

СОФИЙСКИ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“
ГЕОЛОГО – ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА ГЕОГРАФИЯ НА ТУРИЗМА

ЕМИЛ БОРИСОВ ПЕТРОВ

**УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ДОСТЪПНОСТ ДО
ТУРИСТИЧЕСКИТЕ ОБЕКТИ В ЦЕНТРАЛНАТА ГРАДСКА
ЧАСТ НА СОФИЯ**

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертация за присъждане на образователната и научна степен
„доктор“

Професионално направление: 4.4. Науки за земята
Научна специалност: География на рекреацията и туризма

Научен ръководител:
Доц. д-р Мариана Асенова

Гр. София, 2020 г.

УВОД

През последните години София се утвърждава като една от водещите туристически дестинации, както за българските, така и за чуждестранните туристи. Съществена причина за увеличението брой чужденци е фактът, че София бе включена като дестинация от няколко бюджетно ориентирани авиопревозвачи. Много от електронните оператори и агенти в интернет също 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, най-често индивидуалните туристи, 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 (София - туризмът в цифри, 2017). Аналогична е ситуацията и в предлагането и организирането на бизнес пътуванията, при които нерядко също е включен автомобил като средство за придвижване. От най-голямо значение за туризма в столицата обаче е въпросът с организираните, групови посещения на туристи и проблемът с достигането до туристическите обекти и свързаните с това – спиране, престой и паркиране 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. Не бива да се игнорират и възможностите за достъп на лицата в неравносложно положение, които изискват специализирана инфраструктура както в обектите, така и за достигане до тях.

Бързото разрастване на град София, в съчетание със значителното увеличение на моторни превозни средства (МПС) през последните години, доведе до съществени затруднения в придвижването в централната градска част, където са разположени основната част от антропогенните туристически ресурси. В допълнение, това увеличение води след себе си и значителни негативни промени в градската среда, а именно – повишени нива на прах и шум, значително количество на отделяните вредни емисии от работата на МПС в градската атмосфера, както и повишаване на пътно-транспортните произшествия в т.ч. с участието на пешеходци и велосипедисти, увеличени разходи за пътуване и време и др. Влошаването на условията на градската среда е пагубно за развитието на града - както за неговите жители, така и за гостите му. От друга страна, транспортната достъпност е необходима предпоставка за осъществяване на пътуването в дестинацията, както и като част от инфраструктурата, формираща привлекателността и облика на града, не само като туристическа дестинация. От нивото ѝ на развитие до голяма степен зависи усвояването на различни видове ресурси и услуги, с което влияе върху локализацията и развитието на повечето отрасли и стопански дейности. Анализът ѝ има важно значение за изясняване на възможностите на жителите и гостите на града да ползват социални, административни, културни и други видове услуги, както и да посетят самите туристически обекти, които най-често са неравномерно разпределени в географското пространство. По този начин тя се превръща в един от факторите за регионалното и местното развитие на туризма, който трябва да бъде внимателно изучаван, системно наблюдаван и оценяван, както за нуждите на процеса на регионалното планиране на туризма, така и за самото ѝ управление и поддържане на задоволително ниво.

Характеристика на изследването

В настоящият дисертационен труд се предлага концепция за развитие и адекватно управление на транспортната достъпност съгласно нарасналите нужди от мобилност на населението от една страна, а от друга – повишената посещаемост на столичния град и необходимостта от осигуряване на устойчиво развитие на дестинация София. Концепцията се основава на задълбочен анализ на всички елементи на транспортната инфраструктура, които имат отношение към достъпността и нейното осигуряване и развитие.

В този контекст **обект** на настоящото проучване е исторически обособената централна градска част на София и попадащите в нея всички елементи на инфраструктурата, обуславящи възможностите за придвижване до антропогенните туристически обекти за отделните целеви групи туристи пеша, с велосипед, както и с използването на моторни превозни средства.

Предмет на изследването е транспортната достъпност от гледна точка на възможностите за достигане до тези обекти, спиране, престой и паркиране на различните видове превозни средства в непосредствена близост до тях, както и на прилежащата им инфраструктура. Това обуславя и **целта** на настоящия дисертационен труд, която, на база задълбочен анализ на актуалното състояние и проблеми, да предложи концепция за по-добро управление на транспортната достъпност до туристическите обекти в централната градска част на София. За постигане на целта са поставени следните основни **задачи**:

1. Да се направи анализ и оценка на мястото на транспортната достъпност в структурата на туризма и по-конкретно в дестинацията и в туристическият продукт, като цяло;
2. Да се проучат и анализират стратегическите, плановете и регулаторните документи на Столична община за развитието на транспорта и туризма в изследваната територия;
3. Да се проучи и анализира достъпа до антропогенните туристически обекти в централната градска част с отделните видове транспорт и пеша за отделните целеви групи и да се анализират поотделно съществуващите проблеми и причините за тяхното възникване и проявление;
4. Да се дефинират конкретни решения за ограничаване на идентифицираните проблеми в контекста на концепцията за устойчиво развитие на туризма, съгласно предизвикателствата и перспективите пред туристическото развитие на дестинацията, така че да бъдат задоволени потребностите на всички целеви групи – живущи (жители) и туристи – гости на града. Решенията следва да са съобразени с реализираните вече добри практики по отношение на достъпността в развитите в туристическо отношение други европейски столици.

Резултатите от изследването и анализа са представени като комплекс от решения, оформени във вид на концепция за развитие и управление на транспортната достъпност и свързаната с нея инфраструктура в ЦГЧ на София. Същата включва актуални и изпълними решения, които не противоречат на основните стратегически документи за развитие на Общината, но в същото време са насочени и към туристите и съответно допълват решенията в тази насока, като ограничават негативното проявление на лимитиращите фактори върху развитието на туристическата и транспортна инфраструктура спрямо отделните ѝ елементи и които възпрепятстват утвърждаването на град София като устойчива, международна, целогодишна туристическа дестинация. В научно отношение концепцията, като подход за анализ, оценка на проблемите и дефиниране на решения, може да се оформи като модел и след адаптиране - да се използва и прилага и за останалите дестинации в Р България.

Структура на дисертационния труд

Дисертационният труд е в обем от 303 страници, включващи: 18 таблици, 82 фигури, библиография от 100 заглавия на кирилица и 101 заглавия на латиница. Към него са представени 41 приложения.

Изследването се състои от въведение, 4 глави, заключение, библиография и приложения. Структурата на дисертационния труд се определя от предмета, обекта и изследователските цели и отразява подхода, възприет от автора към темата за изпълнение на поставените изследователски задачи.

Съдържанието на дисертационния труд включва:

| | |
|---|-----------|
| Списък на фигурите..... | 6 |
| Списък на таблиците | 10 |
| Списък на приложенията | 11 |
| Списък на използваните съкращения | 14 |
| Благодарности | 16 |
| ВЪВЕДЕНИЕ..... | 17 |
| Актуалност на проблема | 17 |
| Обект, предмет, цели и задачи | 20 |
| Изследователска теза..... | 22 |
| I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧНИ ОСНОВИ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО..... | 24 |
| 1. Основни понятия за системата на туризма и връзката им с транспортната достъпност | 24 |
| 2. Методология на изследването..... | 42 |
| 2.1. Териториален обхват на изследването..... | 42 |
| 2.2. Основни източници на информация..... | 43 |
| 2.3. ГИС данни за уличната мрежа, общественият транспорт и паркирането | 44 |
| 2.4. ГИС данни за домуващите | 45 |
| 2.5. Досегашни проучвания за състоянието и управлението на туризма в София | 47 |
| 2.6. Собствени проучвания..... | 48 |
| 2.6.1. Анкетно проучване на туристическото търсене и поведение на посетителите в гр. София с предварително подготвена анкетна карта | 48 |
| 2.6.2. Полуструктурирано интервю с представители на администрацията на Столична община и неправителствените организации в сферата на градския туризъм | 50 |
| 2.6.3. Преглед на добрите практики по отношение на достъпността в развити в туристическо отношение други европейски столици..... | 53 |
| 2.6.4. Теренно проучване на състоянието на уличната мрежа около обектите в ЦГЧ | 54 |
| 2.6.5. Използвани методи по отношение на придвижването по уличната мрежа - до туристическите обекти и до спирките на общественият градски транспорт..... | 55 |
| 2.6.6. Използвани методи за обработка на информацията | 60 |
| 2.6.7. Общонаучни и частнонаучни подходи и методи | 60 |
| 2.6.8. SWOT-анализ като инструмент за формиране на концепцията | 62 |
| 2.6.9. Дефиниране на концепция и решения за развитие на транспортната инфраструктура и достъпност..... | 63 |
| 2.7. Съдържателен обхват на изследването | 64 |
| 2.8. Ограничения | 65 |
| II. СЪСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМИ НА ТРАНСПОРТНАТА ДОСТЪПНОСТ В ЦЕНТРАЛНАТА ГРАДСКА ЧАСТ НА СОФИЯ | 67 |
| 1. Състояние на туризма в град София | 67 |
| 2. Пространствено и градоустройствено развитие на пътно - шосейната (улична) мрежа, демография и свързаните с тях проблеми..... | 72 |
| 2.1. Демография..... | 76 |
| 2.2. Миграционни процеси | 77 |

| | | |
|-------------|--|------------|
| 2.3. | Моторизация..... | 77 |
| 2.4. | Замърсяване на въздуха..... | 78 |
| 2.5. | Градската логистика като проблем..... | 81 |
| 2.6. | Пътна безопасност..... | 81 |
| 2.7. | Обобщение на проблемите пред транспортната инфраструктура и автомобилното движение..... | 83 |
| 2.8. | Предизвикателства пред транспортната инфраструктура и автомобилното движение..... | 84 |
| 3. | Състояние и проблеми на масовия градски обществен транспорт на град София | 87 |
| 3.1. | Състояние на масовия градски обществен транспорт..... | 87 |
| 3.2. | Обобщение на проблемите пред транспортното обслужване..... | 91 |
| 3.3. | Предизвикателства пред транспортното обслужване..... | 92 |
| 4. | Състояние и проблеми на таксиметровите услуги..... | 100 |
| 4.1. | Състояние на таксиметровите услуги..... | 100 |
| 4.2. | Обобщение на проблемите и предизвикателствата пред транспортното обслужване с такси..... | 104 |
| 5. | Състояние и проблеми на Рент-а-кар услугите..... | 104 |
| 6. | Състояние и проблеми с паркирането..... | 107 |
| 6.1. | Възможности и места за паркиране..... | 107 |
| 6.2. | Спиране, престой и паркиране на туристически автобуси..... | 113 |
| 6.3. | Обществени и буферни паркинги..... | 114 |
| 6.4. | Частни паркинги..... | 115 |
| 6.5. | Обобщение на проблемите по отношение на паркирането - анализ на източниците на проблеми, предизвикателства..... | 116 |
| 7. | Състояние и проблеми на велосипедното движение..... | 127 |
| 7.1. | Възможности за велосипедно придвижване..... | 127 |
| 7.2. | Обобщение на проблемите и предизвикателствата по отношение на велосипедното движение..... | 129 |
| 8. | Състояние и проблеми на пешеходното движение..... | 130 |
| 8.1. | Възможности за пешеходно придвижване..... | 130 |
| 9. | Информационна осигуреност – възможности и предизвикателства..... | 135 |
| 9.1. | Виртуални паркинг табла..... | 138 |
| 9.2. | Публични сайтове..... | 139 |
| 9.3. | Мобилни приложения..... | 143 |
| 9.4. | Услуги с местоположение и QR кодове..... | 147 |
| 10. | Придвижване на лицата в неравностойно положение – възможности, проблеми и предизвикателства..... | 150 |
| 10.1. | Пешеходно придвижване..... | 150 |
| 10.2. | Паркиране на лицата в неравностойно положение..... | 153 |
| 10.3. | Достъп до електронно съдържание..... | 154 |
| 11. | Нормативна рамка и стратегически документи за транспортната достъпност и нейното управление в Столична община..... | 156 |
| III. | АНАЛИЗ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ СОБСТВЕНИТЕ ПРОУЧВАНИЯ..... | 173 |
| 1. | Преглед на предишни проучвания за София в контекста на транспортната достъпност..... | 173 |
| 2. | Анализ на резултатите от собственото анкетно проучване..... | 183 |

| | |
|---|-----|
| 2.1. Място на провеждане на анкетата, националност, пол и възраст на респондентите..... | 184 |
| 2.2. Продължителност на престоя..... | 185 |
| 2.3. Източници на информация преди посещение на дестинацията | 189 |
| 2.4. Използвани средства за насочване и придвижване до туристическите обекти и в самата дестинация | 191 |
| 2.5. Планирани други обекти за посещение и начин за достигането им | 196 |
| 2.6. Нагласи на туристите към използването на мобилно приложение за насочване до туристическите обекти | 198 |
| 2.7. Нагласи на туристите към използване на други технологии за получаване на информация | 199 |
| 2.8. Оценка на състоянието на достъпността и тази до туристическите обекти в центъра на София..... | 200 |
| 3. Анализ на резултатите от полуструктурираното интервю с представители на общинските структури и неправителствените организации..... | 209 |
| 4. Преглед на добрите практики от развити в туристическо отношение европейски столици по отношение на планирането и достъпността..... | 210 |
| IV. КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ДОСТЪПНОСТ | |
| 216 | |
| 1. SWOT анализ на дестинация София в контекста на транспортната достъпност | 216 |
| 2. Конкретни решения за ограничаване на достъпа с личен автомобил в ЦГЧ224 | |
| 2.1. Обособяване на червена зона | 224 |
| 2.2. Мерки, насочени към категорията ползватели на „Служебен абонамент“ 226 | |
| 2.3. Мерки по ограничаване на безплатното паркиране „Служебен абонамент“ 226 | |
| 2.4. Мерки насочени към регулиране на платеното локално паркиране за живущите в зоните | 226 |
| 2.5. Мерки насочени към регулиране на преференциалното паркиране на ППС, превозващи хора с увреждания | 227 |
| 2.6. Мерки насочени към гостите на столицата | 227 |
| 2.7. Нискоемисионна зона като възможна мярка за подобряване на околната среда и намаляване на трафика..... | 228 |
| 2.8. Обособяване на ЦГЧ като пешеходна зона | 228 |
| 2.9. Логистика | 229 |
| 3. Конкретни решения за повишаване на обхвата на паркинг услугите вкл. и на начините за заплащане..... | 230 |
| 3.1. Създаване на система за насочване на водачите към свободните места за паркиране 230 | |
| 3.2. Промотиране на мобилното приложение Urbo, създаване на ново или адаптиране на съществуващите такива към нова система за заплащане..... | 230 |
| 4. Конкретни решения за развитие на услугата Паркирай и Пътувай (Park&Ride) | 230 |
| 4.1. Изграждане на общински паркинги, буферирани ЦГЧ, адекватно използване на буферните и частни паркинги | 230 |
| 4.2. Частни паркинги..... | 231 |
| 5. Конкретни решения за подобряване и популяризиране на обществения транспорт..... | 231 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 5.1. | Създаване на „интелигентни“ разписания..... | 231 |
| 5.2. | Мултимодална платформа за избор на подходящ транспорт..... | 232 |
| 5.3. | Разширяване на обема и обхвата на информацията за пътуващите в реално време (RTP1)..... | 232 |
| 5.4. | Регионален интернет портал..... | 233 |
| 5.5. | Други мобилни приложения и информационни канали..... | 234 |
| 6. | Конкретни решения за интеграция на таксите и услугите на обществения транспорт..... | 235 |
| 6.1. | Таксуващата система и единен превозен документ..... | 235 |
| 7. | Конкретни решения за създаване на система за управление на туристически автобуси | 236 |
| 8. | Конкретни решения за реорганизация и подобряване на пътната мрежа за колоездене и използване на пешеходните пътеки | 237 |
| 9. | Конкретни решения за въвеждане на интелигентни транспортни системи . | 239 |
| 9.1. | Надграждане на адаптивната система за контрол на трафика в София | 239 |
| 9.2. | Създаване на трафик информационна карта | 239 |
| 9.3. | Информационни табели за свободни места за паркиране..... | 239 |
| 10. | Конкретни решения за създаване на туристически информационни системи | 239 |
| 10.1. | Създаване и надграждане на съществуващите туристически приложения за София | 239 |
| 11. | Конкретни решения за създаване на електронни системи за резервация и плащане | 240 |
| 11.1. | Монтиране на „интелигентни“ терминални устройства | 240 |
| | ЗАКЛЮЧЕНИЕ..... | 241 |
| | Използвана литература..... | 245 |
| | Приложения..... | 256 |

I. Първа глава: Връзка на основните понятия в туризма по отношение на транспортната достъпност

В тази глава са разгледани теоретико – методологическите основи на изследването, като е изяснен използваният понятийно – терминологичен апарат, както и мястото на транспорта и транспортната достъпност в системата на туризма.

1. Същност и особености на транспортната достъпност

Същността на транспортната достъпност е изяснена посредством преглед на изследванията върху нея на трудовете още от древността. Идентифицирани са отделните видове достъпност и характерните за всяка от тях особености. Така например географската достъпност, залегнала в изследователските трудове на много автори - Reilly (1929), Zipf (1949), Stewart (1947), Warntz (1967), Wilson (1967), Hägerstrand (1970), я определят като придвижване в географското пространство, върху което оказват влияние съществуващи бариери, породени от разстоянието, времето, цената и човешкото неудобство по отношение на потенциалната достъпност до работа, стоки, услуги и други пространствено разпространени дейности (Coulter and Getis, 1999). Времевата география пък използва пространствен, времеви и транспортен фактор за определяне на достъпността на географското пространство. В по-ново време достъпността се определя от изследователите като „средната възможност, която жителите на района притежават, за да участват в определена дейност или набор от дейности“ (Wachs и Kumagai, 1972) или като „достъпността на дадена точка в системата е функция на нейното местоположение в пространството по отношение на всички останали точки в системата“ и „предполага минимален разход за пътни разходи или време“ (Hack, 1976) и de Lannoy, 1978). Прегледът на различни дефиниции за транспортна достъпност (Deo, Pang, 1984; Hanson, 1989; Lupien, Moreland, Dangermond, 1987; Tomlin, 1990; Tobler, 1993; Douglas, 1994; Chabini, 1998; Forteringham, 2000; Wegener, 2002 и др.) показва, че в почти всички определения става дума за възможността да бъде осъществена връзка, т.е. да бъдат достигнати определени пространствени обекти чрез налична транспортна инфраструктура при отчитане на фактори, които влияят върху движението в географското пространство. Според Hull (2011) достъпността може да бъде категоризирана в две широки значения - първото се фокусира върху мобилността или възможността да се пътува и произхожда от класическата теория за локацията и пряката взаимовръзка с транспортната система (транспортните разходи), а второто – върху продължителността на пътуването (Banister, 2002; Ney, 2001; Geurs and van Wee, 2006). Тази концепция представлява интерес за географите и транспортните инженери, които се интересуват от разпределението на потоците и моделите на движение между основното местонахождение (обикновено местоживеенето) и други дестинации, като отбелязват средните скорости и предвиждат преките разходи за пътуване.

За нуждите на настоящото изследване понятието транспортна достъпност се свързва с концепцията за „лесното придвижване“ до различни дестинации за извършване на обичайни ежедневни дейности. Тя се фокусира върху възможността на социални групи да достигнат дестинации, където извършват определени дейности, както и върху транспортната мрежа (Bhat et al, 2000; SEU, 2003). Най-просто е описана от Gutierrez (2009), според който достъпността е „ключов фактор от транспортната география“ и може да бъде определена като „лесно достигане до желаната дестинация, използвайки определена транспортна система“.

Като концепция за достъпност, „изразяваща връзката между системата за дейност, разположена в даден регион, и транспортната система, която я обслужва“ я разглежда и Cascetta (2012). Концептуализацията за това колко ефективно са обвързани

пространственото разпределение на услугите и съоръженията с транспортната инфраструктура, представлява ново предизвикателство за разработчиците и градските управители. Това определение се допълва и от даденото в Енциклопедията по обществена география (*Encyclopedia of Human Geography*, Pitzl, G. R., 2004), според което достъпността е концепцията, която определя ефективността на възможните пътища (магистралаи, въздушни коридори, морски пътища, информационни технологии за пренос на данни и др.), които позволяват взаимодействието между отдалечени точки. В значителна степен то се припокрива с определението и за самата география, което гласи, че тя е „пространствена дисциплина, концентрирана не само върху местоположението на населението и обектите, а още по-важно - върху начина, по който те си взаимодействат“ (по Коцев, 2008). Rodrigue (2017) също определя достъпността като ключов елемент на транспортната география и географията като цяло, тъй като е пряко свързана с мобилността на хора, товари и информация.

В същото време мобилността и достъпността не обхващат само техническите аспекти, инфраструктурата и транспортната система. Тя включва редица организационни въпроси като задоволяване на търсенето на транспортни услуги в неговия пълен обем и справяне със сезонните и ежедневни натоварени часове на движение, пространствено планиране, начин на живот, иновации и др. Това определя и същността на настоящото изследване като предимно географско, въпреки близостта му с научни области като архитектурата, градоустройството и инженерните науки за транспортното моделиране и информационни технологии.

2. Обща и транспортна инфраструктура. Суперструктура

Изясен е терминът инфраструктура, който се отнася към „всички форми на конструкции върху или под земната повърхност, необходими за всеки населен район при осъществяването на комуникацията му със заобикалящия го свят и явяващи се основа за интензивни контакти между хората“ (Medik, 1973, по Станкова, 2003). Инфраструктурата обхваща шосейната мрежа, терминалите на обществения транспорт, енергийната, канализационната, отоплителната, съобщителната и други системи, както и допълнителни услуги на територията на дестинацията. В широк смисъл на понятието тя е съвкупност от всички средства за производство и дейности, които са необходим атрибут за нормалното протичане на възпроизводствения процес, а в тесен смисъл – комплекс от съоръжения, чиято дейност обслужва материалното производство и е пряко свързана с осигуряването на необходимите инсталации и комуникации при териториалната организация на производството, а в туризма – на туристическото обслужване (Хаджиниколов, 1988 по Воденска и Асенова, 2004). Към общата инфраструктура, разглеждана в материално – веществен аспект и за конкретния случай, се отнасят съвкупността от шосейни пътища и линии, както и всички съоръжения, необходими за тяхната експлоатация.

Туристическата инфраструктура от своя страна обхваща съвкупността от тези съоръжения, намиращи се на територията на туристическите обекти и предприятия и е предназначена за обслужване преди всичко на туристите. В нея се включват уличната мрежа и осветлението, транспортните средства и елементите на общата инфраструктура – съоръженията, подпомагащи функционирането на цялостното стопанство (Воденска, Асенова, 2004). Функционалната структура на базата на туризма според Пеев (2003) представлява:

- Туристическа инфраструктура, включваща няколко разновидности поради комплексността на туристическия продукт, а именно:

- Техническа, която включва пътно – транспортната система, енергийната, водоснабдителната и канализационни такива, резервационната система като част от информационната система и съобщенията;
- Производствена, включваща различни цехове и работилници;
- Социална – база за здравето, сигурността и т.н.;
- Екологична – база за опазване на околната среда, в която се осъществяват туристическите пътувания.
- Туристическа суперструктура – която пряко участва във възпроизводството на туристическия продукт. В нея се включват средствата за настаняване и подслон, заведенията за хранене и развлечение, туристическият транспорт и др.

Според Станкова (2003) липсата на съответстваща на нуждите и характера на дестинацията инфраструктура е причина за забавеното развитие и ръста на дестинации с потенциал. Същото твърдение се потвърждава и от други автори. Така например, според Воденска и Асенова (2011) туристическото развитие е невъзможно без наличието на добра обща инфраструктура, особено що се отнася до транспорта и комуникациите. В допълнение от същите автори – то е много силно зависимо от общата инфраструктура и равнището на икономиката в дестинацията. Колкото по-развита е в икономическо отношение дестинацията, толкова по-бързо и безболезнено е туристическото развитие в нея.

Разглеждането на транспортната достъпност и свързаната с нея инфраструктура се дължи основно на факта, че в основната си част забележителностите са неподвижни, което налага превозването на туристите до тях. Наред с транспорта, това е второто главно направление, заедно с труда, без които е невъзможно осъществяването на цялостната обслужваща дейност в сферата на туризма (Воденска, Асенова, 2006). В допълнение, като съставна част на основните елементи на туристическия пазар, туристическото търсене се характеризира с териториална пръснатост и подвижност, което свежда да минимум възможността то да бъде организирано. В тази връзка все по-осезателно се проявява тенденцията за развитие на индивидуалните, неорганизираните пътувания и необходимостта от добре уредена и поддържана инфраструктура.

Основните елементи на инфраструктурата, включени в обекта на настоящото изследване са:

- Пътно – шосейната (улична) мрежа и свързаните с нея допълнителни устройства, съобразно особеностите и изискванията на самото движение (Нешков, 2000);
- Пътуванията с обществен или специализиран (туристически) транспорт;
- Начините и възможностите за паркиране в изследваната територия;
- Начините и възможностите за придвижване пеша, с велосипед и на лицата в неравностойно положение или с намалена подвижност;
- Далекосъобщенията или информационното обслужване като част от транспортните връзки и в полза на придвижването и лесното достигане до обектите.

Разглеждането на далекосъобщенията (телекомуникациите), от своя страна и за нуждите на настоящото изследване, е продиктувано от следните два аспекта. Според първия – те представляват неделима част от световната и местна техническа инфраструктура. Тяхното основно предназначение е да осигуряват обмен на информация от всякакъв вид, във всякакви обеми и във всякакви направления, което ги прави задължително условие не само за развитието на икономиката в национален, регионален и световен мащаб, но и за развитието на дестинациите в локален мащаб. Според втория, съвременните информационни технологии спомагат не само за по-лесното насочване на туристите към желаните от тях обекти, цел на тяхното посещение, но и спомагат за събирането и анализирането на значителна по обем информация относно възприятията на туристите за дестинацията, която е в основата на маркетинговото развитие и обслужване на дестинацията. Според Рафаилова (2010) процесът „на събиране, обработка, анализ и

интерпретация на данни служи за откриване на възможности и решаване на проблеми, с цел вземане на решения, водещи до по-ефективни дейности и по-добри резултати“.

3. Система на туризма и мястото на транспорта и транспортната достъпност в нея

От прегледа и анализа на всички разгледани модели системата на туризма е изведено същественото твърдение за настоящото изследване е, че териториалната система за отдих и туризъм (ТСОТ) не може да се разглежда откъснато от местната среда, а само съвкупно с останалите елементи на туристическата дестинация (Маринов, 2003). Като много важни качества на ТСОТ по отношение на инфраструктурата и достъпността са изведени:

- капацитет - способността на системата да поеме определено количество натоварване - физическо и социално, за определен период от време без да се нарушават нейната цялост и качествата ѝ, и без да се влошава качеството на продукта, на обслужването и на преживяването на туристите;
- комфортност - предоставяне на условия и удобства на туристите най-пълноценно и задоволително да удовлетворяват своите рекреационни потребности; степен на задоволяване на специфичните изисквания на туристите;
- устойчивост - способността на ТСОТ да противостои на външни и вътрешни въздействия;
- надеждност - безупречно и безотказно функциониране на системата;
- ефективност - изпълнение на поставените социални и икономически цели при определен разход от ресурси;
- динамичност - променя се и се развива във времето и пространството;
- пространствена дискретност - свързана е с определена територия.

4. Дестинация, туристически продукт и ресурси в контекста на инфраструктурата и транспортната достъпност

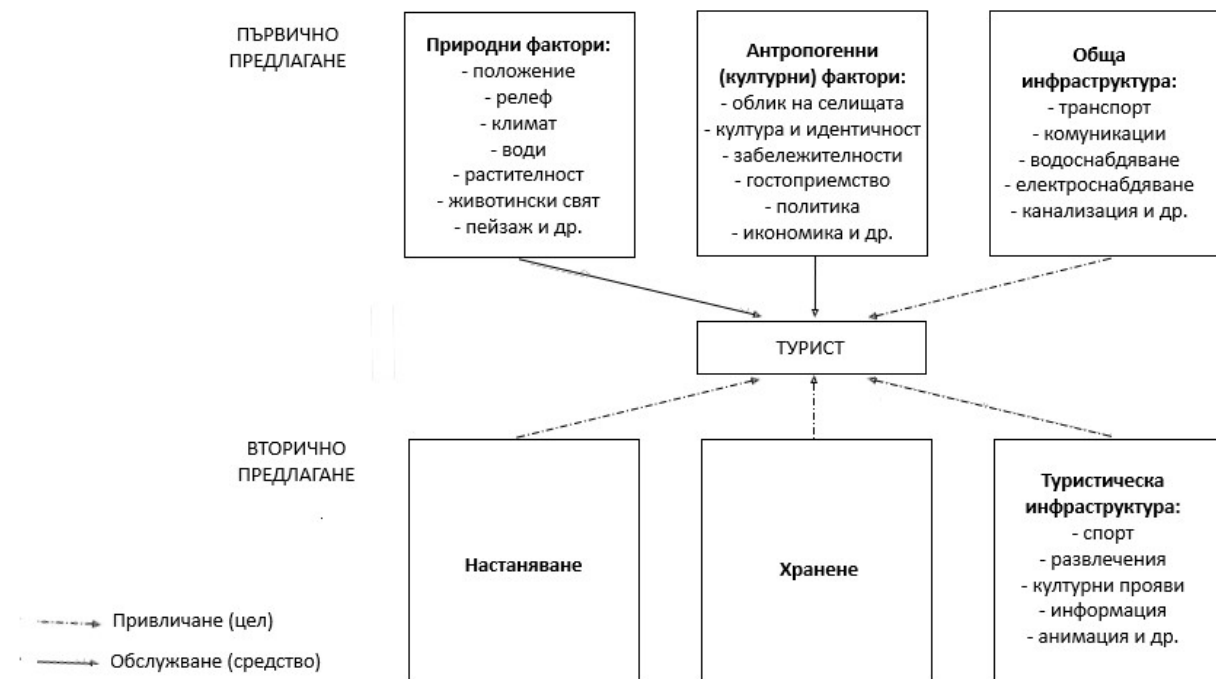
„Туристическа дестинация – това е географското пространство (място, селище, регион), което се избира от съответния посетител (или посетители) като цел на туристическото пътуване, разполага с необходимите за престоя съоръжения за настаняване, хранене, развлечения и други туристически дейности“. (Воденска, 2011)

Според Воденска и Асенова (2006) туризмът е многоаспектен феномен, който включва движение до и престой в дестинацията извън местоживееене и представлява сложно явление, което включва разнообразие от променливи и връзки. Според Mathieson и Wall (1982), той се състои от три основни елемента, а именно – динамичен елемент, който представлява пътуване до избрана дестинация, статичен елемент – престой в дестинацията и трети елемент, който произтича от предходните два и се занимава с въздействието на икономическите, физическите и социални подсистеми, с които туризмът е в директен или косвен контакт.

Оценена е важноста, че интересът към дестинацията (Medik,1996) се определя от степента на удовлетвореност на посетителите и от благоприятното въздействие на икономически, социални и физически влияния, а също и от съвкупността от природни, културно – исторически и антропогенни ресурси, въз основа на които се предлага комплексен продукт, чието потребление е пряко свързано с териториалната определеност на процеса на оказване на услуги, задоволяващи интереса на туристите по време на пътуване или престоя им. Същото се отнася и за туристическият продукт, който представлява съвкупност от веществени и нематериални блага, представляващи неделимо цяло,

предназначено да удовлетвори очакванията и желанията на туристите (Воденска и Асенова, 2011). Поради естествената връзка, която правят много автори между туристическото търсене и предлагане и туристическият продукт в дестинацията, следва да се направи и уточнението за същността на продукта, който „представлява съвкупност от стоки и услуги, които са резултат от производствената дейност на туристически и други предприятия, но и от различни блага, които не са плод на човешкия труд и са привидно безплатни – слънце, вода, красиви пейзажи, културни и исторически забележителности, които също имат значение при определяне на крайната цена на продукта. Същевременно той не трябва да се схваща и като механичен сбор от неговите съставки” (Воденска, 2011).

Съставът на туристическият продукт според Маринов (1997) е формиран от първичното предлагане (природни фактори, антропогенни фактори и обща инфраструктура) и вторичното предлагане (настаняване, хранене и туристическа инфраструктура), което илюстрира изключително добре връзката между туристическият продукт и инфраструктурата (Фигура 1).



Фигура 1 - Състав на туристическия продукт (Маринов, 1997)

Първичното предлагане е представено от рекреационно-туристическите ресурси и инфраструктурната обезпеченост, а вторичното предлагане включва дейностите по настаняване и изхранване, както и предлагането на допълнителни услуги, чрез съответната туристическа инфраструктура.

Разгледана е и връзката между туристическият продукт и инфраструктурата, представена чрез факторите за неговото създаване (Николаева, 2012) в дадена туристическа дестинация. Добавено е изследване и на информационните системи за туристите, съгласно определението на Славейков (2009) за дестинацията.

Не на последно място по значение е отразено и мнението на Вачкова (2010), според която успехът или неуспехът на туристическата дестинация зависи също и от способността да се осигури безопасна и сигурна среда за онези, които посещават дадено място и „все по-често туристите ще избягват да посещават дестинации, които се смятат за опасни“. Ето защо, безопасността и сигурността са ключови за развитието и изграждането на туристическа дестинация. Във връзка с това Dallnen (2004) констатира, че във времето на глобалното развитие по целия свят, компаниите, организациите и институциите, включени в

туристическата индустрия, трябва да си изработят стратегия, като се ръководят по различни фактори за безопасност в туристическата дестинация. Това се потвърждава и от изследване на Станкова (2006), според което нарастват изискванията на туристите към качеството, специфичността, атрактивността и разнообразието на туристическите услуги и в допълнение - търсят се дестинации и страни, които гарантират сигурност и спокойствие.

Връзката на туризма и туристическите ресурси в дестинацията с транспорта и с транспортната достъпност е описана изключително добре от Воденска и Асенова (2006):

„При туризма е налице движение на туристите към обектите, цел на тяхното посещение. Това са преди всичко рекреационно-туристическите ресурси, които са пространствено неподвижни. В резултат на това движение обслужващите съоръжения също така се насочват и установяват близо или покрай местата, посещавани от туристите. Основната част на предлагането в туризма е неподвижна или слабо подвижна, защото е силно зависима от характерния пространствен консерватизъм на ресурсите. В резултат на това само при туризма клиентът или потребителят се придвижва до стоката или услугата, която иска да консумира и след процеса на потреблението се завръща отново в местоживеенето си. Посочената по-горе особеност е причина за изключително силната зависимост на туризма и неговото развитие от транспорта, и по-специално от пътническия транспорт“.

В тази връзка са разгледани видовете посетители, начина им на пътуване, както и традиционно използваният от тях начин на придвижване в дестинацията. Обърнато е внимание на съвременния посетител, нов вид консуматор според Рооп (1994, по Асенова и Воденска, 2006), който е значително по-подвижен, независим и гъвкав в туристическото си поведение, предпочита по-чести и по-кратки ваканции, има богат натрупан опит в туристическите пътувания, по-висока степен на образование изисканост и т.н.

Разгледано е значението на рекреационно-туристическите ресурси като локализационни фактори на туризма, както и на редица други фактори, които оказват влияние върху достъпността, като сезонността например. Същата се разглежда в два аспекта – като фактор за устойчиво развитие на дестинацията и като качество и състояние на транспортната инфраструктура, която влияе върху начина на придвижване през отделните годишни сезони. В първият случай, според Василева (2012) най-важният проблем е сезонността за дестинациите, защото това намалява доходността им и ги прави неефективни от гледна точка използването на основните им средства. Сезонността в българския туризъм, според нея се проявява чрез силно неравномерно разпределение през годината. Тази неравномерност се отразява негативно върху функционирането на туристическия бранш, което води до понижаване на печалбите, ефективността и рентабилността на туристическите обекти. Поради това, сезонността се смята за един от най-съществените проблеми за туристическото предлагане. Според Ракаджийска (2010), целогодишен туристически пазар е този, при който през годината търсенето и предлагането на услуги и стоки е постоянно, а процесът на покупко-продажби е непрекъснат. Във втория случай сезонността оказва влияние върху състоянието на инфраструктурата, изразено главо чрез нейното качество и поддръжка, а оттам и на начина на придвижване и достъпността до туристическите обекти в изследваната територия.

Отчетена е важността на транспортната достъпност до и в самата дестинация при формирането и калкулирането на туристическият продукт, като:

- Туристическата привлекателност (атрактивност) на дестинацията, района, мястото или обекта и свързаните с него – наличие на качествени (екологично чисти, автентични и др.) природни и антропогенни дадености, особени събития, съвременни постижения в икономиката, социалната сфера и културата;

- Транспортната достъпност – количествени и качествени характеристики на транспортните средства, пътна мрежа, стационарно – технически транспортни съоръжения;

- Туристическа супер- и инфраструктура - количествени и качествени характеристики на: заведения за пребиваване, хранене и развлечения; съоръжения за спорт, атракции и забавни игри, специализирани съоръжения при конкретните видове туризъм; вътрешен туристически транспорт и др.

Обърнато е внимание на интересите на всички групи заинтересовани – местните жители, зареждащите мрежата от магазини и посетителите – туристи и едnodневни посетители, както и рязко увеличение на посетители в активния сезон и свързаните с това претоварване на транспортната система, задръстванията и струпването на много хора в централните градски части, където преобладаващо са разположени туристическите обекти.

Отчетен е и факта, че изследваната територия, като част от историческият център на столицата, наложи изясняването на още един вид туризъм, чието значение непрекъснато нараства и се превръща в една от основните функции на градовете, а именно градският туризъм.

5. Методологични основи на изследването

5.1. Териториален обхват на изследването

В териториален аспект обект на настоящото проучване е исторически обособената централна градска част на София, която включва 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 и разположените в нея туристически обекти. Детайлният обхват на цялата територия на централната градска част е описан подробно в чл.9 от Закона за устройството и застрояването на столичната община (ЗУЗСО) в сила от 28.01.2007 г. В понятието туристически обекти са включени антропогенните туристически ресурси, където попадат културно-историческите забележителности, представени от археологическите 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 ЦГЧ, които според Регистъра на Националния институт за недвижимо културно наследство, общо, на територията на столицата са разположени 148 национални паметници на културата, от които 77 - в самата централна част¹. Изборът на туристически обекти за изследване на достъпа до тях се базира на посочените такива от най-посещавания сайт за 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 - храм-паметник „Св. Александър 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 на града. По тази причина във фокуса на настоящото изследване е достъпът до обектите в централната градска част, като са добавени и други емблематични за столицата и разположени в тази част на града религиозни и културни обекти.

5.2. Използвани методи в научното изследване

Проучването на първични и вторични източници на информация е първият от използваните методи и включва преглед на плановите и стратегически документи за развитие на туризма, транспорта и паркирането в България, както и на местно ниво – в Общината. Основно използваните официални източници на информация са:

¹ <http://ninkn.bg/documents/download/60>

- Данни на Националния статистически институт за изследваната територия:
 - брой, движение и структура на населението;
 - информация за домащите и за лицата в неравностойно положение
- Нормативни и стратегически документи на Република България с отношение към регулациите и политиките, свързани с транспорта и туризма;
- Нормативни и стратегически документи на Столична община, свързани с регулациите по отношение на общественият градски транспорт, инфраструктурата и паркирането, както и политиките свързани с развитието на транспорта и туризма в Общината;
- Научни публикации на английски и български език за изясняване на теоретичните постановки в изследването на туризма, вкл. резултати от различни чуждестранни проучвания, в които са разгледани тенденции по отношение на търсенето, предлагането и координираното развитие на продукта по отношение на транспортната достъпност;
- Публикации в интернет – официални сайтове, медийни публикации, карти;
- Други публикации – доклади от проекти, презентации, наръчници, учебници;
- Публични ГИС данни и данни от „Център за градска мобилност“ ЕАД.

Досегашни проучвания за състоянието и управлението на туризма в София

Значителна част от информацията, основно като изходни данни, а и с цел проследяване на процеса по трансформация на градската среда и качеството на обслужване на туристите, са взети от предишни проучвания за гр. София, а именно:

- „Анкетно проучване на ключови участници в развитието на София като туристическа дестинация“ с възложител Столична община чрез ОП „Туристическо обслужване“ – 2011 г.;
- „Настанителният сектор в София: оценки, нагласи и очаквания“ с възложител Столична община чрез ОП „Туристическо обслужване“ – 2012 г.;
- „Туристическите агенции и туристическото развитие на София: оценки, нагласи и очаквания“ с възложител Столична община чрез ОП „Туристическо обслужване“ – 2013 г.;
- „Пилотно тестване на Европейската система от индикатори за устойчиво развитие на туризма (ETIS) в Столична община“ – 2015 г.
- Специализирано анкетно изследване за нуждите на Плана за устойчива градска мобилност – 2017 г.

5.2.1. Теренно проучване на състоянието на уличната мрежа около обектите в ЦГЧ

Теренното проучване е проведено през периода май – октомври 2017 година, така че да се обхване пика на туристическия поток в София. Основната му цел беше запознаване с транспортната и туристическа инфраструктура, включваща всички елементи на уличната мрежа в т.ч. места за спиране, престой и паркиране на туристически автобуси и леки автомобили, паркинги, джобове и уширения, тротоари, подлези, улично осветление, светофари, указателни табели и надписи, вкл. и такива на и в туристическите обекти. Основно елементите бяха групирани по следните възможности за придвижване на туристите:

- По тротоар – като основен акцент бяха неговите характеристики и най-вече ширина, равност и настилка, както и наличните върху него допълнителни елементи - стълбове на улично осветление, на светофарните уредби или други елементи със знаково означаване, градско озеленяване, кошчета за смет, антипаркинг колчета, както и други, допълнителни съоръжения и/или препятствия, които оказват влияние върху

придвижването - джобове на кофи за смет, маси на заведения, шахти, паркирани автомобили и др.;

- По алея – най-вече в парковете и градините на ЦГЧ, свързващи отделните туристически обекти. Изследваните характеристики са сходни с тези на елемента тротоар, като се отчетени допълнителни характеристики като наличие на пейки за почивка, чешми, външни тоалетни и др.;
- По пътното платно - най-вече възможностите за спиране, престой и паркиране на МПС, както и възможностите за придвижване с велосипед. Освен регламентиранияте зони за почасово платено паркиране, по отношение на самото паркиране, в тази част на града са изследвани и наличните общински или частни паркинги, подземни и надземни, както и разположените в периферията или извън нея паркинги от системата „Паркирай и пътувай“. В тази връзка са отразени и основните видове пресичания, които имат отношение най-вече към безопасността и досега на туристите с останалите участници в движението – МПС, коли на обществения транспорт, велосипедисти и начините за преминаване – пешеходна пътека с или без светофарно регулиране, подлез, напречни пресичания през алеи и улици, които не са регламентирани, но удобни за преминаване, най-вече заради най-късото разстояние.

Всички тези елементи са изследвани и от гледна точка на възможността за придвижване на лицата в неравностойно положение или с намалена подвижност и за наличие на заложените в нормативните документи улеснения за тях, като скосени бордюри в края на тротоарите в точките на пресичане на отделните улици или пътни платна или повдигнати пешеходни пътеки, изравнени с тротоара, наличието на релефни (тактилни) плочи или звукова сигнализация на отделните светофарно регулирани кръстовища. В близост до пешеходните подлези или спирките на обществения транспорт са обследвани и наличието на асансьори, платформи или рампи, а в самите туристически обекти – осигурените съоръжения и начини за посещението им от тези туристи.

По време на теренните обходи се извърши верификация на предварително събраната официална и неофициална информация. Следва да се отбележи, че предвид значителното многообразие на вариации в характеристиките на отделните елементи в изследваната територия, както и подробното им разглеждане, установено при анализа на източниците на информация и стратегическите документи на Столична община и най-вече - в доклада на Gehl Architects от 2017 г. - „София - публични пространства и обществен живот“, в който акцент е централната градска част на София и в който подробно са отбелязани причините за затруднената достъпност на пешеходците, вкл. на тези с намалена подвижност, в настоящото изследване е направена обща експертна оценка на възможностите за придвижване на база на критериите за достъпност, сигурност и комфорт, като са отразени основните проблеми и предизвикателства в съответните раздели по елементи.

Едновременно с извършването на теренните обходи и обследването на елементите на транспортната инфраструктура, бяха посетени и всички туристически информационни центрове и туристически обекти, обект на изследването, анализирана бе съществуващата транспортна и информационна достъпност и необходимата инфраструктура, които да задоволят изискванията на туристите от гледна точка на достъпността до туристическите обекти, вкл. и на тези в неравностойно положение или с намалена подвижност. Регистрираните на място наблюдения бяха отразени в работен дневник, а резултатите са поместени в съответните раздели.

За постигане на максимално обективен анализ по отношение на отделните елементи на транспортната достъпност и достъпа до транспортна информация чрез новите технологии, в изследването са специално подготвени и проведени собствено анкетно проучване за набиране на първична информация и полуструктурирано интервю с представители на общинската власт и на неправителствените организации, имащи

отношение към предмета и обекта на изследване. Акцентът в тях бе поставен върху проучване на туристическото търсене и поведение на посетителите в дестинацията, както и върху отношението на различните заинтересовани страни към развитието на транспортната достъпност и инфраструктура в изследваната територия. За всяко проучване е подготвен специален въпросник. Собственото анкетно проучване бе насочено основно към чуждестранните посетители, но в хода на провеждането му бяха анкетирани и достатъчен брой български посетители. По същество проучването бе количествено, но с добавен елемент за качествена оценка, включващо отворени и затворени въпроси, прости и множествени, оценъчни и поведенчески. Целта на проучването бе да набави първична информация в три основни направления:

- общ профил и поведение на туристите от чужбина и България;
- нагласи, очаквания и изисквания на туристите към транспортната достъпност в изследваната територия;
- оценки на респондентите, които вече са посетили част от туристическите обекти в ЦГЧ и са придобили представа за транспортната достъпност като цяло.

Анализът на получените данни от това проучване имаше за цел да проучи вижданията на туристите, техните нужди, проблеми и препоръки, да идентифицира ключовите проблеми на транспортната инфраструктура и наличието на достатъчно и качествена информация за придвижване, от които зависи в голяма степен посещаемостта на дестинацията и удовлетвореността на туристите. Анализът на причинно-следствените връзки, в допълнение с останалите методи, послужи като основа за съставянето на концепция за развитие на инфраструктурата, така че тя да благоприятства развитието на туризма и управлението ѝ в Общината и в изследваната територия по-конкретно и по начин, който да не бъде в ущърб на жителите на града, и който да гарантира устойчивостта при развитието на територията и дестинацията и при ненарушаване на градската среда.

Вторична цел от реализирането бе да се оценят количествено всички елементи на предлагането на информация – онлайн и печатни материали, както и всички елементи на транспортната туристическа инфраструктура. Целта от анализа на събраната информация бе да послужи както за нуждите на настоящото изследване, но така също и за последващи изследвания в дадената територия от различни учебни и общински институции, както и за общинските власти и дружества, отговорни за развитието на туризма, транспорта и свързаната с тях инфраструктура, което да им позволи аргументирано да предприемат съответните мерки за подобряване на информираността и условията на придвижване на всички целеви групи в изследваната територия.

Направен бе и преглед на добрите практики по отношение на достъпността в развити в туристическо отношение други европейски столици. Първоначалната идея на този подход бе да се избере град – еталон, който да бъде развита в туристическо отношение европейска столица и който град да служи като обект за сравнение и преглед на добрите практики, които не са или могат да бъдат реализирани в гр. София. В хода на работа по изследването бе избран друг подход, а именно - да представя добрите практики от всички останали, развити в туристическо отношение, европейски столици, за да се избегне идеализирането и сравняването спрямо един обект (еталон), а и да се покажат възможните решения по всички елементи на достъпността и в останалите европейски столични градове, вкл. и по-добрите такива. Поради тази причина за всеки отделен елемент (в глава II), свързан с достъпността, са представени добри практики освен от Рим, но и от Париж, Брюксел, Лондон, Виена, Берлин, Копенхаген, Стокхолм и Хелзинки.

5.2.2. Използвани методи по отношение на придвижването по уличната мрежа - до туристическите обекти и до спирките на общественият градски транспорт

Основно за тази цел бяха използвани ГИС методи и технологии и най-вече за въвеждане в цифрова картна подложка на изходните данни за изследваната територия – улична мрежа с нейната дължина и ширина, общ брой места за паркиране, места за паркиране на хора в неравностойно положение, места „Служебен абонамент“, маршрути и спирки на обществения транспорт и др. Значително внимание бе обърнато на обработката на изходните данни на издадените разрешителни за паркиране по местодомуване, тъй като това се обособи като един от основните фактори за проблема с паркирането. В същото време се предполага, че автомобилите на тези собственици не би следвало да се намират в изследваната територия през деня, респ. да не заемат места за паркиране. ГИС технологиите бяха използвани и за определяне на буферна зона от 200 м около туристическите обекти, основно за отчитане на попадащите в тях места за паркиране с различно предназначение, за определяне на буферна зона от 400 и 800 м за отчитане на достъпа до надземния и подземния транспорт и неговите спирки, както и на общ (с буферна зона от 500 м) за генериране на карти и картосхеми с цел обследване и онагледяване на текущото състояние.

За анализ на резултатите от анкетното проучване на посетителите на гр. София е използвана лицензирана версия на специализирания статистически софтуер SPSS. Резултатите от останалите анкетни проучвания са обработени с табличен редактор Excel и са представени във вид на таблици и фигури в основния текст. Такъв способ е използван и за представяне на другите статистически данни, които са част от проучването.

5.2.3. Общонаучни и частнонаучни методи и подходи

В хода на изследването е приложен и комплекс от универсални методи, което е породено от спецификата на изследваният обект. От една страна са използвани общонаучни методи като метода на анализ и синтез, моделирането, математико-статистически методи, а други са заимствани от други науки – анкетен метод, географски методи, икономически показатели и др.

При събирането, обработката и обобщението на информацията са приложени разнообразни общонаучни и частнонаучни методи, както количествени, така и качествени и включващи: наблюдение, сравнение, анализ, синтез, инвентаризация, систематизация, класификация, оценка, критичен анализ на нормативни, планови и ведомствени документи, математико-статистически методи (вкл. SPSS); социологически методи; пространствен анализ и визуализация в ГИС. За създаването на концепцията е използван и SWOT анализ, в основата на който при определянето на силните и слаби страни, заплахите и възможностите бяха заложили концептуални въпроси с акцент върху влиянието върху околната среда; безопасност и сигурност; възможности за финансиране и за изпълнение на предложените решения. Използвани са както описани в научната литература, но така също и адаптирани от автора за нуждите на изследването методики. Направен е опит за приложението на интердисциплинарен подход. По-конкретно отделните методики са представени по-долу.

В настоящото проучване са използвани няколко подхода. Най-разпространенията подход при туристическите изследвания е системният (Воденска, Асенова, 2004). В повечето случаи туризмът се разглежда като цялостна система, съставена от взаимосвързани части и като такава тя може да бъде анализирана, планирана и управлявана по интегриран начин. Системният подход представлява съвкупност от принципи и методи за комплексно изучаване на обекта като единно цяло и на неговите елементи поотделно при отчитане на специфичните и закономерни връзки на взаимодействие, които съществуват между тях (Воденска, Асенова, 2004). Чрез изследване на отделните елементи и структури на системата се спомага за формирането на изводи за цялостната система. Именно това е

залегнало при настоящото изследване, чиято цел е да установи влиянието и отношението на отделните елементи, които оказват влияние върху транспортната достъпност до туристическите обекти, както и начините за минимизиране на тяхното отрицателно влияние. За целта са изяснени причините за възникването на проблеми по отношение на отделните елементи, след което да са представени конкретни решения (вкл. добри практики) на специфичните за всеки елемент проблеми. В тази връзка изследването се позовава на основния принцип на системния подход, който гласи, че всяко изменение на един от елементите на системата, води до частично или пълно изменение на останалите ѝ елементи и/или на системата като цяло (Воденска, Асенова, 2004).

Това се доказва и от фактите при изследването на самото придвижване до туристическите обекти. Установено е, че туристическите движения са силно диференцирани от местните туристически условия (Воденска, Асенова, 2004). Те са силно зависими от местоположението и териториалния обхват на природните рекреационни ресурси, които се отличават с пространствен консерватизъм. Същото се отнася и за антропогенните туристически ресурси, разположение в изследваната територия, което налага придвижване на туристите до тях. Тези обстоятелства са причина за значителното участие на семейството на географските науки в изучаването на туристическия процес в две основни направления – оценъчно (оценка на рекреационно – туристическите ресурси) и пространствено (географска насоченост и териториално разпределение на елементите на туризма).

Общото, което се стреми да постигне проучването по отношение на комуникационно-транспортната инфраструктура се базира на интегрирания подход, разглеждащ транспортния сектор като цяло и във взаимосвързаността на отделните видове транспорт, които се конкурират и взаимодействат помежду си. Интегриран подход е използван и за изучаване и прилагане на практики и политики между отделните сектори и различните управленски нива, както и като залог за устойчивост, балансиращ различните интереси за постигане на приемлива социална справедливост, качеството на околната среда и икономическото развитие. Колективен подход, ангажиращ граждани и заинтересовани структури в целия процес на вземане на решения, изпълнение и оценяване, изграждане на способности за справяне на местно ниво със сложните проблеми по планирането и гарантиране равнопоставеността на всички страни също е застъпен също в настоящата разработка. Конвенционалният такъв, е използван за приоритизиране на проекти в транспортния сектор, обикновено фокусиран върху количествената оценка на финансовите и икономическите аспекти на инвестициите.

В особено тясна връзка с предмета на настоящото изследване, както и с географските науки, е и териториално-устройственото планиране. Участието му е свързано с проектирането на материално-техническата база (МТБ), която се ползва и от туризма и включва специализираната туристическа инфраструктура за придвижване, транспортно осигуряване и свързаните с тях обекти и съоръжения. В допълнение е необходимо правилното разположение на тези обекти, определянето на капацитетите им и създаването на възможности за съвместяването на функциите им (Воденска, 2011), поради което тук се намесва и архитектурата. Последната има съществено значение и за определяне на такъв облик и идентичност на територията, който да носи удовлетворение в посетители от една страна, а от друга – да генерира и съхрани специфични символи и особености в съзнанието на посетителите, които отличават територията, обект на посещение, от всяка друга такава дестинация. В тази връзка се налага използването и на инженерно – техническите науки, които отговарят за правилното планиране, изграждане, стопанисване, поддръжка и ремонт на тази инфраструктура и на МТБ като цяло. Това е съобразено с някои добре обосновани виждания (Mill, Morrison, 1985), според които туризмът следва да се възприема не просто като стопански отрасъл, а по-скоро като система от взаимосвързани елементи (по Воденска, 2010).

В научната литература са разработени множество теоретични модели на рекреационната система, които са основа на научните изследвания и планирането в областта на туризма и очертават съдържателния обхват на анализите и плановите документи. Част от тях бяха разгледани в теоретичната част.

5.2.4. SWOT-анализ като инструмент за формиране на концепцията

За представянето на обобщените резултати от целия анализ е използван методът SWOT - анализ, който позволява постигането на обзрима картина чрез генерализация и способства за формулирането на цели и стратегии (Маринов, 2003) за развитието на транспортната достъпност в разглежданата територия.

Въз основа на SWOT-анализа са обобщени и групирани проблемите пред развитието на транспортната достъпност и свързаните с нея – инфраструктура и информационна обезпеченост. Въз основа на проблемите са изведени стратегическите решения, изпълнението на които съществено ще подобри условията за придвижване на туристите в изследваната територия и ще спомогне за утвърждаването на София като устойчива туристическа дестинация.

5.2.5. Дефиниране на концепция и решения за развитие на транспортната инфраструктура и достъпност

Крайният резултат от извършените анализи, в тяхната съвкупност, „представяват планове и проекции, предлагащи алтернативни насоки за развитие при планирането на бъдещото състояние на дестинацията“ (Станкова, 2003). От гледна точка на настоящото изследване това включва инфраструктурна обезпеченост, вид и размер на преминаващия през дестинацията туристопоток, техническите съоръжения и услуги, предназначени да обслужват туристите в дестинацията.

Относно съставянето на концепцията основно бяха използвани и 10-те принципа за устойчив градски транспорт, формулирани от Daniel Bongardt (**Фигура 2** – 10 принципа за устойчив градски транспорт (www.sutp.org) с използване на подхода „Избягване – Изместване – Подобряване“, а именно:

Избягване на:

- 1 – Планиране на гъсто населени градове
- 2 – Развитие на транзитно ориентирани градове
- 3 – Оптимизиране на пътната мрежа и нейното използване

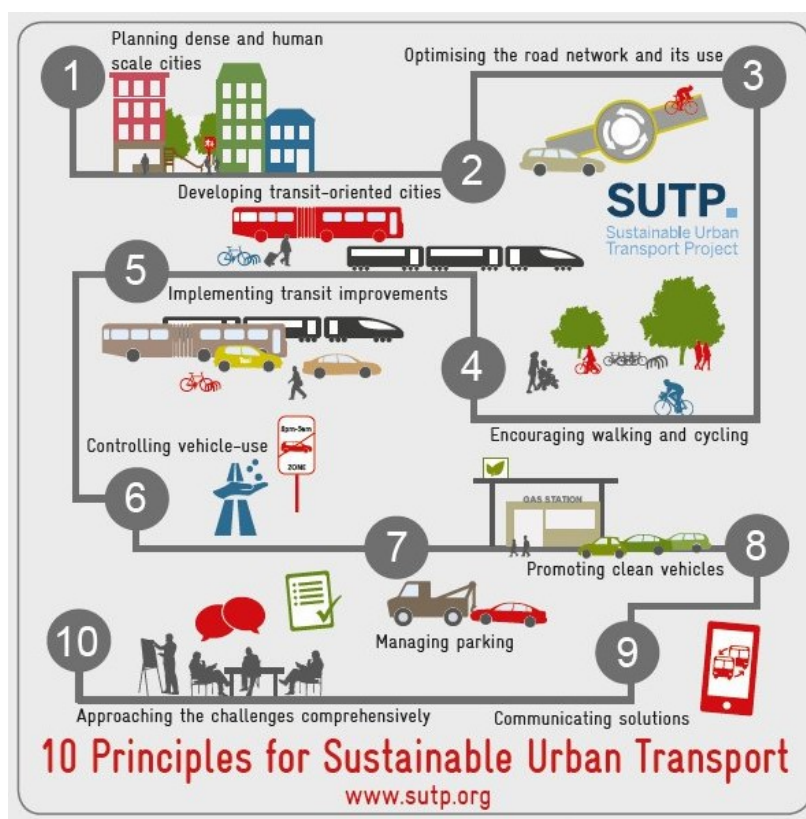
Изместване чрез:

- 4 – Осъществяване на транзитни подобрения
- 5 – Насърчаване на ходенето пеша и колоезденето
- 6 – Контролиране на използването на превозни средства
- 7 – Управление на паркирането

Подобряване чрез:

- 8 – Промотиране на чисти превозни средства
- 9 – Използване на нови комуникационни решения
- 10 – Заемане с приближаващите предизвикателства всеобхватно

Графично, принципите са представени на фигурата по-долу:



Фигура 2 – 10 принципа за устойчив градски транспорт (www.sutp.org)

Предвид факта, че градът представлява жива екосистема, са използвани и принципите за „Ред и правила“, като е търсен балансът между икономическо развитие, условия за живот, работа и придвижване в града. От една страна, интензивният туризъм е благоприятно явление за града, свързано с активирането в града на местната икономика, възстановяването на градската среда и подобряването на качеството на живот на жителите, но от друга често е в конфликт с други функции на градовете, напр. жилищни, промишлени и медицински. Голям обем туристически трафик може да допринесе за деградацията на туристическите ценности, които често са цел на посещението, като по този начин намалява туристическата привлекателност на мястото. Поради тази причина е необходимо е да се разработят такива решения за транспортната достъпност, които ще позволят на туристите да достигнат до желаните туристически атракции и други обслужващи обекти, без това да допринесе за намаляване на качеството на живот или за сметка на градските жители или чрез увеличаване на нивото на замърсяване на околната среда. Последното е в съответствие с идеята за устойчиво развитие на туризма, който трябва да се развива в посока подобряване на условията в бъдеще, при удовлетворяване на нуждите както на туристите, но така също и на жителите на посетените места при съхраняване на градската околна среда (Perez de las Heras, 2004).

5.3. Съдържателен обхват на изследването

Многообразието от елементи на транспортната инфраструктура, които оказват влияние върху придвижването и като цяло – върху удовлетвореността на туристите и привлекателността на дестинацията, налагат създаването на стройно и подредено съдържание, което да позволи както ясното разграничаване и диференцирано обследване на отделните елементи, но така също и оценка на съвкупното им значение и проявление (респ.

и липса) в дадената територия. Поради тази причина е избран следният подход и структура на настоящото изследване по глави:

- Най-напред е направен анализ на текущото състояние (ситуационен анализ) на туризма в изследваната територия и на всеки елемент от транспортната инфраструктура, включен в състава на самото изследване. Тук се включва и допълнително изследване на елемента при липса на достатъчно информация или с цел идентифициране на източника или на източниците на възникване на проблемите в него. Респективно, за всеки елемент са описани идентифицираните в хода на изследването такива. Преглед е направен и на стратегическата рамка на Столична община по отношение на развитието на туризма и транспорта;
- В следващата глава е направен преглед на предишните проучвания за София, в които попадат голяма част от изследваните елементи. Прегледът е допълнен с резултатите от собствените проучвания, като една от целите на така избраната последователност е да се проследи промяната в състоянието на изследвания елемент през годините. Другата цел на собственото проучване е да определи предизвикателствата пред последващото развитие на всеки елемент с елиминиране или при силно ограничение на проблемите. На последно място са представени резултатите от SWOT-анализа, който оформя рамката на концепцията за развитие на транспортната достъпност в изследваната територия. Като помощен инструмент е използван прегледа на добри практики от други европейски столици и градове по отношение на справянето им с идентифицираните проблеми;
- Като краен резултат и обособени в отделна глава са формулирани конкретните решения за развитието на достъпността в София, съобразено с нуждите на всички целеви групи в т.ч. и по отношение на туристите.

Идентифицирани са ограниченията, породени от спецификата на дисертационния труд, като например изключване на разглеждането на транспортната достъпност и инфраструктурата, необходима за достигане до дестинацията, съответствието на параметрите на отделните елементи със заложените в нормативните документи изисквания и др.

II. Втора глава: Състояние и анализ на транспортната достъпност в централната градска част на София

Съставянето на картина на състоянието на транспортната достъпност в централната градска част на София изискваше набирането и обследването на огромен обем информация, както и нейното систематизиране поради липса на утвърдени методики за провеждане на подобен род проучвания.

Разгледана бе същността на града като столичен град, център на община и областен център, както и като най-значимият административен, транспортен, икономически и културен център на страната с неговата демографска структура. От гледна точка на туризма София бе разгледана като дестинация, както и състоянието на туризма към момента на провеждане на изследването в нея. Важно място в изследването на дестинацията бяха основните входни транспортни потоци към нея за установяване на придвижването на туристите след навлизането им в градския център, основни обекти на посещение, идентифицирани на база на предоставяната в интернет (www.tripadvisor.com) и от основните туристически оператори информация, мотиви за посещението. В обобщение – в столичният град чуждестранното търсене е много по-голямо спрямо националното както по отношение на туристите, така и на ношувките. Като цяло местните жители са

удовлетворени от развитието на туризма в общината. Мнозинството от столичаните са на мнение, че местната общност получава ползи от развитието на туризма и от туристите, които посещават общината.

На второ място бе разгледана макро-структурата на днешна София, определена като компактен град с радиално-кръгова структура, в чиято пространствена структура ясно се различават няколко концентрични зони, в зависимост от историческия етап на урбанизиране на територията и характера на застрояването. В обхвата на настоящото изследване попада централното ядро, ограничена от първи градски ринг, която съвпада с историческия градски център и централната градска част, ограничена от втори градски ринг, концентрираща административно-управленски и представителни функции от общоградско и национално значение, както и значителен процент жилищни функции. В обхвата на тази зона са обследвани елементите на транспортната инфраструктура като улична мрежа с нейните характеристики (пространствена структура, ширина, вид на настилките и т.н.) и възможностите за осигуряване на добра транспортна достъпност. Обобщени са натрупаните с времето проблеми, породени от бързото разрастване на града, трудовата миграция и увеличената степен на моторизация на населението, както и свързаните с това наднормено замърсяване на въздуха с вредни емисии и шум, малката ефективност на комуникационната инфраструктура (недостатъчен брой паркинги, лошо качество на пътищата, градската логистика, тесни улички и др.), увеличеният брой на пътнотранспортните произшествия. Идентифицирани са предизвикателствата пред транспортната инфраструктура и автомобилното движение, както и намеренията на Столична община за развитие на този елемент от транспортното обслужване. Направен е кратък преглед на добрите практики в останалите европейски столици по отношение на този елемент.

На трето място е разгледан масовият градски обществен транспорт на София, като основен вид транспорт, използван за придвижване на туристите, особено на индивидуалните или с намалена подвижност такива, в централната градска част на София и във всичките му видове, обобщена е схема на техните линии, които преминават през изследваната територия, както и разположението на отделните спирки. Разгледани са видовете използвани превозни документи вкл. за посетителите на столичния град. Обобщени са основните проблеми и предизвикателства пред развитието на транспорта в града, като са отчетени ключовите фактори за развитие и използване на обществения транспорт, основани на изследванията на Lumsdon et al. (2006), както и на свързаните с него – необходимост от обслужване на туристическите маршрути. Отново са представени добри практики от развитите в туристическо отношение европейски столици. Най-важните от тях се отнасят до реализиране на единна пакетна услуга за мултимодален транспорт на територията на града чрез т.нар. "Мобилност като услуга" (MaaS), която да е толкова удобна, привлекателна, ефективна и евтина за всички потребители. Като част от обществения транспорт са разгледани и проблемите и предизвикателствата пред таксиметровите услуги, които са предпочитан начин за придвижване от възрастните туристи или тези с намалена подвижност или от лицата в неравностойно положение.

Съществено внимание в изследването е отделено на паркирането поради факта, че от неговото управление зависи редуцирането на потока автомобили в ЦГЧ, свързаните с това отделяни вредни емисии, шум и прах от автомобилите, пътнотранспортните произшествия и мн. други, определящи качеството на живот и привлекателността на дестинацията, както и достъпа на туристите до тази част на града с автомобил. Отразено е и спирането, престоят и паркирането на туристически автобуси, обществените и буферни паркинги, наличието на частни паркинги в ЦГЧ. Отново са отразени съществуващите проблеми и бъдещите предизвикателства пред управлението на паркирането, като е направен анализ на източниците им според видовете потребители (ползватели на услугата „Служебен

абонамент“, домуващи, посетители в дестинацията, за туристически автобуси, както и по отношение на ползването на подземни, надземни, буферни и частни паркинги).

На следващо място е разгледано велосипедното движение в изследваната територия като удобен начин за придвижване от по-младите туристи и възможността да се разгледат повече обекти, често, при много кратко време. Според Lumsdon and Tolley (2004) „след ходенето, колоездене е най-важната форма на придвижване. Вероятно велосипедът е най-устойчивата форма на туристически транспорт...то е немоторизирано транспортно средство, не изисква гориво и оказва минимално въздействие върху физическата среда“. Обследвани са съществуващите и планирани велоалеи и съпътстващата велосипедната инфраструктура елементи (паркинги, сервиси, чешми и пр.). Направен е и кратък преглед на предлаганите в ЦГЧ обиколки с велосипед за разглеждане на града. Отново са идентифицирани основните проблеми и предпоставки за развитието на този начин на придвижване в дестинацията, като са представени и добри практики.

На пешеходното движение също е обърнато значително внимание поради един от най-предпочитаните и удобни за придвижване в изследваната територия начини. Обследвани са ширината на улиците от гледна точка на множеството препятствия по тротоарите (паркирали коли, маси на заведения, огромни кошчета, кашпи, саксии и др.), разположението на улиците, релефа на територията, настилната, както и липсата на ясно обособени и маркирани туристически маршрути, подобно на разработените такива в развитите в туристическо отношение други европейски столици. Отчетени са предлаганите пешеходни обиколки от ОП „Туризм“ - „Опознай София“, както от други, неправителствени организации и водачи – доброволци. Отчетени са основните проблеми в т.ч. по отношение на достигане до автобусните и трамвайните спирки и наличието и тук на много препятствия като подлези, пресичания на кръстовища, острови, липса на удобства при самите спиркови съоръжения, но и големият потенциал за развитие на този начин на придвижване в София, породено от компактната градска част с голяма гъстота и жизнен център с активна градска култура. Очертани са основните предизвикателства към осигуряването на транспортна достъпност спрямо този начин на придвижване.

Като неизменна част от достъпността и начините на придвижване в дестинацията е и информационната осигуреност, разгледана не само като комуникационна мрежа, част от основната инфраструктура на интегралните съобщителни услуги, но и като мощен инструмент за промотиране на дестинацията. Неизменно, „за успеха или провала на една дестинация допринасят редица фактори. Когато не се полагат усилия за осигуряване и поддържане на нейната инфраструктура или за повишаване на нивото на качеството чрез повишаване на чистотата, достъпността, сигурността и информационното обслужване, значително се намалява нейната привлекателност и атрактивност от страна на туристите, въпреки наличието на значими туристически обекти“ (Станкова, 2003). В тази връзка са разгледани и основните източници на информация за достъпността в дестинацията от гледна точка на информационното обслужване на туристите, като са разгледани и основните видове туристи и спецификата на използваните от тях електронни и информационни системи. Направен бе и преглед на указателните табели, като към момента на провеждане на теренните изследвания не бяха идентифицирани такива. При анализа на стратегическите документи за развитие на Общината беше открито представяне на резултатите от проучване за отразяването на София в социалните мрежи и международните медии, кампанията за визуална комуникация на града по време на Европредседателството и система за ориентация на туристи и граждани в града и в градския транспорт. Отчетени бяха и виртуалните паркинг табла за пътуващите с МПС посетители на дестинацията.

Най-голямо внимание бе обърнато на публичните сайтове в дестинацията, които имат пряко отношение към посетителите – туристическият сайт на Столична община www.visitsofia.bg и сайтът на „Център за градска мобилност“ ЕАД (www.sofiatraffic.bg) и в

по-малка степен на други сайтове в т.ч. и чужди, които предоставят информация за достигане до и придвижване в гр. София. Не по-малко внимание бе обърнато и на мобилните приложения, представени в туристическия сайт на София (Farrol City Guides и Pocket guide), както и останалите, за свободно или платено ползване от магазина на Google (Play) или от AppStore – на Apple, най-вече по отношение на придвижването с обществен градски транспорт и паркирането. Освен констатираните проблеми по отношение на информационното обслужване на туристите, бяха представени и иновативните за града приложения и услуги като I Love Buglaria и това за закупуване на електронна карта за пътуване с обществен транспорт в София. Отново са представени добри практики от развитите европейски туристически дестинации разработени мобилни приложения и платформи, най-често интегрирани със самите транспортни и туристически сайтове, както и специализираните такива, основно за наемане или споделяне велосипед, автомобил и др. Отчетени са съвременните приложения (като Pokemon Go) и технологии (QR, за виртуална и разширена или добавена реалност реалност), използвани за представяне на обектите или за промотиране на самите дестинации. Подробното разглеждане на отделните начини за информационна обезпеченост на туристите в дестинацията има за цел да представи и един нов подход, в който по един хомогенен начин са свързани всички офлайн и онлайн начини и канали за насочване на туристите не само в тази част на града. Посетителите влизат в контакт както с общата и специализирана инфраструктура (хотели, аерогари, местата за туристическа информация, указателните и дидактични табели и т.н.), но така също и с всички онлайн канали за разпространение на информация за дестинацията. Синергичното им използване има за цел да подпомогне както ориентирането на туриста, но така също и да стимулира неговото внимание и любопитство.

На последно, но не и по значение място, е направено детайлно проучване на възможностите за придвижване на лицата в неравностойно положение, както в изследваната територия, така и в основните туристически обекти, разположени в нея. В допълнение, направено бе изследване за достъпа до електронно съдържание на тези лица по отношение на горесцитираните основни сайтове и приложения за дестинацията. Отново са изведени най-съществените проблеми и предизвикателства пред осигуряването на удобен достъп за придвижване на тези лица в град. София.

В заключителната част на втора глава е разгледана нормативната рамка и всички стратегически документи, които имат отношение към туризма и транспортната достъпност и тяхното управление в Столична община. Отчетено е, че разглежданата територия, част от дестинация София, представлява самостоятелна административна единица - община, която в териториален аспект изцяло съвпада с административната единица от по-висок ранг - област София-град. Идентифицирани са основните органи на управление по отношение на туризма и достъпността, съответно нормативната рамка на местно и национално ниво. В институционално отношение, за организирането на туризма, транспорта и достъпността в дестинацията, освен кмета и общинското предприятие „Туризм“, е изведена дейността на съответните дирекции и общински дружества, отговорни за развитието и поддръжката на транспорта и инфраструктурата в града.

Финална за тази глава, но много съществена стъпка в изследването бе обследване на основните стратегически документи в сферата на транспорта и туризма в Столична община, като е отчетено наличието на действаща Стратегия за развитие на София като туристическа дестинация 2017-2030 г. с основна цел, насочена към повишаване на приноса на туризма в икономическото и социалното развитие на Столична община, както и към специфичните цели за повишаване качеството и разнообразието на предлаганите туристически продукти (стратегически, приоритетни и потенциални), развитие (разширяване и подобряване на качеството) на общата и специализирана (публична и частна) инфраструктура, в т.ч. подобряване управлението на атракциите - публична собственост и въвеждане на екологични практики и модели, формиране на гостоприемна, достъпна и ориентирана към

туриста среда (материална и нематериална - виртуална) и разнообразяване на прилаганите маркетингови комуникации и повишаване на тяхната ефективност. Към Стратегията е предвидена и Система за мониторинг и оценка, която е максимално проста и практична, така че да дава възможност да се проследява развитието на туризма в Столична община във всички аспекти на устойчивост – икономически, социален и екологичен. Към нея са разработени и представени, през следващата 2018 г., План за действие към „Стратегия за развитие на София като туристическа дестилация - 2017-2030 година“ и Програма за развитие на туризма на територията на Столична община за 2018 г. Същите, в контекста на настоящото изследване, са разгледани детайлно по отношение на транспортната и информационна достъпност.

Анализът на останалите стратегически документи на Столична община показва, че развитието на общата и специализирана инфраструктура, която има отношение към обезпечаване на туризма откъм транспортна достъпност е залегнало във всички стратегически документи на Столична община директно или косвено.

III. Трета глава: Анализ на резултатите от предишни проучвания, на собственото анкетно проучване и обобщаване на проблемите с транспортната достъпност и предизвикателства за тяхното решаване

Трета глава включва анализ на резултатите от предишни проучвания, на собственото анкетно проучване и последващо обобщаване на проблемите с транспортната достъпност и предизвикателства за тяхното решаване. Значителна част от информацията, основно като изходни данни, а и с цел проследяване на процеса по трансформация на градската среда и качеството на обслужване на туристите, е набавена от предишни проучвания за гр. София. По отношение на предмета на настоящото изследване, много добре са идентифицирани и изведени резултатите от очакванията на бизнеса по отношение на Столична община, свързани с общата инфраструктура, сигурността и транспорта и маркетинга на дестинацията, в т.ч. туристическата информация и реклама. Подобряването на общата инфраструктура, сигурността и транспорта са сферите на дейност на местната власт, където се съсредоточават в най-голяма степен очакванията на сектора. Маркетингът на дестинацията, туристическа информация и реклама са толкова важни, колкото и развитието на инфраструктурата. Особено силен акцент е поставен върху разширяването и подобряването на информацията за София в интернет, повече и по-ефективна реклама на София като туристическа дестинация. На следващо място по важност са изведени развитието на специализираната туристическа инфраструктура, особено информационните табели и пешеходните маршрути. При направените обследвания на причините за невключване на София в своето предлагане от туристическите агенции, са изведени следните проблеми за града, обобщени в контекста на настоящото изследване, а именно:

- Лоша организация на движението и затруднен достъп до туристическите обекти;
- Недостатъчно информация за основните туристически услуги;
- Лошо състояние на инфраструктурата, неприветлив вид на града;
- Недостатъчно информация за туристическите атракции и допълнителните услуги в София;

Тези проблеми са констатирани отново при анализ на резултатите от собственото анкетно проучване. За правилното разчитане на резултатите, както и за онагледяване на удовлетвореността е създадена и следната графика (**Фигура 3**), на която е нанесена и средната оценка за всеки от елементите. Самата графика е създадена така, че да позволява

лесна сравнимост с предходните изследвания и проследяване на резултатите през последните 5 години.

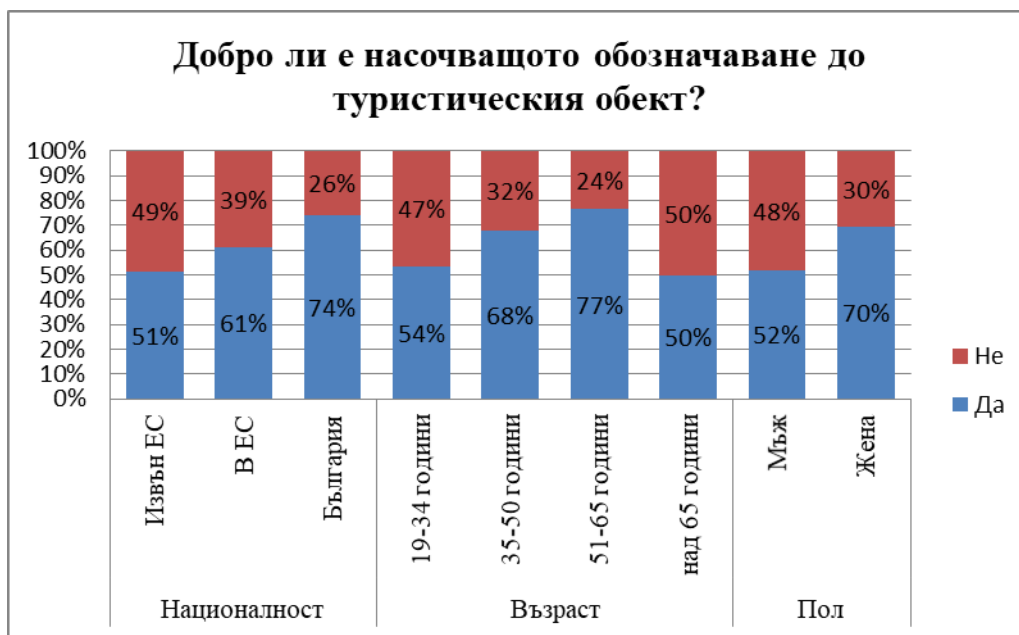


Фигура 3 – Оценка на удовлетвореност от елементите на инфраструктурата и информацията

Същите не показват съществено изменение за този, близо 5 г. период, както и подобрение на инфраструктурата по отношение на туристите в столичния град. Обобщените резултати водят до следните изводи:

- Предвид компактната територия на града, туристите са принудени да се придвижват пеша. От една страна това е положително, тъй като е здравословно и води до по-добро запознаване с атмосферата на града. От друга страна – лошото състояние на настилките, качеството на атмосферния въздух и възможните чести конфликти с останалите участници в движението не благоприятстват този начин на придвижване;
- Тази част на града не предоставя други условия за разглеждане – с велосипед, с туристически автобус, при осигурени възможности за слизване и качване на определени места и спирки;
- Условията и платежните документи, както и относително малката територия и радиални връзки на обществения транспорт (с изключение на метрото), въпреки новите коли, не го правят удобен и предпочитан начин за придвижване в дестинацията;
- Силно ограничените възможности за спиране, престой и паркиране на личен или нает автомобил, подтиква туристите да ползват такси, където се сблъскват с не малък процент некоректни фирми и шофьори;
- Единствената възможна алтернатива остава придвижването пеша. Това обаче изисква изключително добро ниво на инфраструктурата и не само на основните ѝ елементи като улици, тротоари, улично осветление, подлези и надлези и т.н., но също и на спомагателните такива – пейки за отмора и почивка, чешми и тоалетни, кошчета за отпадъци, указателни табели.

Относно последното, изненадващо отговорите показват високо задоволство от насочващото обозначаване до туристическите обекти, като то е 77% за групата от 51 до 65 г., следвано от по-младите – 35-50 г. с 68%, тези от 19 до 34 г. с 54% и най-малко - над 65 г. – 50% (**Фигура 4 - Добро ли е насочващото обозначаване до туристическия обект?**).



Фигура 4 - Добро ли е насочващото обозначаване до туристическия обект?

В известна степен можем да допуснем, че последната група има най-много опит в пътуванията и техният резултат не е обнадеждаващ, имайки предвид, че едва половината са доволни от обозначаването в града. От мъжете също само 52% са доволни, което обяснява и факта, че ползват най-много GPS услугата за навигация в града. Жените са значително доволни (70%), но те, както бе показано по-горе разчитат на други начини за ориентиране, вкл. и на мъжете. При отрицателните отговори в над 95% от случаите е посочено лошо означаване с указващи табели.

Не е обнадеждаващо и процентното съотношение на доволните от ЕС и извън ЕС, съответно 61% и 51% спрямо доволството на българското население – 74%. С голяма доза увереност може да се направи извода, че Столична община следва да положи значителни усилия в тази насока, за да повиши общата удовлетвореност чрез удачна система за навигация в града, за което не са необходими примери от добри световни практики и значителни инвестиции. Тази необходимост произтича и от факта, че основният и предпочитан начин за придвижване в изследваната територия е пеша (**Фигура 5 - Как сте планирали да достигнете до тези обекти?**).

При отговорите на туристите извън ЕС и от ЕС не се наблюдават съществени различия, като най-голям е процентът за достигане до тези обекти пеша (85-86%), с обществен транспорт – съответно 7% и 5% и с такси – съответно – 2% и 3%. При туристите извън ЕС обаче са отчетени 5%, които ще наемат автомобил, което при туристите от ЕС не фигурира като възможност. При последните обаче 1% ще ползват личния си автомобил и 5% - обиколка с туристически автобус, което пък не фигурира при туристите извън ЕС. Това подсказва, че в страните от ЕС това е нормален и обичаен начин за придвижване в европейските дестинации и е търсена услуга и в град София.

Съществени различия не се наблюдават и при отделните възрастови групи, като логично и закономерно е най-малко да пътуват пеша по-възрастните туристи (51-65 г.) – 71%, повече 35-50 г. – 83% и най-много, съответно най-младите (19-34 г.) – 86%. Интерес

представлява резултата на над 65 годишните, които са на двата полюса – подвижните и в добро здраве ще се придвижват пеша – 83%, докато всички останали ще ползват такси. При тази група не се наблюдава друг вид начин на придвижване.



Фигура 5 - Как сте планирали да достигнете до тези обекти?

Не така стои въпросът при останалите възрастови групи, които показват съществени различия, а именно:

- 51-65 годишните ще ходят пеша (71%) или ще ползват обществен транспорт (29%);
- 83% от 35-50 г. ще ходят пеша, едва 5% ще ползват обществен транспорт, 5% са планирали използването на туристически автобус за обиколка и придвижване, 3% - личен автомобил, 3% биха ползвали такси, а 1% биха наели автомобил.
- Логично най-младите биха ходили пеша (86%), в по-малка степен – ползвали обществен транспорт (7%), такси – 4% или автобус за туристическа обиколка – 3%.

При половете има несъществени различия, като предпочитанията на жените изглеждат по-логични за мъжете, отколкото за тях, видно и от разгледаните по-горе въпроси и резултати. Данните обаче показват друго:

- 86% от мъжете предпочитат да ходят пеша спрямо 82% от жените;
- 6% биха ползвали обществен транспорт спрямо 8% от жените;

Еднакви стойности имат за ползването на туристически автобус и такси, но 2% от жените предпочитат да наемат автомобил, какъвто резултат при мъжете не се наблюдава.

Съществено е да се отчете, че в предишните изследвания за София (2013), за първи път се появява и изследване на електронното представяне на дестинация София чрез туристическия сайт на града. В тази връзка, в собственото проучване са дефинирани няколко въпроса относно информационното обезпечаване на дестинацията и свързаното с това информационно обслужване на жителите и гостите на града. Резултатите от **Таблица 1**

показват дали туристите са се информирали предварително за дестинацията, местоположението и достъпа до туристическите обекти, като са помолени да посочат и откъде.

Таблица 1

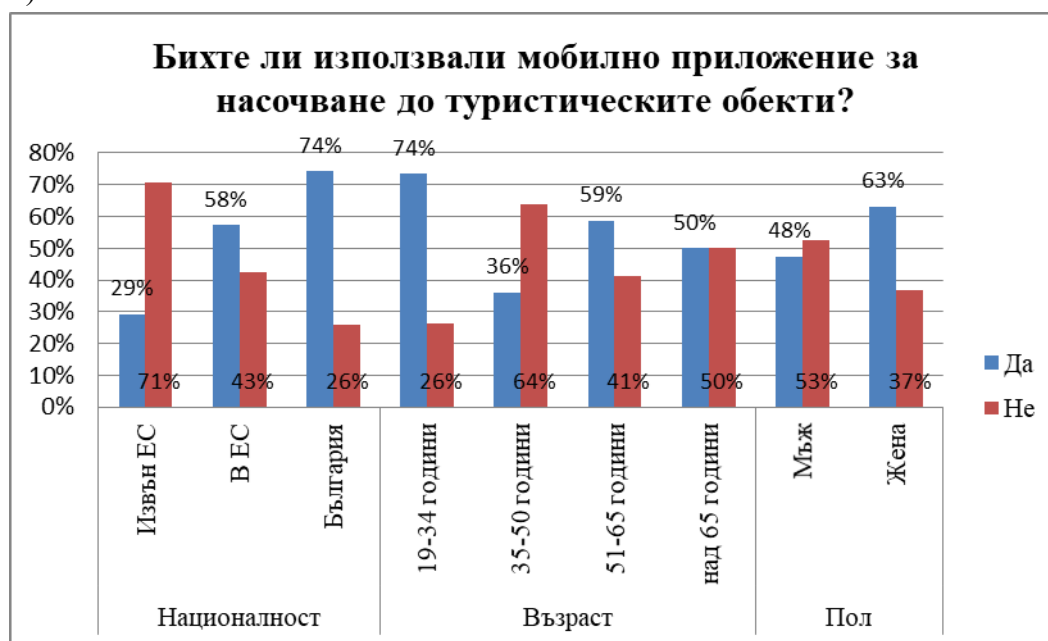
| | | Брой отговори | |
|---|--|----------------------|-----|
| Националност | Извън ЕС | 12% | 41 |
| | В ЕС | 78% | 259 |
| | България | 9% | 31 |
| Пол | Мъж | 48% | 160 |
| | Жена | 52% | 171 |
| Възраст | 19-34 години | 48% | 159 |
| | 35-50 години | 45% | 149 |
| | 51-65 години | 5% | 17 |
| | над 65 години | 2% | 6 |
| Предварително информирани за дестинацията | Да | 80% | 264 |
| | Не | 19% | 63 |
| Информационни източници | тур. сайт - www.visitsofia.bg | 2% | 7 |
| | Google Maps | 37% | 122 |
| | Мобилно приложение | 5% | 17 |
| | Печатни материали и карти | 26% | 86 |
| | Информация от ТИЦ | 1% | 4 |
| | Информация от туроператор/агента | 10% | 33 |
| | Друго | 16% | 52 |

Резултатите от анализа показват, че:

- 80% са се информирали предварително за дестинацията, която ще посещават. Останалите са били вече в нея или разчитат на местния оператор да се погрижи за тяхната информираност;
- Основният доставчик на данни за придвижването в дестинацията са Google Maps с 37%, следвани от печатните материали и карти – 26%. Последното бе констатирано и по време на извършване на теренните изследвания, както и при провеждането на самите анкетите. Прегледът на повечето от материалите на туристите отчете предлагане на сравнително стара и неактуална информация, а самите карти в повечето случаи бяха с малки размери и с много липсващи туристически обекти. В допълнение - липсата на указателни табели води до невъзможност голяма част от неорганизираните туристи да се запознаят с всички забележителности на града;
- 10% от туристите разчитат на информацията от туроператора, а 16% са посочили „Друго“, като под него са посочили както общи отговори като „интернет“, но така също и по-конкретни в следната последователност и степен на използване сайтове – Google, Trip Advisor, Wikipedia.

- 5% ползват мобилно приложение, като в по-голямата част от отговорите не фигурира конкретно такова, а за останалите най-често е посочвано (iPhone Maps). Интересно е да се отбележи, че в 2 от отговорите фигурира приложението TaxiMe.
- Друга логична, констатирана закономерност бе, че представители на възрастовите групи от 19 до 50 години търсят информация в интернет и чрез мобилните приложения, докато тези от 51 до 65 и над 65 години разчитат основно на печатната такава.

С изключително негативен оттенък е констатацията, че само 2% от всички анкетирани успяват да открият туристическият портал за София – www.visitsofia.bg и само 1% ползват услугите на ТИЦ. Това е съществен показател, че в информационно отношение Столична община следва да обърне сериозно внимание на представянето си в интернет среда, както и „на място“ - за по-качественото обслужване на посетителите на града и задоволяване на техните нужди от информация и услуги. Това се потвърждава и от отговорите на въпроса дали туристите биха използвали мобилно приложение за насочване до туристическите обекти? Като изключим факта относно цените на роуминг услугите и интернет, според които туристите извън ЕС (71%) не биха ползвали такова, спрямо желаещите - 29%, закономерно, при тези от ЕС съотношението е обратно – 58% желаещи спрямо 43%, които не желаят да ползват такова. Учудващо голям е процентът при желаещите да използват мобилно приложения българи – 74%, спрямо 26% нежелаещи (Фигура 6 - Бихте ли използвали мобилно приложение за насочване до туристическите обекти).



Фигура 6 - Бихте ли използвали мобилно приложение за насочване до туристическите обекти

Закономерно по-младите (19-34 г.) биха ползвали такова – 74% спрямо 26% нежелаещи. Учудващ е резултата при следващата възрастова група, която показва противоположни резултати – 36% желаещи спрямо 64% нежелаещи. Неочакван е резултатът и при следващите две възрастови групи, като при тези от 51 до 65 години процентът на желаещите е по-висок (59%) спрямо нежелаещите (41%), а при групата над 65 години резултатът е равен. Съществени различия се наблюдават и при половете, като 48% от мъжете биха използвали мобилно приложение, докато при жените този процент е 63%. Респ. разпределението при нежелаещите при двата пола е 53% за мъжете и 37% за жените.

Резултатите от всички тези изследвания спомогнаха за съставянето на обхват на настоящото собственото анкетно проучване, което имаше за цел да провери и потвърди

наличието на обобщените по-горе проблеми, така че в следващата глава да се предложи подходящ комплекс от мерки за управление на транспортната достъпност в дестинацията. Същото е допълнено с резултатите от проведеното полуструктурирано интервю с представители на основните институции и заинтересовани страни за управление на транспорта и движението в София, както и със SWOT анализ на дестинация София в контекста на транспортната достъпност. Ролята на SWOT анализа е ключова за цялото изследване, тъй като чрез него може да се идентифицира състоянието и потенциала на обекта на анализ и въз основа на това да се подпомогне избора на най-подходяща стратегия за развитието му (Маринов, 2003). SWOT-анализът представя в синтезирана форма резултатите от детайлния анализ чрез т. нар. матрица на силните и слабите страни – факторите на вътрешната среда, възможностите и заплахите – факторите на външната среда (Маринов, 2005). Посредством оценка на състоянието на отделните компоненти в матрицата, може да се формулират различни стратегии – агресивна (превес на силните страни и възможностите), диверсификационна (превес на слабите страни и възможностите), оздравителна (превес на силните страни и заплахите) и защитна (превес на слабите страни и заплахите) (Маринов, 2003).

Таблица 2

| Силни страни | Слаби страни |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Достъпност и близост до целевите пазари • Високо ниво на довеждаща към дестинацията транспортна инфраструктура • Съвременна и разнообразна хотелска база • Разнообразен и качествен ресурсен потенциал • Наличие на общинско предприятие „Туризм“ за управление на дестинацията и туристически сайт на Столична община • Статутът на столица като транспортен, административен и културен център на страната • Висока ангажираност на Столична община с политики и стратегически документи, директно и индиректно подкрепящи туризма - за подобряване на градската инфраструктура и повишаване сигурността на гражданите и гостите на столицата и т.н. • Компактна територия на централната градска част • Покритие на тази част с обществен транспорт, както и близост до и между спирките • Усилено развитие на метрото в града, което позволява по-бързо | <ul style="list-style-type: none"> • Недостатъчно използване на ресурсите за развитие на приоритетните видове туризъм • Ниска ефективност на действията за развитие на дестинацията и транспортната достъпност, поради големия брой програмни и нормативни документи, засягащи отделни аспекти на туризма • Ниско ниво на партньорство, координация и сътрудничество между заинтересованите страни, вкл. липса на ефективни публично-частни партньорства при паркирането • Слаба заинтересованост от страна на туристическите предприятия за участие в съвместни инициативи със Столична община • Ниско ниво на информационно осигуряване на неорганизираните (самостоятелни) туристически пътувания • Нисък дял на организираните посетители • Неудовлетвореност на всички групи посетители от чистотата на града • Неудовлетвореност на посетителите от общата инфраструктура в града - |

| | |
|---|---|
| <p>придвижване и превоз на по-голям брой пътници, намаляване на трафика по пътищата, на шума и замърсяването, на времето за пътуване</p> <ul style="list-style-type: none"> • Съществуващо регулиране на паркирането чрез зонирание, диференцирано по продължителност и цена • Широки тротоари и булеварди в по-голямата част от ЦГЧ • Висока степен на удовлетвореност на посетителите от пребиваването в дестинацията и висок дял на повторните посетители • Туристите могат да пътуват без притеснения за личната си сигурност • Наличие на политика за намаляване на шумовото и екологично замърсяване • Наличие на общинска политика за адаптиране (смекчаване) към климатичните промени | <p>пешеходни възможности, указателни табели, обществени тоалетни и др.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Липса на благоприятни условия за придвижване на лицата в неравностойно положение или с намалена подвижност както в тази част на града, но така също и в самите туристически обекти • Липса на благоприятни условия за наемане на велосипед и придвижване с него в града • Липса на достатъчно информация за туристическите забележителности, транспортните услуги и начините за придвижване в дестинацията • Липса на информация за туристическите агенции и оператори и услугите, които предлагат на официалния туристически сайт на дестинацията. Респ. липса на възможност за закупуване на услуги в т.ч. и онлайн • Липса на мобилни приложения за насочване към туристическите, културните и др. забележителности на София • Липса на пълен календар на събитията, както и на връзка с този на сайта на Столична община – www.sofia.bg • Недостатъчно използване на останалите комуникационни канали за промотиране на дестинацията и достъпа до и в нея • Нефункционален обществен транспорт поради липса на застъпващи се разписания, малка честота на движение на някои линии, липса на директни линии, особено към обектите извън ЦГЧ, за разлика от личния или нает автомобил • Непривлекателност на част от превозните средства (автобуси, трамваи, тролейбуси и някои мотриси на метрото), както и на част от пътуващите |
|---|---|

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Относително ниска степен на съоръженост и пригоденост на инфраструктурата (в т.ч. и на спирките на обществения транспорт) за придвижване на хора с увреждания • Липса на паркинги за лични автомобили до метростанции, както и в самата ЦГЧ • Относително ниско ниво на използване на устойчиви форми на транспорт за придвижване в дестинацията, особено с велосипед • Ниска степен на удовлетвореност на местното население от включването в процесите на планиране и управление на туризма • Ограничени възможности на ОП „Туризм“ в развитието на София като туристическа дестинация, вкл. за транспортната и информационната достъпност, както и недостатъчно финансиране за реализация на стратегията и плана за действие • Ниска езикова и професионална подготовка на заетите в общественото обслужване при паркиране и градския транспорт • Липса на ясно обособена зона за туристическо движение, като не са обозначени удобни и просторни пешеходни зони около атрактивните обекти в София и местата, в които се провеждат масови мероприятия |
| Възможности | Заплахи |
| <ul style="list-style-type: none"> • Инвестиции за подобряване на градската и културна среда • Подобряване на обществената инфраструктура и предлагане на качествени услуги • Силна институционална подкрепа за публично-частно партньорство • Формиране на организирани клъстерни структури, което да спомогне за оползотворяване на съществуващите възможности за устойчиво развитие на туризма във всичките му форми | <ul style="list-style-type: none"> • Геополитическата ситуация на Балканския полуостров, в Европа и в света • Терористични заплахи и усещане за несигурност, мигрантска вълна и бежанска криза • BREXIT и свързаните в това промени в Европейския съюз • Задълбочаващи се климатични промени и глобално затопляне • Нарушаване на принципите на устойчиво развитие (замърсяване, |

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Подобряване управлението на атракциите - публична собственост • Активизиране на институционалната и организационна координация и партньорство. • Стимулиране на целогодишен туризъм. • Закупуване на нови превозни средства – климатизирани, с осигурен безплатен безжичен интернет в тях • Изнасяне на автомобилния трафик по околновръстни пътища и другите рингове на града • Изграждане на паркинги до ключови метростанции или в близост до ЦГЧ • Използване на Европейски програми за подобряване на градския транспорт и инфраструктурата като цяло в Столична община • Повишаване на нивото на пригоденост на дестинацията за хора с увреждания | <p>безотговорна експлоатация на природните и антропогенни ресурси, презастрояване за сметка на зелените площи и др.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Високо ниво на конкуренцията на други туристически дестинации (на национално и международно ниво). • Липса на стабилна законово-нормативна уредба на туристическия сектор • Липса на финансиране за стимулиране на алтернативните начини за придвижване (пеша, с велосипед, зарядни станции за електро-автомобилите) • Значителен дял на посетителите с ограничен бюджет и посещение на дестинацията за 24/48 часа • Основният чуждестранен поток разчита единствено на въздушния транспорт с превес на бюджетно ориентирани авиокомпани и полетите, които предлагат. Респ. липсва развитие на останалите видове транспорт за достигане до дестинацията |
|--|--|

IV. Четвърта глава: Концепция за развитие на транспортната достъпност

На тази основа, след обстоен преглед на добрите практики от развити в туристическо отношение европейски столици по отношение на планирането и достъпността, в тази глава е съставена и представена концепцията за развитие и управление на транспортната достъпност, насочена основно към стимулиране на устойчивите начини на придвижване и ограничаване на ползването на автомобили в дестинацията. Основните дейности, които залегнаха в концепцията за развитие на град София като дестинация са:

1. Ограничаване на достъпа с личен автомобил в ЦГЧ
2. Повишаване на цените на паркинг услугите вкл. и на начините за заплащане
3. Развитие на услугата Паркирай и Пътувай (Park&Ride)
4. Подобряване и популяризиране на обществения транспорт
5. Интеграция на услугите на обществения транспорт (интелигентни и застъпващи се разписания, QR кодове към линкове за услуги и др.)
6. Създаване на система за управление на туристическите автобуси и такситата
7. Реорганизация и подобряване на пътната мрежа за колоездене и създаване на удобни пешеходни пътеки и маркирани маршрути
8. Въвеждане на интелигентни транспортни системи
9. Създаване на туристически информационни системи

10. Създаване на електронни системи за резервация и плащане

Дефинирани са и конкретни мерки по всеки елемент, по-важните от които са:

- Съвързване на съществуващите и новите пешеходни зони и пространства в централната градска част в единна система;
- Подобряване на пешеходната свързаност в ЦГЧ и разположените в непосредствена близост градски паркове и градини;
- Обособяване и маркиране на туристически маршрути с различна тематична насоченост, натовареност и в зависимост от предпочитанията и възможностите на отделните целеви групи;
- Повишаване на качеството на публичните пространства и градската среда;
- Ограничаване на автомобилното движение в централната градска част за сметка на пешеходното и велосипедното движение;
- Премахване на паркирането от ключови обществени пространства и регулиране и засилване на контрола му в периферията на ЦГЧ;
- Развитие на цялостна и свързана велосипедна мрежа, чрез обвързване на съществуващите и създаване на нови транзитни, довеждащи и рекреационни велосипедни алеи и трасета при осигурена сигурност и безопасност при придвижването на посетителите;
- Изграждане на нови буферни паркинги за автомобили и велосипеди около метростанции и възли на обществения транспорт;
- Изграждане на нови, буфериращи ЦГЧ паркинги, в които жителите и гостите на града да могат да оставят своите автомобили и да се придвижват в града чрез устойчивите форми за това;
- Подобряване на общата инфраструктура за придвижване вкл. за лица в неравностойно положение, както и на указателната маркировка за придвижване, на допълнителните елементи на инфраструктурата, като улично осветление, пейки за почивка, чешми, обществени тоалетни и т.н.;
- Развитие и внедряване на съвременни интелигентни технически решения за ползване на споделени автомобили (на примера на Spark), на наем на велосипеди, както и такива за насочване към туристическите обекти с възможности за предоставяне на допълнителна информация (например с QR кодове), както и за начините за придвижване в града (най-бързо, най-евтино, с най-малко прекачвания, с най-малко ходене пеша и т.н.);
- Въвеждане на интегрирана система за таксуване с различните видове обществен транспорт, при комбинирано таксуване по време и/или разстояние, което ще позволи повишаване на използваемостта му и на броят прекачвания;
- Прилагане на системен подход за оптимизиране на маршрутната мрежа на обществения транспорт
- Оптимизиране на режимите на работа на светофарните уредби и подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик
- Подпомагане на маршрутизирането на транспортните потоци
- Оптимизиране на градската логистика
- Въвеждане на системи за споделени велосипеди и персонални електрически превозни средства (електрически велосипеди, скутери и др.) и стимулиране на тяхното използване.
- Стимулиране и популяризиране на пешеходното и велосипедното движение като индивидуална мобилност, независима от конвенционалните източници на енергия;

- Стимулиране развитието и използването на екологичен обществен транспорт (метро, трамваи, тролейбуси, електробуси);
- Стимулиране на закупуването и използването на електрически превозни средства, ускорено изграждане на зарядна инфраструктура;
- Намаляване на използването на личните автомобили, стимулиране на споделената мобилност;
- Въвеждане на нискоемисионна зона, освободена от замърсяващи ППС или с въведена такса за такива.

Въпреки че научноизследователският проект е съсредоточен главно върху решенията, свързани с транспорта, политиките за достъпност и мобилност са само част от инструментите, които могат да се прилагат за управление на потоците от посетители. За град от ранга на София се налага разработването на всеобхватен план за действие, който да бъде съобразен с отделните стратегии за развитието на транспорта, туризма и пространственото развитие на града като цяло.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящото изследване е опит за интердисциплинарно изследване, което да очертае същественото значение на транспортната достъпност при управлението на дестинацията и обслужването на туристите по отношение на транспортните услуги и самото придвижване. От несъществен елемент достъпността следва да се превърне в основен приоритет, за да се преодолеят последиците от влошаването на привлекателността на дестинацията, от което зависи устойчивото ѝ утвърждаване и развитие.

Идентифицираните проблеми са свързани най-вече с липсата на координирано планиране, финансиране и осъществяване. Тъй като мобилността и достъпността изискват големи инвестиции, е важно всичко да се планира така, че тези инвестиции да се използват в пълния им потенциал. За пълноценно използване на всички ресурси на града, при балансирано развитие между интересите на жителите и посетителите на града, както и влиянието върху градската околна среда, е направен опит за изясняване на тези комплексни взаимоотношения, като са предложени решения и мерки, удовлетворяващи изискванията на всички целеви групи, така че да се постигне баланс и устойчивост на решенията във времето.

Предложената концепция има практико-приложен характер. Налагането на устойчиви форми на транспорт и придвижване в дестинацията е свързано с ефективното справяне с редица предизвикателства, съвместна работа на управници, НПО и други организации за преодоляване на натрупаните проблеми при транспортното обслужване на жителите и гостите на града. Туризмът и транспортът представляват две страни на един и същ управленски процес, особено в туристическите дестинации, характеризиращи се с последователен или нарастващ обем посетителски потоци. Организирането на достъпността и подобряването на обществения транспорт чрез прилагане на иновативни решения, насърчаване на алтернативни маршрути за посетители, са само някои от най-важните мерки за управление на търсенето, намаляване на задръстванията и замърсяването и отговарят на изискванията на туристите и жителите. 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.

За да отговори на предизвикателствата на времето, Столична община трябва да изгради нов модел на градска мобилност, базиран на устойчиви форми на транспорт и отворен към технологичните иновации. За да бъде ефективен, той се нуждае от интегриран подход, който съчетава туризма, транспорта и градското планиране и включва не само местни публични и частни оператори, но и всички други организации и посредници, които допринасят за развитието на дестинацията и за растежа на туристическата мобилност. Направеното проучване показва, че е възможно реализирането на предложените решения, а именно:

- Подобряване на пешеходната и велосипедна инфраструктура и постепенно налагане на устойчивите видове транспорт;
- Поетапна реорганизация на транспорта, така че да бъде развит общественят и туристически такъв, като основен и структуроопределящ за превозите на хора с висока експлоатационна скорост и ефективност при намалена консумация на енергия и при значително подобрени екологични параметри;
- Постигане на удовлетвореност на потребителите - все повече хора да се убедят да ползват устойчиви форми на придвижване и градски транспорт, базирано на непрекъснато подобряване на качеството и на обслужването;
- Изграждане на модерни, добре осветени и достъпни алеи, спирки и паркинги за велосипеди, елементи на общата инфраструктура вкл. за лицата в неравностойно положение или с намалена подвижност;
- Гъвкаво управление на паркирането, така че да бъдат задоволени в максимална степен изискванията на всички целеви групи – най-вече жители и посетители на града;
- Разширяване на информационните системи, които да дават коректна и навременна информация на спирките, в превозните средства, за наличните и актуални услуги и атракции в дестинацията, начините за онлайн резервиране и закупуване чрез съвременни мобилни комуникационни системи;
- Активното привличане в процеса на взимане на решения на отделните участници, което да доведе до ефективни резултати чрез отразяване на нагласите и очакванията на гражданите и посетителите към развитието на дестинацията.

Настоящата концепция няма за цел да реши градоустройствените и социални проблеми на съвременния столичен град по отношение на транспортната достъпност и придвижването на жителите и гостите на града. Детайлно изведените проблеми пред факторите и условията ѝ за развитие могат да послужат на общинските управители да предприемат адекватни и целенасочени мерки за тяхното ограничаване и поетапно отстраняване. В тази връзка разработката е актуална към момента на провеждане на проучването, но предвид значителните инвестиции и постоянна, целенасочена политика по отношение на транспорта, инфраструктурата и достъпността, нейната актуалност може да се запази в следващите 5 години. В допълнение, предложената концепция като модел за подобряване на обслужването на населението и посетителите, може да се ползва и от други дестинации в България, след съобразяване с конкретните проблеми в тях.

Практическото приложение на труда е широко, поради интердисциплинарния подход, приложен в него. Той може да бъде полезен както за специалистите в областта на управлението на дестинациите, така и за всички в областта на техническите науки, чиято основна насоченост е свързана с развитието на транспорта, транспортната инфраструктура и комуникациите по отношение на туризма.

Приложената концепция може да бъде лесно адаптирана и приложена за други дестинации в България, споделящи сходни проблеми с тези на столичния град и в частност – неговата централна част. Преносимостта може да бъде призната по редица показатели

като размер на градовете, брой на туристите, основни пазарни сегменти и др., а самите решения са мащабируеми и могат да се прилагат както за големите градове, така и за по-малките такива. Следва да се има предвид, че процесът на прехвърляне се отнася основно до общите решения, докато за всяка дестинация трябва да бъдат избрани конкретни мерки, за да се постигнат общите политики и решения. В допълнение, както бе показано, концепцията е изразена чрез набор от решения, но всяко от тях може да бъде приложено или не в друга дестинация в зависимост от наличието или липсата на даден проблем в нея.

Научни и приложни приноси

Приносите на настоящия дисертационен труд се изразяват в:

- Създадена и апробирана методика за анализ на достъпността по елементи на транспортната инфраструктура за изследваната територия;
- Набрана, обработена и анализирана емпирична информация за състоянието на транспортната достъпност до туристическите обекти в ЦГЧ на София;
- Разработена целева концепция за развитие на транспортната достъпност на територията на централната градска част на София, така че да бъде подходяща за всички целеви групи, както и адаптирана за придвижването на лицата в неравностойно положение;
- Приложимост на концепцията в други, сходни по структура, демография и проблеми на София, дестинации, след съответното ѝ адаптиране.

Списък на публикациите във връзка с темата на дисертационния труд

1. Petrov, E. 2017. Review of regulatory and planning framework of transport access to tourist sites in the central part of the city of Sofia. In: Contemporary Tourism - Traditions and Innovations: International Scientific Conference, 19-21 Oct. 2017, Sofia: celebrating the 50th anniversary of the establishment of tourism program and the 45th anniversary of Geography of Tourism Department : proceedings. – Sofia: "St. Kliment Ohridski University Press", 2017, pp. 144-156. ISBN: 978-954-07-4327-1 (print)
2. Петров, Е. 2018. Транспортна достъпност до антропогенните туристически обекти в централната градска част на София. Годишник на СУ "Св. Кл. Охридски", ГГФ, книга 2 - География, том 110, Изд. на СУ "Св. Кл. Охридски", С., с. 295-312. ISSN 0324-2579 (print); ISSN 2535-0579 (online)
3. Петров, Е. 2019. Същност и състояние на системите за планиране и управление на обществения транспорт в София. Научни трудове на УНСС, Том 2/2019, УНСС, С., с. 209-238. ISSN (print): 0861-9344; ISSN (online): 2534-8957