

## СОСТОЯНИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКА ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В СОФИИ

д-р Даниела Тодорова \*)

### ABSTRACT

Transport work done by public transport, reduced each year. The reasons for this are as vnutrinnyh and external - in municipal and state levels.

Creating and implementing sustainable transport policies, which crosses the chaotic investment, financing and organization of the transport network, will ensure the growth of passenger travel on public transport in the capital.

In this paper, are characterized by the state and characteristics of public transport capital in economic crises.

**Key words:** urban transport, investment, passengers, transport work

### ABSTRACT

Транспортная работа, выполняемая городского транспорта, снижается каждый год. Причины для этого являются как внутринных так и внешних - в муниципальных и государственных уровнях. Создание и осуществление политики устойчивого развития транспорта, который пересекает хаотических инвестиций, финансирования и организации транспортной сети, обеспечит рост объема пассажирских поездки на общественном транспорте в столице.

В настоящей статье характеризуются состояние и особенности общественного транспорта столицы в условия экономической кризисы.

**Key words:** городской транспорт, инвестиций, пассажиры, транспортная работа

---

\*) Daniela Todorova, PhD, University of Transport T. Kableshkov, 158 Geo Milev Str., Sofia, Bulgaria, tel. +359 29709417, mobile tel:+359 887 401 441, e-mail:daniela\_dt@abv.bg

## ВВЕДЕНИЕ

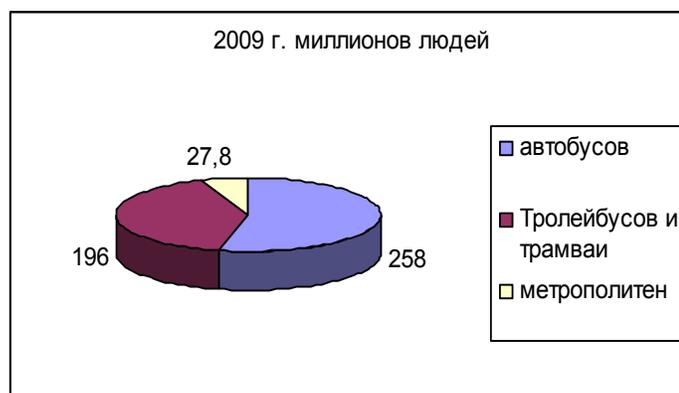
Жизнь в современном городе имеет необходимость быстрым и удобным общественным транспортом с большей провозной мощностью.

Проблем городского транспорта в Софии ежедневно встречают около 2 миллионов жителей столицы и гости города. София как самый большой город в Болгарии - члена Европейского союза /ЕС/ вызывает европейской развития его транспортной системы.

София находится на пересечении трех европейских транспортных коридоров и находится на Балканском полуострове, что делает города пригодным для транспортно-логистического центра в регионе. Это тем более необходимо, чтобы транспортные потоки в столице, были правильно организованы.

София имеет системы массового общественного пассажирского транспорта, который включает в себя муниципальные автобусы, троллейбусы, трамваи и метро транспорта с действующим метродиаметр. Как город с наиболее интенсивным и наибольший вклад во внутринного валового продукта (ВВП), капитал порождает большие потоки интенсивности движения.

В 2009 году в городских автобусах транспорта в Софии прошли 258 млн пассажиров, через троллейбусов и трамваи - 196 миллионов людей, а в метро - 27,8 млн. пассажиров (фиг. 1).



Фиг. 1

Система городского транспорта дополняется и с железной дороге, и маршрутных такси и такси. В Болгарии развивается еще один инструмент движений - велотранспорт. В настоящее время в Софии построены несколько специализированных велоалеи.

Транспортная работа, выполняемая городского транспорта, снижается каждый год. Причины для этого являются как внутринных так и внешних - в муниципальных и государственных уровнях.

Быстрые темпы урбанизации в Софии причиной скопления многих людей, интересы, инвестиции и материально-технической базы в рамках

малоиспользуемых городских структур, что создает проблемы в области коммуникаций и транспортной инфраструктуры.

В принципе, эти проблемы являются:

- слабая и плохая доступность,
- снижение скорости передачи общественного транспорта за счет снижения пропускной способности уличной сети,
- низкая связей между различными режимами,
- плохое состояние транспортных средств,
- слабо развиты и нуждающейся в полной модернизации инфраструктуры - дорог, тротуаров, пешеходных дорожек и автостоянок, подземных переходов, путепроводов, мостов, рампы и многое другое.

В Софии, так как типичная схема города (узкие улицы, должны проходить через центр из-за отсутствия объездных дорог, соединяющих разные части города и т.д.) создаются проблемы перегруженности и стоянки интенсивному растущего числа частных автомобилей.

Увеличение количества легковых и грузовых автомобилей, большинство из них из вторых рук и большая доля старых автомобилей и автобусов, создают экологические проблемы в Софии, загрязняют с большим количеством азота и окиси углерода, углеводородов, сажи и т.д.. Публикации международных организаций включают в группу София городов в Европе, где явление "смога" должны быть соблюдены. Загрязнение воздуха от автомобильного транспорта будет еще большой проблемой, если подвижной состав не будет заменен новым, отвечающий на европейским стандартам, по крайней мере "Евро 4".

Нарастающая моторизация и рост урбанизации в столице оказывает сильное влияние на шума. Большое количество различных типов и марок транспортных средств, работающие на уличной сети с ограниченными контроля со стороны надзорных органов, реконструкцию основных дорог, чтобы заменить дорожное покрытие, строительство и другие. Форма шума, превышающего нормы и влияющих на здоровье людей.

Проблемы городского транспорта в Софии очень много. Основной из них является то, что транспортные услуги в значительной степени регулируется. Большинство автобусных маршрутов обслуживают местных транспортных операторов, и немногие частные. Общественный транспорт имеет следующие основные характеристики:

- Чрезмерный транспорт - часто имеет большие интервалы между автобусными остановками в многих отсутствуют данные в режиме реального времени движение общественного транспорта
- Плохое состояние автопарка - подвижного состава много линий устарело.
- Наличие пассажиров пользующие транспорт „безвозмездно” - по данным Центре городской мобильности, в год перевозится около

460 миллионов пассажиров. Большую часть своего путешествия, не заплатив за услуги (около 10%).

Основной причиной продолжающегося присутствия перечисленных проблем является то, что общественный транспорт в Софии не оптимизирован в зависимости от потребности в транспорте пассажиров. Транспортные операторы не заинтересованы, чтобы сделать это, потому что нет конкуренции. Ситуация еще более усугубляется присутствием субсидий. Основная цель субсидии, однако, для покрытия расходов. Используется в таком образом, они не улучшают состояние общественного транспорта. В настоящее время субсидии не помогают сократить расходы, но только для их покрытия.

Общий вывод состоит в том, что система городского транспорта не отвечает на потребности населения, и даже принимает массовый углубления разочарования у людей, состоящих в доле сокращения числа пассажиров, путешествовать "безвозмездно" и предпочтительнее других типов транспортных средств.

Лучшее решение для экологичной жизни в Софии быстро ввод в эксплуатацию всех предоставляемых метроdiamетры для большего удобства движения в столице. Автобус может выполнять свои функции на ссылку окраине станции. Эта функция может быть реализована и городским железнодорожным, если восстановить и обновленные ссылки на места в столице. Необходимо, чтобы построить более велоалеи и содействовать велосипедистов, также необходимо освободить центральные улицы и тротуары города для пешеходов, инвалидов и детских колясок. Важно, чтобы разорвать движения транзитных грузовых и легковых автомобилей в центре города.

"Общественный транспорт играет ключевую роль в решении городских проблем в странах Европейского союза /ЕС/. Она является наиболее безопасным видом транспорта, потребляет меньше энергии, занимает меньше места на дороге и увреждает менее городской среды". /От документ "К устойчивому развитию городского транспорта" Международной ассоциации городского транспорта.

В соответствии с директивами ЕС требуется согласование болгарского законодательства с ЕС в развитии городского транспорта, особенно в столице. Реформа необходима в организации городского транспорта. Необходимо постоянно изучать спрос на движения в Софии, и на обязательность соответствующих транспортных услуг. Общественный транспорт должен быть структурирован в соответствии с желаниями граждан Софии, что бы они предпочли общественный транспорт, чем свои автомобили. Только таким образом возможно уменьшить заторы, аварии, загрязнение воздуха и т.д.

Проведенные в 2009 году. социологического опроса социологического агентства и маркетинговых исследований установлено, что: 44,1 процента

респондентов очень важно знать, как долго он будет ждать на транспортное средство, 17,6% за приоритет - ехать быстро без непредвиденных задержек, для 13% - в транспортном средстве не тесно - имеются места, отопления, охлаждения, вентиляции, ни шума, вибрации, выхлопных газов и многое другое. Кроме того, 44 процентов из них, чтобы избежать путешествия на общественном транспорте по следующим причинам: 23,8% - отсутствие загрузки; 31,1% - медленно и долгое путешествие заторов; 15,7 процента - более комфортным является использование других транспортных средств, а другой - по другим причинам: пешеходов, дорогие билеты, отсутствие комфорта, безопасности и чистоты и т.д.

Изменяя степень мотивации использовать общественный транспорт в людях: 45,2% - сокращение пространства для движения общественного транспорта, в значительной степени; 43,0% - заменить старых автомобилей на новые; 75,6% - введение платы для входа на машине в центр города; 73,7% - ростом цен на топливо.

Согласно другому исследованию из 135 пассажиров жителей столице установлено, что только 29 процентов пользуются общественным транспортом, 31 процентов собирается на работу пешком, потому что они живут рядом с их рабочих местах, 27 процентов используют свои личные автомобили, 13 процентов используют велосипед. Все респонденты признали, что недалеко от дома находится остановка общественного транспорта, а 1/3 из них не используют его, потому что он дорогой и неудобный.

Приоритетов, поездки на общественном транспорте опрошенных выступили автобус, трамвай, троллейбус, метро и, наконец, на микроавтобусе. 28% респондентов используют дисконтные карты других - билет с 10 поездок. Большинство (45%) респондентов, путешествия на свое рабочее место приблизительно на 1 час и поездки в 15 км к работе.

Эти опросы и исследования показывают, что заставляет людей отказаться от использования общественного транспорта в организации и управлении этого вида транспорта, который обновляется несколько предпочтений пользователей десятилетий. Недавно наблюдается изменение маршрута интенсивных линий общественного транспорта, особенно в автобусе. Эти изменения связаны с ликвидацией дублирующих маршрутов метро и создать новые.

Инфраструктура не подходит для быстро растущего моторизации в городе и на общественном транспорте не является преимуществом в городских транспортные развязки и маршруты, отдельные полосы для движения. Необходимо много денег для обновления всех видов общественного транспорта. Средства могут быть найдены, но должно иметь долгосрочную стратегию развития городского транспорта в Софии, в соответствии с требованиями регулирующих деятельность документов ЕС.

## **ВЫВОД:**

Не только миграция населения и огромное количество автомобилей на улицах столицы, является причиной заторов и запущенном состоянии городской транспортной инфраструктуры, а в основном:

- плохой организации и управления городским движением транспорта,
- в целом отсутствие планирования движения в столице
- недостаточный контроль общего состояния городской инфраструктуры на государственном и муниципальном уровнях,
- отсутствие современных дорог на ссылку трансъевропейских транспортных,
- сокращение числа пассажиров, пользующихся общественным транспортом и т.д.

Создание и осуществление политики устойчивого развития транспорта, который пересекает хаотических инвестиций, финансирования и организации транспортной сети, обеспечит рост объема пассажирских поездки на общественном транспорте в столице. Крайне важно, что строительство парковки политики и рационального использования городской мобильности, руководящие принципы представлены в Зеленой книге по городской мобильности - документ европейской городской политики. Все муниципальные документы должны быть основаны на широкой общественной основе. Улучшения системы организации и управления городского транспорта, повышение ее привлекательности, способствуя движению с ним и, в целом, улучшения условий для перемещения капитала территории, требует разработки и осуществления конкретных нормативных, экономических и организационных мер, все субъектов в поставке транспортных услуг по системе городского транспорта. В соответствии с Европейских директивах создана Стратегия развития транспортной системы на 2020 РБолгарии. Так создается необходимая основа для гармонизации болгарского законодательства с ЕС в области транспорта.

## **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] Бяла книга: "Европейска транспортна политика до 2010 г. „Време за решение" и актуализацията ѝ от 2006 г.
- [2] Зелена книга. Към нова култура за градска мобилност
- [3] Краткосрочна програма за разширение на метрото в гр.София до 2015г”
- [4] Стратегия за развитие на транспортната система на РБ до 2020г
- [5] „Център за градска мобилност” ЕООД [www.sumc.bg](http://www.sumc.bg)

článok recenzoval:  
doc. Ing. Ladislav Novák, PhD.

