



“БУЛТРАФИК” ЕООД

Гр. София, 0894-723-910

ПРЕДВАРИТЕЛЕН ПРОЕКТ

ОБЕКТ: **ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО
В ГР. СОЗОПОЛ, ОБЩИНА СОЗОПОЛ**

ФАЗА: **ПРЕДВАРИТЕЛЕН ПРОЕКТ.**

ВЪЗЛОЖИТЕЛ: **ОБЩИНА ГР. СОЗОПОЛ.**

ПРОЕКТАНТ:
/ Инж. Н. Петкова /

УПРАВИТЕЛ:
/ Инж. С. Желязков /

2021 год.

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е:

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА.

I. УВОД.

II. ОБЩА ЧАСТ.

III. ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ ЗА РЕАЛИЗИРАНЕТО НА ГПОД ПРЕДВАРИТЕЛЕН ПРОЕКТ В ГР. СОЗОПОЛ.

3.1. Карта.

3.2. Класификация на уличната мрежа.

3.3. Транзитно

3.4. Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.

3.5. Предимства за движение.

3.6. Посочност на движението.

3.7. Ограничения в режимите на спиране, паркиране и скорост.

3.8. Забрани за движение на товарни автомобили.

3.9. Пешеходно и велосипедно движение.

3.10. Паркиране.

3.11. Картограми на транспортните натоварвания.

3.12. Светофарни уредби.

3.13. Мероприятия по ГПОД.

III. МЕРОПРИЯТИЯ ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ГПОД.

IV. ЧЕРТЕЖИ.

1. Обща карта на гр. Созопол.

2. Класификация на уличната мрежа.

3. Транзитно движение.

4. Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.

5. Предимства за движение.

6. Посочност на движението.

7. Ограничения в режимите на спиране, паркиране и скорост.

8. Забрани за движение на товарни автомобили.

9. Пешеходно и велосипедно движение.

10. Паркиране.

11. Картограми на транспортните натоварвания.

12. Светофарни уредби и кръгови кръстовища.

13. Мероприятия по ГПОД.

14. (0÷13). План на съществуващото знаково стопанство.

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА

I. УВОД.

Град Созопол е разположен в югоизточната част на Р. България, център е на община Созопол и е най-посещавания и притегателен курорт на около 35 км. на юг от Бургас. Разположен е на няколко малки полуострова в южната част на Бургаския залив. Той е един от най-старите градове по българското Черноморие и един от най-популярните морски курорти в страната. Известният и красив Стар град Аполония със старата архитектура и романтичната му атмосфера привличат туристи от цял свят. Разкопките и археологическите проучвания доказват над 7 хилядолетия културна традиция. В 610 г. пр. Хр. преселници от малоазийския град Милет основават на Созополския полуостров този град-държава. Античните автори споменават храма на бог Аполон Лечител и неговата огромна висока 13 метра статуя, която след опожаряването на Аполония от римляните през 72 г. пр. Хр. е заграбена и пренесена в Рим.

По данни на НСИ към 31 декември 2019 г. Созопол има 6428 жители и е осмият по големина град в област Бургас.

По данни на ГРАО към 15.06.2020 г. в гр. Созопол по постоянен адрес се водят 4837 жители, а по настоящ адрес – 4761.

Западно до града преминава Републикански път II-99.

Връзката на града с останалата част на страната се осъществява само чрез пътища. В Созопол се използват автобусните линии от общинската, областната и републиканската транспортни схеми. Масово се използва и таксиметровия транспорт.

II. ОБЩА ЧАСТ.

Проектът на «Генерален план за организация на движението (ГПОД) за гр. Созопол, община Созопол е разработен в две фази»:

- Предварителен проект и
- Окончателен проект;

Основанието за проектирането е сключен договор между **ОБЩИНА СОЗОПОЛ** и **“БУЛТРАФИК” ЕООД**.

Генералният план за организацията на движението на гр. Созопол по Задание обхваща следните зони:

- първа зона стар град - до кръстовището на пл. "Хан Крум" и ул. "Републиканска";
- втора зона дясна част на нов град от страната на четните номера на ул. „Републиканска“;
- трета зона лява част на нов град от страната на нечетните номера на ул. "Републиканска";
- четвърта зона нов град от кръстовището на ул. "Републиканска" с ул. "Одеса" до кръстовището на ул. "Антея" с общински път BGS 1220 /до хипермаркет „Лидл“/.

При изготвянето на проекта послужиха следните материали, предоставени от Общината:

- техническо задание;
- кадастрална основа.

От авторският колектив допълнително бяха заснети и изследвани:

- цялостната сигнализация с пътни знаци и пътна маркировка;
- заустванията на уличните платна;
- настилките на уличните платна;
- маршрутите за движение на превозните средства за обществен превоз на пътници, местоположение, обзавеждане, сигнализация, разстояние между спирките и пешеходната им достъпност;
- местостоянки, сигнализация, капацитет и използване определените за паркиране таксиметрови автомобили за превоз на пътници;
- основните направления за движение на пешеходците и велосипедистите, обособените пешеходни зони и улици, пътеки и алеи, тяхната сигнализация и ограждения;
- паркирането и паркингите за обществено ползване;
- забраните за движение и сигнализацията на режимите за движение на товарните автомобили и транзитното движение;
- посочност и предимства на движение;
- ограничения в режимите на спиране, паркиране и изпреварване;
- състояние на пътеуказателната сигнализация.

Бяха извършени и преброявания на движението през три от кръстовищата с най-интензивно движение (поточни преброявания) и на още шест участъци от уличната мрежа (профилни преброявания).

При изготвянето на проекта за ГПОД са спазени следните действащи нормативни актове:

- Закон за движението по пътищата (ЗДвП) и Правилника за прилагането на Закона за движение по пътищата (ППЗДвП);
- Закон за устройство на територията;
- Закон за автомобилните превози;
- Закон за културното наследство;
- Наредба № 1 за организиране на движението по пътищата;
- Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии;
- Наредба № 2 за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка;
- Наредба № 2 за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси и леки автомобили;
- Наредба № 4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти;
- Наредба № 5 за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата;
- Наредба № 6 за изграждането на достъпна среда в урбанизираните територии;

- Наредба № 16 за временната организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците;
- Наредба № 17 за регулиране движението на пътни превозни средства и пешеходци със светлинни сигнали;
- Наредба № 18 за сигнализацията на пътищата с пътни знаци;
- Наредба № РД-02-20-10 за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване на скоростта на движение и изискванията към тях;
- Наредба № 33 за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
- Наредба № 34 за таксиметров превоз на пътници;
- БДС „Пътни знаци. Размери шрифт“;
- други нормативни актове.

III. ПРОЕКТНИ РЕШЕНИЯ.

На чертеж № 1 е показана картата с актуалната улична мрежа на гр. Созопол.

Комуникационно-транспортната система на гр. Созопол обхваща уличната мрежа, обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходното и велосипедното движение, паркирането и гарирането и съоръженията за обслужване на транспорта.

Целта на тази система е да осигури преди всичко през курортния сезон, а и извън него бърз, удобен, безопасен и икономичен транспорт за пътниците и товарите, като се спазват оказващите влияние върху здравето на населението и на околната среда норми за шума, вибрациите и отработените газове от автомобилите.

В гр. Созопол средната продължителност на ежедневните пътувания в една посока за 80%-90% от трудоспособното население при придвижване пеша, с велосипеди, с индивидуален или обществен транспорт за превоз на пътници и не трябва да надвишава 20 минути.

В обхвата на ГПОД това изискване като цяло е почти изпълнено.

3.1. Класификация на уличната мрежа.

По данни от Община Созопол уличната мрежа в гр. Созопол няма изготвена и утвърдена класификация. Тази мрежа има предимно свободна конфигурация.

В настоящият ГПОД предлагаме следната класификация на уличната мрежа съобразена с изискванията на Наредба № 2 за “Планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии”, функционалното и предназначение, транспортното и натоварване и установените транспортни традиции.

На чертеж № 2 е показана предлаганата класификация на основните улици в различен цвят:

- оранжав цвят за главни улици;
- зелен цвят за събирателни улици и

- без оцветяване за останалите улици, които са обслужващи и наименованията им са изписани със син цвят.

Предлаганата нова класификация е следната:

3.1.1. Първостепенна улична мрежа.

3.1.1.1. Главни улици IV-ти Б клас (с оранжев цвят):

- ул. ”Републиканска”.

Тя е гръбнакът, който се осъществява основният трафик в града. Поради спецификата на града не навсякъде има необходимият габарит от 9,0 m. до 10,5 m. на уличното платно и на пешеходните тротоари от 3,0 m. до 5,0 m. По нея се движат автобусната линия на масовия обществен пътнически транспорт в Общината и автобусните линии от Областната и Републиканската транспортни схеми.

3.1.2. Второстепенни улици:

3.1.2.1. Събирателни улици V-ти клас (със зелен цвят):

- ул. „Крайбрежна”;
- ул. “Аполония”/“Хан Крум”;
- ул. “Яни Попов”;
- ул. “1-ви май”;
- ул. „Стара планина”;
- ул. “Одеса”/“Бузлуджа”.

3.1.2.2. Обслужващи улици VI клас неоцветени със сини надписи.

Всички останали улици извън стария град “Аполония” са обслужващи.

3.1.2.3. Обслужващи улици VI клас тип споделени и неоцветени със сини надписи.

Улиците в стария град “Аполония” са обслужващи тип споделени.

Първостепенната улична мрежа трябва да има плътност за урбанизираните територии - от 3 до 4 km/km² при средно разстояние между улиците от 650 до 500 m, а за централните зони - от 4,00 до 5,00 km/km² при средно разстояние между улиците от 500 до 400 m. Плътността на първостепенната улична мрежа в отделните зони на урбанизираните територии не трябва да е по-малка от 2,50 km/km² при средно разстояние между улиците от първостепенната улична мрежа е най-малко 800 m.

Тези изисквания в гр. Созопол не могат да се изпълнят предвид специфичните теренни условия и историко-архитектурните му особености.

Повечето улици нямат необходимият габарит на платна и тротоари за съответния им клас предвид сложния терен и застроика, но настилките им са в много добро състояние.

В западната част на града все още има свободни терени за разширяването на уличната мрежа и те да се проектират с необходимия габарит на настилки и тротоари за етапното им изграждане като второстепенна улична мрежа.

3.2. Транзитно движение и пътеуказателна сигнализация.

В чертеж № 3 са посочени маршрутите на транзитното движение.

Транзитното товарно и друго движение, движещо се по общински път BGS 1220 позволи, най-шумният и екологично замърсяващ транспорт да бъде изведен извън територията на града.

През гр. Созопол се пропуска само вътрешно градски непрекъснат и прекъснат транзит, които преминава и през централната част на Созопол. Предвид специфичните особености на града, обема на вътрешното движение, характера и състава на транспортните потоци, изпълняващи превози до различните цели, е определен непрекъснатия транзит в града, които изцяло се покрива с ул. “Републиканска” от първостепенната улична мрежа.

Други възможности за осигуряването на непрекъснатия транзит в града няма предвид теренните условия, съществуващото застрояване на града и основните товарообразуващи пунктове.

Прекъснатия транзит в града ще се движи по улиците “Аполония”, “Хан Крум” и “Крайбрежна”.

За по-доброто информиране на участниците в движението и ефективното преразпределение на вътрешно-градското движение определящо място има пътеуказателната сигнализация. Тази сигнализация е в добро състояние и имайки вид бързото разрастване на града тя трябва постоянно да се развива и допълва при указването на различните квартали и туристически обекти като хотели, забележителности, администрации, паркинги, пристанища и др., които да се определят от община Созопол.

Полезно при ориентирането в гр. Созопол е да се продължи изготвянето и монтирането на нови допълнителни табелки с наименованията на улиците, особено в кръстовищата. Имената на някои от основните улици могат да се дублират и на латиница предвид чуждестранните почиващи и туристи.

3.3. Транспортно-комуникационна схема. Маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници.

Според критериите в Европейския съюз социална функция е най-важната, която се стимулира и има следните качествени измерения при пътуването:

- времетраене;
- комфорт и удобство;
- цена и възможност за достигане до целта с минимални прекачвания;
- минимално замърсяване на околната среда от вредните емисии;
- безопасност.

Социалната функция осигурява възможност и за установяване на контакти между населението, бързо придвижване до детски, учебни, здравни, културни и спортни обекти и заведения, както и за осигуряване на административното, банковото, социалното, фирменото и др. обслужване на гражданите.

Целта е транспортното обслужване да става с поносими разходи за гражданите и техните семейства при осигурени финансови постъпления в транспортните фирми за осъществяването на дейността им. Освен това икономическите функции се изразяват и в осигуряването на минимално време за пътуване на работещи, служещи или учащи, което се отразява на тяхната трудоспособност, доходи, здраве, време за спортуване и посещение на културни мероприятия.

Целта е да се осигури визуален и транспортен достъп до природни, културно-исторически, архитектурни, спортни, пристанищни и др. забележителности в града, което влияе положително на туризма и културата на пътуващите. За Созопол най-същественото е да има достъп до плажовете, пристанищата, островите и старинния град Аполония, пешеходните зони и търговските и жилищните обекти, особено през летния туристически сезон.

Добре организиранят, бърз и комфортен превоз на гражданите поражда към общинската управа позитивни политически отношения и повишава социално-политическата активност на гражданите.

Целта е след запознаване и анализ за състоянието на автобусния градски обществен транспорт - маршрути, спирки и разстояния между тях, разписания, пътничко потоци, откриване на нови линии и др. да се изготвят препоръки за подобряване транспортното обслужване на гражданите в гр. Созопол.

За основа при проектирането на транспортна схема послужиха следните материали, предоставени от Общината:

- техническо задание;
- маршрути, спирки, разписание и превозвачи с автобусен транспорт;

От авторският колектив допълнително бяха заснети и изследвани маршрутите, местоположението, обзавеждането, сигнализацията, разстоянията между спирките и пешеходната им достъпност; настилките на уличните платна по съответните маршрути; както и местостоянките за таксиметровите автомобили.

Комуникационно-транспортната система на Созопол обхваща уличната мрежа, обществения транспорт за превоз на пътници, пешеходното и велосипедното движение, паркирането и гарирането и съоръженията за обслужване на транспорта. В града средната продължителност на ежедневните пътувания в една посока за 80% ÷ 90% от трудоспособното население - пеша, с велосипеди, индивидуален или обществен транспорт за превоз на пътници, не трябва да надвишава 20 минути. Въпреки разтегнатия характер на застрояката в Созопол в обхвата на транспортната схема като цяло това изискване е изпълнено.

На чертеж № 4 е показана транспортната автобусна мрежа, обслужваща жителите и гостите на гр. Созопол.

По данни от община Созопол става ясно, че транспортното обслужване се осъществява по следния начин:

От първото ниво в общинската транспортна система се движат междуселищни автобуси.

При второто ниво се разчита на междуселищните автобуси от областната транспортна схема.

През града автобусните линии от Републиканската транспортна схема имат спирания предимно в центъра и на старата автогара и последната спирката ще премести след изграждането на новата автогара (в непосредствена близост до старата).

Разписанията на различното транспортно обслужване между активния летен курортно-туристически сезон и през зимата съществено се различават с оглед различните натоварванията през тези сезони, по дни от седмицата, отчитайки и икономическите затруднения поради коронавируса.

По данни от Общината през летния сезон от 15.07. до 15.09. има действаща линия, обслужваща Созопол и гр. Черноморец. Спирките по този маршрут са следните: К. Кавацци – М. Буджака – Созопол нов гра – Созопол нов град – М. Санта Марина – К. Златна рибка – К. Градина – К. Аклади – Черноморец. Общата дължина на маршрута е 18 км. с общо време за пътуване 25 минути.

Тръгването от к-к Кавацци към Черноморец става на всеки кръгъл час от 07,00 часа до 20,00 часа.

В обратната посока от Черноморец към к-к Кавацци тръгването става на всеки половин час между 07,30 часа до 20,30 часа.

Предстоящо е откриването на нова автобусна линия № 1 обслужваща кв. „Кавацци“, централната градска част и кв. „Буджака“

От съставения 5-минутен изохрон е видно, че маршрутите на превозните средства за обществен превоз на пътници от вътрешно-градските и междуселищните автобусни линии покриват не повече от 50% от територията на гр. Созопол, което не е достатъчно за рязкото подобряване на транспортното обслужване.

За подобряване на транспортното обслужване за обществен превоз се предвижда в най-скоро време да започне изграждането на нова автогара, разположено в непосредствена близост до старата. В чертеж № 4 са посочени двата основни начина за влизане и излизане на автобусите от новата автогара. Авторите считат, че по-удачен вариант е първият, защото при вторият вариант се предвижда направата на ляв завой за влизане от ул. „Аполония“, което ще затвори уличното платно за останалите автомобили при влизането към стария град. Това ще предизвика дълги опашки от чакащи автомобили и може дори да затрудни движението по основната улица на града – „Републиканска“.

Общината е предоставила на общо 130 бр. леки автомобили разрешение за извършването на таксиметрова дейност.

Броят на раздадените разрешителни от общината е оптимален, но не се препоръчва той да нараства. В града, особено през летния сезон има таксите от други райони на страна извън общината, които подбиват цената на местните таксите.

Такситата създават проблем и с по-ниската цена на извършваните превози - често пъти извършват превоз на цената на автобусния билет, а не по установената тарифа. Поради по-голямата бързина и комфорт, които предоставят, немалко граждани предпочитат техните услуги. Другият проблем с тях е, че преди разписанието на автобуса по съответната линия те спират по спирките и предлагат тази услуга и осъществяват нелоялна конкуренция. Таксиметровият транспорт служи за осигуряването на превозни услуги на по-високи цени по определени тарифи и не е предназначен за гражданите с по-ниски доходи. Поради икономическата криза за част от тези водачи това е единственото препитание в стремежа финансово да подсилят семействата си дори и за сметка на по-ниски доходи.

В Созопол има обособени и сигнализирани местостоянки за леките таксиметрови автомобили с определен капацитет, посочени в чертеж № 10. Проблемът е, когато на тези местостоянки спират повече от предвидените таксите и с паркирането си върху уличните платна затрудняват преминаването на останалите автомобили, включително и автобусите от градския транспорт.

Необходимо е също така да се контролира таксиметровите автомобили да се паркират извън местостоянките им и да пречат и да предизвикват конфликтни ситуации на останалите МПС.

3.4. Предимства за движение.

На чертеж № 5 са посочени предимствата за преминаване през кръстовищата по уличната мрежа. Предимствата са определени в зависимост от установените традиции, класът на улиците, наличието на маршрути на превозните средства за обществен превоз на пътници, интензивността, състава и направленията на транспортните потоци, надлъжните наклони, видимостта в кръстовищата и др., както и според предложената нова класификация на уличната мрежа.

Определянето на предимствата между улици с еднакъв клас е извършено в зависимост от интензивността и скоростния режим на движението, наличието на превозни средства за обществен превоз на пътници и целта е осигуряването на по-бърз достъп до по-значимите и често посещавани вътрешноградски обекти.

Засега няма необходимост от промяна на така определените предимства за преминаване по съответните улици и през кръстовищата. При бъдещи по-значителни промени в организацията на движението по улични участъци може да се променят и предимствата за преминаване, но тези промени трябва да са наложителни, за да се избегнат ПТП поради вече изградените навици на водачите на МПС за преминаване през кръстовищата.

На чертеж № 5 бързо и лесно се установява по кои улици МПС имат предимство за преминаване помежду им. Наличната и новата пътна сигнализация за предимствата (пътни знаци Б1/Б2 и Б3) има определящо значение за осигуряването на по-безопасен транспорт. Поради липсата на знаците за предимство и при спазването на правилото за предимство на дясностоящия може да се реализират ПТП,

като виновни могат да бъдат дори водачите на МПС, за движещи се по улиците с по-висок клас.

Във вътрешно-кварталните обслужващи улици при изравнените технически и функционални характеристики и интензивности на движение е по-добре преминаването през кръстовищата да не регулираме с пътни знаци. Това принуждава водачите на МПС да не се движат с по-високи скорости, защото трябва да имат готовност да отстъпят предимството си за преминаване през следващото кръстовище по правилото на дясностоящия. Така постигаме необходимия ефект за по-безопасно движение без допълнителни средства за поставяне и поддържане на пътните знаци за предимство и ограничаване на скоростите на движение.

В старата част на града Аполония предлагаме тя да се обособи като жилищна зона с особени правила за движение. Има се предвид правилата, определени в чл.чл. 61 и 62 на Раздел XIV „Особени правила за движение в жилищна зона“ на Закона за движение по пътищата. Тази жилищна зона е обособена, специално устроена територия в населено място, която е обозначена като такава на входовете и изходите и с пътни знаци и където действат специални правила за движение. Входовете и изходите на зоната („Аполония“) са съответно ул. „Н. Й. Вапцаров“ и ул. „Аполония“, когато последната извън летния сезон може да бъде отворена. Тези вход/изходи на зоната трябва задължително да се сигнализират с пътни знаци № Д15 "Начало на жилищна зона" и № Д16 "Край на жилищна зона".

В жилищната зона действат следните специални правила:

1. пешеходците могат да използват за движение, а децата за игра пътя по цялата му ширина, без ненужно да пречат на движението на превозните средства;
2. водачите на пътни превозни средства са длъжни да се движат със скорост не по-голяма от 20 km/h, като не поставят в опасност пешеходците и не създават препятствия за тяхното движение;
3. паркирането в жилищната зона е разрешено само на специално обозначените места;
4. при излизане от жилищна зона на друг път водачите на пътни превозни средства са длъжни да пропуснат участниците в движението, движещи се по него.

3.5. Посочност на движението.

Масовото въвеждане на еднопосочното движение се прилага предвид следните основни предимства, които то ни предлага:

- осигуряваме по-добро и ефективно използване на уличните платна за спиране, престой и паркиране;
- намаляваме броя и степента на опасност на конфликтните точки между МПС и пешеходци, чрез което повишаваме безопасността на движението;
- премахваме опасността от челни удари предвид липсата на насрещно движение;
- увеличаваме пропускателната способност на улиците и кръстовищата и средната съобщителна скорост;

- намаляваме задръжките в уличното движение и подобряваме преразпределението на транспортните потоци, което натоварва по-равномерно уличната мрежа;

- опростяваме организацията на движението и начина на регулиране;
- повишаваме безопасността на движението при големи надлъжни наклони, липсата на видимост в хоризонтални и вертикални криви с малки радиуси;
- при въвеждане на кръгово движение на основни кръстовища;
- осигуряваме по-добър достъп до различните обекти;
- създаваме по-спокойни вътрешни зони в жилищните квартали.

Наред с положителните си страни еднопосочното движение има и известни недостатъци:

- създава известни смущения в ориентирането и навиците на водачите на МПС в началния период от прилагането му;
- удължава пробега до определени обекти в по-малките населени места като Созопол.

Опитът при въвеждането на еднопосочно движение показва, че има първоначално нарушаване на стереотипа за придвижването на водачите, живеещи или работещи в съответния район (квартал), но те сравнително бързо придобиват необходимите навици при движението си и се убеждават в удобството за движение по новите еднопосочни маршрути.

Въвеждането на еднопосочното движение е рационално и не се прави самоцелно. При ширина на уличното платно до 6 м. и при по-висока интензивност на движението то е необходимо и почти задължително предвид затрудненото или дори невъзможно разминаване на превозните средства от паркираните от двете страни автомобили.

При вътрешно-кварталните улици с незначителна интензивност еднопосочното движение е излишно и настройва отрицателно гражданите към тази организация на движението предвид удължения им маршрут и време за пътуване и затова въведената посочност на движението масово не се спазва.

Съществуващите еднопосочни улици в Созопол са посочени в чертеж № 6 със зелени стрелкички.

В същият чертеж с оранжеви стрелкички са показани предлаганите нови улични участъци с еднопосочно движение.

Задрасканите зелени стрелкички ни показват уличните участъци със сменена посочност или въвеждане на двупосочно движение.

Това ще обезпечи особено през курортния сезон по-добрата проходимост на улиците, както и осигуряването на допълнителни паркоместа.

3.6. Ограничение в режимите на спиране, паркиране и скорост.

В чертеж № 7 сме посочили необходимите ограничения (по-голямата част и в момента са действащи) в режимите на спирането, паркирането и скоростта на движение, които трябва да се спазват.

Проблемът с паркирането в Созопол се усложнява поради специфичните теренни и затворените за движение улици и кръстовища в центъра на града и старинния град Аполония. Като се има предвид постоянно нарастващата моторизация и съсредоточаването на автомобили в курортно-туристическите обекти на малка площ, свързани с масово посещение на пешеходци и МПС, проблема става още по-сложен.

И в гр. Созопол броят на паркоместата по уличната мрежа, гаражите, дворовете на къщите и малкото по брой и капацитет паркинги е недостатъчен да поеме автомобилите на живеещите и посещаващи курорта граждани. Затова проблема с паркирането става все по-труден за решаване предвид постоянното разширяване на жилищното стротелство във вече обособените нови квартали

Имайки предвид даденостите в гр. Созопол и възможностите на общината, цялостно решаване на проблема с паркирането е невъзможно да се реши бързо и ефективно.

Понастоящем все още има свободни терени за изграждането на открити или многоетажни паркинги и затова е целесъобразно част от тях да се използват за паркинги преди застрояването им с нови блокове.

В чертеж № 10 са посочени съществуващите паркинги и техният капацитет, както и възможностите за паркиране по уличните платна.

По основните улици, провеждащи и прекъснатия транзит, трябва да се забрани спирането за престои и/или паркиране, за да не се затруднява нормалното протичане на транспортните потоци. Предвид голямият пешеходен поток през летния сезон за повишаване безопасността на движението на някои улични участъци трябва да се ограничи и максимално разрешената скорост на движение, показано в чертеж 7, където почиващите се разхождат и тротоарите може да са заети от сергии и павилиони за търговия на дребно. Ако се приеме старинната част на “Аполония” да се обособи като жилищна зона с особени правила за движение, тогава допълнителни знаци за ограничаване на скоростта не трябва да се поставят предвид максималната допустима скорост от 20 км/ч. в зоната.

Необходимите пътни знаци за реализирането на тези забрани и зоните на тяхното действие са посочени в същият чертеж..

Единственият начин за осигуряването на допълнителни паркоместа, без това да пречи на движението и без допълнителни разходи е въвеждането на новите еднопосочни улици.

Друг основен въпрос при решаването на проблемите за паркирането е повишеният контрол върху неправилно паркираните автомобили. Нормативната уредба - чл. 167 ал. 2 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП) позволяващо на кмета на гр. Созопол да има служба за контрол на паркирането, движението на пешеходците и алармените инсталации на автомобилите, както и използването на технически средства за принудително задържане на превозните средства, за които не е заплатена таксата за паркиране. Този начин на контрол се използва и дава възможност средствата от налаганите глоби от обособената група по паркиранията, постъпваща в бюджета на Общината да се използват и за усъвършенстване организацията и

безопасността на движението, за подпомагане издръжката на тези контролните органи на Общината по ЗДвП и за други дейности.

В Созопол има действащ “паяк” за репатриране на неправилно паркираните автомобили с определен и сигнализиран паркинг съгласно чл. 168 от ЗДвП, където се съхраняват неправилно паркираните автомобили.

Масово през курортния сезон се използват фишовите за налагане на глобите за неправилно паркиране, които се предават на НАП за събиране. Вече по-тромата система за използване на скобите за принудително задържане на МПС при незаплащане на таксите при краткотрайно паркиране не се прилага поради допълнителния персонал, МПС и ограничено работно време.

3.7. Забрани за движение на товарни автомобили.

В гр. Созопол не трябва да се разширят зоните с ограничен достъп на товарни автомобили с общо тегло (маса) над 5 тона в жилищните зони (квартали) и в старинния град Аполония.

На чертеж № 8 са посочени маршрутите за товарното движение на режим (за допускането им в кварталите и жилищните комплекси) ще трябва разрешение от общината и сигнализацията им трябва да се допълни и прецизират с оглед недопускане движение на тежкотоварни МПС през историческите и жилищните зони.

3.8. Пешеходно и велосипедно движение и зони.

3.8.1. Пешеходно движение.

Основните изисквания за осигуряването на пешеходните трасета са посочени в Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии.

При планирането на пешеходното движение преди всичко трябва да се обърне внимание за неговата безопасност, както и да осигурява удобна достъпност на всички хора, включително и тези с намалена подвижност до привлекателните туристически и търговски цели в населеното място.

Гр. Созопол е под 30,000 жители и затова не е задължително да се изготвят план и програма за развитие на пешеходното движение и неговата достъпност.

В чертеж № 9 са показани пешеходните зони и алеи.

За пешеходното движение в гр. Созопол много добре е обособена пешеходна зона до и в старинния град Аполония с пълна забрана за движение на МПС, по улиците са изградени пешеходни тротоари и са обособени пешеходни алеи покрай морето. Това осигурява комфорта и безопасността на пешеходците, които масово се използват от почиващите и местните жители. Пресичането на уличните платна стана по много добре обособени, сигнализирани и обезопасени пешеходни пътеки, обособени и визуално разпознаваеми и които въздействат и с различното си оцветяване. Почти на всички пешеходни пътеки е осигурено добра видимост, като в зрителното поле няма

стълбове, дървета, реклами и др. През тъмната част на денонощието на някои от възловите пешеходни пътеки трябва да се подобри допълнителното или уличното осветление.

Необходимо е да продължат усилията на местното ръководство за допълнително изграждане на рампи за облекчаване придвижването на трудно подвижните хора при прехода от тротоар към платно и обратно преди всичко в по-новите квартали.

В зависимост от класа на улицата минималната ширина на тротоарите в Созопол като цяло са изпълнени за значителна част от уличната мрежа.

В града има добра практика ежегодно преди учебната година се проверява и набелязват мерки за изпълнение от комисия с представители на Общината, Пътната полиция и др. за сигнализацията с пътни знаци и маркировка, състояние на пешеходните преходи и ограждения, уличното осветление и др. фактори за обезопасяване на преминаването на децата и учениците през уличните платна.

3.8.2. Велосипедно движение.

Основните изисквания за осигуряването на велосипедното движение са посочени в Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии.

При планирането, анализа и оценката на велосипедната инфраструктура трябва да се отчитат някои от основните принципи като неговата безопасност, непрекъснатост, удобство, традиции и навици на хората и др. И тук, както при пешеходното движение, без това да е задължително, е препоръчително да се изготвят план и програма за развитието като част от комуникационно-транспортния план. Сигурността на велосипедното придвижване е основният приоритет независимо дали се отнася за трудовите делнични пътувания до местоработата и обратно, или за почивните и празнични пътувания за спортуване, отмора и отдиш.

Велосипедистите могат да се движат по самостоятелни вело алея и лента, както и без разчертани за тях ленти при споделено движение с пешеходците (при ширина на тротоара поне 4 м.) или върху уличното платно заедно с автомобилите. Маршрутите за движение на велосипедистите се определят от разположението на териториите за живеене и работа, за спорт, учебни и културни заведения, паркове, градини и други притегателни за тях обекти.

Основният проблем за обособяването на велоалеи са трудните теренни условия, недостатъчната ширина на уличните платна и тротоари, тяхното пресичане и липсата за паркинги за велосипедите.

Затова в гр. Созопол поради липсата на подходящи условия няма да се обособяват специални алеи за придвижването на велосипедистите.

3.9. Сигнализация с пътни знаци и пътна маркировка.

В гр. Созопол сигнализацията с пътни знаци е на много добро ниво. Това се отнася както за улицата от първостепенната улична мрежа, така и за другите основни

улици като тези с еднопосочно движение, определяне на предимствата или на забраните за движение, пътеуказателна сигнализация и др.

При промяна класификацията трябва да се има предвид, че съществуващите и новите пътни знаци трябва да бъдат от съответния типоразмер за този клас улици.

По останалите второстепенни улици типоразмера се запазва да бъде I-ви.

Към сигнализацията с пътни знаци имаме следните препоръки:

- да се определят допълнителните вътрешни цели в гр. Созопол, които могат да се сигнализират с табели Ж7.

За подобряване възприемането и ефективността на сигнализацията с пътни знаци трябва да се решат следните проблеми:

- етапно да се допълни съществуващата сигнализация с пътни знаци по мероприятия, степен на необходимост и класификация на уличната мрежа;

- има отделни пътни знаци, които неправилно са монтирани или имат изтекъл експлоатационен срок и затова трябва постепенно да се подменят поради физическото им износване или промени в организацията на движението.

На чертежи №№ 14.0 до 14.13 съответно са дадени карта за наличните пътни знаци за целия град и детайлни планове на съществуващото знаково стопанство.

Поддържането на пътната маркировка изисква значителни средства. Маркировката е един от най-важните фактори при ориентирането на водачите в процеса на движението.

Подчертаваме, че тази сигнализация в гр. Созопол е в много добро състояние.

3.10. Картограма на транспортните натоварвания.

Данните за извършените в гр. Созопол от проектантите поточни преброявания за интензивностите на движение на четири от основните кръстовища и профилните преброявания на други девет улични участъци са посочени в чертеж № 11. Тях сме използвали при изследването и обосноваването на избора на предложенията за усъвършенстване организацията на движението като:

- еднопосочността на движението;

- пропускателната способност на уличните платна и кръстовищата;

- режимите на спиране за престои и паркиране;

- организацията на пешеходното и велосипедното движение;

Преброяванията сме извършили ръчно през месец февруари и март 2021 г. при действащи ограничения заради пандемията от коронавируса, когато реалните интензивности на транспортните потоци все още не са меродавни като максимални стойности за летния туристически сезон.

Затова при необходимост могат да се извършат допълнителни преброявания за интензивностите на движение в периода без карантина и когато те ще са по-близо до обичайните за курортния сезон.

Преброяванията са извършени на следните кръстовища и улични участъци:

- на к-щето на ул. „Републиканска” с ул. „Аполония“ (пл. „Хан Крум“);

- на к-щето на ул. „Републиканска” с ул. „Стара планина” и с ул. „Първи май“ (в центъра);
- на к-щето на ул. „Републиканска”/Ул. „Вия Понтика“ с ул. „Проф. Иван Венедиков”;
- на ул. „Крайбрежна”;
- на ул. „Лазурен бряг“;
- на ул. „Яни Попов“;
- на ул. „Княз Борис I” при ул. „Беласица“;
- на ул. „Първи май“;
- на ул. „Стара планина“ и
- на ул. „Рила“.

Използвали сме следните преводните коефициенти към лек автомобил, определени в Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии:

№	Вид МПС	Преводен коеф.
1.	Лек автомобил, в т.ч. линейка, лекотоварен автомобил с полезен товар до 800 кг., микробус до 12 места и др. подобни	1,0
2.	Велосипед, мотопед.	0,3
3.	Мотоциклет.	0,5
4.	Мотоциклет с кош или ремарке.	1,0
5.	Товарен автомобил с полезен товар до 5 тона.	2,0
6.	Товарен автомобил с полезен товар над 5 тона.	2,5
7.	Автобус или тролейбус.	3,0
8.	Седлови влекач с ремарке, автобус с ремарке, влекач с едно, две или повече ремаркета.	3,5
9.	Съчленен автобус или тролейбус.	3,5

3.11. Светофарно регулиране.

В гр. Созопол няма действаща светофарна уредба.

Имайки предвид интензивността на движението, вида на МПС, теренните условия и намаляване на вероятността от произшествия е целесъобразно на кръстовището на ул. „Републиканска“ с ул. „Аполония“ (пл. „Хан Крум“) да се изгради светофарна уредба за регулиране на движението.

Поради непрекъснатия пешеходен поток, вечерно време през активния летен сезон на пешеходната пътека тип „Зебра” пресичащата ул. „Републиканска“ на пл.„Черно море”, да се предвиди рзботване на нова светофарна уредба с бутон за разтоварване на автомобилния трафик

Светофрните уредби са показани на чертеж №12

3.12. Мероприятия по ГПОД.

1. Община Созопол да анализира и класифицира уличната мрежа в обхвата на ГПОД на гр. Созопол, като за основа послужат посочените в чертеж предложенията в настоящият проект:

- главна улица (ул. „Републиканска“);
- събирателни улици V клас;
- обслужващи улици VI клас;
- обслужващи улици VI клас тип споделени (в старата част „Аполония“ на града).

2. Допълване и подобряване сигнализацията:

- с пътни знаци за реализирането на ГПОД (относно предимствата за преминаване, транзитните маршрути, маршрутите за тежкотоварни автомобили, спирането и паркирането, местостоянките на таксиметровите автомобили, пешеходните алеи и др.);

- с пътеуказателни табели на някои основни кръстовища;

- допълване на табелките с наименованията на улиците.

3. Въвеждане на еднопосочност, отмяна на посочността или обръщане на посочността по уличните участъци, показани в чертеж "Посочност за движение".

4. Промяна и въвеждане на ограничителни режими за влизане на товарни автомобили с маса над 10 тона в стария град и новата му част, като стойността да стане 5 тона. За т.а. над 5 тона да се въведе разрешителен режим с пропуски.

5. Въвеждане в стария град на особените правила за движение в жилищни зони (или поне през летния сезон) с пътни знаци Д13 "Начало на зоната на действие на изображения пътен знак" и Д14 "Край на зоната на действие на изображения пътен знак".

6. Изграждане на новата автогара и избор на комуникационното и обслужване.

7. Разработването на нова светофарна уредба на кръстовището на ул. „Република“ с ул. „Аполония“ (до пл. „Хан Крум“).

8. Разработване на нова светофарна уредба на пешеходна пътека тип „Зебра” с бутон, посочена в чертеж №12.

9. Премахване на излишните изкуствени неравности и пешеходните пътеки, несъответстващи на Наредба № 2 относно разстоянията между тях.

10. Осигуряване на самостоятелна лента за лявозавиващите ППС по ул. «Крайбрежна» към паркинг за сметка на едно паркоместо.

11. Реконструкция на кръстовището на ул. „Виа Понтика“ с ул. “Антея“ в зависимост от регулацията в него.

12. Въвеждане на нова градска автобусна линия № 1, обслужваща кв. „Каваците“, централната градска част и кв. „Буджака“ и там, където е възможно да се изградят необходимите уширения („джобове“) и поставянето на нови заслони (навеси) за предпазване от атмосферните условия на чакащите пътници, както и сигнализирането на спирките.

13. Където е възможно да се изградят в тротоарните площи места („Джобове“) за кофите за боклук, които сега са върху уличните платна, пречат на движението на МПС и създават конфликтни ситуации.

14. В зависимост от финансовите ресурси на Общината да се изготви програма за проектиране и етапно изграждане на настилки и тротоари по бъдещите улици в новообособените квартали.

15. В новите квартали резервиране на терени на неусвоените площи в кварталните пространства за изграждането на паркинги за обществени нужди (включително и многоетажни) за улесняването на паркирането в тях.

16. Община Созопол да не съгласува и одобрява инвестиционните проекти без да са включени нормативните гаражни или паркоместа. Също така да не издава разрешение за строеж или за ползването на строеж, в който не са предвидени за изграждане или не са изградени необходимите му паркоместа.

17. Препоръчваме на гр. Созопол да се осигури цифрова карта на града с последваща цифрова паспортизация на знаковото стопанство.

ИЗГОТВИЛ:
/Инж. Н. Петкова/