

ВЪЗЛОЖИТЕЛ : ОБЩИНА АКСАКОВО

ОБЕКТ : ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕ-  
НИЕТО НА ТЕРИТОРИЯТА НА ГРАД АКСАКОВО

ИЗПЪЛНИТЕЛ : „ТРАФИК ХОЛДИНГ“ ЕООД

ЧАСТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН

ФАЗА: ОКОНЧАТЕЛЕН ПРОЕКТ

ОДОБРИЛ: .....  
/...../

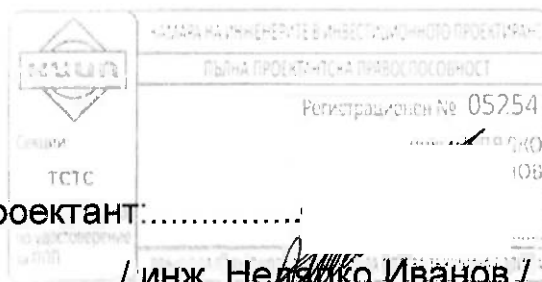
## ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН

Управител:.....

инж. Николай Димитров /

Водещ проектант:.....

/ инж. Недялко Иванов /



## СЪДЪРЖАНИЕ

- I. ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА
  1. ЦЕЛ И ОБХВАТ НА РАЗРАБОТКАТА. ПОДХОД И НАЧИН НА РАБОТА
    - 1.1. АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНО КОМУНИКАЦИОННАТА СИСТЕМА
      - 1.2. ОЦЕНКА НА ЗНАЧИМОСТТА
      - 1.3. ОЦЕНКА НА РЕАЛИЗУЕМОСТТА
      - 1.4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА СЪОБРАЗЯВАНЕ
      - 1.5. СТРАТЕГИЧЕСКИ РАЗРАБОТКИ и ПРОУЧЕНИ РАЗРАБОТКИ
      - 1.6. ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА КТС
    2. ДИАГНОЗА НА СЪСТОЯНИЕТО НА КОМУНИКАЦИОННО ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА
      - 2.1. ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ С РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА
      - 2.2. ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ С ОБЩИНСКОТО ПЪТНА МРЕЖА
      - 2.3. ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ С РЕПУБЛИКАНСКАТА Ж.П.МРЕЖА
    4. УСТАНОВЯВАНЕ НА ПЪТНО ТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА НА ГРАД АКСАКОВО И ОБСЛЕДВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЦЕСИ на ПЪРВОСТЕПЕННА УЛИЧНА МРЕЖА - 2024 г.
  5. СИСТЕМА НА МАСОВИЯ ОБЩЕСТВЕН ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ /СМОПТ/
  6. ТОВАРЕН АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ
  7. ПАРКИРАНЕ И ГАРИРАНЕ
  8. КОЛИЧЕСТВЕН АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ФУНКЦИОНАЛНИ ПРОЦЕСИ
  9. ОБОБЩАВАЩ АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЦЕСИ
  10. ПРОГНОЗА ЗА 2030 ГОДИНА на СОЦИАЛНО ИКОНОМИЧЕСКА ПРОГНОЗА И ТЕРИТОРИАЛНО РАЗВИТИЕ НА ГРАД АКСАКОВО
  12. АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ, ПАРКИРАНЕ И ГАРИРАНЕ, АЛТЕРНАТИВЕН ТРАНСПОРТ
  13. МАСОВ ОБЩЕСТВЕН ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ
  14. ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ
  15. ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ

II. ЧЕРТОЖНА ЧАСТ :

1. ОБЩА СХЕМА НА ТЕРИТОРИЯТА НА ГРАД АКСАКОВО
2. СХЕМА НА ПУМ НА ГРАД АКСАКОВО
3. СХЕМА НА МАСОВ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ
4. СХЕМА НА ВЕЛОСИПЕДНО И ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ
5. СХЕМА НА ТРАНЗИТНОТО ДВИЖЕНИЕ
7. СХЕМА ЗА ПРЕСТОЙ ПАРКИРАНЕ И ИЗПРЕВАРВАНЕ

## **ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ТЕРИТОРИЯТА НА ГРАД АКСАКОВО**

### **ЦЕЛ И ОБХВАТ НА РАЗРАБОТКАТА. ПОДХОД И НАЧИН НА РАБОТА**

#### **ЦЕЛТА НА РАЗРАБОТКАТА**

Целта на разработването на План Схема на Комуникационно Транспортната Схема е:

1. да се създаде нова планова основа за дългосрочно, устойчиво устройствено развитие на урбанизираните територии и на териториите извън тях, обвързано с Националната стратегия за регионално развитие и с областните и общинските планове за развитие;
2. да се създават условия за живеене и реализация на дейности за приоритетно социално-икономическо развитие на района;
3. да се осигурява равнопоставеност на физическите и юридическите лица при реализиране на инвестиционни инициативи, засягащи тяхната поземлена собственост, при гарантиране на правата им;
4. да се определят насоките за териториалното развитие на урбанизираните територии и екологичното им съвместяване със земеделските, горските и защитените територии с оглед постигане на оптимална териториална структура;
5. да се създаде възможност за възстановяване на нарушените територии и определяне на последващото им предназначение;
6. да се предвиди подходящо развитие на техническата инфраструктура и обвързването на националните инфраструктурни коридори с европейските;
7. да се разкрият вариантни възможности за решения на отделни участъци от ПУМ, които да са обект на целева защита с Наредбата, за да бъде съхранена възможността за избор при окончателното разработване на ПС на КТС, с помощта на присъщите му оптимизационни методи.

#### **АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ НА ТРАНСПОРТНО КОМУНИКАЦИОННАТА СИСТЕМА**

При изготвяне на настоящата ПС на КТС е взето в предвид съществуващото положение на транспортната система в град Аксаково. Разгледан е подробно ОУП на града и са взети под внимание неговите стратегически направления и препоръки.

При направата на анализа сме се запознали и с основните стратегически инфраструктурни проекти залежали в ОУП. Постарали сме се да подберем и предложим за подобрене места свързани с подобряване на безопасността на движение по уличната мрежа на града.

Основна цел на разработката е за подобряване на транспортно комуникационната система, което е свързано едновременно и за нуждите на ОУП като цяло, и за формирането на градоустройствената основа на ПС на КТС .

Разгледани са нереализирани предвиждания, които имат своите предимства, като възможности за реализация. При сегашната обстановка оценявайки тяхното стратегическо значение и възможности за реализация са взети в предвид.

При направа на разработката Проектантския колектив ще се съобразява с:

- Обща комуникационно -транспортна схема на град Аксаково;
- Интервюта с общински дейци по транспорта и транспортните предприятия;
- Резултатите от анализа на действащите подробни градоустройствени планове и от ЧИ и ЗРП та;

Проучването протече през два обособени етапа:

### **Първи етап**

През първия етап се извършиха последователно следните дейности:

- в графичен вид се идентифицираха нереализираните предвиждания относно ПУМ и Система на МПОТ;
- нанесени са и други комуникационни решения със стратегическо значение за града, нереализирани до настоящия момент.
- систематизираха се резултатите от горните действия и се извърши анализ;
- експертно се оцени значимостта на съответните неосъществени предвиждания на плана и необходимостта от съхраняване на възможността за реализирането им.

Изрично се прецени възможността за реализация на неосъществените основните трасета и възли, предвид конкретната градоустройствена обстановка, поземлена собственост и евентуално формираното обществено мнение по въпроса или изразени екологически съображения.

### **Втори етап**

Негова основна задача е да установи онези предвиждания които следва да бъдат градоустройствено осигурени.

За някои основни връзки се предвидиха варианти на трасета, а окончателният избор ще се направи при изработването на окончателния проект на ПС на КТС.

Във връзка с това се формулира, произтичащите изисквания към устройственото зонироване, правилата за устройство и застрояване и правилата за прилагане на действащите градоустройствени планове, чрез които да бъдат осигурени възможности, било за нови трасета и възли, било за подобряване на параметрите на съществуващите.

### **ОЦЕНКА НА ЗНАЧИМОСТТА**

Направена е с помощта на следните критерии:

1. Роля на трасето (артерията от първостепенната улична мрежа) в града структура на мрежата,
2. Функция на трасето (рингова артерия, специализирана за МПОТ, за товарно движение, за постигане на необходимата плътност при осигуряване

транспортните връзки с ново усвоявани, ново урбанизирани територии) и като местоположение.

3. Технически параметри на артерията, съответстващи на ролята ѝ - доказани по безспорен начин, не само от гледна точка на нормативните изисквания за съответния клас, но и от гледна точка на изчисленото прогнозно натоварване, за което е предназначена.

4. Без алтернативност на трасето, доказана вкл. И поради отсъствие на възможност за преразпределение на натоварването към други трасета с не изчерпани възможности, респективно “включване в работа” на артерии от второстепенната улична мрежа.

5. Необходимост от съответния тип кръстовище: кръгово кръстовище, респективно възел на две нива с пълно или частично безконфликтно развързване, доказана не само от гледна точка на нормативните изисквания за съответния клас артерии, но и от гледна точка на перспективното натоварване, което трябва да поеме).

## ОЦЕНКА НА РЕАЛИЗУЕМОСТТА

Отчитат се следните критерии:

1. Степен на преобразуване на природната среда, когато артериите и кръстовищата се осъществяват в ново урбанизираните или сравнително слабо урбанизираните територии
2. Качества на земната основа
3. Наличие на ценно улично озеленяване
4. Поземлена собственост
5. Терени подлежащи на отчуждаване
6. Налагащи се промени в проводите на техническата инфраструктура
7. Последствия на градоустройствената структура и околното застрояване

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА СЪОБРАЗЯВАНЕ

Проучването има за цел да установи, позовавайки се на всички досегашни разработки, кои трасета на ПУМ трябва категорично да бъдат запазени още във предварителния проект на ПС на КТС, и кои да бъдат резервирани за следващи подробни и пълни градоустройствени и транспортни разработки.

Със специфичното нормиране на по-нататъшното застрояване на града е необходимо да бъде осигурено доизграждането на ПУМ, чрез два вида защиты:

\*Да се запазят възможностите за разширение на определени трасета до крайният им проектен габарит, отговарящ на предназначението им;

\*.Да се запазят възможностите за провеждане на определени трасета, до крайният им проектен габарит, отговарящ на предназначението им.

## СТРАТЕГИЧЕСКИ РАЗРАБОТКИ и ПРОУЧЕНИ РАЗРАБОТКИ

- варианти за изграждане на ПВ на АМ „Хемус“ при гр. Игнатиево;
- кръгово кръстовище на ул. „Георги Петлешев“ и ул. „Ивайло“
- реконструкция и уширение на участъка от път II-29 до гр. Аксаково и привеждане към 2 x 7 м и локално платно в ляво.

- изграждане на нова улица м/у стадиона и промишлената зона на града
- изграждане на предвиденият по ОУП околоръстен път от южната страна на град Аксаково.
- изграждане на севорозападен обход на град Аксаково за транзитното и товарно движение.

## ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА КТС

Тя е разработена в обхвата на следните територии, които според Териториално устройствения план на град Аксаково, следва да бъдат включени в границата на новия Общ устройствен план на града.

## ПОДХОД И НАЧИН НА РАБОТА

ПС на КТС се разработва, като следва традиционната последователност от проучвания наблюдения и анкети, през анализи, диагнози и прогнозни натоварвания. ПС на КТС се разработва с прилагане на експертни методи за част от проучванията, стъпвайки на събраната, обработена и анализирана база данни през 2024 година с издаването на Обща КТС на град Аксаково.

Комуникационно-транспортната система е неразделна част от града и следователно тя не може да му бъде наложена, а трябва да се изходи от неговата структура и същност. Тя е предвидена да задоволи неговите специфични и жизнено важни нужди, но не може да доминира над града и да не се съобразява с ограничителните рамки, които поставя съхранението на неговата цялост.

Перспективните решения се основават на основните изводи, принципи и препоръки на ОУП, както и на максималното използване на възможностите на съществуващата улична мрежа и позволяват постепенното разширяване на тези възможности.

При съставянето на ПС на КТС и при формирането на градоустройствената основа бяха взети под внимание нереализираните проекти, които имат трайна стойност и оценявайки тяхното стратегическо значение и реализуемостта им.

- да се съобразят при определянето на устройствените зони;
- да намерят отражение при проектното площно разпределение и структурна организация като елементи на градоустройствената основа;
- да останат трайни елементи на ПС на КТС;

Задача на проучването бе и да инвентаризира и оцени други стратегически разработки, свързани с развитието на транспортно-комуникационната система, които очертават един или друг интерес за съобразяване.

Информация с която разполага Проектатския колектив:

- Обща комуникационно транспортна схема на град Аксаково;
- Интервюта с общински дейци по транспорта и транспортните предприятия;
- Резултатите от анализа на частичните изменения на ОУП;

Извършиха последователно следните дейности:

- в графичен вид се идентифицираха нереализираните предвиждания на ОУП и система на МПОТ;

-нанесени са и други комуникационни решения със стратегическо значение за града, формирани след одобряването на ОУП и нереализирани до настоящия момент. Изрично се сигнират комуникационните решения със стратегическо значение за града, които са заложи в ОУП на Аксаково;

-идентифицираха се предвижданията на ОУП, които са фактически изменени, т.е. предвижданията които са пренебрегнати или променени с подробни градоустройствени планове за съответните територии;

-оцениха се експертно значимостта на съответните неосъществени предвиждания на плана и необходимостта от съхраняване на възможността за реализирането им.

Изрично се прецениха не реализуемостта на неосъществените основните трасета и възли, предвид на конкретната градоустройствена обстановка, поземлена собственост и евентуално формирано обществено мнение по въпроса или изразени екологически съображения.

Последващ етап при разработката на ПС на КТС , респективно частично променящ се.

Негова основна задача е да установи онези предвиждания на ОУП, които следва да бъдат градоустройствено осигурени. За някои основни връзки се резервираха вариантни трасета, а окончателният избор да се направи при изработването на окончателния проект на ПС на КТС.

Нереализирани предвиждания на ОУП.

Проучването има за цел да установи, позовавайки се на всички досегашни разработки, кои трасета на ПУМ трябва категорично да бъдат запазени още във предварителния проект на ПС на КТС, и кои да бъдат резервирани за следващи подробни и пълни градоустройствени и транспортни разработки.

Със специфичното нормиране на по-нататъшното застрояване на града е необходимо да бъде осигурено доизграждането на ПУМ, чрез два вида защиты:

\*Да се запазят възможностите за разширение на определени трасета до крайният им проектен габарит, отговарящ на предназначението им;

\*.Да се запазят възможностите за провеждане на определени трасета, до крайният им проектен габарит, отговарящ на предназначението им.

Тук се има в предвид да се запазят трасета за структуро определящите направления за разрастване на града / индустриални зони, допълнителни терени за застрояване и терени за спортни дейности /.

## **ДИАГНОЗА НА СЪСТОЯНИЕТО НА КОМУНИКАЦИОННО ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА**

В този раздел се анализират и изясняват всички аспекти на транспортните процеси в града.

Диагностният анализ има характера на сравнителен.

### **ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ С РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА**

Републиканските пътища преминаващи през територията на град Аксаково са следните:



• **Второкласен път II-29 / Варна - Добрич) с L= 2 525 м.**

Външните връзка на град Аксаково се осигуряват от пътищата от републиканската пътна мрежа, която е с обща дължина 2.525 км.

Град Аксаково се обслужва сравнително добре от РПМ, като за целта има 3 /три/ изхода от града:

1. Към път II-29 Варна – Добрич при юго-източният край на града
2. Към път II-29 Варна – Добрич при северо-източният край на града
3. Към път II-29 Варна – Добрич при изхода към гробищният парк на Аксаково
4. Чрез път VAR 1023 Аксаково – Игнатиево – Слънчево югозападният край на града до АМ „Хемус“.

По този начин се задоволяват транспортните потоци в посока изток – запад и север – юг.

Недостатък в транспортното обслужване на града е **липсата на маршрути за транзитното товарно движение.**

В момента това е решено чрез използване на второстепенната улична мрежа за избягване преминаване през централната част на града.

**ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ С ОБЩИНСКА ПЪТНА МРЕЖА**

Общинската пътна мрежа включва бивши четвъртокласни пътища и местна пътна мрежа, съгласно списък от общината.

Като цяло общинската пътна мрежа е в сравнително добро техническо състояние. Превантивното и текущо поддържане на общинската пътна мрежа включва комплекс от дейности, строителни и монтажни работи.

Необходимо е извършване на основна рехабилитация на част от общинските пътища.

Количественият анализ на транспортните функционални процеси включва анализ на интензивността на движението на РПМ и ПУМ, съпоставяне на интензивността на транспортните потоци спрямо нейната практическа пропускателна способност.

Количествените показатели – интензивност на транспортните потоци по РПМ и ПУМ, пропускателната способност на РПМ и ПУМ и кръстовищата по тях, както и оценката на резервите в пропускателната способност, са основни показатели и критерии за оценка на транспортните процеси. Те са отправна точка за планиране на мероприятия за подобряване състоянието на пътната и уличната мрежа и процесите извършващи се върху тях.

Агенция „Пътна инфраструктура“ извършва преброяване на интензивността на движение по РПМ. Анализът и съпоставката на практическата пропускателна способност по РПМ с интензивността на движението показва, че всички пътища не са изчерпили пропускателната си способност.

Анализът на интензивността на движението показва, че най-натовареното трасе е път II-29 /Варна - Добрич/, следван от път VAR1021 /Аксаково – Игнатиево – Слънчево – АМ „Хемус“

Направеният анализ още показва, че преобладаващото движение е товарното по II-29 /Варна - Добрич/. Този път преминава покрай град Аксаково от

североизточната му част. Този поток от автомобилш е един от основните замърсители на въздуха в града. Той ограничава и отделя една част от регулацията на града. Неговата близост до чертите на града е нежелателна и е необходимо да се търсят **нови трасета за отдалечаване на транзитното движение от рамките на населеното място.**

По отношение системата „Техническа инфраструктура“:

**Комуникационно Транспортната Схема** създава устройствени условия за:

- преминаване на транспортни направления с национално и международно значение;
- усъвършенстване и доизграждане на пътната мрежа и връзките между населените места, селищни образувания и към места за отдих и спорт;
- предвидени са обходи на общинския център, с оглед:
  - подобряване на екологичната обстановка,
  - подобряване на транспортната обстановка
  - повишаване на сигурността;

Основното предвиждане, с което трябва да се съобрази ТКС, е **бъдещото изграждане на ПВ на Автомагистрала „Хемус“ при гр Игнатиево.**

С не помалка значимост е да се търси вариант за **изместване трасето на път II- 29 Варна - Добрич извън града и осигуряване на транзитно преминаване в посока Добрич – АМ „Хемус“** по ново трасе в западна посока от град Аксаково. Това е заложено и в ОУП на град Аксаково и град Варна.

Въпреки добрия показател за плътност на пътната мрежа на община Аксаково, по трасетата на пътната мрежа на общината интензивността на движение е нараснала 30% в рамките на 5 години.

За подобряване на жизнената среда с плана е предложено усъвършенстване на локалната пътна мрежа. Предвижданията са насочени към подобряване на директните транспортни връзки между населените места в общината, с цел избягване на преминаването през град Аксаково и намаляване времето за достигане до общинския център.

Това усъвършенстване се постига с предвиждането на някои **нови пътни връзки.**

Конкретните проектни предложения за нови трасета на общински пътища са следните:

- **Южен обход на гр.Аксаково** по ново трасе на път VAR 1021 Аксаково - Игнатиево;
- **Западен обход на гр. Аксаково** по ново трасе на път II-29 Добрич – АМ „Хемус“
- **Ново трасе за път II - 29 / Варна – Добрич /**

Общо пътища на РПМ + Общински – 4,520 км ,от които:

- на РПМ – 2,525 км в чертите на град Аксаково
- пътища Iви клас – 0 км,
- пътища II ри клас – 2,525 км, път II-29 Варна - Добрич
- и пътища III ти клас – 0 км

Общински пътища I ви клас – 1,995 км път VAR1021 Аксаково - Игнатиево

## ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ С РЕПУБЛИКАНСКАТА Ж.П.МРЕЖА

Община Аксаково няма връзки с републиканската жп мрежа

## УСТАНОВЯВАНЕ НА ПЪТНО ТРАНСПОРТНАТА ОБСТАНОВКА НА ГРАД АКСАКОВО И ОБСЛЕДВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЦЕСИ НА ПЪРВОСТЕПЕННА УЛИЧНА МРЕЖА - 2024 г.

Състоянието на първостепенната улична мрежа е резултат на последователното наслагване и въздействие на три групи фактори:

- а/ географско местоположение на града;
- б/ исторически формиралата се улична мрежа, съдържаща в себе си елементите на кварталната структура и на жилищните комплекси;
- в/ преоборудването на мрежата от реализиране на проектните предвиждания на генералните комуникационно - транспортни планове и Експертна оценка на експлоатационното състояние на пътните настилки

### Улична мрежа

Уличната мрежа се разделя на Първостепенна и Второстепенна улична мрежа.

Състоянието на Първостепенната улична мрежа е резултат на последователното наслагване и въздействие на три групи фактори и е разделена както следва:

№	гр. АКСАКОВО	Клас	Дължина /м/	Регулация /м/	Платно /м/	Година
	Улици - IV клас					
1	ул. „Капитан Петко Войвода“	IV клас	740	16 ÷ 22.50	6.50 ÷ 8	2024г.
2	ул. „Георги Петлешев“	IV клас	2270	10.25 ÷ 27.80	6.50 ÷ 8	2024г.
3	ул. „Извор“	IV клас	1035	10 ÷ 14	8	2024г.
4	ул. „Добруджа“	IV клас	735	12.40 ÷ 14.50	6.50 ÷ 8	2024г.
	Общо улици IV клас /м/		4 780			

**Всичко ПУМ = 4 780 км в това число:**

<b>I клас</b>	<b>= 0 км</b>	<b>0 %</b>
<b>II клас</b>	<b>= 0 км</b>	<b>0 %</b>
<b>III клас</b>	<b>= 0 км</b>	<b>0 %</b>
<b>IV клас</b>	<b>= 4.780 км</b>	<b>100.0 %</b>

#### **Технически характеристики**

**100% от съществуващата Първостепенна улична мрежа няма технически характеристики за прогнозния си клас.. 10% от работещата като главна улична мрежа е с параметри на Второстепенна.**

Уличните настилки са **35 850 м2**, а тротоарите - **14 200 м.2**.

Година на реализация на уличната мрежа Екипът ни не претендира за сто процента върхност на годините на реализация на отделните трасета, в т.ч. направените реконструкции, основни и средни ремонти на участъци от Първостепенна улична мрежа. За извеждане на основни изводи не е необходима такава прецизност на информацията.

Тази информация обуславя два сериозни проблема, които трябва да бъдат решавани във времето, а именно:

- категорично да се определят улиците, които са с нарушена конструкция на настилка и причиняват лавинообразни повреди на настилка;

- за всеки участък от Първостепенна улична мрежа трябва да се построи кривата на влошаване на състоянието на настилка, за да може Община Аксаково да планира своевременно необходимите средства за видовете ремонт на улиците по години.

45,0 % от Първостепенната улична мрежа е реализирана през времето, като на една част от нея не е ремонтирана или направена реконструкция преди повече от 10 години.

Съгласно кривата на влошаване на състоянието на настилка 25 % от уличната мрежа е вече с 19 % влошаване на състоянието на настилка по този експертен показател и 7,0% > е вече в периода, в който влагането на средства за текущ ремонт е първо много скъпо и второ почти неоправдано, т.к. се постига минимален ефект само за няколко месеца.

#### **- Състояние на настилките**

Оценката на състоянието в зависимост от повредената площ изразена в % е направена според нормативните изисквания

- **пет нива за уличните платна и тротоарите.**

Степен на повреди

- Оценяване състоянието на настилка се направи по скала от 1 до 5, където 1 е най-добро състояние, а 5 - най- лошо;

- Настилки бяха групирани според това дали попадаха върху кривата на влошаване на състоянието;

Площи

Улични настилки

Най-голям процент от улични настилки са със състояние „отлично“- 47 % и 34 % със състояние „добро“от Първостепенна улична мрежа. Като 12 % са в „задоволително“, 5 % са в състояние „незадоволително“ и 2 % в „лошо“ състояние.

#### Тротоари

Настилките на тротоарите са 79 % в „добро“ и „отлично“ състояние и 17,5 % в състояние „задоволително“ и „незадоволително“, а 500 м2 липсват или никога не са полагани (3,5 %).

Ниво	оценка	Настилка М2	улици %	Настилка М2	Тротоари %
1	Отлично	17 000	47	4 800	34
2	Добро	12 340	34	6 400	45
3	Задоволително	4 200	12	1 500	10,5
4	Не задоволително	1 700	5	1 000	7
5	лошо	580	2	500	3,5

Състоянието на Второстепенната улична мрежа е резултат на последователното наслагване и въздействие на три групи фактори и е разделена както следва:

	Улици - V клас	Клас	Дължи на /м/	Регулация /м/	Платно /м/	Година
1	ул. „Здравец“	V клас	450	9.70 ÷ 15	7	2024г.
2	ул. „Ивайло“	V клас	380	12.10 ÷ 13.40	6	2024г.
3	ул. „Роза“	V клас	370	10.30 ÷ 22	6	2024г.
4	ул. „Митко Палаузов“	V клас	1 005	10 ÷ 14	6	2024г.
5	ул. „Михаил Иванов“	V клас	405	9.20 ÷ 12.50	6	2024г.
6	ул. „Петър Маринов“	V клас	390	9.30 ÷ 15	6	2024г.
7	ул. „Бреза“	V клас	170	11.50 ÷ 12	6	2024г.
8	ул. „Хан Аспарух“	V клас	170	11	6	2024г.
9	ул. „Надежда“	V клас	295	8.20 ÷ 10.40	6	2024г.
10	ул. „Петрова нива“	V клас	225	10.60 ÷ 14	5.50 ÷ 8	2024г.
11	ул. „Владислав Варненчик“	V клас	300	9.50 ÷ 10.30	5.50 ÷ 6	2024г.
12	ул. „Момина сълза“	V клас	720	7.30 ÷ 10.40	5 ÷ 6	2024г.
13	ул. „Детелина Минчева“	V клас	380	8.30 ÷ 12.40	5 ÷ 6	2024г.
14	ул. „Тревен“	V клас	435	10 ÷ 10.50	5 ÷ 6	2024г.
15	ул. „Хаджи Димитър“	V клас	285	9.70 ÷ 16	5 ÷ 6	2024г.
16	ул. „Велико Димитров“	V клас	1 085	9.70 ÷ 10.90	5 ÷ 5.50	2024г.
17	ул. „Нанко Недев“	V клас	430	9 ÷ 21	5.50	2024г.
18	ул. „Георги Кондов“	V клас	125	10 ÷ 17	5	2024г.
	Общо улици V клас /м/		7 620			

	Улици - VI клас	Клас	Дължина /м/	Регулация /м/	Платно /м/	Година
1	ул. „Петрова нива“	VI клас	450	8.40 ÷ 16.90	5 ÷ 5.50	2024г.
2	ул. „Петрича“	VI клас	140	9.60 ÷ 9.80	6	2024г.
3	ул. „Яков Кусолкин“	VI клас	230	9.60 ÷ 11.50	5.50 ÷ 6	2024г.
4	ул. „Албена“	VI клас	295	9.60 ÷ 11.40	5 ÷ 6	2024г.
5	ул. „Слави Дойчев“	VI клас	315	7.80 ÷ 9.30	5 ÷ 6	2024г.
6	ул. „Батова“	VI клас	1 850	19 ÷ 28.20 вкл. път II-29	3.50 ÷ 6	2024г.
7	ул. „Кокиче“	VI клас	180	10 ÷ 10.60	5.50	2024г.
8	ул. „Трепетлика“	VI клас	155	10	5.50	2024г.
9	ул. „Александър Павлович“	VI клас	210	9.80 ÷ 10.90	5.50	2024г.
10	ул. „Тополи“	VI клас	165	10.20 ÷ 10.70	5.50	2024г.
11	ул. „Цанко Церковски“	VI клас	105	10.50	5.50	2024г.
12	ул. „Чайка“	VI клас	260	9.30 ÷ 10.20	5.50	2024г.
13	ул. „Марциана“	VI клас	405	9.40 ÷ 10.60	5 ÷ 5.50	2024г.
14	ул. „Йордан Енчев“	VI клас	350	9.60 ÷ 10.70	5 ÷ 5.50	2024г.
15	ул. „Тракия“	VI клас	620	9.10 ÷ 11.70	5 ÷ 5.50	2024г.
16	ул. „Боряна“	VI клас	460	9.20 ÷ 11.60	4.50 ÷ 5.50	2024г.
17	ул. „Побити камъни“	VI клас	585	4 ÷ 12.80	3 ÷ 5.50	2024г.
18	ул. „Илия Димитров“	VI клас	585	9.10 ÷ 11.50	5	2024г.
19	ул. „Овеч“	VI клас	155	7.20 ÷ 21.10	5	2024г.
20	ул. „Грозден“	VI клас	130	7.90 ÷ 8.40	5	2024г.
21	ул. „Орлово гнездо“	VI клас	545	7.80 ÷ 12.40	5	2024г.
22	ул. „Лозница“	VI клас	190	9.80 ÷ 10.40	5	2024г.
23	ул. „Георги Кондолов“	VI клас	285	8.30 ÷ 10.80	5	2024г.
24	ул. „Здравец“	VI клас	255	7 ÷ 9.90	5	2024г.
25	ул. „Панайот Хитов“	VI клас	130	7.60 ÷ 8.80	5	2024г.
26	ул. „Акация“	VI клас	115	9.20 ÷ 11.80	5	2024г.
27	ул. „Дръзки“	VI клас	325	7.80 ÷ 10.20	5	2024г.
28	ул. „Дружба“	VI клас	100	9 ÷ 10	5	2024г.
29	ул. „Странджата“	VI клас	355	10 ÷ 12	5	2024г.
30	ул. „Хан Кубрат“	VI клас	55	10 ÷ 10.50	5	2024г.
31	ул. „Васил Белев“	VI клас	245	9.90 ÷ 12	4.50 ÷ 5	2024г.
32	ул. „Георги Петлешев“	VI клас	315	7.10 ÷ 7.70	4.50	2024г.
33	ул. „Мъглиж“	VI клас	155	8	4.50	2024г.
	<b>Общо улици VI клас</b> /м/		<b>10 715</b>			
	<b>ВСИЧКО УЛИЦИ /V+VI/ клас</b> /м/		<b>18 335</b>			

**Всичко ВУМ = 18.335 км в това число:**

<b>V клас</b>	<b>= 7.620 км</b>	<b>41.56%</b>
<b>VI клас</b>	<b>=10.715 км</b>	<b>58.44%</b>

### **Технически характеристики**

**100% от съществуващата Второстепенна улична мрежа няма технически характеристики за прогнозния си клас..**

Уличните настилки са **100 900 м2**, а тротоарите - **45 200м.2**.

Година на реализация на уличната мрежа Екипът ни не претендира за сто процента вярност на годините на реализация на отделните трасета, в т.ч. направените реконструкции, основни и средни ремонти на участъци от Второстепенна улична мрежа. За извеждане на основни изводи не е необходима такава прецизност на информацията.

Тази информация обуславя два сериозни проблема, които трябва да бъдат решавани във времето, а именно:

- категорично да се определят улиците, са с нарушена конструкция на настилка и причиняват лавинообразни повреди на настилка;
- за всеки участък от Второстепенна улична мрежа трябва да се построи кривата на **влошаване на състоянието на настилка**, за да може Община Аксаково да планира своевременно необходимите средства за видовете ремонт на улиците по години. 40,0 % от Второстепенната улична мрежа е реализирана през времето, като на една част от нея не е ремонтирана или направена реконструкция преди повече от 10 години.

Съгласно кривата на влошаване на състоянието на настилка 35 % от уличната мрежа е вече с 40% влошаване на състоянието на настилка по този експертен показател и 30,0% е вече в периода, в който влагането на средства за текущ ремонт е първо много скъпо и второ почти неоправдано, т.к. се постига минимален ефект само за няколко месеца.

### **- Състояние на настилките**

Оценката на състоянието в зависимост от повредената площ изразена в % е направена според нормативните изисквания

- **пет нива за уличните платна и тротоарите.**
- Степен на повреди
- Оценяване състоянието на настилка се направи по скала от 1 до 5, където 1 е най-добро състояние, а 5 - най- лошо;
- Настилките бяха групирани според това дали попадаха върху кривата на влошаване на състоянието;

Площи  
Улични настилки

Най-голям процент от улични настилки са със състояние „добро“ - 42% и 35% със състояние „отлично“ от Второстепенна улична мрежа. Като 9 % са в „задоволително“, 9 % са в състояние „незадоволително“ и 5 % в „лошо“ състояние.

#### Тротоари

Настилките на тротоарите са 61 % в „добро“ и „отлично“ състояние и 34 % в състояние „задоволително“ и „незадоволително“, а 2 200м2 липсват или никога не са полагани ( 5 %).

Ниво	оценка	Настилка	улици	Настилка	Тротоари
		М2	%	М2	%
1	Отлично	35 000	35	11 800	26
2	Добро	42 300	42	15 800	35
3	Задоволително	9 100	9	9 600	21
4	Не задоволително	9 000	9	5 800	13
5	лошо	5 500	5	2 200	5

### - ПРИЧИНИ ЗА ПОВРЕДИТЕ

**дъждовна канализация по уличните платна:**

- **изпълнена ли е или не;**

Основна неразделна част от улиците е отводнителната им система (дъждовната канализация). Работещата дъждовна канализация е основен фактор за по-дълготрайното функциониране на улиците. От таблица „Състояние на настилките“ се вижда, че три улици от Първостепенната улична мрежа нямат изградена дъждовна канализация.

- **състояние - почистена или не;**

Дъждовната канализация не се почиства редовно, а това води до появата на деформации на настилката. Смесената канализация винаги създава проблеми предимно на улиците.

- **конструктивни промени - пропадане, деформиране;**

Липсата на дъждовна канализация или не функционирането ѝ води до поява на мрежовидни пукнатини

- **Шевовете на местата, където асфалтът на улицата се среща с бордюра трябва да бъдат обработени и подмазани, за да не пропускат вода към леглото на улицата.**

### **Мероприятия за подобряване на състоянието на първостепенната и второстепенната улична мрежа**

- > планиране за реализация на участъци от Първостепенната улична мрежа,
- > правят се безброй частични промени на УР на ниско ниво проектиране, които водят до частични компрометирания на бъдеща улична регулация
- > и много други;

Степента на моторизация за последните 10 години се е увеличила минимум с 25 пункта. В момента Аксаково няма **Първостепенна улична мрежа**, която да



отговаря на достигнатата степен на моторизация - липсват едни от най-съществените участъци от ПУМ , които биха отговорили на потребностите на нарасналата интензивност на движението.

#### **- Интензивността на движение;**

Количествения анализ на транспортните потоци включва анализ на интензивността на движението на Първостепенна улична мрежа, съпоставяне на интензивността на движението на транспортните потоци спрямо нейната практическата пропускателна способност, е около - 60.0 %.

Количествените показатели - интензивност, пропускателна способност на профили и кръстовища, както и оценката на резервите в пропускателната способност, са основни показатели и критерии за оценка на транспортните процеси.

При обследване на **основните кръстовища на ПУМ** е видно че липсват кръстовища на две нива, светофарно регулирани на кръстовища или кръгови кръстовища, което е основната причина за задръстванията в пиковите часове на движение.

Няма съществуващите **транспортни възли на две нива**.

Крайно наложително е изграждането на **кръгови кръстовища** на някои от най натоварените кръстовища.

Наложително е изграждането на **светофарно регулиране на кръстовища** на някои от най натоварените кръстовища.

Екипа предлага да се изградят още – **3 броя кръстовища – задължителни**, на основните транспортни артерии на града.

- Кръстовището на ул. Георги Петлешев с ул Добружа промяна на организация на движение с предимство по ул. Георги Петлешев.
- Кръстовището на ул. Георги Петлешев с ул Капитан Петко войвода промяна на организация на движение с предимство по ул. Георги Петлешев.
- Кръстовището на ул. Детелина Минчева с път II-29 /Варна- Добрич/ промяна на организация на движение с със **светофарно регулиране** на кръстовището.

И промяна в ОД на кръстовища – **1 броя кръстовища – пожелателни**, посочени в ГП за организация на движението на територията на община Аксаково.

- Кръстовището на ул. Георги Петлешев с ул Ивайло промяна на организация на движение с **кръгово кръстовище**.

През последните години в града не е изпълнено нито едно ново **кръстовище**. Според екипа съществуващите кръстовища изпълняват своето предназначение, въпреки че е наложително да се преоформят поне три от тях.

Екипа препоръчва за по добра пропускателна способност на някои от основните кръстовища да се изпълнят нови кръгови кръстовища. На схемата са

посочени за изпълнение – **2 броя кръгови кръстовища, които да заменят съществуващите знаково регулирани.**

За по безопасно излизане на движението от ул. Детелина Минчева да се проектира и изгради **светофарно регулирано кръстовище**. Това ще облекчи и пешеходното преминаване на натовареното трасе на път II – 29 Варна – Добрич.

Останалите кръстовища са решени на едно ниво.

Поради голямото им натоварване в пиковите часове те не могат да пропуснат необходимият брой МПС и се образуват колони от чакащи автомобили, но изчакването е от порядъка на 1 - 2 минути.

Във връзка с безопасността на движение в града и намаляване на скоростта на движение в централната част на града предлагаме да се изградят **9 броя нови изкуствени неравности:**

- По улица Георги Петлешев – 4 броя
- По улица Капитан Петко войвода – 4 броя
- По улица Добруджа – 1 брой

Така в града общо ще има изпълнени **7 броя повдигнати пешеходни пътеки и 9 броя изкуствени неравности.**

Те са отправната точка за планиране на мероприятия за подобряване на състоянието на уличната мрежа и безопасността на движение в града.

#### **- Натоварване**

Претоварването на участъци от съществуващата мрежа води до прогресивно увреждане на настилките, нарушаване на конструкцията им, а това води до основни ремонти, които са свързани с многократно по-големи инвестиции за поддържане на уличната мрежа, в това число и увеличаване на аварийите на линейните подземни проводи, елементи на техническата инфраструктура.

На Схемата илюстрираща съществуващото положение, са показани отсечки от работещата първостепенна улична мрежа – **4,780 км**, от които **100.0 % улици IV ти клас**.

На същата схема са показани и трасетата от РПМ, част от които изпълняват функцията на **първостепенна улична мрежа в града – 2,525 км**.

Анализът на развитието на първостепенната улична мрежа и РПМ на територията на град Аксаково дава основание за следните основни изводи:

Посока Запад-Изток се явява първостепенна по значение. В това направление се извършват кореспонденциите свързани основно със стопанската дейност на град Аксаково. Посока Юг-Север - Кореспонденциите в това направление са основно с промишлените предприятия.

В целия юго - източен район на града, няма реализирани комуникации. Съществуващите са в незадавателно състояние.

Районът се обслужва от съществуващите тесни улички, които нито като конфигурация, нито като транспортно-технически параметри, нито като връзки с главната мрежа могат да осигурят ефективно обслужване на зоната, както с товарен, така и с масов обществен пътнически транспорт.

Отсъства, отговаряща на процесите на активна урбанизация, улична-пътна мрежа в най-северните и най- южните части на територията на града. Изчерпана пропускателна способност на съществуващи трасета.

## **СИСТЕМА НА МАСОВИЯ ОБЩЕСТВЕН ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ /СМОПТ/**

Анализът за СМОПТ на този етап има отношение по създаването на устройствените зони.

Масовия градски транспорт, има две съставки, които са:

**-автобусни вътрешно градски линии**

**-автобусни крайградски линии**

Общественият превоз на пътници се осъществява по утвърдени автобусни линии от републиканската, областната и общинската транспортни схеми, а именно:

### **Вътрешни автобусни линии:**

№409 (град Аксаково – курорт „Златни пясъци“,  
№ 43 ( Варна – Аксаково – Игнатиево – Припек - Слънчево )  
№ 49 ( Варна – Аксаково – Игнатиево – Припек - Слънчево )  
№ 52 (Варна – Зорница – Новаково – Крумово – Радево - Ботево )  
№ 54 (Варна – Аксаково – Изворско – Любен Каравелово – Водица - Засмяново )

По принцип маршрутите са организирани добре, но от направената анкета с кметовете на населените места се установи неудовлетворително състояние на честотата на следване по извънградските линии, потребност с разширяване на линиите към населени места в съседни общини, както и недостатъчен капацитет на използваните транспортни средства (микробуси).

С изграждането на новите пътни отсечки се създава възможност за рационализиране на схемата от маршрути и подобряване обслужването с МОПТ на малките населени места.

## **ТОВАРЕН АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ**

Информационната база за товарния автомобилен транспорт е доста оскъдна по отношение място домуване, капацитет и дейност на транспортните предприятия върху територията на града.

Информацията за товарния автопарк за някои фирми е следната: **няма за сега**

## ПАРКИРАНЕ И ГАРИРАНЕ

В схема са показани местата на налични паркинги - съответно обществени паркинги и брой паркоместа, съответно и пред блоковите пространства при комплексното застрояване.

Въз основа на показателите: брой жители, брой работни места, брой посетители, брой леки коли, по окрупнени транспортни райони е изведен показателя за степен на моторизация и степен на задоволеност с паркоместа.

Въпроса с паркирането най-остро стои в централната градска част. За съжаление политиката на Общината е била винаги такава, че е позволявала да се изграждат нови обекти, които да бъдат с недостатъчни паркоместа.

Останови се че към настоящият момент има налични **общо 435 бр.** паркоместа, от които **10 бр.** инвалидни, разположени най вече в централната градска част.

От наблюдения се установи, че **30 % от всички налични коли домуват в лични гаражи и паркинги, 10 % в обществени паркинги и 60 % по улиците.**

Увеличената интензивност на движението и неотговарящия габарит на части от Първостепенна улична мрежа води до чести ПТП, а това води до неправомерни задръствания в централната градска част.

Статистиката сочи, че в гр. Аксаково основната причина за пътно транспортните произшествия е недисциплинираността на водачите на превозните средства.

## КОЛИЧЕСТВЕН АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ФУНКЦИОНАЛНИ ПРОЦЕСИ

Количествения анализ на транспортните процеси включва анализ на интензивността на движението на ПУМ, съпоставяне на интензивността на транспортните потоци спрямо нейната практическа пропускателна способност. Количествените показатели - интензивност на транспортните потоци по ПУМ, пропускателната способност на проходимите по ПУМ и кръстовищата по нея, както и оценката на резервите в пропускателната способност, са основни показатели и критерии за оценка на транспортните процеси. Те са отправна точка за планиране на мероприятия за подобряване състоянието на уличната мрежа и процесите извършващи се върху нея.

Анализът и съпоставката на практическата пропускателна способност по ПУМ с интензивността на движението показва, че част от улиците IV ти клас, са с изчерпана пропускателна способност.

## **КАЧЕСТВЕН АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ФУНКЦИОНАЛНИ ПРОЦЕСИ 2024г.**

Генералният План за организация на движението си поставя за цел подобряване на жизнената среда, чрез оптимално съчетаване на човешките дейности - труд, обитаване, отдих, обслужване.

Всяко подобряване на ГПОД идва да отговори на нарасналите изисквания от комфорт и ефективност при транспортните потребности на населението, за осъществяване на бързи и безопасни връзки между различните сфери на човешката дейност.

Определено може да се каже, че основен притегателен център е централната градска част.

### **ОБОБЩАВАЩ АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРОЦЕСИ**

Проведеният до този момент анализ на транспортните процеси и състоянието на уличната мрежа в град Аксаково ни позволява да направим някои изводи:

-налице е определена **неравномерност в развитието и основно в изграждането на мрежата**, които обуславят както незадоволително транспортно обслужване на значителни по обхват територии, така и затруднение в общото функциониране на мрежата;

-централната градска част има съсредоточени най-голям брой работни места, които привличат и генерират движение, което претоварва централните улици и най-вече улиците от второстепенната мрежа, които и без това са претоварени от нерешените проблеми на паркирането;

-**прилаган е неефективен подход на етапно изграждане на мрежата**, не отчитащ наложителното изграждане и реализация на ПУМ;

-плътността на ПУМ, показва, че тя е в оптималните стойности, но това се достига с петокласните трасета, които работят като главни улици;

-**съпоставката на теоретичната пропускателна способност на улиците и кръстовищата по ПУМ на Аксаково** с максималното часово натоварване от транспортните потоци показва, че на много места тя е изчерпана и функционира на загуба (чакане, вредни газове, шум, преразход на гориво и др.)

Върху тези отсечки от ПУМ, трябва да се обърне внимание, като чрез организационни мероприятия и реконструкция да се обновява и доразвива ПУМ.

**-Проблемът с паркирането е вече от първостепенна важност за всички територии на града, а за централната градска част е крайно наложително.**

### **ПРОГНОЗА ЗА 2040 ГОДИНА за СОЦИАЛНО ИКОНОМИЧЕСКА ПРОГНОЗА И ТЕРИТОРИАЛНО РАЗВИТИЕ НА ГРАД АКСАКОВО**

Схемата се опира на една перспективна градоустройствена основа, която систематизира и параметрира количествено, макар и с експертни методи, резултатите от цялостното проучване на възможностите за перспективно функционално териториално и структурно развитие на града и останалите урбанизирани територии. Това проучване се опитва да отчита едновременно иманентните свойства на градската структура, потенциала на

заобикалящите я територии и на предполагаемите насоки на икономическо, социално и функционално развитие през следващите 10-15 години.

Градоустройствената основа не само отчита териториалното развитие на града, но и предвижда комплекс от устройствени мерки за развитие на полицентрична центрова система, за децентрализиране на зоните за стопанска активност, за преодоляване на чистото функционално зонироване и увеличаване присъствието на смесени зони, съчетаващи обитаването с трудова активност.

Количественото параметриране на градоустройствената основа е трансформиране в потенциали на транспортна активност по транспортни райони, които съдържат прогнозна информация за общото и активно население, за работещите в производството, образованието, здравеопазването административното обслужване, услугите, атракциите, забавленията и туризма, за учебните места в основното и средното образование.

## **РАЗВИТИЕ НА МОТОРИЗАЦИЯТА ДО 2040 ГОДИНА**

Преди години МСА, нормативно одобри разработка за “Развитието на моторизацията в българските градове до 2000 година” и тя служеше за ориентир в транспортното планиране. В момента Министерството (МРРБ) не се обвързва с такава разработка. Затова, проектантския колектив прие хипотеза на развитие на степента на моторизация за лични леки коли на базата на досегашното развитие на степента на моторизация в гр. Аксаково и аналогични хипотези за други градове. Проектантът е на мнение, че с достатъчно основание можем за прогнозния хоризонт 2040 година, да приемем степен на моторизация **385/1000**.

## **АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ, ПАРКИРАНЕ И ГАРИРАНЕ, АЛТЕРНАТИВЕН ТРАНСПОРТ**

### **Паркиране и гариране**

Наличните към момента паркинги в централната градска част са крайно недостатъчни, и са неравномерно разположени. Наличните паркинги са както следва:

- паркоместа по улица Георги Петлешев – 149 бр. паркоместа от които 4 бр. инвалидни
- паркоместа по улица Капитан Петко войвода – 67 бр. паркоместа от които 2 бр. инвалидни
- паркоместа по улица Михаил Иванов – 11 бр. паркоместа от които 2 бр. инвалидни
- паркоместа по улица Петрова нива – 5 бр. паркоместа от които 1 бр. инвалидни
- паркинг зад Медицински цевтър – 9 бр. паркоместа
- паркинг зад Медицински цевтър ул. Хаджи Димитър – 18 бр. паркоместа от които 1 бр. инвалидни

- паркинг до Стадиона – 50 бр. паркоместа
- паркинги в жк Надежда – 120 бр. паркоместа

Общо налични места за паркиране са около – **429 броя**, което е крайно недостатъчно за град Аксаково.

В централните и жилищните зони не се допуска изграждане на паркинги и гаражи за автобуси и товарни автомобили. Паркинги за ограничен брой автобуси могат да се устройват край хотели и за нуждите на туризма.

В жилищните територии нормативно необходимите места за паркиране се разпределят равномерно по територията, като не повече от 50 % от местата се предвиждат за открито паркиране.

В производствените зони се предвиждат предимно открити паркинги

Необходимият брой на местата за паркиране и гариране се осигурява на територията на съответната зона. **30 % от необходимите места за паркиране и гариране в Централна** градска част се осигуряват в непосредствено прилежащи територии.

**За Централна градска част** трябва:

- да се разработи план на паркирането и гарирането, с който се определят местоположението, капацитетът и етапите на изграждане на паркингите и гаражите;
- да се възложи за въвеждане на системата "сини зони", съобразена със системата на обществения транспорт за превоз на пътници, за ограничаване на паркирането по време {"синя зона"} и/или за въвеждане на платено паркиране.
- да се организира еднопосочно движение по второстепенните улици в града с цел да се осигурят допълнително паркоместа по еднопосочните улици.

Във връзка с направените наблюдения за затрудненото паркиране в централната градска част предвижданията на екипа за град Аксаково са както следва:

1. Да се разработи цялостен проекта за изграждане на „Синята зона“ или зона с платено паркиране в централната част на града.
2. Да се използват потенциални възможности за решаване на проблемите в близко бъдеще с нови паркинги
3. Да се разработи проект за еднопосочно движение в града и се даде възможност за паркиране по съществуващите втростепенни улици. **При промяна организацията на движение в града ще се осигурят допълнително около 500 бр. паркоместа само в централната част на града.**

**Основни заключения на екипа са следните:**

1. Ситуацията Аксаково е добра за около 50 % от желаещите да паркират в централната градска част.

2. Около 45 % от жителите и гостите на града трудно намират парко места в центъра.
3. Според екипа би трябвало да се проучи общественото мнение за изграждане на „Синя зона“, платено паркиране в центъра на града.
4. По преценка на екипа въвеждане на такава зона е наложително само в централната градска част.

В настоящият момент паркирането в централният район е повсеместно без да се спазват никакви изисквания за паркиране. Всяко свободно пространство се заема от паркирани МПС. Паркирането се извършва не само върху пътното платно но и по тротоарите и зелените площи.

Паркира се и в зоните на кръстовищата с което се затруднява движението в съответният район. Всички тези паркирания на не регламентирани места затрудняват движението на МПС в районите и пречат на пешеходното движение.

Всичко това води до множество пътно транспортни произшествия свързани с намалената видимост на водачите и принудителното движение на пешеходците по пътното платно.

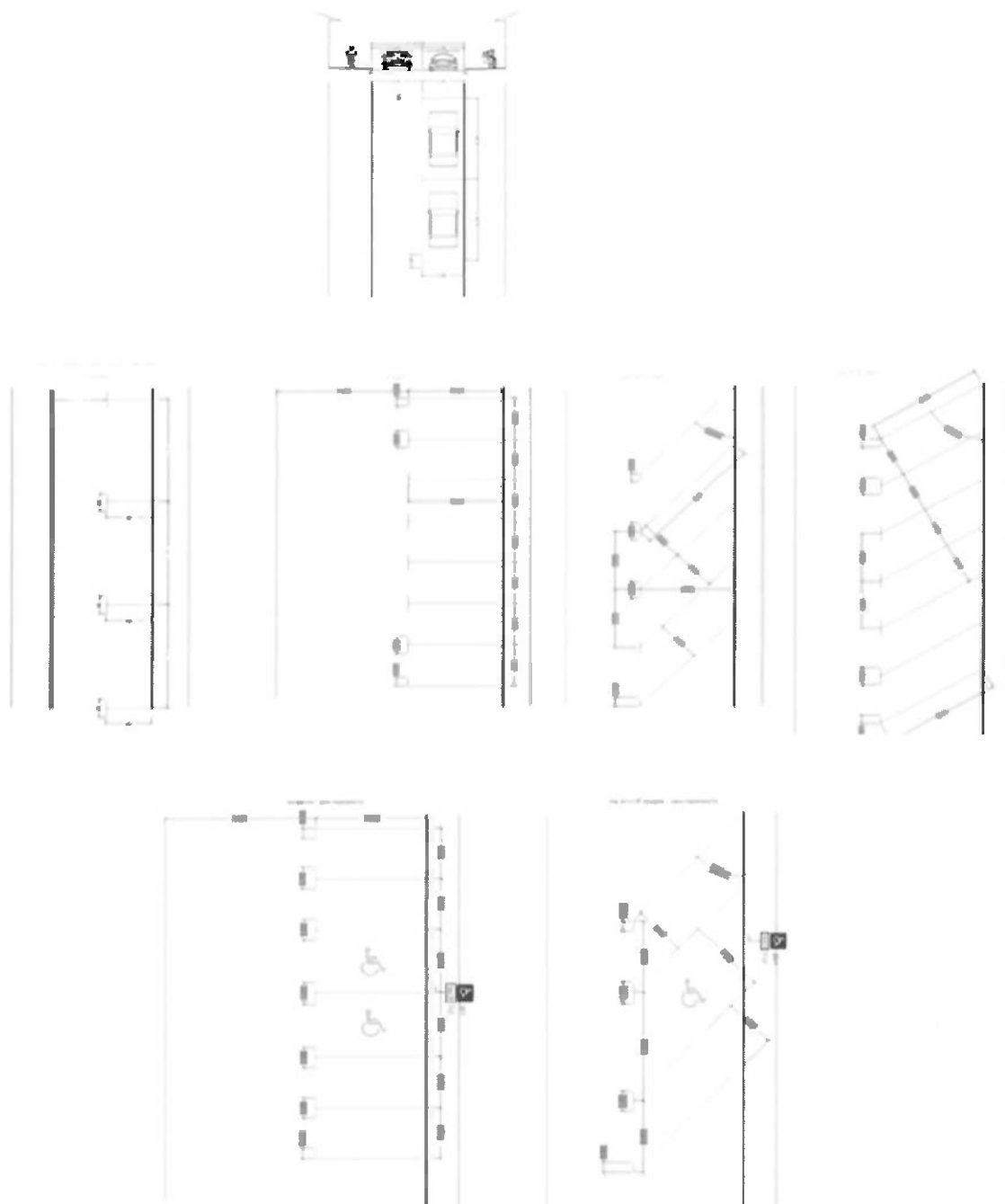
С това хаотично паркиране в зелени площи, по тротоарите и на всяко свободно място се разрушава и без това поостарялата инженерна инфраструктура на централната част.

При разработване на схемата за паркиране в „синя зона“ следва стриктно да се спазват всички нормативни документи, а за улиците на които е невъзможно да не се проектират паркоместа, да се забрани паркирането. Голяма част от съществуващите улици са с намален габарит, който не отговаря на изискванията за проектиране на места за паркиране и ленти за движение на автомобилите.

Екипа предлага няколко схеми за паркиране в съответствие с съществуващият габарит на улиците в района:

- За улици с еднопосочно движение и габарит  $G \geq 5.50$  метра да се проектира едностранно паркиране с размери 2.0 + 3.5 метра
- За улици с еднопосочно движение и габарит  $G \geq 9.1$  метра да се проектирано косо паркиране под 45°, заета ширина 5.10м и  $\geq 4.0$ м ширина за движение на МПС





Екипа предлага при тези схеми да се изготви цялостен проект за Схема на паркоместа за "СИНЯ ЗОНА" в гр. Аксаково.

Предвид ограничените свободни пространства на територията на гр.Аксаково, особено в централната част, се предлага **изграждането на паркинги /подземни и надземни/** да се осъществява чрез “Автоматични паркингови системи”.

Автоматизираните паркингови системи са с икономичен монтаж и са лесни за експлоатация. Те са безопасни, надеждни, здрави и са в съответствие със стриктните изисквания на стандартите за безопасност на ЕС и САЩ и максимално използват съответното налично пространство.

## **МАСОВ ОБЩЕСТВЕН ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ**

Мрежата на обществения транспорт за превоз на пътници е проектирана в съответствие със структурата на урбанизираната територия и с първостепенната улична мрежа.

С плана на комуникационно-транспортната система се осигурява възможност за поетапното въвеждане в експлоатация на мрежата на редовните линии на обществения транспорт за превоз на пътници, като пътническият транспорт поема основната част от пътническите потоци за осигуряване на икономия на време, удобство при пътуването, безопасност на движението и икономична експлоатация.

Мрежата на обществения транспорт за превоз на пътници и местата на спирките му са проектирани така, че пешеходният подход от жилищните сгради и от работните места до спирките да не надвишава 400 м. В жилищните зони с нискоетажно застрояване това разстояние е увеличено до 500 м.

Местата на спирките на обществения транспорт са определени в зависимост от обектите, които най-често се посещават от пътниците. Разстоянията между спирките на редовните автобусни и тролейбусни маршрути са от 250 до 500 м.

## **ПЕШЕХОДНО ДВИЖЕНИЕ**

Организацията на пешеходното движение е неразделна част от плана на комуникационно-транспортната система и е свързана със структурата на урбанизираната територия, определена с общия устройствен план. В Централна градска част е обособена пешеходна зона, която свързва обществените обекти, представляващи интерес за посетителите.

Зоната в зависимост от организацията на движението на пътните превозни средства е разделена на:

1. **зона с пълна забрана на движението на МПС;** обслужването на търговските и други обекти се организира по подходящ начин извън пешеходната зона - странично, подземно и други;

*Такива зони за движение са участъците:*

- Централната част на град Аксаково е обособена зона между улиците „Георги Петлешев“ и „Капитан Петко войвода“ за изцяло пешеходно движение. Това е едно от приятните места които привличат гражданите с наличието на много обществени сгради и търговски обекти.
- 2. **зона с ограничаване на достъпа на МПС (по видове);** допуска се преминаването на маршрути на обществения транспорт за превоз на пътници и/или на единични специализирани превозни средства за обслужване на търговските и други обекти, като и в двата случая скоростта на превозните средства не трябва да превишава 30 km/h.

## ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ

Велосипедното движение в град Аксаково не е разработвано до сега. Екипа предлага да се проектира първото велосипедно движение по част от улиците VI ти клас. Предвоженото трасе да е началото на цялостна система в плана на комуникационно-транспортната система въз основа на анализи и прогнози, в които се отчитат структурата на урбанизираната територия, нейните топографски особености, както и навиците и традициите на населението.

Основните и най-натоварените направления на велосипедното движение да се осигуряват посредством самостоятелни велосипедни алеи, пространствено отделени от първостепенната улична мрежа. Изборът на велосипедните трасета е съобразен с насочеността на основните велосипедни потоци към централните и производствените зони, зоните за озеленяване, спорт и развлечения и към учебните заведения.

Системата от велосипедни трасета е необходимо да се проектира непрекъсната.

Изпълнените велосипедни алеи в град Аксаково няма, което е предпоставка за използване на уличното платно или тротоарите от велосипедистите. Това състояние води до увеличаване на ПТП в града. Единствените места в които могат да се карат велосипеди са пешеходната зона на града и парковите пространства. Но за целта е необходимо да се проектират и обособят вело трасета.

Разработеният проект предвижда велосипедното движение в град Аксаково да достигне ниво 0-5% от пътуванията, които в момента се осъществяват предимно с автомобили, за които проблем е паркирането в значителна част от централната градска територия да се извършват с велосипеди.


**Предлагаме да се проектират и изградят нови велосипедните трасета както следва :**

1. Главни велосипедни трасета по основните направления посочени в схемата на велосипедното движение с приблизителна дължина от 1 430 м.

Първото велосипедно трасе екипът предлага да се изпълни по улиците както следва: по локалното платно в дясно по улица Георги Петлешев, по улица Илия Димитров, по улица Овеч, по улица Митко Палаузов по уллица Велико Димитров и по улица Михайл Иванов. Това трасе ще свързва пешеходната зона с училището и промишлената зона на града. Според проектанският екип това ще е едно добро начало за изграждане на велосипедни трасета, които да превличат алтернативен начин на предвижване.

Така предложените нови трасета с **обща дължина от 1 430 метра** ще покрият част от територията на града и ще са една добра предпоставка за реклама на използването на велосипедите като най – бърз и ефтин начин за предвижване в града.

Изготвил :

 ТСТС ЧАСТНО ПОДХОДОВО ОБЩЕСТВО С ООД	ПОЛНО ПРОЕКТАНСКА ПРАВОСПОСОБНОСТ Регистрационен № 05254 инж. НЕДЯЛКО ЛУКОВ
	/ инж. Недялко Иванов ВАЖНО ВАЛИДНО ДОСТОВЕРЕНИЕ