби, за да се отстранят недоразумения.

Сега, ако има автобусна лента, велосипедистите трябва да се движат в следващата в ляво, което е много опасно.

➡ Знакови преустройства, които показват приоритет за велосипедите като предложеното от проф. арх. Ян Геел преминаване на велосипеди под Орлов мост, без нужда от светофари.

Нещо, което би дало на велосипедистите самочувствие и на гражданите – усещане за алтернатива.

➡ Подобряване сигурността при съхранение на велосипеди. Изграждане на охраняеми и/или сигурни паркинги освен откритите стойки по улиците, включително покрити. Освен на обществени места като спирки, училища, бизнес центрове, добре е да ги има и в кварталите по местоживеене, откъдето се крадат много колела.

За почти 30 години ми откраднаха 13 колела.

➡ Обучение по безопасно каране на колело в училище, което трябва да дава опит на децата над 14 години и извън училищния двор, по околните улици.

➡ Въвеждане на автоматично преброяване на велосипедистите по най-натоварените алеи с табло „днес преминаха ... велосипедисти“, както и с камерите на общината.



ВЪЗМОЖНИ СТИМУЛИ ЗА ВЕЛОСИПЕДИСТИ

Като най-подходящи стимули се определят неща, свързани със самото колоездене и поддръжката на велосипед – например ваучери за поправка/закупуване на светлини преди есенно-зимния сезон, за смяна на части; програма за изкупуване на стари колела срещу отстъпка при купуване на ново; достъп до охраняем паркинг. Стимули от общинските културни оператори са също добре приети (безплатен билет за театър за двама, безплатен вход в музея на София и др.). При предлагане на други отстъпки е добре да се внимава да не бъдат тласкани хората към консумеризъм.

ВЪЗМОЖНИ КАМПАНИИ

Не се препоръчват кампании за насърчаване на карането на колело в София, защото няма добри условия и не може да се гарантира безопасността, но е добре да се направят по-видими колоезденето и общността. Хубаво би било пролетното велосипедно събитие на Столична община да има фиксирана дата и да стане традиционно; да се направят регулярни и кампаниите Bike-To-Work Day (Bike-To-School Day); да има по-чести масови градски велопоходи; да се промотират добрите бизнес примери, които дават финансов стимул на служителите си, идващи на работа с колело. Добре е да се правят и кампании за отделни целеви групи: жени, ученици, възрастни хора, които искат да се научат да карат колело.

София трябва да има свое велосипедно събитие.

Подходящи средства за кампании са социалните медии - с човешки истории, инфлуенсъри, без пряко участие на общината. Интересно би било да се направи редовен подкаст за велосипедисти.

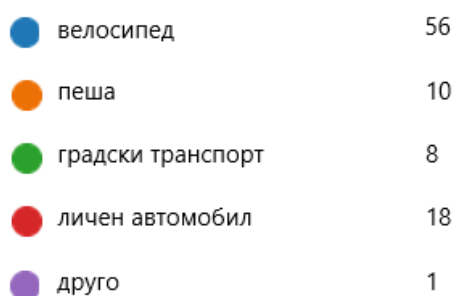




1.2. АНКЕТА



1. КАКЪВ Е ОСНОВНИЯТ ВИ НАЧИН НА ПРИДВИЖВАНЕ В ГРАДА?



2. ОТКОГА ИЗПОЛЗВАТЕ ВЕЛОСИПЕД?

87
Responses

Latest Responses

"20"

"25 години"

"От 29 години."

3. ЗА КАКВО ПРИДВИЖВАНЕ ИЗПОЛЗВАТЕ ВЕЛОСИПЕД?

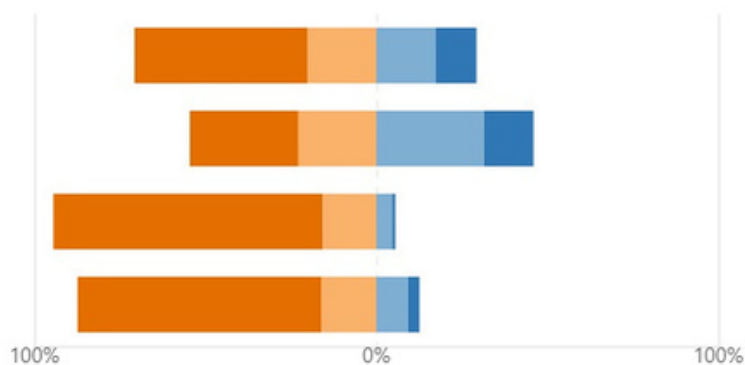
■ често ■ понякога ■ рядко ■ никога

до работа/училище

пазаруване

разходка/развлечение

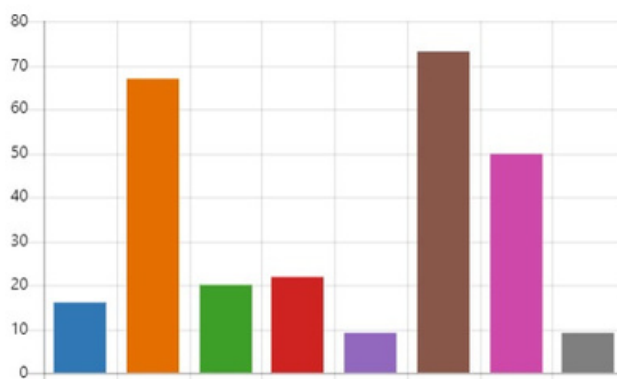
спортуване





4. КАКВО ВИ ПОДТИКНА ДА ИЗПОЛЗВАТЕ ВЕЛОСИПЕД?

● цената на придвижването в ...	16
● здравословен начин на живот	67
● влияние на приятели и комп...	20
● липса на удобен градски тра...	22
● върнах се от чужбина с този ...	9
● обичам да карам колело	73
● независимост на придвижва...	50
● Other	9



5. КАК ОЦЕНЯВАТЕ УСЛОВИЯТА ЗА ПРИДВИЖВАНЕ С ВЕЛОСИПЕД В СОФИЯ?

94

Responses



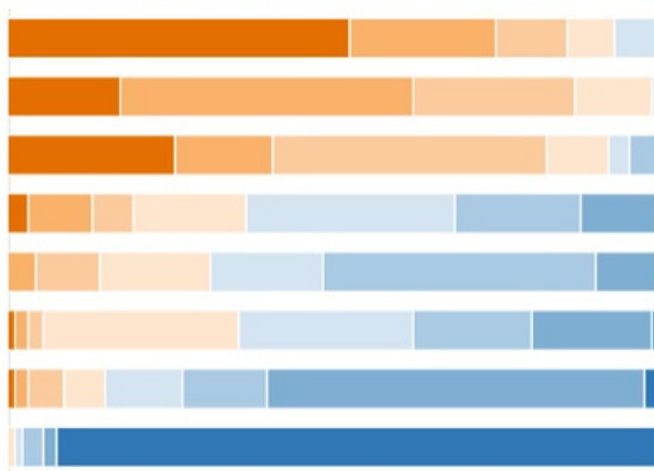
1.87 Average Rating

6. КАКВО Е НЕОБХОДИМО ДА СЕ ПОДОБРИ, ЗА ДА МОЖЕ ПОВЕЧЕ СОФИЯНЦИ ДА ИЗПОЛЗВАТ ВЕЛОСИПЕДИ?

Rank Options

1	повече велоалеи
2	по-добра свързаност на вел...
3	условия за безопасно каран...
4	по-чист въздух
5	възможност за комбиниран...
6	повече паркоместа за велос...
7	повече велотрасета за отмо...
8	друго

First choice Last choice





7. ИМАТЕ ЛИ ИДЕИ КАКВИ СТИМУЛИ БИХА МОГЛИ ДА СЕ ПРЕДЛОЖАТ, ЗА ДА СЕ НАСЪРЧАТ ПОВЕЧЕ ХОРА ДА СЕ ПРИДВИЖВАТ С ВЕЛОСИПЕДИ?

- “Градски събития за велосипедисти от рода на WizzAir Marathon - повече видимост и гласност за велосипеди; градски бранд на велоспортни дрехи и екипировка със специален цвят.”
- “По-добра инфраструктура – велоалеи, паркинги – и хората сами ще искат да карат колело вместо кола.”
- “Велоалеи до университети и средни училища и място за съхранение на колела там.”
- “Ваучери за колоездачен екип или колоездачни принадлежности за редовните велосипедисти.”
- “Субсидирано закупуване на велосипеди.”
- “Покрити паркоместа за колела пред блокове.”
- “Редуциране на кражбите на колела - например с видеонаблюдение, по-голяма сериозност от страна на полицията и централен регистър на серийния номер на всички колела (въвеждане още при покупката).”
- “Като новозавърнал се в София, често се опитвам да използвам Google Maps, за да намеря маршрут с велосипед, но опцията все още не е налична в София. Така че, дигитализиране на съществуващите маршрути спрямо правилата за движение, включително възможност да се комбинира с градския транспорт. Това позволява за флексибилност в плановете на един колоездач и съобразяване с рязката промяна във времето.”
- “Станции за смяна на батерии на електрически велосипеди.”
- “Облекчаване на част от данъците за велосипедистите.”
- “Ако гражданите започнат да виждат хора от управлението на местно и национално ниво, известни личности и т.н. да се придвижват с велосипед, а не с лъскави коли последен модел, повече от тях биха гледали на велосипеда като подходящо средство за придвижване. А управляващите ни, като започнат да се придвижват с колело, може най-накрая да забележат, че положението на инфраструктурата е много под нивото, което те си представят.”
- “Споделени велосипеди (включително електрически).”
- “Транспортно успокояване на “тесните” места: райони и квартали с объркваща структура, кръстовища, възли, скоростни, тесни и стръмни участъци, конфликти с паркиране, реклама, съоръжения, обзавеждане, тротоарно право, пешеходно движение и др.”

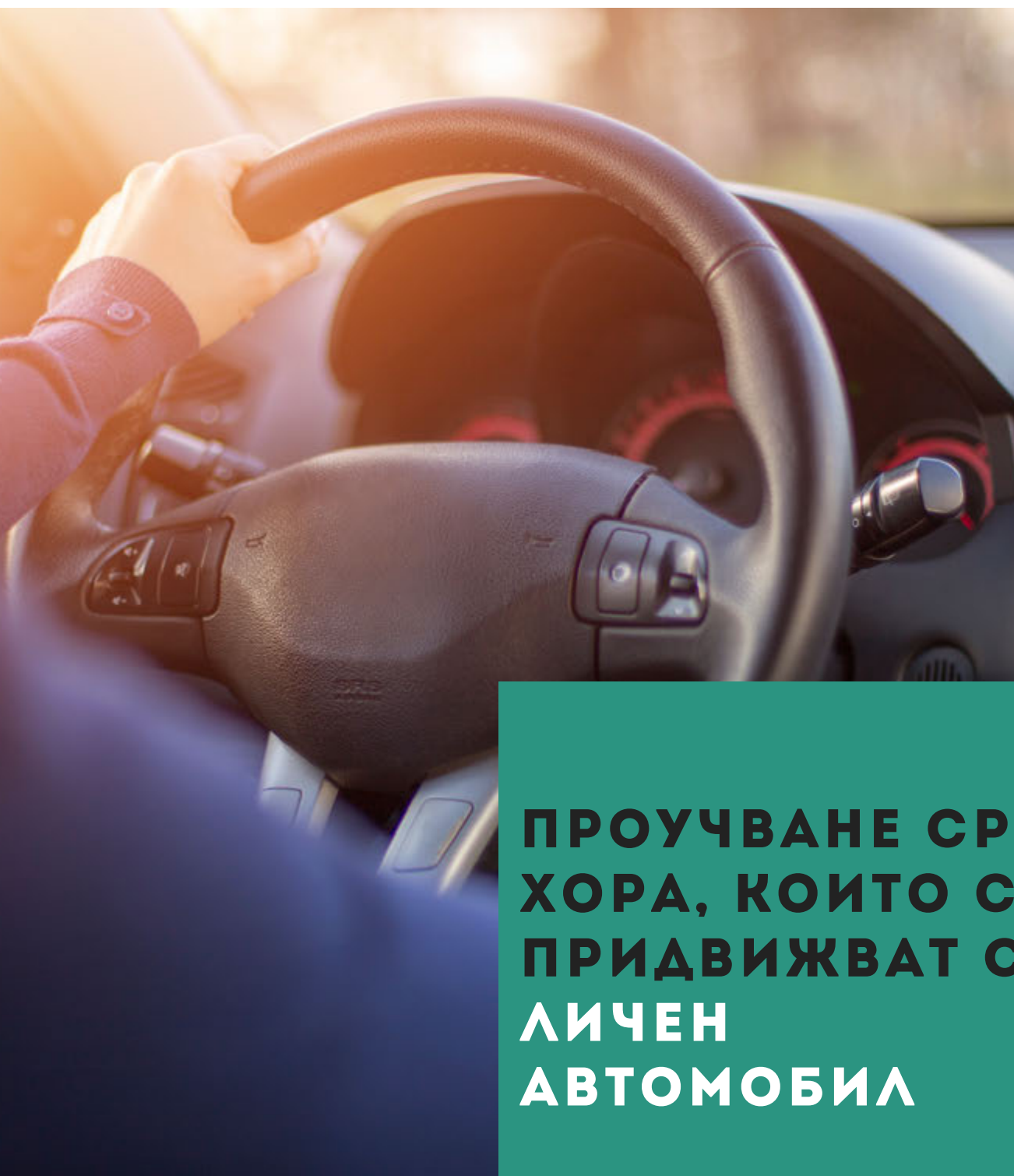


- *“Дигитално приложение за насочване, съвети, обратна връзка и участие.”*
- *“Насърчителни пакети за работодатели и техните служители (частни, общински и държавни).”*
- *“Задълбочено и редовно опознаване на нагласите чрез представителни анкетни проучвания, наблюдение на поведение, психологически експерименти.”*
- *“Ползване на градски транспорт с велосипед.”*
- *“Намаляване на паркоместата в центъра на града.”*
- *“Стимули без инфраструктура не биха били ефективни. Паралелно с напредване на веломережата полезни ще са ваучери за ремонт и за закупуване на велосипед.”*
- *“Стимули за работодатели - улеснени процедури за изграждане на велопаркинги, помещения за преобличане/баня, техническа помощ за поддръжка на велосипеди на служителите.”*
- *“Алтернативните начини на превоз да бъдат с предимство пред този с автомобил, т.е да има повече велоалеи, които да се изградени с цел и умисъл.”*
- *“Изграждане на повече велопаркове в града, което да насърчи спортуването сред младите и тяхното усъвършенстване в спорта. ”*
- *“По-ниско ДДС при покупка на велосипед.”*
- *“Повече масови събития с колела биха изградили култура на каране.”*

1.3. ИЗВОДИ

Някои символични и знакови подобрения – малки победи за велосипедистите – в градската среда биха имали по-насърчителен ефект от нови дигитални приложения. Максимално практични интервенции и стимули, съчетани с целенасочена кампания, биха постигнали положителен ефект в краткосрочен план от 2-3 години. Необходими са усилията на редица заинтересовани страни: Столична община, ЦГМ, транспортните дружества, работодатели и инвеститори, за да се насърчат по-голям брой хора да използват велосипеди. Поради Ковид кризата хората сега са по-склонни от преди да се грижат за здравето си и периодът е подходящ за координирани действия в тази посока.





**ПРОУЧВАНЕ СРЕД
ХОРА, КОИТО СЕ
ПРИДВИЖВАТ С
ЛИЧЕН
АВТОМОБИЛ**

2. ПРОУЧВАНЕ СРЕД ХОРА, КОИТО СЕ ПРИДВИЖВАТ С ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ



2.1. ФОКУС ГРУПА

ПРОФИЛ:

10 участници, чийто основен начин на придвижване в София е с личен автомобил.

- Пол: 5 мъже и 5 жени
- Възраст: между 25 и 50
- Занимание: 1 студент и 9 работещи

ДИСКУСИЯ:

МОТИВАЦИЯ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ С ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ

Участниците карат кола в София средно от 10-15 години. Обикновено този начин на придвижване има важно събитие за начало – преместване в собствен дом в по-отдалечен квартал, нова работа, раждане на дете. Личният автомобил е основно средство за придвижване, като при двама участници след изграждане на метро в близост до дома им го ползват, за да стигнат до буферен паркинг и след това ползват метрото. Осем от участниците обичайно се возят сами, един – с детето си, и един – с още един пътник.

Аз лично не ползвам градски транспорт
заради хигиената в него.

Основната мотивация да използват личен автомобил е липсата на алтернатива – поради неудобен/неналичен градски транспорт или нужда от много прекачвания, което прави ползването на градски транспорт бавно и скъпо. Важно е удобството, бързината, безопасността – особено в условията на Ковид.



Фигура 2: Мотивация за придвижване с личен автомобил

ПРОБЛЕМИ ПРИ ПОЛЗВАНЕТО НА ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ В СОФИЯ

Категорично на първо място сред затрудненията е паркирането – най-вече в центъра на града, но също и в някои гъсто застроени нови квартали. Сред другите споделени проблеми са:

- недостиг на буферни паркинги и недостатъчно места в съществуващите;
- липса на открити буферни паркинги, подходящи за паркиране на коли с газови уредби;
- много малко входи/изходи от кварталите към основни пътни артерии;
- задръстване и много време в трафика;
- неопитни, агресивни, дрогирани шофьори, които представляват опасност за всички.

КАКВО ТРЯБВА ДА СЕ НАПРАВИ В СОФИЯ, ЗА ДА СЕ ОТКАЖАТ ОТ ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ И ДА ПРЕМИНАТ КЪМ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ ИЛИ АКТИВЕН ТРАНСПОРТ

Идеите и предложенията на участниците се обединяват най-общо в три групи:

➔ Инфраструктура:

- повече буферни паркинги, включително открити;
- обособяване на паркинги за електрически споделени автомобили и скутери във всеки квартал;
- повече велоалеи и свързването им;
- изграждане на метро в близост до дома или редовен и удобен довеждащ транспорт.

В момента не ползвам кола. Искам да ползвам електрически автомобили. Проблемът е, че в кварталите няма зарядни станции, налага се да ходя по 20 минути и се обезмисля.



➡ Административни мерки и регулации:

- преди да се строят нови велоалеи, да се освободят съществуващите от спиращи коли;
- да се прилагат редовно и последователно правилата за недопускане в движение на коли без катализатори, прекалено шумни и пр., които създават лош имидж;
- да се чистят редовно средствата на градския транспорт и спирките, за да има добра хигиена;
- забрана за влизане на превозни средства в центъра – но забрана, която важи за всички, без да има избори;
- въвеждане на училищни автобуси;
- по-висок данък за втори (трети и т.н.) автомобил на един човек, както е с жилището.

Повишаване цената на паркирането или спиране на стари автомобили е директен удар върху по-бедните граждани, без да им се предостави алтернатива.

➡ Стимули:

Участниците не са единодушни дали има нужда от стимули, какви биха били стимулите и дали биха имали ефективност. По-добрата инфраструктура и наличието на алтернативи се считат за далеч по-ефективни от стимули. Връзката между годишна карта на градския транспорт и отстъпка за билет за театър вече е пробвана без особени резултати. Добри стимули биха били финансовите (напр. субсидия за закупуване на електрически автомобил; данъчни облекчения за спиране на кола от движение за една година), предимство при класиране за детски градини и др.

Проблемът със стимулите е как ще се доказва, че не ползваш автомобил. Ще се породят измами и повече проблеми.

Участниците смятат, че е малко вероятно те самите да се откажат от личния си автомобил докато са в състояние да го карат и поддържат, освен ако нямат достъп до метро. Двама участници са готови да преминат към електрически автомобили.



Това означава часове от живота ми да минават по спирките и в прекачване.

Ако направят разписанията така, че за един час и с едно прекачване да мога да стигам, а цената на билета да е на час, не на превозно средство, бих ползвал градски транспорт.

МНЕНИЕ ЗА ПРЕДВИЖДАНЕ ОТ ПРОЕКТА ПИЛОТНИ МЕРКИ

Предвидените за тестване мерки: нискоемисионни зони, такса "задръстване", зелени коридори и стимули за лоялни еко граждани – нито една не беше приета без резерви. Участниците са по-склонни да има ограничения в центъра на града, не в кватралите.

Такса "задръстване": поражда въпроси дали е изчислен икономическият ефект колко ще ти струва да избягваш маршрутите с такси; изследвано ли е има ли подходящи обходни маршрути и дали това няма да ги натовари прекомерно; с колко ще се удължи прибирането на хората у дома.

Зона с ниски емисии: ако се дефинира чрез евро стандарт, също може да е несправедлива. Има случаи кола с по-висок евро стандарт да е по-замърсяваща от друга с нисък – няма ли да се мери самото замърсяване, за да се спази принципа „замърсителят плаща“? Сред участниците има съгласие, че не може да се разчита на техническите прегледи за тази цел.

Зелени коридори: определяне на най-„зелен“ (незамърсяващ) маршрут би имало смисъл за велосипедисти и може би пешеходци. Но при автомобилите няма смисъл да минат по чист терен, за да го замърсят. Освен това колко по-скъп ще е този маршрут и защо да го плащат – само за по-чистия въздух ли?

Стимулите за граждани: не са много ясни – не може да се постигне консенсус нито дали са ефективни, нито как ще доказваш „зеленото“ си поведение, за да имаш достъп до тях.



СЪВЕТИ КЪМ СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Преди да ограничат нас, да дадат пример самите те – да се откажат от повечето служебни автомобили, освен най-необходимите, да премахнат паркоместата за общински служители.

Преди да правят нещо ново, трябва да докажат, че могат да наложат спазването на разпоредби. И в момента има ограничения за замърсяващи коли, но никой нищо не прави. Половината коли карат без гражданска. Те досегашните разпоредби и правила не се спазват, как ще въвеждат нови?

Да се оправят разписанията като начало. В час пик не можеш да се качиш половин час на 204, а после три автобуса един след друг карат празни. Защо се отложи тикет системата?

Да се вдигат постепенно данъците за колите, както е в чужбина.

Да свържат камерите с базата данни на застрахователите, така че не само да виждат какъв стандарт е колата ти и платил ли си си винетката, а и имаш ли гражданска отговорност.

Да дават отчет къде отиват парите, с които уж трябваше да изградят паркинги.





2.2. АНКЕТА



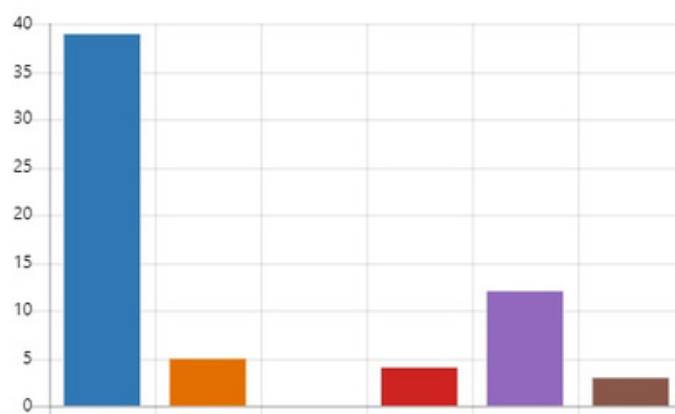
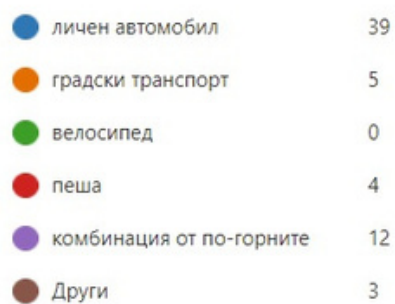
1. Вие сте:



2. ВАШАТА ВЪРЗАСТ:



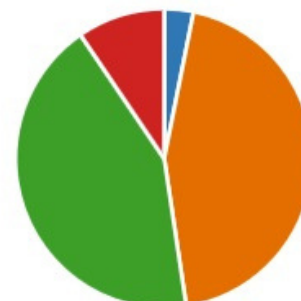
3. КАКЪВ Е ОСНОВНИЯТ ВИ НАЧИН НА ПРИДВИЖВАНЕ В ГРАДА?





4. КОЛКО АВТОМОБИЛА ИЗПОЛЗВА ВАШЕТО ДОМАКИНСТВО?

Нито един	2
1	28
2	27
Повече от 2	6



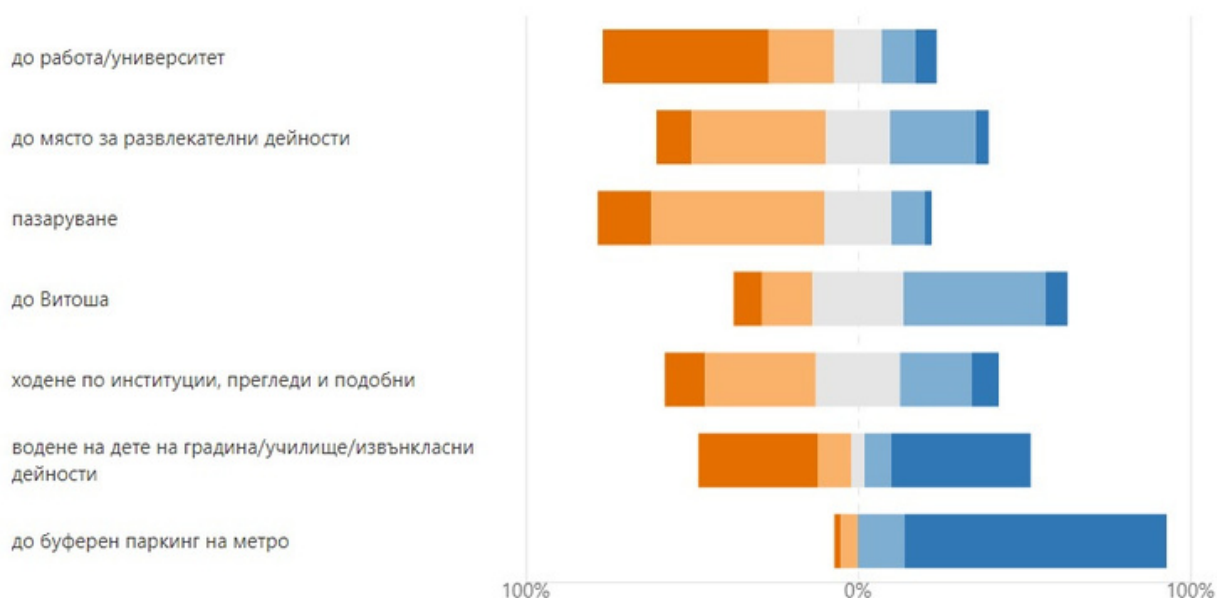
5. КОГА ОБИКНОВЕНО ИЗПОЛЗВАТЕ АТОМОБИЛ?

Всеки ден, за придвижване и...	40
През делничните дни	7
През уикенда	4
За по-дълги пътувания, извъ...	6
Други	6



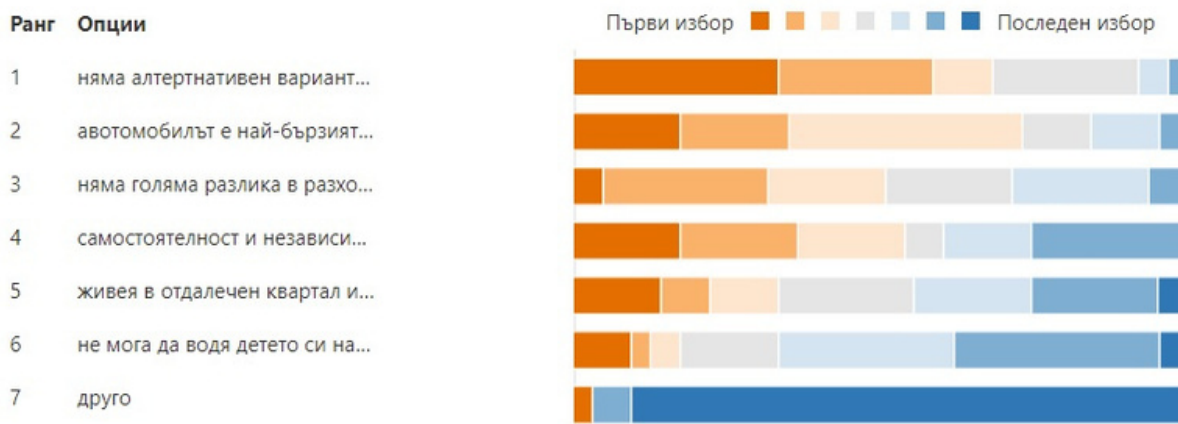
6. ЗА КАКВО ПРИДВИЖВАНЕ ИЗПОЛЗВАТЕ НАЙ-ЧЕСТО АВТОМОБИЛ В ГРАДА?

■ ежедневно ■ често ■ понякога ■ рядко ■ никога

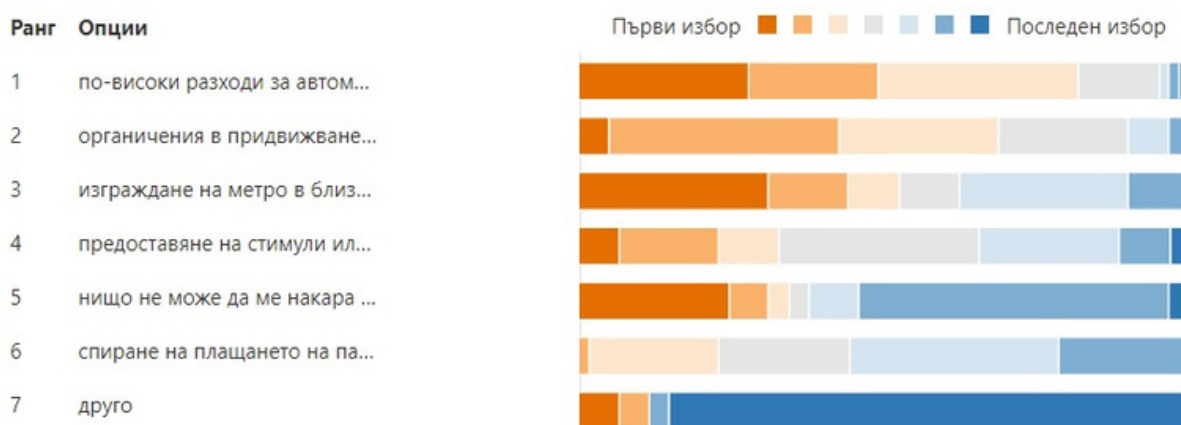




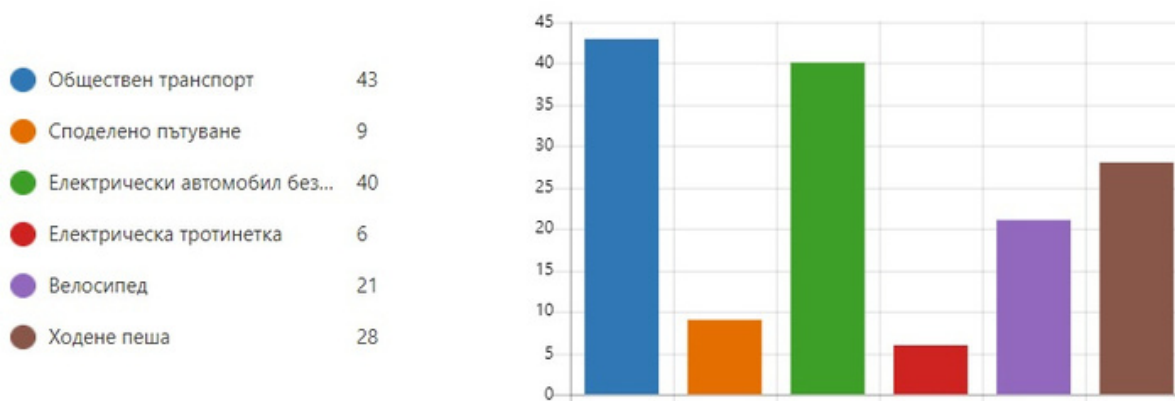
7. ЗАЩО ПРЕДПОЧИТАТЕ ДА ИЗПОЛЗВАТЕ АВТОМОБИЛ В ГРАДА?



8. КАКВО БИ ВИ НАКАРАЛО ДА СЕ ОТКАЖЕТЕ ОТ АВТОМОБИЛА?



9. В СЛУЧАЙ, ЧЕ СЕ ОТКАЖЕТЕ ОТ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА АВТОМОБИЛ, КЪМ КАКВА АЛТЕРНАТИВА БИХТЕ ПРЕМИНАЛИ?





10. ИМАТЕ ЛИ ИДЕИ КАКВИ СТИМУЛИ БИХА МОГЛИ ДА СЕ ПРЕДЛОЖАТ, ЗА ДА СЕ НАСЪРЧАТ ПОВЕЧЕ ХОРА ДА НЕ СЕ ПРИДВИЖДАВАТ С АВТОМОБИЛИ В ГРАДА?

- "Повече буферни паркинги с връзка към метро, и то открити, за да допускат автомобили с газова уредба."
- "Адекватен обществен транспорт ориентиран към потребителското изживяване: с добра хигиена, разписание, на което може да се разчита, климатизация."
- "Отстъпка от цената на годишната карта за градски транспорт за многогодишни ползватели."
- "Ефективно обособяване и ползване на бус ленти, с контрол и глоби за нарушителите."
- "По-редовен и удобен транспорт за кварталите, а не само един автобус за отчитане, че има връзка с квартала."
- "Удобен градски транспорт за хора с увреждания и майки с деца."
- "Доближаване на качеството на градския транспорт, независимо дали е метро или крайградски автобус, защото цената е една и съща."
- "По-добри условия за пешеходци и колоездачи (тротоари, велоалеи и др.)."
- "Високи такси за домакинства с повече от 2 автомобила."
- "Справедлива тарифна политика, а не билет за всяко превозно средство – маршрутите не зависят от пътниците!"
- "Трябва да се стимулира придвижването с незамърсяващи автомобили и респективно по-високи данъци за дизеловите автомобили и пълна забрана да влизат в някои райони на София."
- "Ако някой е паркирал на паркинг до метрото, да може да ползва тротинетка или велосипед под наем с отстъпка от цената."
- "По-сериозен контрол на пътуващите в градския транспорт."
- "Равноправен достъп на всички квартали до качествен градски транспорт. Удобен довеждащ транспорт до метрото с чести интервали."
- "Да се отнемат книжките на много от възрастните шофьори, които са изгубили необходимите физически способности за управление на МПС."



2.3. ИЗВОДИ

Участниците си дават сметка, че постепенно трябва да преминем към по-устойчива градска мобилност, знаят как е в чужбина. Въпреки това не са особено склонни да приемат нови рестрикции или повишени цени за услуги, ако нямат алтернатива. Недоволни са от бавните развития и особено от неспазването на правилата и наредбите сега, което ги кара да се съмняват в резултатите от предвидените иновативни мерки. За да бъдат убедени да преминат към друг транспорт, няма да са достатъчни палиативни мерки или малки нововъведения, без да се решат трудностите с разписанията, маршрутите, цената и хигиената в градския транспорт; безапелационно спазване на правилата; понасяне на цената от всички, включително и самата местна власт и администрация. За да бъдат въведени предвидените пилотни мерки, е необходима много добра комуникационна кампания с хората, които се придвижват основно с личен автомобил.





**ПРОУЧВАНЕ СРЕД
ЖИТЕЛИ НА
ЮЖНИТЕ
КВАРТАЛИ НА
СОФИЯ**

3. ПРОУЧВАНЕ СРЕД ЖИТЕЛИ НА ЮЖНИТЕ КВАРТАЛИ НА СОФИЯ



3.1. ФОКУС ГРУПА

ПРОФИЛ:

10 участници, жители на кв. Манастирски ливади

- Пол: 5 мъже и 5 жени
- Възраст: между 30 и 45
- Занимание: 9 работещи, 1 в отпуск по майчинство

ДИСКУСИЯ:

ОЧАКВАНИЯ ЗА РАЗВИТИЕТО НА КВАРТАЛА

С две изключения – на участници, родени и израснали в квартала – останалите живеят там средно от 10 години, след закупуване на жилище. Кварталът им харесва, гледат на него като на „недовършен“, в процес на „нормализация“. Очакват „кварталът да придобие завършен вид“ – с изградени улици, тротоари, осветление, училище и детска градина и пр. - сравнително скоро, до около 5 години. По-дълъг хоризонт от този им е неприемлив, би отнесъл решаването на проблемите към следващото поколение – децата им.

След 20 г. децата ни най-вероятно няма да са вече тук и това ще бъде застаряващ квартал с други нужди.

По отношение на мобилността участниците очакват по-голяма устойчивост и си дават сметка, че това ще промени начина им на живот: по-малко хора ще притежават лични автомобили, движението ще е по-спокойно, с повече велосипеди, с повече ходене пеша вътре в квартала. В бъдещ план са готови да платят тази цена, но след изграждане на кварталната инфраструктура.



НАЧИНИ НА ПРИДВИЖВАНЕ

Жителите са зависими от личния си автомобил за придвижване в града. Повечето домакинства имат по два, понякога и три автомобили, а много малко от жилищните сгради имат паркинг. Паркирането, влизането и излизането от квартала са трудни. В пик часовете стотици семейства се стремят да закарат децата си на детска градина и училище (в квартала няма общински). Градски транспорт вътре в квартала няма и макар по периферията му да минават добри транспортни връзки с центъра, връзките със съседни квартали са много неудобни. Така напр. много хора от Манастирски ливади работят в Бизнес парка в Младост, но нямат удобен транспорт дотам и използват коли. Освен това липсата на тротоари и връзки със спирките на околновръстното шосе допълнително отказват хората от ползване на градски транспорт.

Част от участниците обърнаха внимание, че работата им е свързана с автомобил и отказването от него не е опция, така че трябва да се планира и развива квартала и с оглед на хора, които се придвижват с кола и плащат данъците си за това.

БИХТЕ ЛИ СЕ ОТКАЗАЛИ ОТ ПОЛЗВАНЕ НА ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ

Очертах се няколко групи от хора, които са склонни или биха обмислили да се откажат от ползване на личен автомобил поради различни причини:

- млади хора/млади семейства, които са се нанесли в квартала и още не притежават свой автомобил. Ако намерят достатъчно добри варианти за придвижване до работа и за забавления, това може да остане основният им начин на придвижване;

- единият член на семейство с малки деца и два автомобила – обикновено майката. Поддържането на два автомобила е трудно и скъпо и ако имат алтернатива за довеждането на децата до градина и училище, доста жени биха се отказали. Сред участниците имаше такъв пример, а почти всички познават подобни съседи и приятели;

- жителите, които работят в офиси във или около Бизнес парка в Младост.

Само в моя блок сме 6 човека, които работим в Бизнес парка. Опитах се един път да отида със 111, но пътят до спирката на Околновръстното е много неудобен.



ГРАДСКИЯТ ТРАНСПОРТ И ВЕЛОСИПЕДИТЕ КАТО АЛТЕРНАТИВА

Градският транспорт почти не се разпознава като алтернатива. Причината е, че не се вижда как той може да се промени и подобри спрямо съществуващото състояние, с изключение на изграждане на трамвайно трасе по „Т. Каблешков“, от което се очаква известно облекчаване. Улиците в квартала не са изцяло общински, а и са доста тесни за преминаване на градски транспорт. Основните потребности като достъп до детска градина, училище, лечебно заведение изискват пътуване към други квартали. Ако не ползват личен автомобил, участниците ползват такси или споделени електрически автомобили, или – в по-редки случаи – комбинация от такси и градски транспорт.

На велосипедите се гледа по-скоро като екзотика на този етап поради липсата на инфраструктура, проблеми с безопасността на велосипедистите, липсата на паркинги за колела и кражбите на колела.

Понякога ми се иска да отида с колело до центъра, да го оставя там и да се видя с приятели, а после да се върна с колелото. Но в центъра няма къде да оставя колело – няма безопасен и охраняем паркинг поне на едно място.

ВЪЗМОЖНИ ПОДОБРЕНИЯ В КВАРТАЛА, КОИТО ДА ДОВЕДАТ ДО ПО-УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ

- Изграждане на детска градина и училище в квартала, по възможност в сърцевината на квартала, а не в периферията. Това ще помогне на много семейства да водят децата си пеша и значително ще намали трафика. Решаващите фактори са местоположението на учебните заведения и капацитетът им – ако градината напр. има само няколко групи, това ще облекчи най-много 100 семейства.

- Друга възможност е хората с деца от квартала да получават финансова подкрепа, за да запишат децата си в частните детски градини в квартала, вместо да ги карат до общинска градина в друг квартал.

Понеже в квартала нямаме общинска детска градина, а само частни, вместо всички деца да бъдат возени до градини в други квартали, ако може новите предвиждани помощи да доплащат таксата за частната градина в квартала.



- Освен детската градина и училището, следващ по предпочитание вариант е въвеждане на училищни автобуси, които извозват деца от квартала до училища и детски градини в околните квартали. В района дори има самоорганизация и подписка с повече от 200 съгласни семейства.

- Изграждане на зарядни станции за електрически автомобили и велосипеди в квартала. По-бързо издаване на разрешителни за това.

Наскоро в частен терен започна изграждането на зарядна станция за електрически автомобил и хората чакаха повече от 3 месеца за разрешение.

- Довеждащ транспорт до метрото и станция за измерване на качеството на атмосферния въздух се считат за възможни мерки, но ефектът от тях е труден за определяне.

- Откупуване на частен терен от СО и изграждането на общински паркинг вътре в квартала се счита за много ефективна мярка.

Средства има, но воля няма.

Поставянето на няколко знака също ще е чудесно. Няма нужда от пари, само от малко грижа.

ВЪЗМОЖНИ ОГРАНИЧИТЕЛНИ МЕРКИ

Участниците съзнават нуждата от рестрикции и санкции, но са скептични към въвеждането им, ако паралелно с това не върви и ускорено изграждане на инфраструктура.

- въвеждане на по-висок данък за втори/трети автомобил. Макар и не единодушни, участниците по принцип подкрепят подобна мярка, като начало за трети автомобил;

- по-високи данъци за замърсяващите автомобили, не както е в момента данъкът да се определя основно от годината на производство и мощността;

Трябва да има някакви кампании, които да обяснят принципа „замърсителят плаща“ на собствениците на автомобили.



- въвеждане на зелена зона в квартала също разделя участниците. Мнозинството подкрепят мярката, но тя не може да се приложи сега, защото улиците не са реализирани;

- липсващата инфраструктура е пречка и за въвеждане на жилищна зона (20 км/ч), която участниците подкрепят по принцип за целия квартал и предпочитат пред успокоена зона (30 км/ч) по централните улици;

- паяк за отстраняване на неправилно паркирани коли в квартала не е влизал, защото в близост няма наказателен паркинг, а би било добре като дисциплинираща мярка;

Трябва да има присъствие на силите на реда – КАТ, столичния инспекторат. Иначе ни принуждават да стигаме до саморазправа.

- въвеждане на по-редовен контрол за нарушения в паркирането: повече проверки от Столичен инспекторат за паркиране в зелени площи, възможност гражданите да подават сигнали в КАТ за други случаи на паркиране в нарушение.

ВЪЗМОЖНИ СТИМУЛИ ЗА ОТКАЗ ОТ РЕДОВНО ПОЛЗВАНЕ НА ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ

Според участниците стимулите не са решаващи, най-добрият стимул е да има удобна и достъпна алтернатива на колата, и да има нужните услуги в квартала: училище, градина, лечебно заведение.

Ефективен стимул би бил субсидиране закупуването на нов електрически/хибриден автомобил по примера на редица държави. Тъй като това обикновено е национална политика, участниците предлагат като общински вариант подкрепа за фирми през Общинския гаранционен фонд, както и публично-частно партньорство за закупуване на електрически колела.

Повече и по-гъвкави комбинации от карти за градския транспорт са също добри стимули: ако 2 поредни години си имал целогодишна карта за градския транспорт, отстъпка за третата година; семейни карти, отстъпка за втора ученическа карта в едно семейство и др.

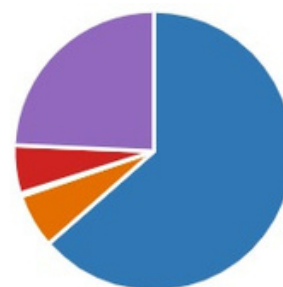
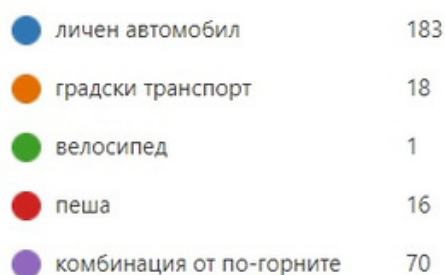
Кампании от рода на предоставяне на дърво за засаждане срещу изминати определен брой километри с активен транспорт.



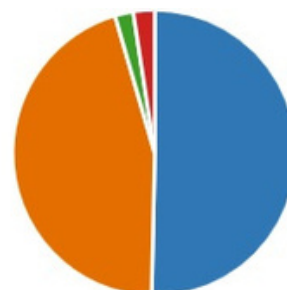
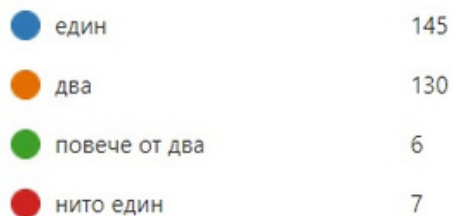
3.2. АНКЕТА



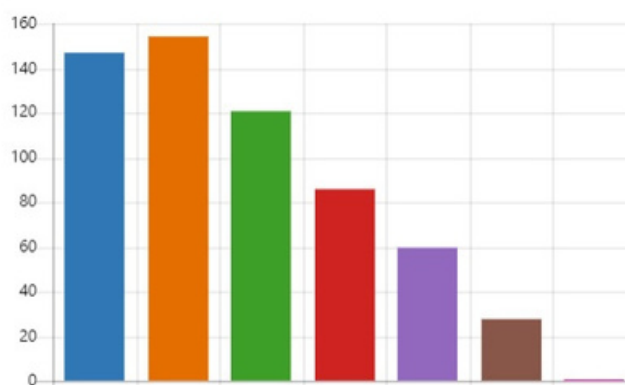
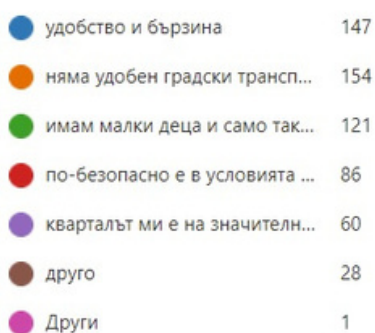
1. КАКЪВ Е ОСНОВНИЯТ ВИ НАЧИН НА ПРИДВИЖВАНЕ?



2. КОЛКО АВТОМОБИЛА ПОЛЗВА ВАШЕТО ДОМАКИНСТВО?

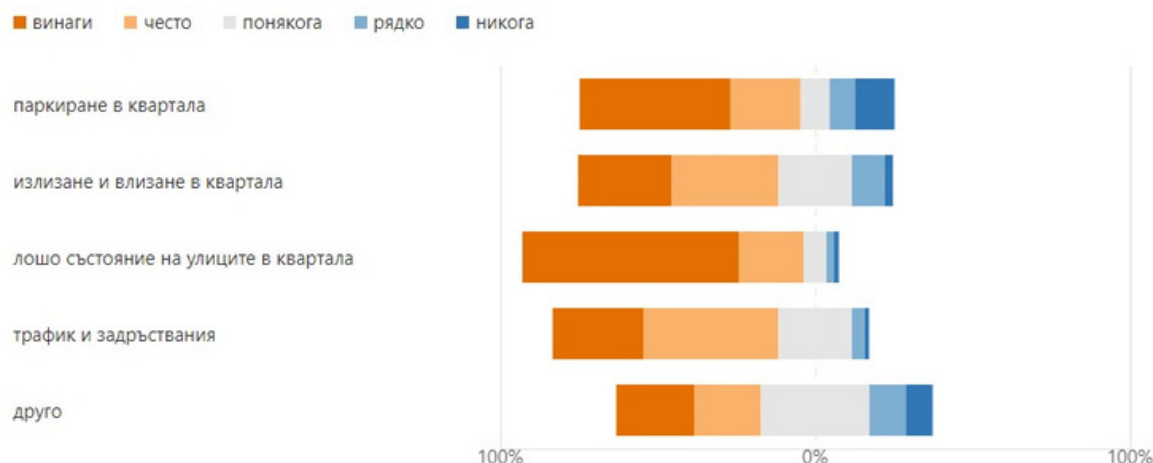


3. ЗАЩО ИЗПОЛЗВАТЕ АВТОМОБИЛ КАТО ОСНОВЕН НАЧИН НА ПРИДВИЖВАНЕ?

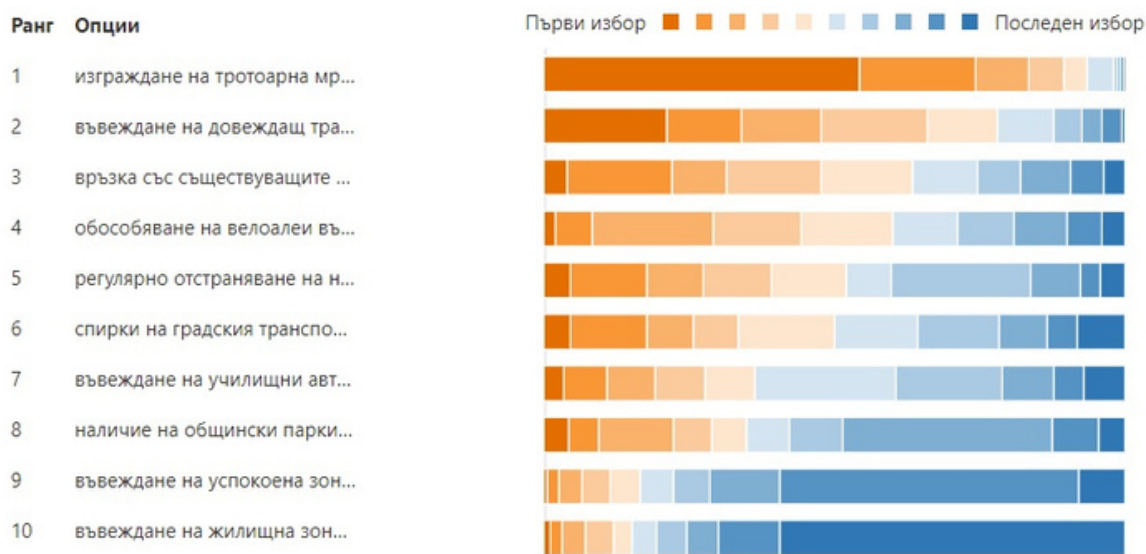




4. КАКВИ ЗАТРУДНЕНИЯ СРЕЩАТЕ, СВЪРЗАНИ С ПРИДВИЖВАНЕТО С АВТОМОБИЛ?

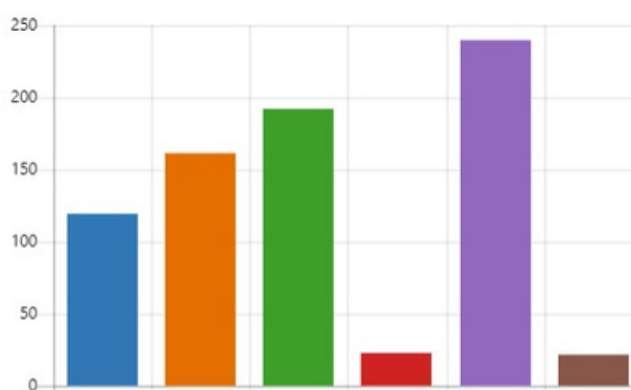


5. КАКВО БИ ВИ ПОДТИКНАЛО ДА ИЗПОЛЗВАТЕ ДРУГ ТРАНСПОРТ ВМЕСТО ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ?



6. Вие сте:

мъж	119
жена	161
семеен	192
несемеен	23
собственик на жилище в юж...	240
наемател/ползвател на жили...	22





7. ИМАТЕ ЛИ ДРУГИ ИДЕИ КАК ДА СЕ УЛЕСНЯТ ЖИТЕЛИТЕ НА КВАРТАЛА ДА СЕ ОТКАЖАТ ОТ РЕДОВНО ПОЛЗВАНЕ НА ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ ЗА СМЕТКА НА ГРАДСКИ ИЛИ АКТИВЕН ТРАНСПОРТ?

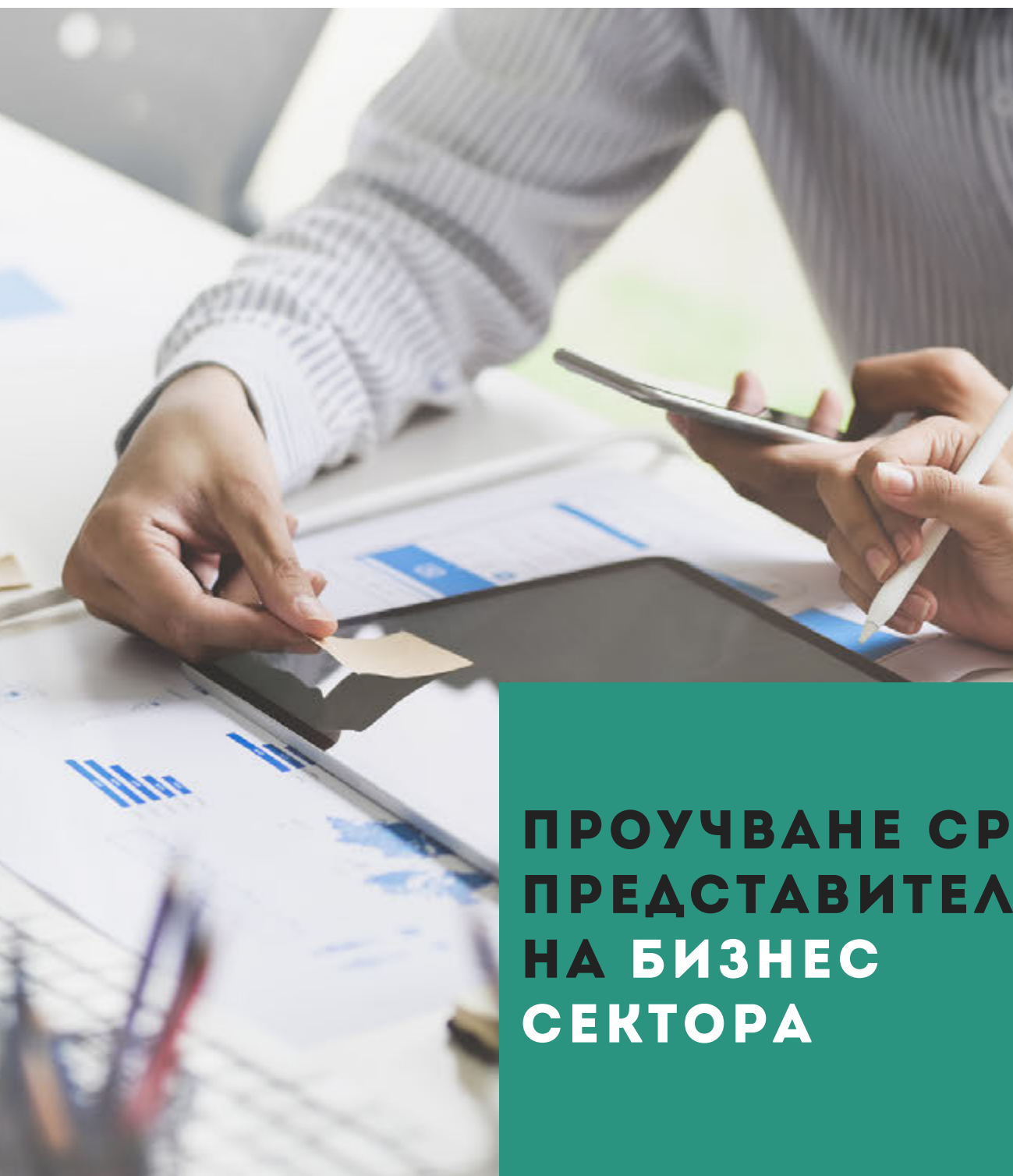
- „Да се проучва реалното движение на хората, когато се определят маршрутите на автобусите. Ако се правеше, щеше да има линия от Манастирски ливади до Бизнес парка в Младост.“
- „Нужно е цялостно изграждане на кварталната инфраструктура - с улици, тротоари, осветление, обособяване на места за паркиране. Повечето от обитателите на квартала ползват личен автомобил за да преминат по-бързо, комфортно и безопасно по окаяната дупчеста, кална и без тротоари улична мрежа.“
- „Да се поставят автомати за билети по всички крайни и по-големи спирки.“
- „Нови трамваи по линия 5.“
- „Транспорт във вътрешността на квартала.“
- „Улеснен достъп до спирката на трамвай 7 за колички.“
- „Изпълняване на основните улици в квартала в пълен обем по регулация.“
- „Детски градини и ясли в квартала, които ще намалят нуждата деца от всякакви възрасти да се водят из целия град.“
- „Висок данък за втори или поне трети автомобил на домакинство.“
- „Работещи асансьори в подлезите.“
- „Изграждане на многоетажен паркинг и след това въвеждане на ограничения – зелена зона, глоби, отстраняване на неправилно паркирали автомобили.“
- „Градският транспорт е толкова претъпкан с хора, че не трябва да се насърчават още пътници.“
- „Всички нови сгради да имат задължително паркоместа.“
- „Безплатна карта за деца до 12 години, не до 7.“

3.3. ИЗВОДИ

Участниците очакват положителни развития в квартала до 5 години. Склонни са да ограничат ползването на личен автомобил и да се приложи принципът „замърсителят плаща“, но не и преди (или поне паралелно с) изграждане на необходимата инфраструктура и решаване на проблемите със собствеността на улиците в Манастирски ливади.

Има яснота кои биха били целевите групи на усилията/кампанията за отказ от автомобил. Рестриктивните мерки се приемат като по-ефективни, но налагането им преди да има алтернатива би довело до силно недоволство. Липсата на паркинги – една от най-ефективните мерки за облекчаване на трафика – се смята за политически проблем и липса на политическа воля.





**ПРОУЧВАНЕ СРЕД
ПРЕДСТАВИТЕЛИ
НА БИЗНЕС
СЕКТОРА**

4. ПРОУЧВАНЕ СРЕД ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА БИЗНЕС СЕКТОРА



4.1. ФОКУС ГРУПА

ПРОФИЛ:

10 участници, представители на бизнес сектора

- Пол: 5 жени и 5 мъже
- Възраст: между 25 и 55 години
- Представители на фирмите SAP, VMware, HPE, Vivacom, Streebl, A1, Muzeiko

ДИСКУСИЯ:

ОЧАКВАНИЯ ЗА РАЗВИТИЕТО НА СОФИЯ ПРЕЗ СЛЕДВАЩИТЕ 10-20 ГОДИНИ

Участниците си представят града с подобрена инфраструктура и с по-чист въздух. Според тях ще се увеличи използването на градския транспорт, споделеното пътуване и алтернативен транспорт като (електрически) велосипеди и (електрически) тротинетки. Дизеловите коли и колите без катализатори може би ще бъдат абсолютно забранени, а електрическите и хибридните автомобили ще са заменили почти напълно бензиновите. Качеството на въздуха ще се следи по-стриктно, колите ще бъдат с еко стикери и ще са въведени зони с ниски емисии. Надяват се на повече публични обществени паркинги.

Инфраструктурата трябва да се промени, за да се промени София.

Само един от участниците е на мнение, че щом преди 10г. броя на автомобилите в София е бил 2 пъти по-малък, то може след 20г. да е 4 пъти по-голям. Друг участник споделя, че не може да си представи София без задръствания.



РАБОТАТА ОТ ВКЪЩИ И УСТОЙЧИВАТА МОБИЛНОСТ

Освен модернизирането на София, участниците смятат, че положително влияние върху качеството на въздуха и околната среда ще има и фактът, че няма изглед да се върнем към предишния си начин на работа. Компаниите, в които работят, са осигурили всичко необходимо (интернет, оборудване, достъп до сървъри и др.) на служителите си, за да запазят дългосрочно заетостта чрез работата от дома. Вероятно в близкото бъдеще ходенето до офис ще е по избор, по-рядко, в много по-малки сгради и по-скоро за социален контакт.

Пандемията ни показва, че работата от къщи ще е приоритетна и офисите почти няма да се посещават физически, което ще намали значително движението.

ФИРМЕНИ ПОЛИТИКИ И ПРАКТИКИ В ОБЛАСТТА НА УСТОЙЧИВАТА МОБИЛНОСТ

Всички представени компании целят чрез определени стимули да насърчат служителите си да използват устойчиви начини на придвижване. Някои от тях прилагат комбинация от по-долу изброените мерки:

- предоставяне на месечна субсидия за закупуване на лични автомобили, тротинетки, велосипеди. Размерът на субсидията се определя на база стажа и позицията на служителя в компанията. Служителите, решили да закупят еко автомобили, получават малко по-голяма субсидия – към момента разликата е минимална, но въпреки това се оказва решаваща при избора на автомобил от страна на служителите. Компанията използва и отстъпки за цената на автомобилите, в зависимост от договорката с търговците;
- субсидиране за дългосрочно наемане на автомобили;
- стремеж на компанията да замени стандартните служебни автомобили с хибридни;
- възможност за резервиране на фирмен електрически автомобил за уикенда, за лични цели, напълно безплатно;

В момента сме в режим на работа от къщи и много голяма част от тези стимули не са актуални.



- предоставяне на изцяло фирмено спонсорирани електромобили, електрически скутери и велосипеди за служителите. Услугата работи на принципа "First come, first served.";
- наличие на зарядна станция за електромобили и plug-in хибриди в паркинга на компанията;
- осигуряване на паркинг за колела, както и съблекални и душове за придвижващите се с велосипеди;
- разработени вътрешни приложения за споделено пътуване с личен или служебен автомобил. Стимул за насърчаване на тази практика при една от компаниите е запазване на място на паркинга на компанията;
- закупуване на карти за градски транспорт за цялата градска мрежа, безплатно за служителите;
- насърчаване използването на Spark - една от компаниите споделя, че като стимул са делегирали специални паркоместа за Spark автомобили и забрана за паркиране на всички останали автомобили;
- довеждащ транспорт от метрото до офис-сградата на компанията; при една от компаниите тази услуга е включена цената на наема на сградата, а транспортът е осигурен от собственика на сградата; при друга е осигурена директно от компанията и е за нейна сметка.

Въпросът за поставяне на ограничения за неекологично придвижване е твърде деликатен. Не бихме желали да предизвикаме недоволство у служителите.

**ПРИЧИНИ ЗА ОТКАЗ
НА СЛУЖИТЕЛИТЕ ДА
ИЗПОЛЗВАТ
СТИМУЛИТЕ,
ПРЕДЛОЖЕНИ ОТ
КОМПАНИЯТА**

➡ **Споделено пътуване**

Основният проблем при тази практика е, че голяма част от служителите са съгласни да споделят автомобила си, но не и да се качат в чужд. Съотношението е приблизително 80 към 20.



➡ Градски транспорт

- липса на достатъчно добра хигиена;
- неудобен градски транспорт до работното място (прекалено редки интервали на преминаване, недостатъчно добра свързаност между транспортните средства).

➡ Велосипеди

- липса на безопасност при придвижване с колело;
- недостатъчно и недобре изградени велоалеи;
- неспазване на правилата за движение от страна на шофьорите.

ФАКТОРИ, ОПРЕДЕЛЯЩИ МЯСТОТО НА УСТОЙЧИВАТА МОБИЛНОСТ В КОРПОРАТИВНАТА СОЦИАЛНА ПОЛИТИКА НА КОМПАНИИТЕ

Повечето компании споделят, че определящо за тях колко напред в политиката им ще се нареди насърчаването на устойчивата мобилност, са на първо място нуждите и предпочитанията на служителите им. Освен това, предвид факта, че компаниите са международни, влияние оказват и вътрешно-фирмените политики за намаляване на въглеродния отпечатък, както и европейските изисквания. Наблюденията им показват, че тези преимущества се явяват решаващи в избора на служителите за коя компания да работят, тъй като конкуренцията в ИКТ сектора е много голяма.

Младите хора все по-трудно се задържат на едно работно място. За да привлечем най-добрите кадри, трябва да предложим на служителите си по-добри социални придобивки от останалите компании.

ИДЕИ ЗА ТОВА КАК ДА БЪДАТ НАСЪРЧЕНИ ПОВЕЧЕ ФИРМИ ДА ОБЪРНАТ ВНИМАНИЕ НА УСТОЙЧИВАТА МОБИЛНОСТ И ПОВЕЧЕ СЛУЖИТЕЛИ ДА ИЗПОЛЗВАТ ПРЕДЛОЖЕНИТЕ ОТ КОМПАНИИТЕ СТИМУЛИ

- Подобряване на инфраструктурата:

- о да се изградят повече зарядни станции за свободно ползване във и извън София;
- о да се изградят повече и по-добри велоалеи, да се въведат по-стриктни правила за използването им и да се санкционират нарушителите;
- о да се доизгради и разшири обсега на метрото в София.



- Данъчни облекчения за фирмите, работещи в тази насока.

- Субсидиране на част от цената на електромобилите от държавата.

- Привилегии за водачите на електромобили:

- o да се разрешава на електромобилите да се движат в бус-лентата;

- o да се позволява на автомобили с повече от един човек в тях да се движат скоростна лента.

Откакто имаме инцидент с колега, който беше блъснат, докато кара електрическа тротинетка, за нас е немислимо да насърчаваме този вид придвижване.

Общината носи отговорност да насърчава компаниите. Ако компанията закупува кола, общината да изгради велоалеи. Ако компанията купува електромобили, общината да направи зарядни станции.

Това, което ни спира да насърчаваме по-усилено използването на градския транспорт, е че няма удобен такъв до нашите офис сгради.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ НА БИЗНЕСА СЪС СО И ЦГМ

Един от участниците сподели, че компанията е получавала оферта за преференциални цени за карти за градски транспорт от Столична община, но към момента нямат вътрешно съгласуване по въпроса и не са се възползвали от предложението. Друга фирма е била в контакт с колеги от други бизнеси с цел изготвяне на план, който да предадат на общината с искания да се подобри инфраструктурата в определен район около бизнес сграда, но с пристигането на пандемията са спрели работата по проекта.



Общината може да предлага пакети на фирмите – например ако имате 1000 служителя и закупите карти за 500, ще ползвате отстъпки.

Общината лесно може да се свърже с компании като нашата, понеже ние никога не бихме отказали среща.

ЗНАЕ ЛИ СЕ ДОСТАТЪЧНО ЗА УСИЛИЯТА, КОИТО ПОЛАГАТ НЯКОИ ФИРМИ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НА УСТОЙЧИВАТА МОБИЛНОСТ? КАК ДА СЕ ПОСТИГНЕ ПО-ГОЛЯМА ПУБЛИЧНОСТ И ПРИЗНАНИЕ?

Компаниите са на мнение, че бизнесите са наясно помежду си кой какво предлага. Обикновено се използват вътрешни информационни бюлетени, за да се достигне до служителите. Споделят за практиките, които прилагат на различни информационни събития – външни форуми и при набиране на кадри. Една от компаниите споделя, че умишлено брандира служебните електрически автомобили. Въпреки това участниците смятат, че липсва широка публичност и предлагат организирането на „Информационни дни“, „Велодни“, както и създаването на кампании в социални мрежи.

ПРЕДПОЧИТАНИ ИНФОРМАЦИОННИ КАНАЛИ ЗА ПРОБЛЕМИ И ПРИОРИТЕТИ НА СОФИЯ, НАГЛАСИ И ЖЕЛАНИЯ НА ГРАЖДАНИТЕ.

Участниците в дискусиата се информират от различни канали – медии в интернет и телевизия, статистики и проучвания, както и от лични контакти. Един от участниците споделя, че няма доверие на социологически данни, тъй като те обикновено са базирани на много малък брой анкетирани, в тях не се споменава възрастова група и не е доказуемо дали проучването наистина се е провело и как се е провело.



НАГЛАСИ СПРЯМО ЕВЕНТУАЛНОТО ВЪВЕЖДАНЕ НА НИСКО ЕМИСИОННА ЗОНА И ТАКСА ЗАДРЪСТВАНЕ.

По-голямата част от участниците смятат, че въвеждането на тези ограничения е необходимо, но не са убедени, че населението е „дорасло“ за тази идея. Като евентуален стимул предлагат да се изведат данни за положителния ефект от пилотното им въвеждане, който да насърчи жителите да подкрепят тази мярка. Предполагат, че младото поколение ще подкрепи мерките, а по-възрастните ще ги сметнат за дискриминационни. Съществуват известни съмнения за ефективността на ограниченията на практика.

Мисля, че е по-важно първо да се въведе тикет системата. Не се налага да мислим за всичко сами. Трябва да взимаме пример от други европейски.

Не мисля, че ще има значение за някой заклет шофьор, който води децата си на детска градина, дали ще плаща 50 или 100лв., за да влезе в центъра. Такса "задръстване" не би повлияла на хората със средни и над средни доходи, а останалите ще бъдат разярени.

Държавата трябва да помогне на гражданите, за да ги стимулира за по-нова и зелена кола. Не само да се взима, но и да се дава.

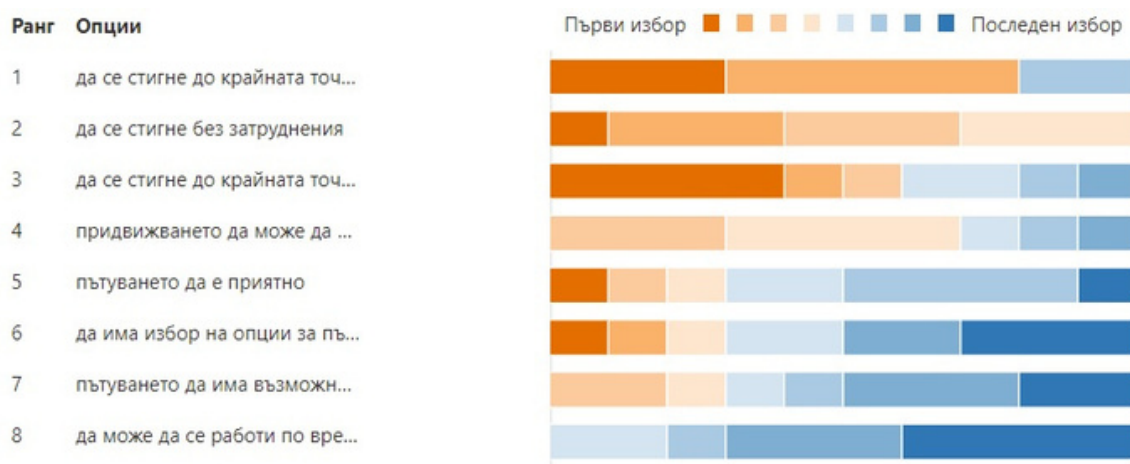




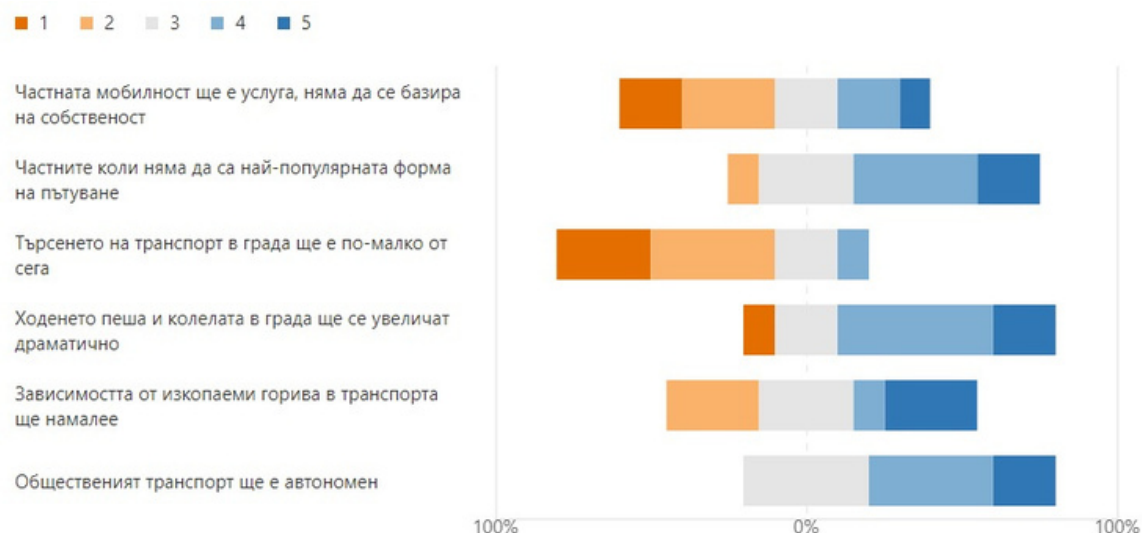
4.2. АНКЕТА



1. КОИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПЪТУВАНЕТО В ГРАДА СА НАЙ-ВАЖНИ ЗА ВАС ОТ СОЦИАЛНА ПЕРСПЕКТИВА?



2. КОИ ОТ СЛЕДНИТЕ СЦЕНАРИИ ЗА СОФИЯ И ЕС ДО 2050 СА НАЙ-ВЕРОЯТНИ СПОРЕД ВАС ОТ 1 (НАЙ-МАЛКО ВЕРОЯТНИ) ДО 5 (НАЙ-ВЕРОЯТНИ)?





3. ИМА ЛИ ВАШАТА КОМПАНИЯ ПОЛИТИКА ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ, ФИРМЕНИТЕ МОТОРИЗИРАНИ СРЕДСТВА, ДОСТАВЧИЦИ, ПОСЕТИТЕЛИ, ГРАЖДАНИ?

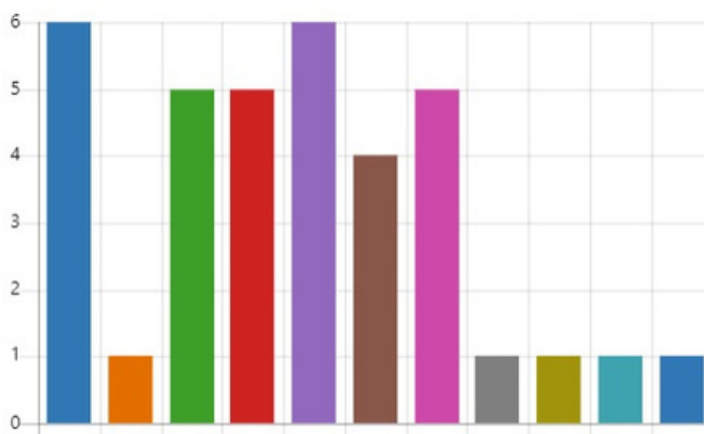
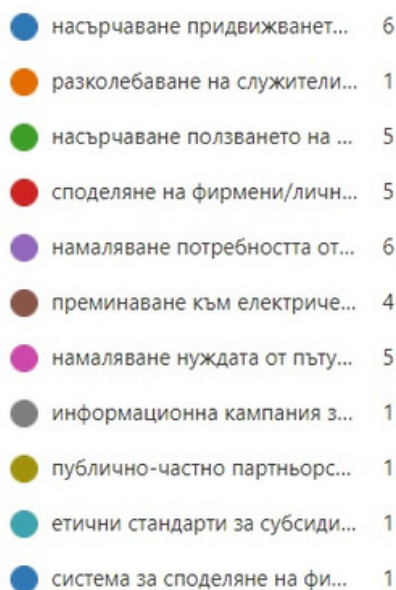


4. БИХТЕ ЛИ ПОЯСНИЛИ КАКВА ПОЛИТИКА И ПРАКТИКИ ИМА ВАШАТА КОМПАНИЯ?

4
Отговори

Последни отговори
"споделяно пътува, делегирани места за електромобили"

5. АКО ИМАТЕ ИЛИ ОБМИСЛЯТЕ ПОЛИТИКА ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НА УСТОЙЧИВАТА МОБИЛНОСТ, В КАКВА ПОСОКА Е/БИ БИЛА ТЯ:





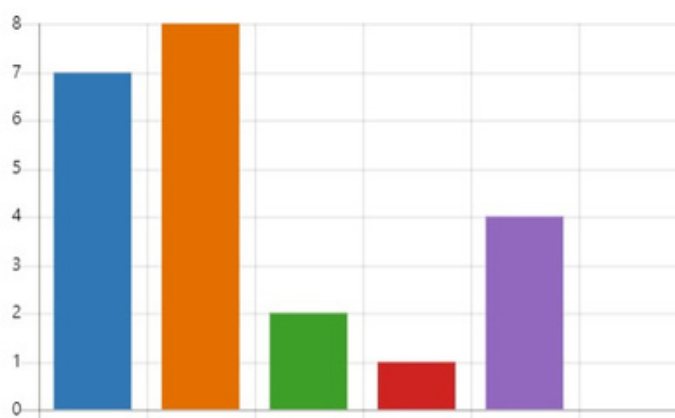
6. АКО ПРИЛАГАТЕ ИЛИ ОБМИСЛЯТЕ МЕРКИ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ ПОЛЗВАНЕТО НА ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ, ПОСОЧЕТЕ КАКВИ СА/БИХА БИЛИ:

● безплатна годишна карта за ...	4
● субсидирана карта за цялата...	4
● друга карта	0
● друга мярка	1



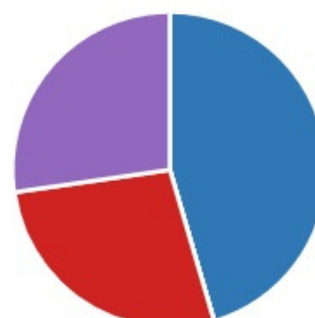
7. АКО ПРИЛАГАТЕ ИЛИ ОБМИСЛЯТЕ МЕРКИ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДНО ПРИДВИЖВАНЕ, ПОСОЧЕТЕ КАКВИ СА/БИХА БИЛИ:

● душеве и съблекалня с гарде...	7
● добри условия за паркиране...	8
● фирмена система за споделя...	2
● абонамент/отстъпки за дост...	1
● финансов стимул за велосип...	4
● друго	0



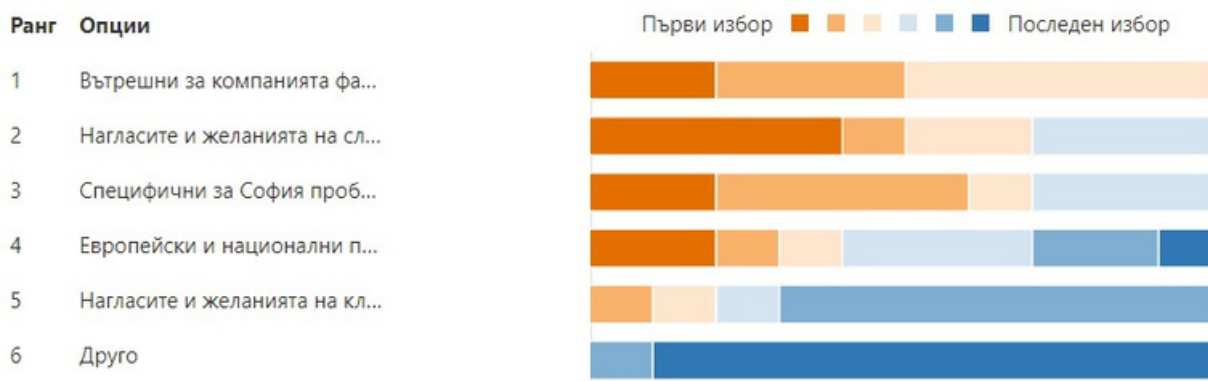
8. АКО ПРИЛАГАТЕ ИЛИ ОБМИСЛЯТЕ МЕРКИ ЗА ОТКАЗВАНЕ ОТ ЕДНОЛИЧНО ПОЛЗВАНЕ НА ЛИЧЕН АВТОМОБИЛ, ПОСОЧЕТЕ КАКВИ СА/БИХА БИЛИ:

● стимули за споделяне на лич...	5
● ограничен достъп до фирме...	0
● прекратяване на субсидиран...	0
● фирмена система за споделя...	3
● друго	3





9. КОИ ФАКТОРИ ОПРЕДЕЛЯТ ПОЛИТИКАТА НА ВАШАТА КОМПАНИЯ В ОБЛАСТТА НА КОРПОРАТИВНАТА СОЦИАЛНА ОТГОВОРНОСТ И УСТОЙЧИВАТА МОБИЛНОСТ?



10. ДОКОЛКО ПОДХОДЯЩО Е СПОРЕД ВАС СЕГА, В УСЛОВИЯТА НА КОВИД-19, ДА СЕ НАПРАВЯТ УСИЛИЯ ЗА ПРЕМИНАВАНЕ КЪМ ПО-УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ?

9
Отговори

★★★★☆
Средна оценка 3.56

4.3. ИЗВОДИ

Компаниите, особено в ИКТ сектора, където конкуренцията е най-голяма, стимулират служителите са използват устойчиви начини на придвижване, но недостатъчно добрата инфраструктура в града възпира служителите им да се възползват от тях. За да разширят обсега си на дейност в тази насока, трябва да получат не финансова подкрепа или преференциални цени за използване на градски транспорт от Столична община и ЦГМ, а координирани действия за подобряване на инфраструктурата и безопасността. Като най-големи пропуски определят липсата на добре свързан и удобен градски транспорт и опасни маршрути за велосипеди и тротинетки.

Не са наясно какви стимули могат да се приложат за по-ефективно използване на услугата „споделено пътуване“, виждат доста разнопосочни сигнали от страна на властите. От общината очакват подкрепа за изграждане на зарядни станции за електромобили. Към момента не смятат да преминават към налагане на ограничения спрямо служителите, освен ако няма такива изисквания на европейско ниво, убедени са, че стимулите са много по-ефективни.



