

ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“

ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ

Книга 2 – ГЕОГРАФИЯ

Том 110

ANNUAL OF SOFIA UNIVERSITY “ST. KLIMENT OHRIDSKI”

FACULTY OF GEOLOGY AND GEOGRAPHY

Book 2 – GEOGRAPHY

Volume 110

---

## ТРАНСПОРТНА ДОСТЪПНОСТ ДО АНТРОПОГЕННИТЕ ТУРИСТИЧЕСКИ ОБЕКТИ В ЦЕНТРАЛНАТА ГРАДСКА ЧАСТ НА СОФИЯ

ЕМИЛ ПЕТРОВ

*Катедра География на туризма*  
e-mail: emil@gea.uni-sofia.bg

*Emil Petrov. TRANSPORT ACCESSIBILITY TO THE ANTHROPOGENIC TOURIST ATTRACTIONS IN THE CENTRAL CITY AREA OF SOFIA*

The paper presents a recent study, using the GIS technologies, of the transport accessibility and analysis of the related opportunities for reaching, stopping, staying and parking to the anthropogenic tourist attractions, located in the central part of Sofia with the different modes of transport, used by the tourists – by bus, by car, by bicycle and on foot. Current status, as well as available accessibility issues are identified. Recommendations for problem solving are synthesized in two directions. The first includes recommendations for improving urban living conditions, and the second one – the specific needs of the urban tourism industry to provide access to the resources, which are one of the most important prerequisites for visiting a destination. Their realization in the short term depends on the establishment of the city of Sofia as a sustainable, international tourist destination.

*Key words:* transport accessibility, urban tourism, tourist attractions, parking, central city area of Sofia.

### УВОД

През последните години София се утвърждава като една от водещите туристически дестинации както за българските, така и за чуждестранните туристи. Според данни на Общинско предприятие „Туризм“ регистрираните туристи в столицата през 2015 г. са 1 061 522, което е ръст от 9,72% в сравнение с 2014 г. (София. Туризмът..., 2016).

От тях 640 621 са чужденци, българите са 420 901. Съществена причина за увеличаване брой чужденци е фактът, че София бе включена като дестинация в няколко бюджетно ориентирани авиопревозвачи. Благодарение на ударното стъпване на компанията Ryanair на летище София с 21 полета през септември и октомври на 2016 г., следван от конкурента му – WizzAir, както и на усилията на Столична община за развитие на туризма, София е в топ 10 на градовете в Европа с най-бърз ръст на броя посетители за периода 2009–2016 г., със средногодишен темп на растеж от 7% според годишната класация Mastercard Global Destinations Cities Index. От друга страна, едни от най-важните предпоставки за посещението на дадена дестинация и нейните туристически обекти са тяхната „атрактивност, мотиви или потребности на туристите“ (Воденска, Асенова, 2011) и безспорно наличието на улеснен транспортен достъп до тях. Туризмът е неизбежно свързан с транспорт от всякакъв вид за достигане до и придвижване във дестинацията.

В литературата се отделя голямо внимание на връзката между туризма и транспорта и се доказва ролята на транспорта за удовлетвореността на туристите от туристическия продукт на дестинацията (Orbasli, Shaw, 2007). Въпросите за транспортния достъп до туристическите атракции в централните части на градовете (Попова, 2002) и възможностите за паркиране в близост до тях най-често се разглеждат в общия контекст на транспортните схеми на населените места и създаването на интелигентни системи за паркиране (Álvarez-García et al., 2017). Отчитат се интересите на всички групи заинтересовани – местните жители, зареждащите мрежата от магазини и посетителите – туристи и еднодневни посетители. Насърчава се използването на обществения транспорт с удобно за достъп разположение на спирките и връзки между схемите на видовете транспорт, използването на алтернативни форми на придвижване – с велосипеди или пешеходен достъп, регулира се пристигането с автобуси, със собствен или нает автомобил, въвеждат се ценови механизми за регулиране на паркирането и др. (Litman, 2017). В дестинации с рязко увеличение на посетители в активния сезон се изследват претоварването на транспортната система, задръстванията и струпването на много хора в централните градски части, където преобладаващо са разположени туристическите обекти (Cros, 2007), като с помощта на Географски информационни системи (ГИС) се изготвят модели за ефективна организация и управление на транспорта и паркирането (Domènech, Gutiérrez, 2017).

Разположението на паметниците на културата в централната градска част на град София предопределя относително добра транспортна достъпност с използване на масовия градски обществен транспорт (МГОТ) и пеша, а отчасти – с велосипед. Не така стои въпросът с останалите основни средства за придвижване на туристите – групово, с автобус и индивидуално – с автомобил. Проблемът с достъпността, спирането, претоя и паркирането на различните транспортни средства е втората по важност причина много от българските туроператори и агенции да не включват София в своите оферти (Маринов и др., 2013). В същото изследване, освен затруднения достъп, анкетираните са посочили и „лоша организация на движението“.

Въпросът за организацията на движението и паркирането в София се обсъжда особено през последните 20 години поради факта, че столичният град е най-големият притегателен център в страната. По данни на Националния статистически институт населението на София към 31.12.2015 г. е 1 231 981, като тук не се включват ежедневно

приходящите по т. нар. трудова миграция и туристите. Броят на регистрираните автомобили към същата дата, само в София град, е 880 037, от които 695 540 леки коли. Това създава значителни затруднения при придвижването в града, достигането до даден обект и намирането на място за спиране или паркиране. Проблемът се задълбочава и поради трайно установената тенденция през последните 4 години на увеличение с по 2000 бр. леки автомобили на година въпреки реализираните от Столична община инфраструктурни проекти в тази насока, както и поради наложената моноцентрична структура на града, при която значителна част от автомобилния трафик в запад-източна посока и в по-малка степен в север-южна, преминава през централната градска част. Голяма част от административните, търговските и учебните сгради и учреждения са съсредоточени в центъра, което предопределя и значителния постоянен интерес и поток автомобили ежедневно към него.

От гледна точка на туризма, актуалността на проблема се допълва и от факта, че столичният град се превърна в желано място за посещение от много индивидуални туристи, главно след масовото налагане на пазара на бюджетно ориентирани авиокомпани. Много от електронните оператори и агенти в интернет предлагат изгодни уикенд пакети и отстъпки при резервирането едновременно на билет за полет, хотелско настаняване и наем на автомобил. С тези пакети значително се увеличава възможността в рамките на 1–2 дни туристите да разгледат по-голямата част от забележителностите на града, за което свидетелстват и данните на ОП „Туризм“ за продължителност на престоя – 1,7 дни за българи и 1,8 за чужденци.

Аналогична е ситуацията и в предлагането и организирането на бизнес пътуванията, при които нерядко също е включен автомобил като средство за придвижване. В повечето случаи проблемът с паркирането е решен, тъй като наемането на автомобил става на самото летище, а хотелът осигурява място за паркиране. Проблемът остава актуален обаче при реализиране на самите бизнес срещи и при посещението на туристически, търговски или други обекти в столичния град.

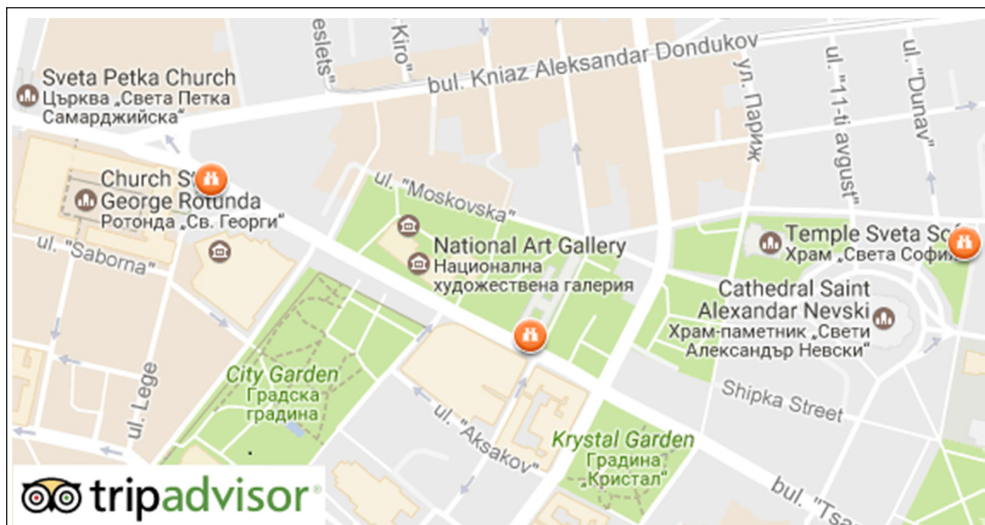
Туристическите ресурси са една от най-важните съставни части в системата на туризма, като често те са основна цел и мотив за предприемане на туристическото пътуване. С тях са обвързани и всички туристически услуги, и до голяма степен от тяхната атрактивност зависи успехът и посещаемостта на дестинацията. Заедно с тяхната атрактивност се нарежда и необходимостта от осигуряване на удобен достъп до тях, тъй като те са фиксирани на точно определено място, което налага туристът да се придвижи до тях. От най-голямо значение за туризма в столицата е въпросът с организираните групови посещения на туристи и проблемът с достигането до туристическите обекти и свързаните с това – спиране, престой и паркирането на автобуси в близост до тях. Това важи в особено голяма степен за туристите от т. нар. група „55+“, които трябва да бъдат закарани в близост до самия обект.

#### МЕТОДОЛОГИЯ (ОБЕКТ, ПРЕДМЕТ, ЦЕЛ И МЕТОДИКА)

В този контекст обект на настоящото проучване е централната градска част на София, която включва най-общо територията, оградена от булевардите „Сливница“ на север, „Ген. Данаил Николаев“ на североизток, „Евлоги и Христо Георгиеви“ на изток

и на юг, „Ген. Скобелев“ на югозапад и ул. „Опълченска“ на запад. Детайлният обхват на зоната е описан подробно в Допълнителната разпоредба, ал. 1, т. 5 от Закона за одобряване и прилагане на Общия устройствен план на Столична община (ЗОПОУПСО). Предмет на изследването е транспортната достъпност от гледна точка на възможностите за спиране, престой и паркиране на различните видове превозни средства в близост до антропогенните туристически ресурси в тази част на града, както и на прилежащата им инфраструктура. Под превозни средства следва да се имат предвид пътуванията с автомобил (под наем или личен), с организиран автобусен транспорт и с велосипед. Инфраструктурата включва транспортно-комуникационната мрежа в изследваната територия, както и комплекса от съоръжения, които я обслужват. В понятието антропогенни туристически ресурси попадат културно-историческите забележителности, представени от археологически и архитектурни останки и паметници, историческите забележителности и религиозни обекти, като настоящото изследване се отнася в същата степен и за музеите и музейните комплекси, разположени в централната градска част (ЦГЧ). Общо на територията на столицата са разположени 148 национални паметници на културата, от които 77 в самата централна част.

Изборът на обекти на изследване се базира на посочените такива от гиганта в туристическото предлагане “TripAdvisor”, както и на класацията Топ 5 на основните антропогенни религиозни обекти, които са включени в програмите на туристическите оператори и агенции за София, които подчертават културно-историческия облик на столицата като емблематични ценности, а именно – храм-паметник „Св. Александър



Фиг. 1. Схема за разположение на религиозните обекти и музеи в ЦГЧ част на града (Източник: TripAdvisor)

Fig. 1. Scheme for disposal of religious sites and museums in the central part of the city (Source: TripAdvisor)

Невски“, Боянската църква, Националният исторически музей (НИМ), ротондата „Св. Георги“ и църквата „Св. София“.

С изключение на Боянската църква и НИМ, останалите три попадат в централната градска част. По тази причина във фокуса на настоящото изследване са катедралният храм „Св. Александър Невски“, църквата „Св. София“ и ротондата „Св. Георги“. За нуждите на проучването е изследвана буферната зона от 200 m около тях, като са разгледани възможностите за спиране, престой и паркиране с различните видове транспортни средства, с изключение на средствата на масовия градски обществен транспорт (МГОТ) на града. Изборът на обхват от 200 m на буферната зона е определен така, че да се гарантира лесната достъпност дори и от трудноподвижни или възрастни туристи с всички видове разглеждан транспорт.

Целта на настоящото изследване е да се направи анализ на настоящите възможности за достъп на туристите от всички пазарни сегменти до избраните туристически обекти, да се идентифицират основните проблеми, както и да се представят възможни решения и насоки за решаване на тези проблеми, така че да се ограничи или елиминира негативното им въздействие при утвърждаването на град София като устойчива международна туристическа дестинация.

Методите за изследване на транспортната достъпност са фокусирани върху това да се анализират регламентите за спиране, престой и паркиране до избраните туристически обекти с различните видове превозни средства, както и да се анализира актуалното състояние на осигурените и налични места за паркиране в близост до тях, като включват:

- Теренно проучване на състоянието на уличната мрежа около обектите.
- Използване на ГИС технологии за въвеждане в цифрова картна подложка на изходните данни за паркирането в изследваната територия – общ брой места за паркиране, места за паркиране на хора в неравностойно положение, места „Служебен абонамент“. Тук е важно да се отбележи, че издадените разрешителни за паркиране по местодомуване не са въведени, тъй като се предполага, че автомобилите на тези собственици не би следвало да се намират в изследваната територия през деня, респ. да заемат места за паркиране. ГИС технологиите са използвани и за определяне на буферна зона от 200 m около изследваните обекти, отчитане на попадащите в тях места с различно предназначение, за генериране на карти и картосхеми с цел обследване и онагледяване на текущото състояние и обезпечеността на обектите с места за спиране, престой и паркиране.
- Проучване на вторични източници на информация, включително планови и стратегически документи за развитие на туризма, транспорта и паркирането в общината.
- Анализ на всички събрани и обработени данни и синтез на важни изводи и препоръки за развитие на града в тази област.

## РЕЗУЛТАТИ И ДИСКУСИЯ

Информация за транспортната достъпност и свързаните с нея възможности за спиране, престой и паркиране с отделните видове транспортни средства до туристическите обекти в централната градска част е представена на сайта [www.visitsofia.bg](http://www.visitsofia.bg)

какдапътувам, който се обслужва и поддържа от ОП „Туризм“, по данни на Център за градска мобилност ЕАД (<https://www.sofiatraffic.bg/bg/parking/pochasovo-platenoparkirane/p/1>) – (фиг. 2).

И трите изследвани обекта попадат изцяло в Синя зона, която е въведена на 10.05.1989 г. с 4000 паркоместа в 35 улици и няколко площада в центъра на града. Режимът за почасово платено паркиране в сегашния му вид с две зони е въведен в София на 01.09.2012 г. Цената за час паркиране в Синя зона е 2 лв., а максималният престой – 2 часа. Зоната функционира в работни дни от понеделник до петък от 8.00 до 19.00 часа и в съботен ден от 8.00 до 14.00 часа. Общият брой места в зоната е 4959. Сайтът не предоставя възможност за избор и увеличаване на избрани области от картата въпреки показаната функционалност за това, но пък са описани улиците, които попадат в съответните зони за паркиране – Синя и Зелена, както и продължителността и начините за заплащане на паркирането. Предоставената информация се отнася единствено до възможностите за паркиране на пътни превозни средства (ППС) с допустима максимална маса до 2,5 t и на микробуси и автобуси с до 12 пътнически места.

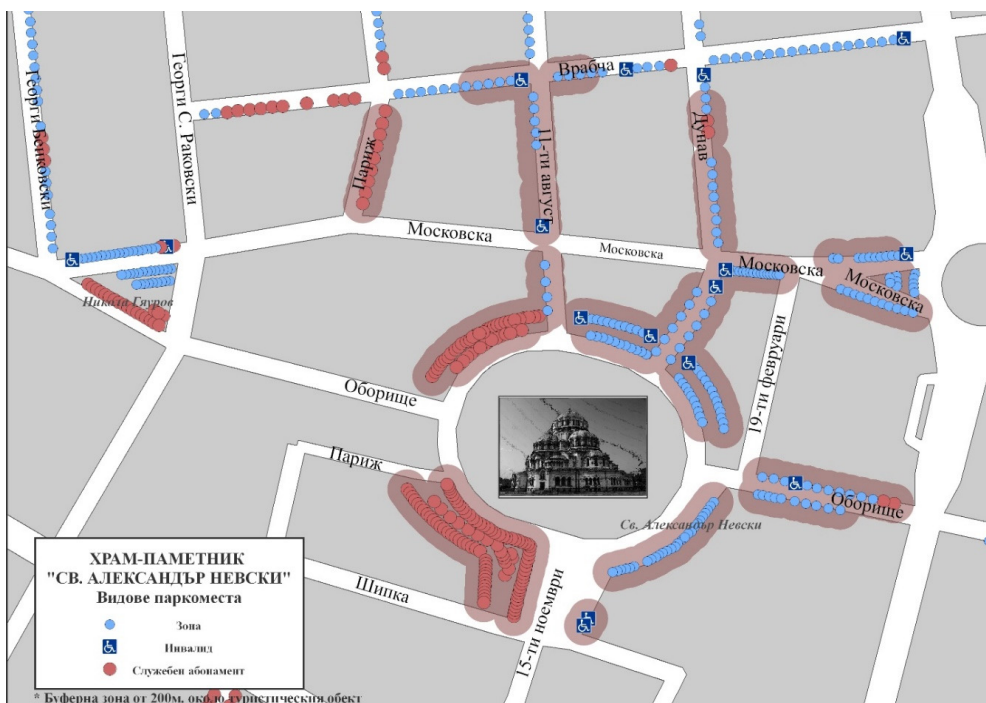
Фиг. 2. Информация за възможностите за паркиране в София (Източник: [www.visitsofia.bg/паркинги](http://www.visitsofia.bg/паркинги))

Fig. 2. Information about the possibilities for parking in Sofia (Source: [www.visitsofia.bg/паркинги](http://www.visitsofia.bg/паркинги))

Като безспорен открояващ се символ на град София, който му придава духовен и културен облик, е храм-паметникът „Св. Александър Невски“. Представлява внушителна по размери петкорабна църква в неовизантийски стил – кръстocupолна базилика с акцентирано централно кубе (втората по големина на Балканския полуостров след храм „Св. Сава“ в Белград), построена в чест на Александър II. Заема площ от 3170 m<sup>2</sup> с капацитет от 5000 души. На фиг. 3 са представени детайлно възможностите за спиране, престой и паркиране в 200-метровата буферна зона около храма.

Югоизточната и североизточната дъга около храма, както и прилежащите им улици – „Московска“, „Оборище“ и „Дунав“, съставляват основният ресурс за спиране, престой и паркиране около „Св. Александър Невски“, с предвидените 5% места за паркиране на хора в неравностойно положение.

Югозападната и северозападната дъга са реализирани като услугата „Служебен абонамент“, детайлно описана в Раздел 2.2. от НОДТСО – Режим на платено паркиране на ППС – „Служебен абонамент“, на Център за градска мобилност ЕАД, запазени съответно за представители на парламента на Република България и за представители и служители на Столична община. Спирането, паркирането и престоят на моторни



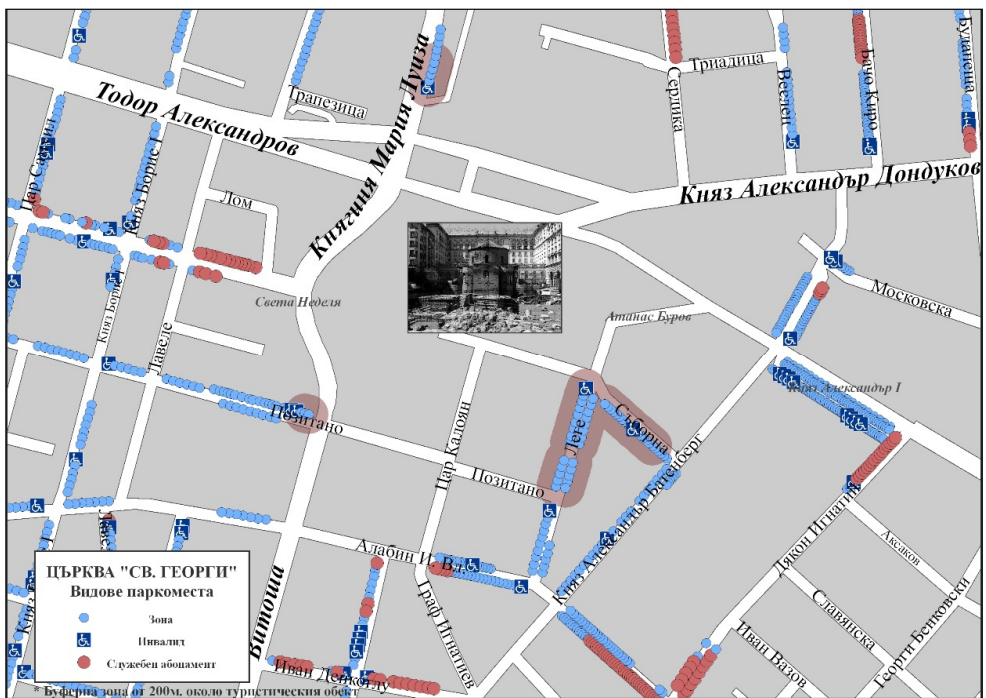
Фиг. 3. Възможности за паркиране около храм-паметник „Св. Александър Невски“

Fig. 3. Opportunities for parking around the church “St. Alexander Nevsky”

превозни средства (МПС), с предназначение и за група, различна от посочените погоре, е забранено.

Ротондата „Св. Георги Победоносец“ е една от най-запазените антични сгради до наши дни в София (фиг. 4). Намира се в двора на сградата на Президентството и се стопанисва от Българската православна църква, като в момента е действаща църква. Отворена е за посетители всеки ден. Поради специфичното ѝ местонахождение, организация за паркирането в непосредствена близост до нея не е реализирана. В малка част от 200-метровата буферна зона попадат улици с въведен режим на паркиране Синя зона.

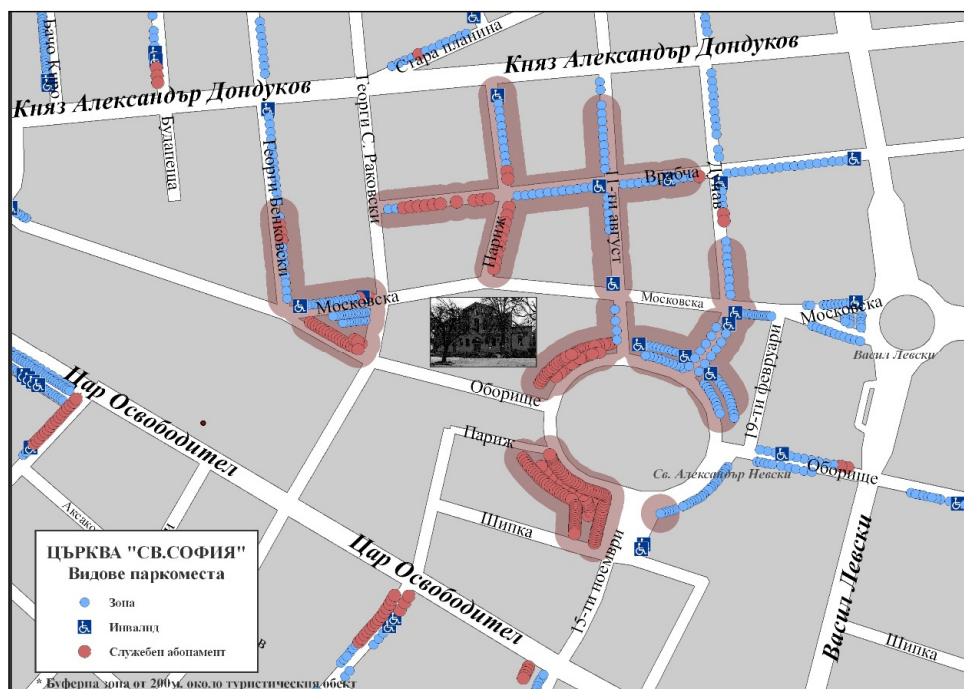
Църквата „Св. София“ е една от най-старите запазени църкви у нас, а и в света (фиг. 5). Трикорабната кръстополна базилика е напълно реставрирана, като в момента е действаща църква. Отворена е за свободно посещение от туристи и поклонници. Към църквата се намира и единственият обособен музей в туристически обект, свързан със Сердика – музеят Археологическо ниво на базиликата „Св. София“. Достъпът до музея става чрез вътрешен на църквата вход. Музеят е отворен от вторник до неделя, от 10 до 17 ч., като понеделник е почивен ден.



Фиг. 4. Възможности за паркиране около църквата „Св. Георги“

Fig. 4. Opportunities for parking around the church "St. George"





Фиг. 5. Възможности за паркиране около църквата „Св. София“

Fig. 5. Opportunities for parking around the church “St. Sofia”

Данните за паркирането са сходни с тези на храм-паметник „Александър Невски“ с единствената разлика, че буферната зона е изместена в източна посока, откъдето идва и незначителната разлика в местата.

В табл. 1 е представено обобщеното състояние за наличните и осигурени места за паркиране на ППС около трите обекта.

Таблица 1  
Table 1

Обезпеченост с паркоместа около избраните обекти  
Collateralization with parking spaces around the selected objects

| Туристически обекти                   | Общо паркоместа | Места Синя зона |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Храм-паметник „Св. Александър Невски“ | 342             | 168             |
| Ротонда „Св. Георги“                  | 50              | 47              |
| Църква „Св. София“                    | 362             | 145             |

Както се вижда на фигурите за всеки един от обектите, така и от табл. 1, възможностите за паркиране на ППС около тях са силно ограничени поради незначителния брой паркоместа. Ограничението е детерминирано от капацитета и възможностите на уличната мрежа, както и на значителния брой места, запазени за фирми чрез услугата „Служебен абонамент“. Подобна услуга не се използва за никой от туристическите обекти с изключение на открития през 2016 г. Музей на София в сградата на Централната баня. Възможностите за спиране, престой и паркиране значително намаляват и поради огромния брой винетни стикери, издадени за ППС на жителите на града, попадащи в обхвата на зоната, детайлно описани в Раздел 2.3. от НОДТСО – „Режим на локално платено паркиране на ППС на живущите в зоните за почасово платено паркиране“, и чиито автомобили имат право да престояват в работни дни там. Теренните изследвания показват, че около изследваните обекти няма изградени надземни или подземни паркинги и гаражи. Проучването не е изчерпателно, тъй като липсват данни за частните паркинги и отдадените под наем общински такива в близост до изследваните обекти.

Спирането, престоят и паркирането на туристически автобуси е регламентирано в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община (НОДТСО) – Раздел 5 – „Случаен и специализиран превоз на пътници“. Член 42 от Наредбата гласи, че „Случаен превоз на пътници с цел туристическо посещение и туристическа обиколка на гр. София се извършва по утвърдени от дирекция „Транспорт“ при СО схеми, в които са указани маршрута на автобуса и местата за престояване и паркиране“. Осигурената възможност за паркиране на туристически автобуси е в югозападната дъга на площада пред храм-паметник „Св. Александър Невски“. Обособената част е обозначена с указателни табели, показващи продължителността на престоя и цената – 24 часа срещу 20 лв. При запълване на пространството пред паметника е предвидена организация за изнасяне на автобуса от ЦГЧ и паркирането му на паркинга пред националния стадион „Васил Левски“. Възможностите за спиране, престой и паркиране на автобуси в близост до ротондата „Св. Георги“ са силно ограничени предвид разположените в близост институции (Президентство, БНБ) и мерките за сигурност, които предопределят те, въпреки наличието на свободни пространства пред и около тези институции. От друга страна, възможностите за паркиране на ППС са по-благоприятни поради наличието на паркинг в непосредствена близост – площад „Ал. Батенберг“ с въведен режим Синя зона.

Спирането, престоят и паркирането около църквата „Св. София“ е аналогично на това пред храм-паметник „Св. Александър Невски“. Относно влизането на автобуси в зоната около тези два обекта трябва да се спомене и временната организация, която се въвежда при необходимост по големи празници, така че да се осигури спиране, паркиране и престой на туристически автобуси на паркинга на пл. „Св. Александър Невски“ на ул. „Оборище“ между ул. „Дунав“ и ул. „1-ти август“, като за целта се забранява влизането на пътни превозни средства по ул. „Оборище“ между ул. „Г. С. Раковски“ и пл. „Св. Александър Невски“ по указани дни, часове и продължителност.

Теренните изследвания показват, че достъпът пеша до изследваните обекти е улеснен поради значителната широчина на уличната мрежа и прилежащата инфраструктура, но затруднен поради неравната настилка и липсата на непрекъснатост на трото-

арите. Аналогично е придвижването и с велосипед, което е улеснено поради голямата широчина на уличната мрежа, но затруднено поради факта, че се използва наличната за пешеходците или за моторните превозни средства инфраструктура. Анализът на наличните вторични източници на информация показва, че в буферните зони около изследваните обекти липсва изградена инфраструктура за придвижване, спиране и паркиране на велосипеди. Подобна информация липсва и в туристическия сайт за София – [www.visitsofia.bg/VELO-АЛЕИ](http://www.visitsofia.bg/VELO-АЛЕИ), където е поместена карта на велоалеите и предлаганите услуги за велосипедистите.

Влошеното състояние на организацията на движението и транспортната достъпност до туристическите обекти в централната градска част се дължи не само на липсата на изградена и поддържана инфраструктура, но и на недалновидното планиране в градоустройствено отношение. Съгласно нормативите от периода 1960–1980 г. градът е оразмерен за 80 леки коли/1000 жители и 250 места за паркиране на 1000 жители. Според данни на „Евростаг“, степента на моторизация към 2011 г. за гр. София е 654,9 автомобили на 1000 жители, което я поставя редом до големите европейски туристически столици. Най-моторизирани, според същите данни, са жителите на Рим, където на 1000 души се падат 701,7 автомобили. Анализът на паркирането по улиците на Рим показва, че местата са ограничени, като 73% от 95 000 сини паркоместа са запазени за живущите, а самото паркиране е скъпо. За посетителите и гостите на града обаче са предвидени алтернативни варианти, изразени чрез многобройни подземни и надземни паркинги, разположени в центъра или в периферията на централната градска част (Centro Storico), обособена като зона с ограничен трафик (Limited traffic zone – LTZ). Силно развита е и системата „Паркирай и пътувай“. Влизането и престоят на туристически автобуси в ЦГЧ на Рим може да се осъществи чрез предварителна регистрация, направена най-често през интернет, която указва кога и къде ще влезе автобус в зоната. За всички останали случаи, включително навлизане с чуждестранен автомобил, е необходимо разрешение, издадено от Агенцията за обществена мобилност на Рим – АТАС. Контролът на достъпа в зоната и на паркирането се осъществява с помощта на видеокamери. Агенцията има разработена схема и за споделяне на велосипеди. Те са зелени и са на разположение в различни места в центъра и по-далеч. Отделно, от частни фирми и магазини се предлагат всякакви възможности за наемане на велосипеди или мотопеди, включително шосейни, детски или планински. На много от местата за наем предлагат и тематични обиколки с местен водач, запознат с различните маршрути.

За разрешаването на проблема с планирането на развитието на град София предвид непрекъснато нарастващото население и степен на моторизация, в последната актуализация на Наредба № 2 от 29 юни 2004 г. на Министерството на регионалното развитие и благоустройството от 10.10.2016 г. е заложено комуникационно-транспортната система на София да се оразмери за степен на моторизация 550–600 приведени единици на 1000 до 2020 г. Ключовите мерки и проекти на Столична община са насочени главно към развитие на столичния метрополитен, балансиране и интегриране на всички видове транспорт, осигуряване на безконфликтно пешеходно и велосипедно движение. Това се доказва от направения анализ на вторичните източници на информация, който показва, че развитието на общата и на специализираната инфраструктура, която има отношение към обезпечаване на туризма откъм транспортна достъпност, е залегнало

във всички стратегически документи на Столична община. Така например в Общия устройствен план (ОУП) на града е отбелязано като необходимост „усъвършенстване и доразвитие на пътната мрежа и инженерните мрежи, и оптимално разпределение на инвестициите като задължение на държавния, областен, общински и частен сектор, както и разпределение на отговорността в управление на туризма и съпътстващата ландшафтна инфраструктура“. Общинският план за развитие (ОПР) на Столична община за периода 2014–2020 г. включва както конкретни мерки за подобряване на комуникационно-транспортната система, включително подобряване на достъпа и на прилежащата туристическа инфраструктура, така и редица секторни стратегии и програми, които са в процес на изработване или са приети от Столичния общински съвет. В контекста на настоящото изследване това са „Стратегия за развитие на културата в София 2013–2023“ и „Стратегия за развитие на София като туристическа дестинация“. Основните цели, залегнали в първата, са „да утвърди София като древен, модерен и космополитен град, да позиционира София в европейския и световния културен календар като привлекателна културна дестинация и да съдейства за подобряване качеството на живот на жителите и гостите на София“. Втората е в процес на разработка, но Приоритет 3 от нея включва „подобряване на инфраструктурата и достъпността“, включително подобряване управлението на атракциите – публична собственост и въвеждане на екологични практики и модели и формиране на гостоприемна, достъпна и ориентирана към туриста (материална и нематериална) среда.

Областната стратегия за развитие на Област София-град 2014–2020 г. отчита значението на икономическите функции на столичния град като фактор за развитие на туризма с високите показатели за икономическо развитие, с изградена инфраструктура, а по отношение на транспортната инфраструктура предвижда, наред с изграждането на нови и реконструкцията и рехабилитацията на стари пътища, въвеждането на нови технологии за подобряване на транспортната система, каквито са интелигентните транспортни системи (ИТС).

Интегрираният план за градско възстановяване и развитие (ИПГВР) на София 2014–2020 г. определя пространственото развитие на града чрез интегриране на проекти и програми за обновяването на градската среда, чрез които да се постигне подобряване на стандарта на живот, облика на града, икономическата му жизнелюбност, екологичната устойчивост и социалната активност в съответствие със съвременните изисквания за развитие на европейските градове. По такъв проект, за Зона 4 от ИПГВР на София пространствата по ул. „Оборище“ между ул. „Раковски“ и бул. „Васил Левски“, включително и самият пл. „Св. Александър Невски“, трябва да се обособят като пешеходни зони. Това е стъпка към подобряване на „градският дизайн“, който според Inskip (1991) е важен ресурс за развитието на туризма в големите градове. Това е характеристиката и разположението на значимите обекти, площадите, пешеходните зони, тротоарите, фонтаните, цветните алеи, декоративните елементи, кошчетата за отпадъци, спирките на градския транспорт, табелите, надписите и др., като от най-съществено значение е удобството и естетиката при проектирането и изграждането на тези елементи и тяхното разположение в градската среда.

Градската среда в София не отговаря на значението и съвременното състояние на града. Откритите пространства не се отличават с особена атрактивност. В тази връзка

концепцията за обемно-устройствено решение на Зона 4 е с основна цел ограничаване на наземното паркиране, съпроводено от алтернативно осигуряване на паркоместа чрез изграждане на подземни гаражи, както и редуциране на трафика около храм-памятник „Св. Александър Невски“.

Връзката между подобряването на „градския дизайн“ и развитието на София като културна туристическа дестинация се потвърждава от решение № 132 на Столичния общински съвет от 23.02.2017 г., което определя визията за развитие на София и крайградските територии „като декларация за споделена, реалистична посока за бъдещо развитие, създадена в резултат от качествено смесване на разностранните гледни точки на хората, свързани с града“. Визията трябва, от една страна, да приеме, обобщи и надгради зададените с действащите нормативни документи стъпки на развитие, а, от друга – да бъде обединяваща платформа, която да предложи модел за дълготрайно взаимодействие между широк кръг участници в процеса по изграждане на бъдещето на София. Процесът на изработването ѝ трябва да бъде използван като примерен за последващи процеси по стратегическо планиране, включително за процеса по промяна на Общия устройствен план на Столична община, съобразен с вече съществуващите или потенциалните агломерационни връзки, природо-географски дадености и тенденции на влияние на София в национален, регионален, европейски и световен мащаб.

Проблемите на пешеходното движение са описани най-добре в ИПГВР, като последното „се осъществява по наличната улична мрежа – по тротоарите и често по пътните платна. Затруднено или блокирано е поради разположените заведения, магазини, паркирали автомобили, намаления габарит на тротоарите и лошото състояние на настилките, неправилното ситуиране на спирките, лошата осветеност и безопасност“.

По отношение на велосипедния транспорт през последните години се наблюдава значителен ръст в инвестициите и развитието му, въпреки че липсват значителни подобрения на тази инфраструктура в самата централна градска част. „Програмата за развитие на велосипедния транспорт на територията на Столична община 2016–2019 г.“ разглежда велосипедния транспорт като „пълноправен участник в преразпределяне на уличното пространство“, с главен акцент върху довеждащо транспортно средство до метростанциите и спирките на другите видове публичен транспорт, а в контекста на настоящото изследване – „изборът на велосипедните трасета следва да се съобразява с насочеността на основните велосипедни потоци от жилищните към смесените централни територии и към териториите с културно-историческо наследство“. В тази връзка от 10. 10. 2016 г. влязоха в сила съществени изменения в Наредба № 2 от 29.06.2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, относно велосипедните алеи – раздел IV „Велосипедно движение“ и раздел XXI – „Велосипедни трасета“. С решение № 81 от 23.02.2017 г. Столичният общински съвет одобри концесия за 8-годишен период, която предвижда като първи етап изграждането на 33 велосипедни обменни станции на територията на центъра и на широкия център, като на всяка велосипедна станция ще има от 12 до 15 велосипеда или малко над 400 велосипеда общо, като останалите места ще са празни, за да има къде да бъдат оставяни ползваните вече велосипеди.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

София е град с богато минало и значителен ресурсен потенциал, най-значимата част от който е разположена в централната градска част. Бъдещето на града като атрактивна международна туристическа дестинация обаче е поставено под съмнение, предвид затруднения достъп до и във самите туристически обекти. Това се дължи на непрекъснато нарастващото население и степен на моторизация, съпроводено с неадекватно планиране на града, както и с липса на автоматизирана система за управление на градския трафик. Ситуацията и достъпността до туристическите обекти в ЦГЧ е допълнително усложнена от ниското експлоатационно състояние на комуникационно-транспортната мрежа, кръгово-радиалната структура на града, при която голяма част от трафика преминава през ЦГЧ, липсата на достатъчно места за спиране, престой и паркиране с различните превозни средства и липсата на прилежаща към това инфраструктура. Паркирането в ЦГЧ на София се извършва преди всичко по уличните платна. Специално построени паркинги има само при новостроящите се обществени търговски центрове, които са предимно частни. Съществуващите паркинги и гаражи са крайно недостатъчни както като общ брой, така и като брой места в тях. От друга страна, качеството на „градския дизайн“ изисква ограничаване на достъпа с леки автомобили до паметниците на културата и въвеждането на алтернативни форми за паркиране в обособени паркинги и гаражи, разположени предимно под уличното ниво.

Възможностите за достъп с останалите видове превозни средства до ЦГЧ също са силно ограничени. Задължително е да се осигурят и регламентират места за спиране и престой за слизане и качване на туристите, така че да са в непосредствена пешеходна близост до съответния паметник, след което туристическият автобус да се изнесе за паркиране в периферната част на зоната или на града. По този начин площадите няма да се превръщат в паркинги, а прилежащите територии ще останат част от ландшафта на съответния паметник (на примера с пл. „Св. Александър Невски“).

Придвижването на велосипед е лесно и удобно, което се дължи на изключителната му мобилност, но се извършва по инфраструктурата, предвидена за придвижване на пешеходците или по уличното платно наред с останалите участници в движението. И в двата случая това създава неудобство и конфликти, а в голяма степен – и занижена безопасност на придвижване. Последната се допълва от невъзможността за паркиране на велосипеда на предвидено и осигурено, в близост до обектите на посещение, място.

Във всички посочени стратегически документи вариантите и възможните решения за управлението на паркирането включват насърчаване на преминаването от улично към извънулично паркиране в паркинги и гаражи, активното стимулиране на изграждане на гаражи в новостроящите се сгради в центъра на София, идентифициране и даване на приоритет на целевите групи в политиката по паркирането (живущи, посетители, работещи и инвалиди), осигуряване на стабилна законова база за паркиране и прилагането ѝ. Никъде не е направена връзка с приоритетите на общината за развитие на туризма и необходимостта от изграждане на обща или специализирана инфраструктура в тази насока. Можем да приемем, че последната попада в приоритета на плана за пространственото развитие на пътната и уличната мрежа, релсовите пътища, съоръженията и транспортните възли, местата за паркиране и гарирание, жп гарите, метрото,

централната и локалните автогари, международното летище, спирките, организацията на движението, включително на пешеходно и велосипедно движение, заложен в ОПР.

Проблемът с придвижването и паркирането ще се задълбочава. Ако не се предприемат съответните мерки и решения, качеството на живот в централната градска част ще се намали значително, а оттам ще намалее и нейното влияние като притегателен и привлекателен туристически център. В тази връзка мерките, които предприема Столична община за справяне с проблема с мобилността на населението, като приоритетно изграждане на метрото по всички направления и развитие на масовия градски обществен транспорт до нива, в които той да бъде достъпен, са забележителни, но недостатъчни. Предизвикателството пред развитието и управлението на градските райони, в контекста на устойчивото развитие, включва както съчетаване на икономическото развитие и достъпността, така и подобряване на качеството на живот и защитата на околната среда. В тази връзка задължителните мерки би следвало да бъдат насочени към:

- Намаляване на преминаващия през ЦГЧ автомобилен поток, включително и с извършване на периодични изследвания за определяне съотношението между търсене и предлагане, брой ППС, влизачи в центъра на града и т. н.; развитие на довеждащия, по възможност електротранспорт (тролейбуси и трамваи), до станциите на метрото, а във възможните участъци – и с използване на градската железница около София.

- Строеж на нови многоетажни паркинги (под и над земята) както за посрещане на нарастващото търсене, така и като алтернатива на уличното паркиране в административния център на града.

- Въвеждане на системата Park & Ride на паркингите към метрото, намиращи се в непосредствена близост до периферните зони на централната градска част – Интерпред, Стадион „Юнак“, Львов мост, ЦУМ, при хотел „Маринела“.

- Редовно преразглеждане на нормите за паркиране, включително и на цената и продължителността за паркиране, така че да се осигурят минимум 15% свободни места за паркиране от живущите или гостите на града, както и за осигуряване на места за паркиране на велосипеди.

- Използване на средствата от паркирането за облагородяване и подобряване на условията в ЦГЧ, а именно – в изграждане или възстановяване на тротоарите за пешеходците и/или за изграждане на велоалеи.

- На последно място, но не и по значение, е разгръщане на политиката за интелигентна мобилност във всичките ѝ форми и области на приложение, а именно – въвеждане на единна система за управление на трафика (ITS), която допълнително да оптимизира и контролира трафика в столицата; развитие и постоянно актуализиране и усъвършенстване на предлаганите електронни услуги за повишаване на информираността на гражданите и гостите на града, включително чрез създаване на идентични на европейските мобилни приложения, които да позволяват използването им от смарт устройства – телефони, таблети, лаптопи при навигацията в града, указване на места за посещение (музеи, паметници, ресторанти, заведения и пр.), местата за спиране и паркиране и начините за използване на градски транспорт, тарифи за таксуване, заплащането на услуги онлайн и др. подобни; въвеждането на единна таксуваща система във всички превозни средства на МГОТ и използване на електронната карта, ориентирана към туристите, така че да се използват комплексно услугите на града в съчетание

с посещението на обекти на преференциална цена; развитие на електронните системи по регистрация и заплащане на необходимите такси за туристическите автобуси, така че да бъде улеснено максимално тяхното навлизане в ЦГЧ, както и контрола върху тях.

Освен посочените задължителните общи мерки, от гледна точка на туристическата индустрия, за да може да се използват възможно най-пълноценно всички ресурси на града, трябва да се разработят конкретни стратегически планове за балансирано развитие между интересите на обитателите и посетителите на града и влиянието им върху природата. За изясняване на тези комплексни взаимоотношения между туризма, просперитета на местното население и устойчивостта и взаимодействията между тях, политиката на общината трябва да бъде насочена към:

- Осигуряване на достъпност до туристическите обекти, която трябва да бъде транспортна и информационна. Транспортната ще бъде реализирана чрез изграждане на обща и специализирана туристическа инфраструктура. В съвременния цифров свят информационната инфраструктура ще обезпечи все по-мобилните туристи с така необходимата информация относно детайлното планиране и реализиране на тяхното пътуване.

- Минимално нарушаване на естествения облик на града, мащаб и силует и естетически издържана архитектурно-градоустройствена композиция, което може да бъде реализирано чрез ефикасно управление от страна на общината, основано на ефективните действия, предложени от експертни комисии с включени представители на туристическия бранш, архитекти, икономисти и всички, ангажирани с туризма като отрасъл за обслужването на туристите и обектите.

Всички гореописани мерки, общи и специфични, ще доведат до осигуряване на желаня достъп до паметниците на културата, като с реализирането на тези мерки няма да се промени съответния исторически микроландшафт на дадения обект. Самите териториално-устройствени особености на повечето исторически и туристически обекти ще предизвикват необходимостта от формиране на защитна зона край дадения исторически микроландшафт. Това ще улесни опазването му, от една страна, и така желания ефект за удобство на гражданите и туристите, от друга.

Направеният кратък преглед на проблемите с транспортната достъпност до антропогенните туристически ресурси в ЦГЧ показва спешната необходимост от адекватно управление на повишената градска мобилност на населението не само за нуждите на туристическата индустрия. Това ще извади Столична община от изключително неблагоприятното положение на желана дестинация, в която туристите не могат да посетят безпроблемно нейните забележителности.

Всички разгледани планови документи отчитат важноста на туризма като отрасъл за развитие в столичния град, но развитието и адаптирането на транспортната система и инфраструктура, включително и достъпността, не са с акцент върху превръщането на София в съвременна, модерна туристическа дестинация.

## SUMMARY

Trends in recent years have shown that cities will continue to be one of the main destinations for tourists of all kinds. The clash of conventional tourism with the new environmental



requirements demand changes not only in the policy of the respective municipality, and government, but also by the tour operators themselves and by all stakeholders. The increase in the number of cars and the restriction regimes on their movement in the central part of Sofia form a complex of factors with a direct impact on the transport accessibility to tourist sites located in the central part of the metropolitan city. The report presents a recent study using GIS technologies on transport access and analysis of the related opportunities for reaching, stopping, staying and parking to the anthropogenic tourist sites, located in the central part of Sofia with the different modes of transport, used by the tourists – by bus, by car, by bicycle and on foot. Current status, as well as available accessibility issues are identified. The search for a cross point between the decisions of Sofia Municipality to reduce the number of cars in the city center, and the increasing number of tourists implies the present research, aimed at seeking solutions of this problem. The current study focuses on possible solutions for improving transport accessibility to the most visited tourist sites in Sofia and has practical application value for the urban plan of Sofia. Recommendations for problem solving are synthesized in two directions. The first includes recommendations for improving urban living conditions, and the second one – the specific needs of the tourism industry to provide access to resources, which are one of the most important prerequisites for visiting a destination. Their realization in the short term depends on the establishment of the city of Sofia as a sustainable, international tourist destination.

#### ЛИТЕРАТУРА

- Воденска, М., М. Асенова. 2011. Въведение в Туризма. С., МАТКОМ.  
Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. София. Обединение „СОФИЯ XXI“, София, 2013 г.
- Маринов, В., М. Асенова, Б. Байков. 2013. Туристическите агенции и туристическото развитие на София: оценки, нагласи и очаквания. С., Столична община – общинско предприятие „Туристическо обслужване“, [http://info-sofia.bg/images/documents/Report\\_TO\\_2013\\_13\\_August\\_Final.pdf](http://info-sofia.bg/images/documents/Report_TO_2013_13_August_Final.pdf).
- Наредба за организация на движението на територията на Столична община.
- Попова, Н. 2000. Управление на продукта на културния туризъм в градска среда (по примера на гр. София). – *Годишник на СУ, ГГФ, книга 2*, 94.
- София. Туризмът в цифри. 2015. Общинско предприятие „Туризм“, 2016. <http://www.visitsofia.bg/images/pdf/tourism-in-figures-2015.pdf>
- Стратегия и план за действие за развитие на София като туристическа дестинация 2014–2020. 2013 г., <http://info-sofia.bg/images/documents/Sofia%20strategy%20DRAFT1.pdf> – 13.04.2014 г.
- Стратегия за развитие на културата в София 2013-2023. 2012 г. [http://info-sofia.bg/images/documents/Sofia-Creative\\_Capital\\_2013-2023.pdf](http://info-sofia.bg/images/documents/Sofia-Creative_Capital_2013-2023.pdf) - 12.04.2014 г.
- Álvarez-García, J., M. del Río-Rama, G. Vázquez-Huerta, C. Rueda-Armengot. 2017. Smart city and tourism: An analysis of development of Cáceres (Spain) as a smart city. – In: Sustainable smart cities. Creating spaces for technological, social and business development Peris-Ortiz, M., Bennett, D., Perez-Bustamante Yabar, D. (Eds.). Springer International Publishing, 199–218; DOI: 10.1007/978-3-319-40895-8\_15.
- Cros, H. 2007. Too much of a good thing? Visitor congestion management issues for popular world heritage tourist attractions. – *Journal of Heritage Tourism*, Vol. 2, No. 3, doi: 10.2167/jht062.0, p. 226.
- Domènech, A., A. Gutiérrez. 2017. A GIS-based evaluation of the effectiveness and spatial coverage of public transport networks in tourist destinations. – *ISPRS Int. J. Geo-Inf.* 6, 83; doi:10.3390/ijgi6030083.
- Eurostat, transport – cities and greater cities. Urban transport, 2001–2011.
- Inskoop, E. 1991. Tourism planning: An integrated and sustainable development approach. New York, Van Nostrand Reinhold.
- Litman, T. 2017. Parking management comprehensive implementation guide. Victoria Transport Policy Institute, [http://www.vtpi.org/park\\_man\\_comp.pdf](http://www.vtpi.org/park_man_comp.pdf)

Orbasli, A, S. Shaw. 2007. Transport and visitors in historic cities. – In: Tourism and Transport (Ed. Les Lumsdon and St. Page), Routledge, 93–104.

[www.atac.roma.it](http://www.atac.roma.it)

[www.info-sofia.bg](http://www.info-sofia.bg)

[www.sofiatraffic.bg](http://www.sofiatraffic.bg)

[www.svgeorgi-rotonda.com](http://www.svgeorgi-rotonda.com)

[www.visitsofia.bg](http://www.visitsofia.bg)

*Постъпила март 2017 г.*