



## ДОКЛАД ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТ

Рамка на правните и етични аспекти на „Зелен обществен транспорт при поискване“

INNOAIR ИНДЕКС: UIA05-202

Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда



EUROPEAN UNION  
European Regional Development Fund



ЦЕНТЪР  
ЗА ГРАДСКА  
МОБИЛНОСТ

## Съдържание:

Резюме .....	3
I. Правен анализ .....	4
I.1. Анализ на приложимата Европейска нормативна рамка .....	4
I.2. Проучване и анализ на опита на европейски градове при въвеждането на „Обществен транспорт при поискване“ и „Зелен обществен транспорт при поискване“ .....	9
I.3. Преглед на практиката на Съда на Европейския съюз .....	16
I.4. Анализ на национална нормативна уредба в Република България .....	19
II. Етичен анализ .....	23
II.1. Анализът на етичните аспекти- фактор при взимането на отговорни решения .....	23
II.2. Анализ на приложимите етични политики и кодекси на поведение .....	26
II.3. Анализ на етичните аспекти при реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“ .....	27
II.4. Изводи .....	40

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Поканя 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



## Резюме

В рамките на проект INNOAIR – „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда“ и по – конкретно – в изпълнение на Специфична цел 1 – *Въвеждане на иновативни решения за мобилност за намаляване на влиянието върху качеството на въздуха на трафика от приходящи от периферните квартали с цел работа към централните градски части*, авторите на настоящия Доклад извършиха:

### I. ПРАВЕН АНАЛИЗ, обхващащ следните опорни пунктове (*Дейност 1 и Дейност 3*):

- (1). Действащата нормативна уредба в директиви и регламенти на Европейския съюз;
- (2). Наредби и др. актове на Столичен общински съвет и нормативни актове на други общински съвети от страната или от други страни, свързани с предоставянето на услуги по обществен транспорт;
- (3). Опити на европейски градове при въвеждането на „Обществен транспорт при поискване“ и „Зелен обществен транспорт при поискване“.
- (4). Различни модели, съдържащи предложения за изменение в нормативната уредба с цел създаване на условия за въвеждане на зелен обществен транспорт при поискване.

### II: ЕТИЧЕН АНАЛИЗ, съдържащ (*Дейност 2*):

- (1). анализ на етичните аспекти при реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“;
- (2). Идентифициране на етични проблеми, които създават рискове и етични конфликти;
- (3). Идентифициране на заинтересованите групи и определяне на техните интереси;
- (4). Очакванията на широката публика, отчитане на възможните целеви групи и заинтересованите страни при реализирането на инициативата.

И в двата анализа са направени препоръки към възможните решения на очертаните проблеми и задачи.

## I. ПРАВЕН АНАЛИЗ

### I.1. Анализ на приложимата Европейска нормативна рамка.

#### I.1.1). ДОГОВОР ОТНОСНО ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ (ДФЕС);

#### I.1.2). РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета;

#### I.1.3). ПОЛИТИЧЕСКИ АКТОВЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ:

- ✓ *Съобщение на Комисията до Европейския парламент, съвета, европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите. План за действие за градска мобилност от 30.09.2009 г. (COM 2009);*
- ✓ *Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите – План за действие за градска мобилност“ COM(2009) 490 окончателен;*
- ✓ *Бяла книга - Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите от 28.03.2011 г.;*
- ✓ *Становище на Европейския икономически и социален комитет от 04 юни 2014 г. относно „Съобщение от Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Европейския икономически и социален комитет и до Комитета на регионите – Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“ COM(2013) 913;*
- ✓ *Становище на Европейския икономически и социален комитет от 22 април 2015 г. относно „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно*

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



*пространство — напредък и предизвикателства“ (проучвателно становище по искане на Европейския парламент);*

- ✓ *Резолюция на Европейския парламент от 9 септември 2015 г. Изпълнението на Бялата книга за транспорта от 2011 г.: равностетка и бъдещи действия за устойчива мобилност (2015/2005(INI));*



- ✓ *Съобщение на Комисията от 09.12.2020 г. до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите – Стратегия за устойчива интелигентна мобилност – подготовка на европейския транспорт за бъдещето (COM 2020) 789 final;*

- ✓ *Заключения на Съвета относно стратегията на Комисията за устойчива и интелигентна мобилност от 25 май 2021 г.*

- ✓ *Известие на Комисията относно добре функциониращ и устойчив местен превоз на пътници по заявка (таксите и наемани за частни цели превозни средства) (2022/C 62/01) – Официален Вестник от 04.02.2022 г.*

#### I.1.4). ДРУГИ НОРМАТИВНИ АКТОВЕ НА ОРГАНИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ТЕМАТА:

- ✓ *Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21.05.2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа;*
- ✓ *Регламент за Eidas;*
- ✓ *Директива за НИС - Директива (ЕС) 2016/1148 — киберсигурност на мрежите и информационните системи;*
- ✓ *РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните).*

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски дейности в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



### 1.1.5) ИЗВОДИ:

- ⇒ По отношение на зеления обществен транспорт при поискване липсва конкретна законодателна уредба на ниво Европейски Съюз. Причините за това се коренят в спецификата на областта на обществения живот, която бива засегната. Общественият (градският) транспорт е част от живота на общността на местно ниво. Повечето решения за определяне на политиките в тази област и нормативното регламентиране се вземат от органите на местната власт на територията на дадена общност. При това – следва да бъдат отчетени особеностите – както на местно, така и на регионално ниво. Това е причината Европейският съюз да не е направил детайлна регламентация на градския транспорт (в това число и на зеления такъв) в приеманите от неговите институции актове.
- ⇒ Този извод се потвърждава от съображение 8 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се посочва, че „на пазарите за пътнически превоз, които са дерегулирани и в които не са предоставени изключителни права, следва да бъде позволено да запазят своите характеристики и начина си на функциониране, доколкото последните са в съответствие с изискванията на Договора“.
- ⇒ Все пак – градските транспортни системи са неразделна част от европейската транспортна система и поради това са неразделна част от общата транспортна политика съгласно членове 70—80 от Договора за ЕО. Освен това други политики на ЕС (кохезионната политика, политиката в областта на околната среда, политиката в областта на здравеопазването и др.) не могат да постигнат своите цели без да се вземат предвид градските особености, включително градската мобилност.
- ⇒ Следните причини обосновават приложението на европейските нормативни актове в областта на транспорта:
  - ✓ Общественият транспорт е част от транспортната мрежа на Съюза;
  - ✓ Общественият транспорт се категоризира като услуга от общ икономически интерес съгласно чл. 14 от Договора относно функционирането на Европейския съюз;
  - ✓ На микро – ниво той гарантира свободата на придвижване на гражданите;

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



Една от основните цели, поставена пред ЕС в последното десетилетие, е приближаване на европейските институции до гражданите. Създаването на Европа на гражданите е сред основните цели на Съюза. Решенията, които се вземат, съответно – нормативните актове, които се приемат следва да имат пряко отношение към темите и проблемите, които са на дневен ред не само на национално, но и на регионално ниво.

⇒ Еволюцията на разбирането на Европейския съюз колко е значим транспортния сектор за постигане на всички поставени цели – икономически, социални и екологични намират своето изражение в заключенията на Комисията в Известие на Комисията относно добре функциониращ и устойчив местен превоз на пътници по заявка (таксата и наемани за частни цели превозни средства) (2022/С 62/01) – Официален Вестник от 04.02.2022 г. Според Комисията държавите членки трябва да преразгледат съществуващите си правила за местните пазари за превоз на пътници по заявка, за да се гарантират налични, на приемлива цена, надеждни, висококачествени, безопасни и сигурни транспортни услуги за гражданите. Техните регулаторни рамки следва да осигуряват възможност и за добре функциониращи пазари, които са отворени за нови иновативни бизнес модели и които също така предоставят възможности за работа, включително за хората, които биха могли да се възползват от гъвкави схеми на работа. Като се има предвид крайната необходимост от постигане на целите по отношение на климата, от първостепенно значение е превозът на пътници по заявка да допринесе за смекчаване на въздействието на транспорта върху околната среда чрез преминаване към превозни средства с нулеви емисии и улесняване на използването на обществения транспорт, както и на активната мобилност. Регулаторните рамки следва да улесняват предоставянето на услуги за превоз на пътници по заявка без дискриминация. Превозът на пътници по заявка би трябвало да е достъпен за всички, включително за хората без смартфони, например възрастните хора, неграмотните лица, хората без кредитна карта, както и за хората с увреждания или намалена подвижност. Важно е също така превозът да може да бъде резервиран доста по-рано, така че хората да могат да организират предварително и друг превоз, ако няма на разположение превоз на пътници по заявка, когато такъв е необходим (например планирано пътуване до летището, до болница и т.н.). Освен това регулаторните рамки и сътрудничеството между



EUROPEAN UNION  
European Regional Development Fund



съседните държави членки следва да улесняват трансграничния местен превоз на пътници по заявка между съседни държави членки.



*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



## I.2. ПРОУЧВАНЕ И АНАЛИЗ НА ОПИТА НА ЕВРОПЕЙСКИ ГРАДОВЕ ПРИ ВЪВЕЖДАНЕТО НА „ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ ПРИ ПОИСКВАНЕ“ И „ЗЕЛЕН ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ ПРИ ПОИСКВАНЕ“



### I.2.1) МАНЧЕСТЪР, ОБЕДИНЕНО КРАЛСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Транспортната стратегия на Големия Манчестър е съществена част от по-широката стратегическа рамка на града-регион (Great Manchester Strategy). Тази стратегия за 2040 г. се фокусира върху критичните дългосрочни предизвикателства, пред които Големия Манчестър е изправен, като глобалното затопляне, бързо нарастващо и застаряващо население; ниска производителност и необходимостта от намаляване на бедността и социалното неравенство. Това е подкрепено от по-холистичен подход към нуждите на пътниците и товарите, със силен акцент върху интеграцията на различните видове транспорт. Технологиите и иновациите също играят ключова роля. Предприема се последователен и дългосрочен подход за справяне с тези големи предизвикателства, като същевременно ще се преразглежда редовно стратегията, за да отговоря на променящите се тенденции и новите възможности и приоритети. Този подход се подкрепя от планове, които обхващат краткосрочен и средносрочен план, включително: серия от петгодишни планове за предоставянето на транспорт - **“Five-Year Transport Delivery Plans”**; Местни планове за прилагане (за всяка от десетте местни власти във Великия Манчестър) и разработване на под-стратегии, включително: Улици/Пътища за всички - **“Streets for All Strategy”**, Транспортна стратегия в центъра на града - **“City Centre Transport Strategy”**, Стратегия за местни автобуси – **“Local Bus Strategy”**, Стратегия за бърз транзит - **“Rapid Transit Strategy”** и Стратегия за товарните превози - **“Freight Strategy”**.

Основните предимства на предлаганите подстратегии са, че те избягват поставянето на потребителите на транспорта един срещу друг (напр. шофьори срещу велосипедисти);

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действащи области на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



потребители на автобуси срещу пешеходци) и вместо това започват с разглеждане на всички хора и места и след това разглежда какви видове движение трябва да бъдат улеснени в даден местен район. Също помагат за взимането на по-стратегически и интегриран изглед върху транспортните мрежи, които доставяме (независимо дали това са пешеходни и велосипедни мрежи, автобусни мрежи (повече подробности, ще бъдат предоставени в предстоящия план за автобуси); или мрежи за придвижване на товари и общ трафик) осигуряват предоставянето на правилното качество и капацитет на транспорта и инфраструктурата, които да отговарят на тази нужда.

В Големия Манчестър се предлагат шест основни модела на обществен превоз на пътници при поискване:

- (1). транспортна услуга в селските райони, свързваща редица селища с пазарен град;
- (2). услуга за пазаруване, обикновено обслужваща голям супермаркет;
- (3). услуга за достъп до летище;
- (4). услуга за достъп до гара, предназначена главно за пътуващите до работа;
- (5). осигурен транспорт за търсещите заетост или работещи лица, което да им осигурява достъп до голям периферен център и пазара на труда, и
- (6). услуга за достъп до болница.



## I.2.2.) ТРОНХАЙМ – НОРВЕГИЯ

### Space Project

Разгледаният проект надминава по своята иновативност повечето проекти за внедряване на обществен транспорт при поискване, предвид факта, че той предвижда изпълнението на транспортната услуга да бъде от автоматизирани превозни средства, които не се управляват от оператор. В превозното средство има единствено помощен персонал, който съдейства на пътниците и ползвателите при необходимост.



Autonomous bus in route through Kongsberg streets in mixed traffic

Използването на AV (автономни превозни средства) като споделени превозни средства, например автобуси или прилагането на други системи за споделяне на автомобили или пътувания, AV могат драстично да намалят собствеността на автомобили, да възвърнат основното градско пространство и да доведат до по-добра мобилност за всички.

### Случващи се сега:

Захранващо устройство на първа/последна миля до станция на градския транспорт

**СРЕДА:** Градски (с висока плътност) Крайградски

**Интеграция в публичния транспорт:** Напълно интегриран в офертата за обществен транспорт: билет, тарифа, приложение, диспечер, контролна зала

**Нужди на превозното средство:** Смесен трафик, нисък под, рампа, място за количка/багаж/инвалидна количка

**Целеви потребител:** Потребители в райони, които не са обхванати от основната мрежа на обществения транспорт

**Описание:** Тази споделена услуга ще действа като захранваща услуга към обществения транспорт за първата/последната миля. Превозните средства ще следват фиксиран маршрут до или от спирки на градския транспорт със спирки при поискване или евентуално фиксирани спирки в час пик. Услугата ще работи успоредно с обществения транспорт с голям капацитет.

### Случващи се сега:

Специално обслужване (кампус, бизнес парк, болница)

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия за устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



EUROPEAN UNION  
European Regional Development Fund



**СРЕДА:** Крайградска

**Интеграция в публичния транспорт:** Информацията за услугата ще бъде интегрирана в информационната платформа за обществен транспорт.

**Нужди на превозното средство:** Пешеходни зони и смесено движение, нисък под, рампа, място за количка/багаж/инвалидна количка. Шкафчета, ако се използват за доставка на колети.

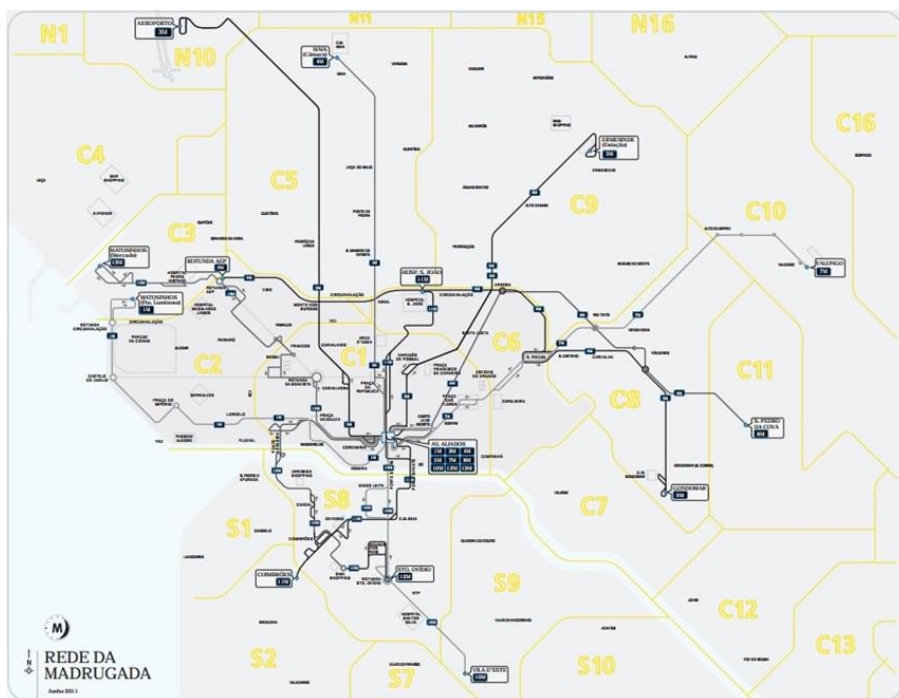
**Целеви потребител:** Служители, клиенти, студенти, посетители, пациенти (в зависимост от произхода и местоназначението на услугата)

**Описание:** Тази споделена услуга ще работи като захранващо устройство към спирките на обществения транспорт и ще предоставя допълнителна услуга на частни места. Превозните средства ще следват график по време на сутрешните и следобедните пикове, но иначе ще работят при поискване. Превозните средства могат да доставят и кореспонденция и малки колети.

### I.2.3.) ПОРТО – ПОРТУГАЛИЯ

#### Нощна автобусна мрежа Gato

Нощната автобусна мрежа обслужва общините Порто, Гая, Матосиньюш, Валонго, Гондомар и Мая, като е единственият вид обществен транспорт, работещ между 1 сутринта и 6 часа сутринта. Когато е създадена за първи път през 2005 г., целите ѝ са били да обслужва търсенето на пътниците, използвали градския транспорт през нощта в града: младежи, които отиват до или от нощните зони за отдих, студенти, връщащи се в студентски жилищни райони, жители на социални зони и достъп до основните болници. През юни 2011 г. мрежата за нощно време е пренастроена. Графиката по – долу показва нощната мрежа през юни 2011 г.



Нощната услуга STCP разполага с автопарк от 11 превозни средства (по 1 на всяка линия), осигурявайки почасова честота на обслужваните спирки, с център в Aliados, където

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Поканя 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски дейности в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



превозните средства тръгват в 1 сутринта, 2 часа сутринта, 3 часа сутринта, 4 часа сутринта и 5 сутринта. На крайните дестинации автобусите, насочващи се към Aliados, тръгват в 1:30 сутринта, 2:30 сутринта, 3:30 сутринта, 4:30 и 5:30 сутринта, с изключение на линии 1M (връщането е пет минути по-рано), 11M (първото пътуване започва 15 минути по-рано) и 13M (първото пътуване е обратното пътуване до Aliados половин час по-рано). Общият брой на пътуванията през нощта е 111, като линиите се обслужват с автобуси и микробуси с редовен размер (на някои линии през делничните дни).

При осъществяване на тази услуга е направен анализ на нейната стойност с оглед преценка на нейната рентабилност. Услугата работи 3 дни в седмицата (четвъртък, петък и събота), и има средно 22 потребителя на ден. Разписанието ѝ предвижда 10 пътувания на работен ден (5 във всяка посока), това дава ниска средна цифра от около 2 потребители на пътуване. И тъй като Gato използва автобус с обикновен размер, степента на заетост е много ниска. Дължината на пътуването е около 8 км, така че използвайки представените по-горе цифри за гориво и разходи за водача, са направени анализи, показващи, че услугата Gato има общата цена на работен ден приблизително 65 евро. При средно 22 потребителя на ден, дори при цена от 2 евро на потребител, приходите от билети биха платили само 68% от разходите.

Цената на Gato е определена на 2 евро, която е много висока цена. В перспектива, 2-зонов Andante струва 1,10 евро, а еквивалентен билет за автобус T1 STCP струва 1,45 евро, когато се купи в автобуса. Група от 4 студенти (целеви потребители на Gato), споделящи такси от и до всяка спирка на услугата Gato, като всеки ще плати приблизително същите 2 евро всеки, или дори по-малко, без да е необходимо резервиране на услугата поне 1 ч. 30 мин. преди това. Тези разходи за резервация изглеждат критичен аспект тъй като STCP признава, че „(тези млади) пътници не искат да се ангажират с график, предпочитайки да видят как се развива нощта, а също така за повечето маршрути няма голямо значение, тъй като пътуват между крайните спирки“.

Поради наблюденията нисък процент на заетост и свързаните разходи, Gato може да бъде класифициран само като обществен транспорт при поискване с оправдана по-висока субсидия или като финансово неустойчив обществен транспорт при поискване. Услугата „Gato“ може да бъде класифицирана като финансово неустойчива според класификацията на финансовите резултати на обществен транспорт при поискване.

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Поканя 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



#### 1.2.4.) ИЗВОДИ

- ✓ Авторите на проучването и Доклада избират три диаметрално противоположни модела на обществен транспорт при поискване, за да представят изключителното многообразие и съществуващите възможности при реализирането на услугата;
- ✓ Два от разгледаните модели (*Великобритания и Португалия*) са фокусирани към задоволяване на потребностите за транспорт на гражданите основно в контекста на улесненото придвижване. Постигането на целта – намаляване на замърсяванията в градска среда (от най – различно естество – намаляване на шумовия фон, по – ниски емисии изгорели газове, по – ниски нива на задръстване) не се постига посредством вида на превозните средства, а косвено – чрез намаляване на броя на автомобилите и моделиране на избора на пътниците – да предпочетат ползването на превозно средство от градския транспорт пред такси или личен автомобил;
- ✓ Представеният проект в Норвегия (гр. Тронхайм) предлага качествено нов тип придвижване, при което бъдещето живее в днешния ден. Създаването на транспортна линия при поискване без шофьор в превозното средство, управлявано от сложен софтуер в действителност показва размаха и възможностите на феномена „обществен транспорт при поискване“. При това – същият е абсолютно безвреден и не замърсява допълнително градската среда.



### I.3. ПРЕГЛЕД НА ПРАКТИКАТА НА СЪДА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Съдът на Европейския съюз тълкува правото на ЕС, за да се гарантира, че то се прилага еднакво във всички страни от Съюза, и разрешава правните спорове между националните правителства и институциите на ЕС.

В Част I.1. на настоящия доклад беше посочено, че в общоевропейски план материята, свързана с обществения транспорт на пътници на местно ниво не е регламентирана. Като част от общоевропейската транспортна система обаче, местният транспорт също следва да се подчинява на правилата в сектора, определени от нормативните актове на европейските институции.

Ето защо се налага извода, че Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година, който има пряко действие (*следователно – не се нуждае от допълнителни стъпки на националните законодателни и изпълнителни органи на държавите – членки по транспониране на неговите текстове в националното законодателство*) също следва да се прилага от държавите – членки.

Основните въпроси, които са поставени за тълкуване са свързани с влизането в сила на Регламента, неговото прилагане и определяне на реда, по който следва да бъдат сключвани договорите за изпълнение на услуги по предоставяне на автомобилен пътнически транспорт. Практиката на Съда е от значение за точното и еднакво прилагане на правото на Съюза от една страна, а от друга страна – за установяване на съществуващи противоречия между него и националното законодателство.







*Прегледът на нормативната база на Европейския Съюз и практиката на Съда на Европейските общности налага следните изводи:*

(1). Общественият транспорт като част от транспортната система на държавите – членки е включен в общите политики, които развива Съюзът;

---

(2). Към настоящия етап не е налице конкретна нормативна регламентация на материята на обществения градски транспорт. Приоритет е даден на изграждането на европейската транспортна мрежа на цялата територия на ЕС като основен начин за постигане на Единния пазар;

---

(3). Темата за обществения градски транспорт се засяга в контекста на „зеления пакт“, намаляване на вредните емисии на изгорели газове, въвеждане на иновативни форми на транспорт и постигане на по- висока степен на цифровизация в цялото европейско икономическо пространство;

---

(4). Институциите на Европейския съюз разчитат в най – голяма степен на приемане на актове, които имат по – скоро политическо значение. Становищата и Съобщенията са основните инструменти, с които те боравят, за да очертаят общи политики. Постигането на поставените в тези документи цели се възлага на държавите – членки на национално ниво. Въпрос на преценка на националните правителства е какъв точно инструмент ще изберат, за да проведат начертаните политики, респективно – да осъществят поставените цели;

---

(5). Европейският съюз въвежда задължителни изисквания единствено в областта на възлагане изпълнението на дейностите по транспорт (в това число и обществен градски транспорт) и осигуряване на финансови компенсации посредством РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета;

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговаря на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действа в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*

---

(6). Други регламенти и директиви, посредством които се уреждат отношенията, свързани с функционирането на транспорта като единна система не биха могли да намерят приложение дори при съобразяване на принципите на субсидиарност и пропорционалност;

---

(7). Съдът на Европейските общности провежда последователна политика за гарантиране на четирите основни свободи. Свободното движение на хора като основна ценност на Съюза бива защитавана в цялостната юриспруденция на Съда. Съдът обаче не е бил сезиран с конкретни казуси, свързани с въвеждането, използването и експлоатацията на обществен транспорт при поискване. С оглед основната роля на Съда на ЕС – осигуряване спазването на общностното право и непротиворечието на постановените съдебни актове от националните съдилища с това право, Съдът се е произнасял главно по тълкуването на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт.

---



#### 1.4. АНАЛИЗ НА НАЦИОНАЛНА НОРМАТИВНА УРЕДБА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Към настоящия момент „общественият транспорт при поискване“, както и неговата разновидност „зелен обществен транспорт при поискване“ не са намерили опора в нормативната база. Предвид обстоятелството, че тази фигура е нова, е необходимо да бъде създадена изцяло нова регламентация, в която да бъде дадена легална дефиниция и съответно – да се урегулира режима на предоставяне на тази услуга.



##### ПОДХОД 1 – инициране на законодателни промени в Закона за автомобилните превози.



Законът урежда условията и реда за обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи. В предметния му обхват са включени и пътническите превози по вътрешно-градски линии.

Глава Трета от ЗАП регламентира превоза на пътници по автобусни линии. Чл. 17, ал. 3 от ЗАП предвижда, че общинските транспортни схеми включват автобусни линии, които са градски основни и допълнителни - за превози между пунктове в чертите на населеното място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план.

Законът поставя изискване превозите по основните и допълнителни линии да се извършва между пунктове (спирки). Доколкото обаче въвеждането на „зеления обществен транспорт при поискване“ предполага известна гъвкавост на маршрутите и местата за спиране, очертава се първата разлика и несъответствие със Закона за автомобилните превози.

**Възможен подход за преодоляване на този проблем е иницирането на законодателна промяна на чл. 17, ал. 4 от ЗАП, в който да бъде предвидена нова т. 2, в която да бъде посочено, че общинските транспортни схеми съдържат в себе си и видове автобусни линии, които осъществяват обществен транспорт при поискване.**



При дефинирането на общественя транспорт при поискване като качествено нова транспортна услуга на законово ниво, детайлната ѝ регламентация следва да бъде направена в поздаконови нормативни актове.

### **Наредба за реда и условията за пътуване с общественя градски транспорт на територията на Столична община:**

**Препоръчва се на първо място да се предвиди дефинирането на „обществения транспорт при поискване“ като отделен и нов вид транспорт.** Спорен е въпросът дали следва да се ограничи допълнително дефиницията му в с още една негова характеристика – това той да бъде екологичен и „зелен“ и да бъде изпълняван с електрически превозни средства. Дори и изпълнението на услугата с превозни средства, които не задължително са електрически би имало своето благоприятно въздействие върху околната среда, защото тази услуга ще доведе до намаляване на емисиите на изгорели газове, евентуално до намаляване на задръстванията и шума от превозните средства.

На основание чл. 32, ал. 1, т. 3 от Указ № 888 за прилагане на Закона за нормативните актове дефиницията на „обществен транспорт при поискване“ следва да бъде дадена в допълнителните разпоредби на Наредбата.

**Дефиниране на превозните документи за пътуване с общественя транспорт при поискване.** С оглед изработването на Тарифа за таксуване на пътуванията със „зелен обществен транспорт при поискване“, ще бъде необходимо да се допълни Приложение № 4 (*Цени на превозните документи за пътуване с общественя градски транспорт на територията на Столична община*) със съответната предложена схема за таксуване на пътуванията с превозните средства, осигуряващи този вид транспорт, доколкото за тях се предвижда различен подход при ценообразуването

Необходимо е да се направи преценка относно възможността дейността по предоставяне на услугата „зелен обществен транспорт при поискване“ да бъде включена в рамката на някой от сега действащите договори, посочени в предходния раздел, евентуално – да бъде възложено с отделен договор.



- ⇒ Зеленият обществен транспорт при поискване, който ще бъде реализиран в рамките на проект INNOAIR: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда“ може да бъде изпълняван като част от дейността, регламентирана в Договор за обществен превоз на пътници, сключен между Столична община, „Столичен автотранспорт“ ЕАД (оператор) – и „Център за градска мобилност“ ЕАД № СО – РД – 56 – 1008/05.12.2013 г.;
- ⇒ За пълнота на настоящето изложение следва да се посочи, че възможен вариант за уреждане на дейността „зелен обществен транспорт при поискване“ е възлагането на някой от вътрешните оператори, с които вече има сключен договор за обществен превоз на пътници, като обаче в този отделен договор се регламентирант условията само по нейното представяне. Това би предполагало създаването на отделна транспортна задача за този вид превоз, но по този начин би се фрагментирал допълнително общественият превоз на пътници.



## **ПОДХОД 2 – Разглеждане на обществения транспорт при поискване като част от съществуващата транспортна схема и определянето му като допълнителна маршрутна линия.**



С оглед относителната сложност на законодателния процес и значителното забавяне, което той може да причини, като възможна стъпка за нормативното регламентиране на зеления обществен транспорт при поискване е нормативната промяна на съществуващи подзаконовни нормативни актове. В този смисъл – на територията на Столична община е приета Наредба за извършване на обществен превоз на пътници по допълнителни маршрутни линии от общинската транспортна схема на територията на

Столична община. Съгласно чл. 1, ал. 2 от същата - *Допълнителните маршрутни линии са с режим на движение, осигуряващ възможност за спиране, слизане и качване по желание на пътниците на разрешените за това места.* Така направената дефиниция може да бъде приспособена за нуждите на обществения транспорт при поискване и със съответните

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



промени в текстовете на Наредбата – да бъдат регламентирани правилата при осъществяване на този вид транспорт.

Същевременно с това – предложените в Подход 1 промени на Наредба за реда и условията за пътуване с обществен градски транспорт на територията на Столична община по отношение на дефиниране на превозните документи за пътуване с обществен транспорт при поискване трябва да бъдат направени и при този модел така, както са предложени по – горе.

**Наредба за извършване на обществен превоз на пътници по допълнителни маршрутни линии от общинската транспортна схема на територията на Столична община – основни предложения за изменение:**

- ⇒ Промени в основните положения с оглед разширяване приложното поле на Наредбата;
- ⇒ Допълване на общите изисквания при извършването на превозите с оглед спецификата на обществен транспорт при поискване;
- ⇒ Терминологични промени, наложени от обстоятелството, че в случаите на зелен обществен транспорт при поискване, услугата следва да се изпълнява с електробуси, а не с автобуси. Необходимо е следователно или да се направи диференциация на двата типа услуги, или да се премахне различието, като се въведе общото понятие „превозно средство“, а не автобус;
- ⇒ Създаване на нов раздел, в който да бъде предвидено възлагането на извършването на обществен транспорт при поискване по реда на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета.

Направените предложения за промени в тази Наредба касаят единствено нормативното регламентиране на осъществяването на обществен транспорт при поискване. С оглед евентуалното инициране на процедура по нейното изменение, е възможно същата да бъде изменена и в частта относно извършването на допълнителни маршрутни линии от общинската транспортна схема на територията на Столична община, предвид факта, че към настоящия момент не се извършват превози по указаните в Приложение към Решение № 3 по Протокол № 55/8.03.1999 г., с изключение на две от тях.

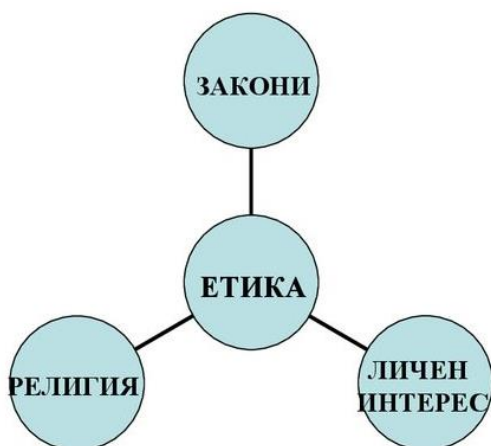
*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*

## II. ЕТИЧЕН АНАЛИЗ

### II.1. Анализът на етичните аспекти- фактор при взимането на отговорни решения

Анализът на етичните аспекти е част от съвременното разбиране за начина на взимане на решения, с акцент върху социалната отговорност и устойчивото развитие. Наред с правния и институционалния анализ, анализът на етичните аспекти е особено важен при реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“. Определянето на заинтересованите страни и потенциалните целеви групи, както и ясното разбиране и осъзнаване на техните потребности и очаквания ще даде възможност за определяне на етическите проблеми и евентуалните рискове, в процеса на изпълнение.

#### 1.) Етика



2.) **Етика и бизнес.** Прилагането на етиката към специфичната сфера на бизнеса съставлява т.нар. бизнес етика. Тя фактически цели увеличаване на общественото благо едновременно с развитие на бизнеса и осигуряване на обществената му приемливост. Бизнес етиката:

- Прави анализ на бизнеса спрямо утвърдени етически стандарти;
- Представя своя система от ценности, норми, принципи и модели;
- Изучава и оптимизира действието на морала в бизнеса;
- Цели да предотвратява и/или решава етически конфликти и проблеми в бизнеса;



- Търси взаимно приемливи механизми и средства за постигане на общественнополезни резултати и постигане на печалба;
- Търси начин да балансира изискванията на всички заинтересовани страни;
- Полага усилия за взаимно гарантиране на правата на заинтересованите страни.

### 3.) Етични стандарти и етични принципи.

Етичните стандарти включват:

- Морални норми – това са етичните стандарти, които изискват, забраняват, повеляват, поощряват поведението. Например “не лъжи”, “не кради”, “уважавай другия”.
- Етични принципи – това са тази част от етичните стандарти, която служи за морално оправдание при вземане на съответните решения.

Етичните стандарти в бизнеса представляват етичните ценности, норми и принципи, специфичните механизми и техниките на тяхното прилагане, както и утвърдените обичайни практики. Спазването и съобразяването с етичните стандарти улеснява и балансира отношенията в бизнеса, оказва благоприятно въздействие върху отношенията между бизнеса и обществото и превръща печалбата в общественнополезна.

### 4.) Етична оценка и етичен анализ- средства за контрол на риска, в процеса на взимане на правилни решения за отговорно социално поведение



Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.





EUROPEAN UNION  
European Regional Development Fund



**Етичният анализ** следва да се разглежда като съвкупност от всички необходими познания, размисления, сравнения и етически умения, подредени в определен логически порядък и подчинени на установени етически подходи. Той използва етичните стандарти (ценности, норми и принципи) за критерий, с който да направи обективна оценка на поведението и да го определи като правилно или неправилно (етично или неетично).



*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Поканя 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*

## II.2. АНАЛИЗ НА ПРИЛОЖИМИТЕ ЕТИЧНИ ПОЛИТИКИ И КОДЕКСИ НА ПОВЕДЕНИЕ.

Анализът на етичните аспекти при реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“ не може да бъде направен без анализ на съществуващите документи, уреждащи професионалната етика за работещите в сферата на обществения градски транспорт- т.нар. рамка на етичните аспекти.

За целите на настоящия анализ е направен преглед на етичните вътрешни правила/ кодекси, които са задължителни в работата на основните заинтересовани страни, свързани с реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“:



- *Вътрешни правила за етично поведение на работниците и служителите на „Център за градска мобилност“ ЕАД;*
- *Етичен кодекс на работниците и служителите в „Столичен автотранспорт“ ЕАД;*
- *Етичен кодекс на служителите и работниците в „Столичен електротранспорт“ ЕАД;*
- *Етичен кодекс на служителите в администрацията на Столична община;*
- *Етичен кодекс на общинските съветници и служителите от Столична община.*



### II.3. АНАЛИЗ НА ЕТИЧНИТЕ АСПЕКТИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ИНИЦИАТИВАТА „ЗЕЛЕН ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ ПРИ ПОИСКВАНЕ“

Замърсяването на въздуха в София е актуален проблем и въпреки последните положителни тенденции, градът все още се бори и надхвърля минималните прагове. Това е сложен проблем. Докато някои фактори - като географското местоположение в плато, заобиколено от високи планини, причиняващи зимни температурни инверсии - са извън човешкия контрол, други причини са свързани с човешката дейност. Градът нараства бързо, що се отнася до населението и новите жилищни и офис квартали. Броят на регистрираните в София превозни средства се увеличава ежедневно, като голяма част от общия брой автомобили са на възраст над 10 години (близо 25% от всички превозни средства са на възраст над 20 години, а около 60% на възраст между 10 и 20 години. Трафикът в София има най-голямо въздействие по отношение на замърсяването на околния въздух.

Като отговор на тези предизвикателства е изготвеният първи български проект, финансиран от инициативата "Иновативни дейности за градски развитие" (Urban Innovative Actions) на ЕС, която дава възможност на големите европейски градове да тестват иновативни, креативни, но и рискови решения на градски предизвикателства. INNOAIR: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда“ ще приложи експериментално мерки в тематичната област „качеството на въздуха“ и по-специално „иновативни решения за мобилност и зелено придвижване“. Проектът ще тества в реална среда нови за България и Европа транспортни услуги и решения пилотно в кварталите Манастирски ливади и Бъкстон, с които да даде на *Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски дейности в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



гражданите алтернативи за придвижване, да намали трафика от автомобили и да подобри качеството на въздуха. Освен това проектът се насочва към ключови сегменти от населението, за да насърчи културна и поведенческа промяна към по-зелени и щадящи околната среда начини на придвижване.

Проектът предлага набор от инструменти, които ще намалят придвижването на единични превозни средства и ще подобрят качеството на въздуха в града. След завършване на INNOAIR: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда“, градът ще разполага с набор от координирани инструменти за политика, включително:

- „Зелен обществен транспорт при поискване“, формиран от платформа с машинно обучение и усъвършенствани аналитични възможности и мини електрически автобуси;
- Модел за такса задръстване;
- Геопространствени градски зони с ниски емисии, предотвратяващи навлизането на превозни средства в центъра на града и определени зони в замърсени дни;
- Зелени коридори за активен транспорт.

“Център за градска мобилност” ЕАД е партньор по проекта INNOAIR: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда” (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, в партньорство със Столична община, „Асоциация за развитие на София“, Софийски университет „Св. Климент Охридски“, Пловдивски университет „Паисий Хилендарски“, Национален институт по метеорология и хидрология, Национално сдружение на общините в Република България и „Моудшифт Европа“ ЕАД.

Основната цел на проекта INNOAIR е да подобри качеството на атмосферния въздух в София чрез въвеждане на холистичен набор инструменти и нов модел на градски транспорт –

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



електрически градски транспорт при поискване, който променя начина на придвижване на хората в града и чувствително намалява превозните средства, използвани от един човек, които са сред основните замърсители на въздуха. Проектът цели да предостави на местната власт подходящи мерки за намаляване на концентрацията на ФПЧ, NO<sub>2</sub> и CO<sub>2</sub> в съответствие с най-стриктните европейски ограничения, посочени в Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 година относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа.

За да постигне тази основна цел, проектът си поставя 4 специфични цели:

- *Специфична цел 1* – Въвеждане на иновативни решения за мобилност за намаляване на влиянието върху качеството на въздуха на трафика от приходящи от периферните квартали с цел работа към централните градски части. Според анализ на „Център за градска мобилност“ ЕАД превозни средства с един пътник от периферните зони към центъра причиняват 85% от трафика в центъра и следователно са основен замърсител на въздуха.
- *Специфична цел 2* – Използване на науката за данни за създаване на модели с данни с висока резолюция и аналитични алгоритми за специфични райони на София за оценка на качеството и замърсителите на въздуха и провеждане на симулации на взаимозависимости за намаляване на замърсяването. Използване на масиви данни, генерирани от сензори на граждани, IoT станции на Столична община, официални измервателни станции, трафик данни, видеонаблюдение и др.
- *Специфична цел 3* – Въвеждане на план за „такса задръстване“ и ниско емисионна гео локализирана зона за предотвратяване навлизането на превозни средства в градския център, когато въз основа на прецизни предвиждания, основани на данни, замърсяването на въздуха няма да бъде под здравословните норми и лимити.

*Специфична цел 4* – Принос към културна и поведенческа промяна у гражданите и ангажиране на множество заинтересовани страни за преход към по-зелен и устойчив живот чрез намаляване замърсяването на въздуха и климатичните промени, ефективно използване на ресурсите и подобряване на биоразнообразието.



## Етични проблеми и рискове

При реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“, могат да бъдат идентифицирани етични проблеми, които да създадат рискове и етични конфликти.

Етичен проблем съществува винаги, когато е налице етичен конфликт/ противоречие. Основните противоречия, които имат потенциал да създадат етични конфликти са групирани в пет основни групи:

- конфликт на етични ценности, норми и принципи;
- конфликт на интереси;
- конфликт между правни изисквания и морални норми;
- социокултурен конфликт;
- незачитане на права.

## Заинтересовани/ засегнатите страни

Идентифицирането на заинтересованите страни, техните изисквания и очаквания, е от особено значение за успешната реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“, формиран от платформа с машинно обучение и усъвършенствани аналитични възможности и мини електрически автобуси.

Заинтересованите страни са хора, групи от хора и институции, за които съществува възможност да бъдат засегнати (в положителен или отрицателен смисъл) от предложена интервенция, или такива, които могат да окажат влияние върху резултатите и последствията от такава интервенция. Следователно, заинтересованите са тези хора, групи от хора и институции, от които се очаква да спечелят или загубят нещо от някакъв проект или политика, както и такива, които са в състояние да повлияят върху крайните резултати. Важно е да се подчертае, че заинтересованите страни са тези, които изследователите идентифицират като такива. Те са различни при всеки конкретен проект и зависят от контекста и дейностите, които ще бъдат осъществявани.



### Вътрешни заинтересовани страни

- Служители и временни работници на „Център за градска мобилност“ ЕАД (това включва ръководния екип), които участват във вземането на решения във връзка с реализация на услугата „Зелен обществен транспорт при поискване“
- Служители на дружествата и партньорите включени в проекта (Асоциация за развитие на София, Софийски университет „Св. Климент Охридски“, Пловдивски университет „Паисий Хилендарски“, Национален институт по метеорология и хидрология, Национално сдружение на общините в България, „Моудшифт Европа“ ЕАД и др.), вкл. временни работници, подизпълнители или компании, наети за надзор/контрол на дейности
- Служители и временни работници на Столична Община – тук се включват служителите, дирекциите и отделите, които са пряко въввлечени в изпълнението и контрола по въвеждане на услугата „Зелен обществен транспорт при поискване“, като например заместник кмета по транспорта на София и неговия екип; Дирекция „Инвестиционно отчуждаване“, Дирекция „Софийски кадастър“, Главният архитект; Дирекция „Зелена система“, отдел „Околна среда“, Дирекция „Финанси“ и Дирекция „Правно-нормативно обслужване“, Дирекция „Транспорт“, Дирекция „Транспортна инфраструктура“ и др.
- Други общински дружества– оператори на транспортни услуги

### Външни заинтересовани страни

- Европейски институции- в това число, но не само Европейската комисия и Европейския фонд за регионално развитие
- Правителство и министерства
- Държавни агенции и институции
- Регионалната инспекция по околна среда и води (РИОСВ) - София
- Регионална здравна инспекция – Софийска Област, към Министерството на здравеопазването
- НЦОЗА
- Дирекция „Инспекция по труда“ - София
- Дирекция за национален строителен контрол (ДНСК) - София
- Пътна полиция към Министерството на вътрешните работи
- Противопожарна охрана към Министерството на вътрешните работи

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



- Столичен общински съвет
- Пътници и жители на кварталите Манастирски ливади и Бъкстон. Заинтересовани могат да бъдат още потенциални жители, население, което би обитавало зоната, бизнес организации в съответната зона, публични организации, неправителствени организации и др.
- Въвлечения бизнес- доставчици на услуги и материали, както и други частни транспортни бизнеси, които ще бъдат засегнати от изпълнението на проекта и въвеждането на услугата. Най-големите доставчици включват ЧЕЗ България (разпределение на електричество); Софийска вода (водоснабдяване и канализация); Топлофикация (отопление на сгради); газови доставчици (в случай, че подземни газопроводи бъдат засегнати), телекомуникационни оператори и др. Други транспортни фирми, обслужващи районите, в които е планирано да се реализира инициативата и въведе услугата. Засегнати биха могли да бъдат и фирмите, които извършват превози с маршрутни таксите, както и градските такси компании;
- Неправителственият сектор- научни и академични институти, НПО и граждански комитети, ангажирани със защитата на околната среда и въпроси на градското планиране, транспорт и др. заинтересовани групи;
- Социално уязвими групи, социални партньори и институции;
- Етнически групи;
- Местни лица с влияние при формирането на мнения и вземането на решения;
- Медии- национални и местни.

**Ефективното ангажиране на заинтересованите страни ще създаде атмосфера на подкрепа и "социално одобрение" за изпълнението на „Зелен обществен транспорт при поискване“ и зависи от взаимното доверие, уважението и прозрачността в комуникацията между тях. Ето защо е важно заинтересованите страни, особено потенциалните крайни потребители, да бъдат активно включвани, вкл. да се наблегне на възможностите за интерактивност на участието им.**

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*





От съществена важност за успешната реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“ е да бъдат анализирани възможните интереси, а също така и потенциалното въздействие върху интересите на заинтересованите страни. Някои от интересите на заинтересованите страни са по-трудно забележими отколкото други, поради което са трудни за дефиниране, особено ако са „скрити“, многостранни или в противоречие със заявените намерения и цели на организацията или индивида.

Оценката на влиянието на основни представители на двете групи заинтересовани страни и е резултатите от нея са представени в табличен вид:

Заинтересовани страни/ група	Интерес(и) на заинтересованата страна, които са изложени на влияние във връзка с инициативата	Влияние на инициативата върху интересите на заинтересованите страни	Значение на заинтересованата страна за успеха на инициативата	Степен на влияние на заинтересованата страна върху инициативата
<b>Вътрешни заинтересовани страни</b>				
Служители и временни работници на „Център за градска мобилност“ ЕАД (включва ръководния екип)	Пряко засегнат е интересът за изпълнение на служебните задължения	+	Изключително значение (критичен агент)	Изключително влияние
Служители на партньорите включени в проекта	Пряко засегнат е интереса за изпълнение на служебните задължения	+	Съществено значение	Изключително влияние
<b>Външни заинтересовани страни</b>				

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски дейности в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



<p>Пътници и жители на кварталите Манастирски ливади и Бъкстон. Заинтересовани могат да бъдат още потенциални жители, население, което би обитавало зоната, бизнес организации в съответната зона, публични организации, неправителствен и организации и др.</p>	<p>Пряко засегнати са широк кръг от интереси: Достъп до различни видове обществен транспорт; бърз и ефективен транспорт; подобряване на инфраструктурата на района; подобряване качеството на въздуха; повишаване на градската култура по отношение на екологичните начини на транспорт, вкл. „Зелен обществен транспорт при поискване; за по-чист въздух; за по-сигурен и екологичен обществен транспорт</p>	<p style="text-align: center;">+</p>	<p>Съществено значение</p>	<p>Съществено влияние</p>
--	---	--------------------------------------	----------------------------	---------------------------

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговаря на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действа на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



EUROPEAN UNION  
European Regional Development Fund



ЦЕНТЪР  
ЗА ГРАДСКА  
МОБИЛНОСТ

<p>Въвличения бизнес-доставчици на услуги и материали, както и други бизнеси, които ще бъдат ангажирани при изпълнението на проекта и въвеждането на услугата</p>	<p>Идентифицира ни са като изпълнители на конкретни проекти в рамките на инициативата, като по този начин пряко е засегнат техният икономически интерес. Пряко засегнат е интересът за изпълнение на служебните задължения</p>	<p>+</p>	<p>Съществено значение</p>	<p>Съществено влияние</p>
<p>Други транспортни бизнеси, обслужващи районите, в които е планирано да се реализира инициативата и въведе услугата. Засегнати биха могли да бъдат и фирмите, които извършват превози с</p>	<p>Пряко засегнат е интереса за изпълнение на служебните задължения. Засегнат може да бъде техният икономически интерес</p>	<p>?</p>	<p>Умерено значение</p>	<p>Умерено влияние</p>

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Поканя 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

маршрутни таксите, както и градските такси компании				
Неправителственият сектор- научни и академични институти, НПО и граждански комитети, ангажирани със защитата на околната среда и въпроси на градското планиране, транспорт и др. заинтересовани групи, вкл. потребителски организации	Интересите, които представляват и защитават (вкл., но не само тези на потребителите на услугата). Представителите на неправителствения сектор са идентифицирани и като партньори при реализиране на инициативата	+	Съществено значение	Съществено влияние
Социално уязвими групи, социални партньори и институции	Интерес от равен достъп до възможността да се ползва услугата „Зелен обществен транспорт при поискване“	+	Съществено значение	Съществено влияние
Етнически групи	Интерес от зачитане и уважение на	+	Съществено значение	Съществено влияние

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.

	различните етнически специфики (обичаи, нрави и др.)			
Местни лица с влияние при формирането на мнения и вземането на решения	Интерес от увеличаване на по-широк кръг от последователи; формиране на постоянни местни общности, имащи интерес от реализирането на този и други проекти и инициативи в съответния район	+	Съществено значение	Съществено влияние
Медии-национални и местни	Интерес от предоставяне вярна информация; формиране на обществено мнение и нагласи; възпитаване на мислене в контекста на устойчивото развитие;	+	Съществено значение	Съществено влияние

Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), по Покана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски действия в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.



EUROPEAN UNION  
European Regional Development Fund



ЦЕНТЪР  
ЗА ГРАДСКА  
МОБИЛНОСТ

	повишаване на осведомеността на широки обществени групи			
--	---	--	--	--

Влиянието на инициативата върху интересите на заинтересованите страни ще бъде **значително в положителна посока**, като по време на изпълнение и след практическия старт на инициативата е възможно да възникнат и допълнителни неудовлетворени потребности, които да бъдат адресирани в последващи изменения.

### Очакванията на широката публика, отчитане на възможните целеви групи и заинтересованите страни при реализирането на инициативата

Очакванията на широката публика (част от заинтересованите страни) са свързани с положителното въздействие, което инициативата ще окаже на основните им интереси.

Идентифицирани са четири основни възможни целеви групи, сред които е проведено проучване на нагласите и мотивацията на гражданите за отказ от използване на лични автомобили в София и преминаване към градски транспорт или активен транспорт (част от дейностите по проекта). Групите, обхванати от фокус групите, са:



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

*Този документ е създаден по проект ИНДЕКС: UIA05-202, АКРОНИМ: INNOAIR, ИМЕ: „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите, за по-чист въздух в градска среда (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment), поПокана 5 с приоритет подобряване качеството на въздуха по програма „Новаторски дейности в областта на устойчиво развитие“ от проектите на „Иновативни градски действия“ - UIA (Urban innovative action) на Европейската комисия, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие.*



- Основните недостатъци, причина за отказ от използване на обществен транспорт, посочени от различните групи са:
  - Неудобен градски транспорт (прекалено редки интервали на преминаване, недостатъчно добра свързаност между различните видове транспорт);
  - Липса на добра хигиена;
  - Липса на удобна довеждаща инфраструктура.

В тази връзка, очакванията на широката публика (в т.ч. жителите на кварталите, в които е планирано реализация на инициативата) във връзка с реализиране на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“ могат да са:

- обществен транспорт ориентиран към потребителското изживяване- удобен, сигурен, екологичен, достъпен/ удобна и достъпна алтернатива на придвижването с автомобил;
- справедлива тарифна политика;
- изграждане на достъпна прилежаща инфраструктура;
- проучване на реалното движение на хората при планиране и реализация на инициативата;
- осигуряване на вътрешен транспорт в кварталите, в които ще се реализира инициативата.

## II.4. ИЗВОДИ

От прегледаните етични кодекси и вътрешни правила, регулиращи моралното поведение на основните заинтересовани страни, които са идентифицирани в настоящия анализ, най-общо можем да кажем, че наличните етични рамки до голяма степен покриват основните изисквания към тях. Определен е техният обхват, цели и основни етични принципи, на база на които са разработени. Не във всички действащи етични кодекси и правила има изведени ясни гаранции за тяхното прилагане и санкции при тяхното нарушаване. Не във всички етични кодекси и правила е регламентирано документирането при запознаване с конкретния документ, съпътстващите обучения във връзка с етиката (за поддържане и повишаване на компетентността по тяхното практическо прилагане).



Не всички етични кодекси и правила са достъпни до широката публика и обществеността, в т.ч. потребителите на услуги, а това е от особена важност за гарантиране на етичните стандарти при реализация на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“. Очакваните ползи от инициативата подлежат на широк диалог със заинтересованите страни, а прокламирането на основните етични принципи е гаранция за минимизиране на възможностите за възникване на проблеми и конфликти от етично естество.

Анализът на етичните аспекти на инициативата „Зелен обществен транспорт при поискване“ и отчетените в него възможни етични проблеми и рискове ще допринесе за ефективното ангажиране на заинтересованите страни, вкл. идентифицираните целеви групи, ще създаде атмосфера на подкрепа и "социално одобрение" за изпълнението на „Зелен обществен транспорт при поискване“ и зависи от взаимното доверие, уважение и прозрачност в комуникацията между партньорите и заинтересованите по проекта й страни. Ето защо е важно заинтересованите страни, особено потенциалните крайни потребители, да бъдат активно включвани, вкл. да се наблегне на възможностите за интерактивност на участието им.





Важна роля за положителната обществена нагласа и реализация на инициативата е и прокламирането и спазването на утвърдените етични стандарти от различните партньори, отговорни за това.

В тази връзка, ключов приоритет за “Център за градска мобилност” ЕАД и останалите основни заинтересовани страни, отговорни за реализация на инициативата, следва да бъде поддържането на прозрачен и конструктивен диалог, насочен към предоставяне на информация и намиране на решения на възникнали въпроси, идентифицирани съвместно със заинтересованите групи, както вътре, така и извън организациите. Комуникацията с тях гарантира, че интересите на основните заинтересовани страни са взети под внимание и, че са разгледани всички взаимноизгодни варианти, което от своя страна ще допринесе за избягването или минимизирането на социалните рискове при изпълнение на инициативата, както и за нейното дългосрочно приемане от широката общественост.