

## **РАЗРАБОТВАНЕТО НА ОБЩИТЕ УСТРОЙСТВЕНИ ПЛАНОВЕ - ОТГОВОРНОСТ ПРЕД ПОКОЛЕНИЯТА**

Какво е значението на професионалните решения на комуникационно-транспортните проблеми – съществена част от разработките на общите устройствени планове ? Те се разработват за перспективен хоризонт от 20- 25 години. Безспорно е влиянието на транспортната обстановка като цяло върху основните човешки дейности, отразени в подсистемите на града – „обитаване“, „работа“, „отдых“ и „услуги“, в различните етапи от развитието на човечеството. Според модерното схващане е необходимо различните области от човешката дейност отразени в градския живот да се подредят оптимално. В тази връзка градовете днес би трябвало да представляват добра градоустройствена, пространствена комбинация от основни дейности, като площо- разпределение в Общите устройствени планове.

Редица са факторите, които мотивират увеличение на подвижността на населението и необходимостта от транспорт :

- Увеличаване на градското население
- Демографски промени, вкл. тенденция за относително повишаване на дяла на горните възрастови групи в цялостното население
- Промяна на структурата и на функцията на семейството, демократизиране на семейната структура
- Промени на работните и професионални структури
- Повишаване значението на свободното време
- Увеличаване на доходите и различен начин на използването им

За тази увеличена подвижност на населението, трябва да се предприемат контра мерки, ефективни действия и приемане на решения, които да ограничат негативните аспекти от увеличаването на транспорта – шумово натоварване и замърсяване на средата, както и влошаване на редица други екологични показатели. При това положение желателно е да се търсят разумни решения, които да задоволят действително необходимите нужди от транспорт, без едновременно с това да се създава повишена необходимост от транспорт.

Професионално и правилно решаване на проблемите в тази посока може да ни се удаде само тогава, когато заедно с връзката човек – предвижване, респективно общество-транспорт, се вземат предвид и отношенията между градската транспортна система и останалите аспекти на градското пространственото планиране

В момента се разработват масово Общите устройствени планове на общините в България. Този процес на масово проектиране води до участието на недостатъчно квалифицирани специалисти, в областта на транспортно-комуникационното планиране, които допускат недоглеждане на важни въпроси в развитието на общините и тяхното транспортно обслужване.

- Предложените решения за развитието на комуникационно-транспортната система в част от направените вече разработки се свеждат до механичното отразяване и регистриране на съществуващите трасета на пътно – уличната мрежа, допълнени с съществуващи проекти, предоставени от общините.
- Липсва необходимият широк набор от проучвания, анализи и установяване на тенденции, които да мотивират направените предложения.
- Още по-непрофесионално се вземат решения, касаещи комуникационно-транспортната проблематика, когато общината е поставила условие в техническото

задание, да се представи и разработка за Общинския център, заедно с общия устройствен план на общината.

В този случай, особено за по-големите градове, когато се изисква разработване на Общинския център, заедно с общината, за специалистите е ясно, че проблемите, които трябва да се решат с разработването на проекта за развитие на комуникационно-транспортните системи имат много аспекти, които могат да се обединят в няколко групи:

1. Създаване на предпоставки за преминаване към перманентно устройствено планиране с периодично адаптиране на устройствените решения към реалното развитие и отместване на далекоперспективния хоризонт за оценка и отчитане на трайните общностни интереси при приемане на решения за развитие и устройство на територията.

2. Актуализиране и създаване на съвременна информационна база за перманентно решаване задачите на генералното транспортно планиране, оптимизацията на системата на МОПТ и генералните планове за организация на движението.

3. Анализ на количествените и качествени параметри на транспортните потоци върху ПУМ (първостепенна улична мрежа).

4. Създаване на нова концепция за ПУМ - свързана с анализа на динамиката на развитието на всички подсистеми на урбанизираната територия.

5. Рационализиране на действащите проектни решения с ниска степен на реализуемост, като се държи сметка и се отчитат съществените изменения в териториалното разпределение както на работните места, така и на останали активности и притегателни центрове.

6. "Канализиране на товарния транспорт" и провеждането му по специализирани трасета.

8. Рационализиране на транспортните връзки между жилищните територии и производствени зони.

9. Изработване на транспортно-социологическа прогноза.

10. Установяване на разпределение на движението по начин на придвижване за прогнозния период – MSpl.

11. Моделиране на транспортните процеси и мрежи за минимизиране на транспортната работа в града.

12. Оценка и приемане на адекватни решения, свързани с транзитните движения, входящи и изходящи транспортни потоци. При необходимост – предлагане на обосновани решения за обходни трасета и извеждане от урбанизираната територия на несвойствените за тази територия транзитни потоци.

13. Осигуряване пропускателната способност на уличната мрежа за прогнозните транспортни потоци, както и нейното безопасно функциониране.

14. Определяне на необходимия (ориентируващ по вид ) брой паркоместа за прогнозните нужди на териториалните единици - транспортни райони

За по-голямата част от общинските центрове, се изисква да се направи ОУП и ПС-КТС към него на града в обема на Устройствения план на общината.

С притеснение следва да отбележим, че голяма част от горесцитираните проблеми не се вземат въобще под внимание при масовото разработване на Общите устройствени планове. План-схемата на КТС трябва да се състави, като интегрална част на актуализирания Общ устройствен план, като се постигне пълно обвързване между устройствена структура и комуникационно-транспортна система, както по отношение на общата устройствена концепция, така и по отношение на конкретните устройствени решения по всички регионални оси на контактните съседни територии, което означава, че Комуникационно-транспортната система трябва да се третира в по-разширен териториален обхват

За разработване на План-схемата на КТС често се налага използването на съвременен софтуер, за планиране на по-големите градове, който трябва да се използва с неговите възможности.

При съобразяване на всички горесцитирани аспекти следва да се търси пълно единство между градоустройствено решение и комуникационно-транспортен проект и да се изпълнят изискванията на Наредба №8 за обема и съдържанието на градоустройствените разработки

В много от случаите Транспортно- комуникационните решения, не респектират прогнозния хоризонт на устройствените планове. По правило те се работят за прогнозен хоризонт от 20 години, а в много от случаите, прогнозите на транспортно комуникационните схеми се разпростират върху съвсем краткосрочни проблеми на общините. За транзитните движения не се търсят решения за извеждането им извън общинския център, и по възможност от населените места, което води до нарушаване на екологичния комфорт и възможността за транспортни произшествия на населението.

Разработките за комуникационно-транспортната система и предложенията за нейното развитие са интуитивни, в много случаи направени от неспециалисти по транспортно планиране.

Общото впечатление е, че обичайната методология която се прилага в добрите проектантски практики у нас и в световен мащаб, се игнорира или се омаловажава, което води до необосновани и повърхностни комуникационно-транспортни решения.

Непрофесионалното решаване на развитието на комуникационно-транспортните системи може да се отчете като **безотговорно отношение към проблемите**, които биха създали нерешими ситуации, обезпокоителни за бъдещите поколения.

Успешни мерки за преодоляване на сериозните проблеми, фиксирани по-горе, следва да се очакват от КИИП, където е съсредоточен целият потенциал от компетентни специалисти в отделните области на проектиране, и МРРБ.

Трябва да се даде възможност на общинските администрации и общинските съвети, да бъдат консултирани и подпомогнати при вземане на тези важни политически решения, целящи оптимизиране на инвестициите при създаване на балансирана жизнена среда.

При това положение на нещата, бихме желали да предложим експертна помощ на специалисти от КИИП при разглеждането и санкционирането на Общите устройствени планове на общините и техните схеми и/или план схеми касаещи комуникационно-транспортната инфраструктура във фаза „Предварителен проект“. Това би могло да стане в експертните съвети на Министерството с участието на компетентни специалисти, с доказана професионална квалификация в сферата на транспортното планиране. Така би се вдигнало нивото на експертизата и нашите компетентни специалисти биха допринесли за задълбоченото и експертно решаване на редица от повдигнатите въпроси в Общите устройствени планове на общините.

инж. Гергана Кривошапкова

КИИП, РК Пловдив