



ВАРНЕНСКИ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ
"ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР"

АРХИТЕКТУРЕН ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА "АРХИТЕКТУРА И УРБАНИСТИКА"

ПЕТЪР НИКОЛАЕВ НИКОЛОВ

*КОМУНИКАЦИОННО – ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА
И ПРОСТРАНСТВЕНА СТРУКТУРА НА ГОЛЕМИ И
МНОГО ГОЛЕМИ ГРАДОВЕ В БЪЛГАРИЯ*

АВТОРЕФЕРАТ

*на дисертационен труд за присъждане на образователна и
научна степен „Доктор“ по научна специалност:
” Териториално и ландшафтно устройство и
градоустройство ”*

Варна, 2021г.



ВАРНЕНСКИ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ
"ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР"
АРХИТЕКТУРЕН ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА "АРХИТЕКТУРА И УРБАНИСТИКА"

ПЕТЪР НИКОЛАЕВ НИКОЛОВ

*КОМУНИКАЦИОННО – ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА
И ПРОСТРАНСТВЕНА СТРУКТУРА НА ГОЛЕМИ И
МНОГО ГОЛЕМИ ГРАДОВЕ В БЪЛГАРИЯ*

АВТОРЕФЕРАТ

*на дисертационен труд за присъждане на образователна и
научна степен „доктор“ по научна специалност:
” Териториално и ландшафтно устройство и
градоустройство ”*

*Научен ръководител:
проф.дан арх. Иван Никифоров*

*Рецензенти:
чл. кор. на БАН, проф., д.а.н., арх. Атанас Ковачев
проф. д-р арх. Валери Иванов*

Варна, 2021г.

Дисертационният труд е обсъден и насочен за защита пред научно жури от катедра „Архитектура и урбанистика“ при „Архитектурен факултет“ на Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“ – гр. Варна.

Дисертационният труд, с обем от 166 страници, се състои от увод, изложение в четири глави, заключение, списък с използвана литература и 2 приложения. Съдържанието на всяка от главите е разпределено в отделни параграфи, като в края на всяка глава са направени конкретни изводи. Основният текст съдържа 63 фигури. Списъкът на използваните литературни източници се състои от 75 български заглавия, проектни материали към ОУП, 29 чуждоезични заглавия, както и 28 интернет източници.

Авторът на дисертационния труд е асистент и докторант на самостоятелна подготовка в катедра „Архитектура и урбанистика“ при „Архитектурен факултет“ на Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“ – гр. Варна.

Защитата на дисертационния труд пред научно жури ще се състои на 13.07. 2021 г. от 15:00 ч., в Заседателната зала на ВСУ „Черноризец Храбър“ на заседание на научното жури. Материалите по защитата са на разположение на интересуващите се в канцеларията на катедра „Архитектура и урбанистика“ при „Архитектурен факултет“ на Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“ – гр. Варна, стая А 245, при г-жа Антоанета Кънчева – секретар на катедрата.

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Въведение

Комуникационно - транспортната система (КТС) и пространствената структура (ПС) на населените места определят основния образ на селищата. Дори най - малкото населено място съдържа комбинация от два основни компонента - главна(и) и обслужващи улици, и свързаните с тях квартали. С нарастването на селищата, прилагането на функционално и строително зонирание, и появата на разнообразие и нови възможности при средствата за транспорт (автомобилни, релсови, наземни и подземни, въздушни), възможните пространствени структури и форми се усложняват.

В еволюцията на планиране на градовете след Освобождението българската практика е богата на разнообразни примери за комбинации от КТС и съответстващите им ПС. Процесът на взаимното им съгласуване обаче не е гладък и еднопосочен. Той съдържа периоди на изграждане на ПС на града и на нейното допълване със съответна КТС, и обратно.

Двата компонента оставят следи в развитието и на най – малкото селище. Многообразието от проявленията им, в зависимост от исторически контекст, природни, теренни, антропогенни и много други фактори, резултират в многообразие от улични мрежи и селищни форми.

Основна задача на настоящия труд е внимателното проследяване на този процес във времето от Освобождението до най – актуалния общ устройствен план (ОУП) от 2020 г. За целта е направен диахронен, вкл. графичен, анализ на градоустройствени и комуникационно – транспортни планове и схеми за градовете Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора.

2. Актуалност и значимост на темата на изследването

Планирането на комуникационно - транспортните системи в урбанизираните територии в съответствие с динамично променящата се структура на съвременните градове, е предизвикателство, обуславящо актуалността на темата.

Актуалността на темата се предопределя от нарастващите комуникационно – транспортни проблеми на градовете в България и засилване на влиянието им върху тяхната пространствена структура. Като съществен проблем в тази насока би следвало да се отчете продължаващото и в днешни дни в страната приоритетно инфраструктурно планиране, насочено към улесняване движението на моторни превозни средства в урбанизираните територии (особено в центровете на градовете). Този резултат води до изоставане от популярни в Западна Европа добри практики за даване приоритет на алтернативните форми на градски транспорт и прилагането на мерки за нарастване на популярността им сред населението.

3. Обект и предмет на изследването

Обект на дисертационния труд са комуникационно - транспортната система и пространствената структура на градовете Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора.

Предмет на изследване в дисертацията е развитието, взаимните връзки, зависимостите между комуникационно-транспортната система и пространствената структура на разглежданите градове в периода от Освобождението до 2020 г.

4. Изследователски проблем

С общите устройствени планове се търсят възможности за нарастване на градовете, като тяхна обективна необходимост. Налице е обаче тенденция в плановете да бъде заложено прекомерно нарастване на градската територия. Проследявайки реалното развитие на градовете в България

сме свидетели на накъсано разрастване извън компактният град водещо до необходимост от нова инфраструктура и увеличаване на времето за пътуване.

5. Авторова теза

Промяната в пространствената структура и комуникационно – транспортната система на населените места е обусловена от факторите подвижност и достъпност, и историческото развитие на селищата. В следствие на появата на нови транспортни средства, се наблюдава очевидно изменение на тези два структуроопределящи елемента – пространствената структура и комуникационно – транспортната система.

Предварителният преглед на проучваните градоустройствени и комуникационно - транспортни планове и схеми повдига въпросът за липсата на детайлна насоченост на устройствените и комуникационно – транспортни планове към нуждите на активните форми на транспорт и устойчиво развитие на градските транспортни системи в разглежданите градове.

Планирането в България все още е насочено към улесняване движението на лични моторни превозни средства, което е съществен недостатък за устойчивото градско развитие. Налице е сериозно изоставането от популярни в Западна Европа добри практики за даване приоритет на алтернативните форми на градски транспорт.

6. Цел и задачи на дисертационния труд

Основна цел на труда е разкриване на взаимни връзки и зависимости в еволюцията на развитие на комуникационно - транспортната система и пространствената структура на големи и много големи градове в България.

Основните задачи на изследването са:

Да открие и систематизира графична и текстова информация, касаеща градоустройственото и транспортно развитие на Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора - от Освобождението до днешни дни;

- Да проследи еволюцията на големи и много големи градове в България и на тяхната КТС от Освобождението до 2020 г.;

- Да направи диахронен анализ на градоустройственото и комуникационно – транспортно развитие на разглежданите градове за последните 140 години;

- Да проследи степента на нарастване на територията на градовете, заложената в градоустройствените им планове и населението им през разглежданите периоди;

- Да изследва непроменливите през годините комуникационни направления (инварианти) и да ги илюстрира графично;

- Да разработи графично съпоставяне на пространствената и комуникационно – транспортна еволюция на Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора;

7. Методика и инструментариум на изследването

Методиката на изследването се основава на използване на общоприети и утвърдени в научната практика подходи – исторически, метод на индукция и дедукция, методи на анализ и синтез, сравнителен анализ, обобщение, системен подход, статистически и емпирични методи.

Изследването на поставения проблем води до необходимост да се приложи аналитичен подход при систематизацията на издирената и проучена графична, и текстова информация. В процеса на изследване ще бъде приложен следният изследователски инструментариум :

- Съставяне на списък с направените за разглеждания период градоустройствени и комуникационно – транспортни

планове за градовете Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора;

- Събиране на наличен графичен и текстови материал;
- Систематизиране на събраната информация за градоустройствените и комуникационно – транспортни планове на разглежданите градове;

- Диахронен анализ на градската и транспортна еволюция на изследваните градове;

- Графичен анализ на градоустройствени и комуникационно – транспортни планове и карти на градовете Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора през разглежданите периоди, и съпоставяне на планираното със степента на реализация;

- Изводи за взаимната зависимост между комуникационно-транспортната система и пространствената структура на големите градове, отразена в общите устройствени планове.

8. Ограничения на проблемния обхват на дисертационния труд

- Времеви обхват:

Изследването е съсредоточено върху развитието на големи и много големи градове в България в периода от Освобождението до 2020 г.;

- Пространствен обхват:

Градовете в изследването са дефинирани съгласно класификация, базирана на съществуващия брой на населението им, според §1 от Допълнителни разпоредби на Наредба №7 от 22 декември 2003 г. за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони. Макар и попадаща в класификацията като „много голям град“, столицата София не е част от изследването, поради многократно превишаващите спрямо останалите градове население и територия.

- Съдържание на понятието комуникационно - транспортната система:

В чл. 4. от Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територииза планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии“ е дадена широкообхватна формулировка на понятието „комуникационно - транспортна система“.

В рамките на дисертацията съдържанието е ограничено до уличната мрежа, системата на обществен транспорт и велосипедната и пешеходна инфраструктура.

II. ОБЕМ И СТРУКТУРА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Дисертационният труд е структуриран в увод, четири глави и заключение, с общ обем *166* страници. В основния текст се съдържат 63 фигури. Списъкът на използваните литературни източници се състои от 75 български, 29 чуждоезични заглавия, проектни материали към ОУП, както и 28 интернет източници. В допълнение са обособени и 2 приложения.

СЪДЪРЖАНИЕ :

УВОД

Актуалност на труда, цел и основни задачи, времеви и териториален обхват, методика за разработването, структура и предназначение, очаквани приноси.

ПЪРВА ГЛАВА

Градоустройствено и транспортно развитие на големи български градове от Освобождението до 9 септември 1944г.

- 1.1. Промяна в развитието на градовете след Освобождението
- 1.2. Градоустройствено развитие на гр. Пловдив и на неговата комуникационно - транспортна система
- 1.3. Градоустройствено развитие на гр. Варна и на неговата комуникационно - транспортна система
- 1.4. Градоустройствено развитие на гр. Бургас и на неговата комуникационно - транспортна система
- 1.5. Градоустройствено развитие на гр. Русе и на неговата комуникационно - транспортна система
- 1.6. Градоустройствено развитие на гр. Стара Загора и на неговата комуникационно - транспортна система

Изводи

ВТОРА ГЛАВА

Влияние на транспортните системи върху пространствената структура на големи и много големи градове в България между 9 септември 1944 г. и 10 ноември 1989 г.

- 2.1. Промяна в градоустройствената парадигма след 9 септември 1944 г.
- 2.2. Градоустройствено развитие на гр. Пловдив и на неговата комуникационно - транспортна система
- 2.3. Градоустройствено развитие на гр. Варна и на неговата комуникационно - транспортна система
- 2.4. Градоустройствено развитие на гр. Бургас и на неговата комуникационно - транспортна система
- 2.5. Градоустройствено развитие на гр. Русе и на неговата комуникационно - транспортна система
- 2.6. Градоустройствено развитие на гр. Стара Загора и на неговата комуникационно - транспортна система

Изводи

ТРЕТА ГЛАВА

Промяна в градоустройственото и комуникационно – транспортно развитие на големи и много големи градове в България след 10 ноември 1989 г.

- 3.1. Градоустройствената промяна след 10 ноември 1989 г.
- 3.2. Градоустройствено развитие на гр. Пловдив и на неговата комуникационно - транспортна система
- 3.3. Градоустройствено развитие на гр. Варна и на неговата комуникационно - транспортна система
- 3.4. Градоустройствено развитие на гр. Бургас и на неговата комуникационно - транспортна система
- 3.5. Градоустройствено развитие на гр. Русе и на неговата комуникационно - транспортна система
- 3.6. Градоустройствено развитие на гр. Стара Загора и на неговата комуникационно - транспортна система

Изводи

ЧЕТВЪРТА ГЛАВА

Графично съпоставяне на пространствената и комуникационно – транспортна еволюция на Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора.

- 4.1. Принципни позиции в еволюцията на градската форма (структура) и комуникационно - транспортните системи
- 4.2. Графично съпоставяне на пространствената и комуникационно – транспортна еволюция на Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора.
 - 4.2.1. Пространствена структура и комуникационно – транспортна система в устройствените планове на гр. Пловдив

- 4.2.2. Пространствена структура и комуникационно – транспортна система в устройствените планове на гр. Варна
- 4.2.3. Пространствена структура и комуникационно – транспортна система в устройствените планове на гр. Бургас
- 4.2.4. Пространствена структура и комуникационно – транспортна система в устройствените планове на гр. Русе
- 4.2.5. Пространствена структура и комуникационно – транспортна система в устройствените планове на гр. Стара Загора

Изводи

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

БИБЛИОГРАФИЯ

III. КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

УВОДЪТ към темата на дисертацията подчертава взаимната свързаност и зависимост между комуникационно - транспортната система (КТС) и пространствената структура (ПС) на населените места.

Тези два компонента присъстват и в най – малкото селище, и оставят следи в развитието му. Многообразието от проявленията им, в зависимост от исторически контекст, природни, теренни, антропогенни и много други фактори, водят до многообразие от улични мрежи и селищни форми.

Българската практика е богата на разнообразни примери за комбинации от КТС и съответстващите им ПС при големи и много големи градове. Типичен пример е Стара Загора. Заложената след Освобождението ортогонална улична мрежа и равнинния терен на град предопределят пространствена структура с първоначално компактна правоъгълна форма. В последствие тя се видоизменя в звездовидна, с оглед на природното ограничение на Средна гора, запазването на околните земеделски производствени терени, трасето на ЖП линията и стремежа за свързаност с близките села, разположени по основните комуникационни оси.

При други примери на градове, разположени до водни басейни, селищата придобиват усложнена улична мрежа и линейна форма, тангираща съответните крайбрежия (Русе, Варна, Бургас).

При селища, разположени в терени с наличие на характерни природни дадености (река и високи хълмове, както е случаят с Пловдив, разположен около голяма река - Марица и няколко тепета), плановата структура на града и КТС са задължени да се съобразяват с тях, което довежда до уникална ПС.

В увода е акцентирано и върху актуалността на труда, целта и основните задачи, които докторантът си поставя, времевия и териториален обхват, методиката за разработване, структурата, предназначението и очакваните приноси.

ПЪРВА ГЛАВА

Градоустройствено и транспортно развитие на големи български градове от Освобождението до 09.09.1944 г.

Тази първа част от труда е посветена на развитието на комуникационно – транспортната система и пространствена структура на някои от големите градове в България през периода от Освобождението до 1944 г.

В първа глава се открояват съществени фактори на средата и времето, важни за развитието на разглежданите градове, техните комуникационно – транспортни системи и пространствена структура. Идентифицират се и се анализират фактори ограничители и стимулиращи фактори, оказали влияние върху градската еволюция.

Направен е критичен аналитичен обзор и изводи върху развитието на Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора и Русе, от Освобождението до настъпването на драстичните социално – икономически и политически промени в страната след 09.09.1944 г.

Съществена промяна, характерна за началото на периода, е стремежът за модернизация на градовете. Първи стъпки в тази посока са именно промените в уличната мрежа и кварталната структура. По своя характер първите градоустройствени планове след Освобождението са улично и дворищно регулационни. Задачата им е промяна на облика на градовете и заличаване на спомените за вековете османско владичество. Тесните, криволичещи и тупикови улици, формиращи неправилна улично – квартална структура, са заменени от моделите на западноевропейските

столици и т.н. “планиране по американски”. “Изправят” се старите криви, тесни и мръсни улици, и се изграждат нови прави, широки и озеленени булеварди. Ортогоналният характер на новопроектираната улично - квартална структура започва да превзема българските градове.

Характерни за периода са бежанските вълни. Те водят до необходимостта от напрана на допълнения в регулационните планове за осигуряване на нови територии за новодошлото население и овладяване на стихийното завземане на терени в покрайнините.

Анализирайки поотделно градовете, обект на изследване в дисертацията, са отбелязани като по – важни следните изводи за всеки от тях:

ПЛОВДИВ



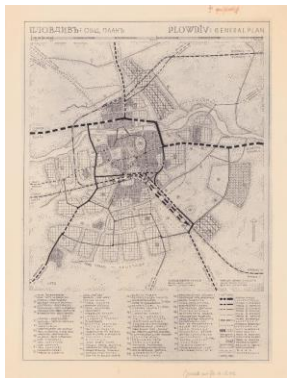
След Освобождението, ясно изразено в кадастралната снимка на инж. Илински (фиг. 1.1.), градът има неправилна улична мрежа. Основната отчетлива комуникационна ос е север – юг, а единственият съществуващ мост на река Марица предопределя трасето. Железопътният (ЖП) транспорт, макар и бавно, започва да става фактор във формирането на уличната мрежа и пространствената структура на града. Отчетливо в композицията е раздвояването на оста север – юг към ЖП гарата и към Станимака (Асеновград).

В плана на инж. арх. Йосиф Шнитер, направен през 1896 г. (фиг. 1.2.), се вижда характерното за всички първи следосвобожденски планове изправяне на улиците в историческата част на града, провеждане на ортогонална улична мрежа, и правилна геометрична форма в новопредвидените за развитие зони. Открояват се четирите периферни главни улици, които рамкират характерния, почти квадратен, контур на града. Оста север – юг остава непроменлива, но градът вече достига ЖП гарата. Създаденото там от Шнитер трилъчие остава и до днес.

Изправянето и разширяване на коритото на р. Марица, и строителството на 5 моста, във връзка с предложената нова улична мрежа, са важни постижения на автора. Планът на Шнитер е с добър потенциал за развитие на града и до 20 – те години на XX век, не се появява нужда от нов план.

В началото на 40–години на XX в. немският професор Херман Янсен работи по нов градоустройствен план на Пловдив (фиг. 1.3.).

Таблица 1.1
Планове на Пловдив за периода 1878 – 1944 г.

1878 г.	1896 г.	1943 г.
		
<p>Фиг. 1.1. Кадастрална снимка на гр. Пловдив, кап. инж. Илински, 1878 г. Източник: http://digital.plovdiv.bg</p>	<p>Фиг. 1.2. Първият градоустройствен план на гр. Пловдив, инж. арх. Йосиф Шнитер, 1896 г. Източник: https://www.plovdiv.bg</p>	<p>Фиг. 1.3. Градоустройствен план (предварителен проект) на гр. Пловдив със схема на главните транспортни комуникации, проф. арх. Херман Янсен, 05. 1943 г. Източник: https://architekturmuseum.u-b.tu-berlin.de</p>

По същество планът на Янсен е първият цялостен градоустройствен план на Пловдив. Появата на функционално зонирание, с разделяне на жилищни и производствени зони, зелена система, направата на




комуникационно - транспортни схеми, както и предложение за система на трамваен градски транспорт, са новости за българската градоустройствена практика тогава. От плана е видно, че към 40 - те години на ХХ в. Пловдив се развива и отвъд ж.п. гарата. ЖП линията вече не е граница за развитие в южна посока. Навлизането на автомобилния транспорт оказва влияние и в плана на Янсен има ясно степенуване на уличната мрежа. Запазена е идеята на квадратния пръстен около компактният град, заложен в плана на Шнитер. Извън историческото ядро е предвиждано радиално нарастване покрай основни комуникационни оси.

ВАРНА

Градът след Освобождението (фиг. 1.4.), се характеризира с неправилна улична мрежа, с нарастване на кварталите и разреждане на уличната мрежа с отдалечаване от пристанището и градския център. За времето на развитие на града до първия градоустройствен план (фиг. 1.5.), той претърпява значителна промяна в градоустройствено и комуникационно – транспортно отношение. До 1944 г. градът нараства значително, основно в североизточна, западна и югозападна посока, като запазва първоначалната си ветрилообразна структура. Уличната мрежа обаче има до голяма степен случаен характер, не е ясно степенувана на главна и второстепенна и не отговаря на ветрилообразния характер на пространствения растеж на Варна. (фиг. 1.5. и 1.6.)

От гледна точка на транспорта, през тази първа част от периода между 1878 г. и 1944 г., важно значение и за пространственото развитие на града имат реализацията на няколко инфраструктурни проекта: ЖП линиите Варна – София (1899 г.) и Варна – Добрич (1900 г.), изграждането на новото пристанище (1906 г.), прокопаването на канала между Черно море и Девненското езеро (1907 г.), построяването на новата ЖП гара (1910 г.).

Таблица 1.2
Планове на Варна за периода 1878 – 1944 г.

1878 г.	1897 г.	1923 г.
		
<p>Фиг. 1.4. Кадастрална снимка на Варненската крепост от 1878 г., инж. Е. Вражановски; Източник: Желева-Мартинс, Д., Фърков, Ю., 2009</p>	<p>Фиг. 1.5. Първият градоустройствен план на Варна от 1897 г., инж. П. Каракулаков; Източник: http://www.pamettanabulgarite.com/page/1887</p>	<p>Фиг. 1.6. План на Варна (карта) от 1923 г. Източник: http://www.pamettanabulgarite.com/page/1887</p>

Всички те в бъдеще ще направляват пространствената организация на промишлените зони на града.

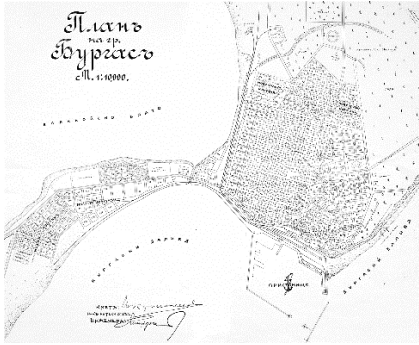

БУРГАС

Първият запазен съвременен план на града е дело на инж. Ананиян от 1891 г. (фиг. 1.7.). Планът показва отвореността на града към морето и изявяване на оста, тръгваща от пристанището и ЖП гарата на север. Кривите и тесни улици в историческия град са изправени и разширени. Ясно е очертана главната композиционна ос с направление север – юг, местата на пристанището, градският център, маркиран с кръгъл площад и приморският парк.

От началото на ХХ в. градът започва бързо да нараства. Основни движещи сили на тази промяна са изграждането на новото бургаско пристанище и ЖП линията Бургас – Ямбол, по късно достигнала и до Пловдив.

В края на 1942 г., изтъкнатият немски специалист проф. арх. Херман Янсен е поканен да работи по нов градоустройствен план на Бургас (фиг. 1.8.). Планът предвижда разширение основно в северозападна посока и оползотворяване на местността „Пясъците“.

Таблица 1.3
Планове на Бургас за периода 1878 – 1944 г.

1890 - 1907 г.	1944 г.
	
<p>Фиг. 1.7. Улично-регулационен план на гр. Бургас от инж. Жозеф Ананиян, 1890-1891, с нанесените от технически отдел корекции около 1907 г. Източник: Исторически музей гр. Бургас</p>	<p>Фиг. 1.8. Общ план на гр. Бургас от проф. Херман Янсен, 1944 г. Източник: https://architekturmuseum.m.u-b.tu-berlin.de</p>

Като част от плана са представени транспортни схеми и детайлни чертежи на площади, кръстовища и улични профили. Аналогично на плана на Пловдив и за Бургас,

проф. Янсен предвижда мрежа от пешеходни улици, преминаващи през отделните квартали и осъществяващи връзки между тях и зелената система на града. Новопланираните територии са с правоъгълна улична мрежа, ориентирана според основната комуникационна ос - пътя към Пловдив и София. В историческото ядро на града е запазена съществуващата структура. Градоустройственият план е с модерна за времето пространствена структура и добре интегрирана с нея комуникационно – транспортна система.

РУСЕ

Преди Освобождението Русе е типичен български град от онова време – с неправилна улично - квартална планова структура. Формата на града е издължена, поради разположението му по крайбрежието на река Дунав (фиг. 1.11). Но градът няма изявена крайбрежна улица.



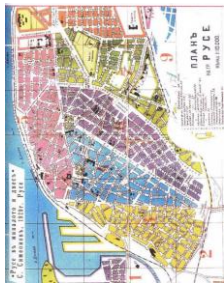
През 1896 г. инж. Т. Тонев прави улично - регулационен план на града (фиг. 1.12), като изправя отчасти неправилната улична мрежа. Предвидено е нарастване в източна посока, с квартали с правилна правоъгълна форма и ортогонална улична мрежа. Улиците са степенувани на главни и второстепенни.

През 1930 г. е направен регулационен план от инж. Старцев, но това, с което разполагаме, обхваща рамките на града след Освобождението и не дава представа за нарастването му. По - добра информация получаваме от план на Русе (по скоро карта), издаден през 1929 г. от С. Симеонов (фиг. 1.13).

Планът показва районирането на града тогава и показва нарастване, основно в югоизточна посока, отвъд исторически формирания се на мястото на крепостната стена. Бул. Цар Освободител. Последният, заедно с бул. Цар Борис III (днес ул. Борисова) и ул. Николаевска, са непроменливото

трилъчие, тръгващо от Централна гара и запазило се през този първи период, разглеждан в труда.

*Таблица 1.5
Планове на Русе за периода 1878 – 1944 г.*



1878 г.	1896 г.	1929 г.
		
<p><i>Фиг. 1.11. Кадастрална снимка на крепостта Русе от инж. Лудовик Пивничка, 1878 г. Източник: Държавен архив, Русе</i></p>	<p><i>Фиг. 1.12. Улично - регулац. план на гр. Русе, 1:5000, инж. Т. Тонев, 1896 г. Източник: Държавен архив, Русе</i></p>	<p><i>Фиг. 1.13. План на Русе, Русе в миналото и днес, С. Симеонов, 1929 г. Източник: архив на проф. Иван Никифоров</i></p>

Видно е, че ЖП линията Русе – Търново вече не е пречка за развитието на града и нови квартали са формирани, и южно, и югоизточно от нея. Във връзка с развитието на пристанище Русе – запад, е започнало развитие на производствена зона в района. Ул. Пристанищна все така остава неподходяща за пешеходно движение и връзката с реката е прекъсната от ЖП линията, която обслужва пристанището. Речната гара остава единствено с функция на транспортна инфраструктура, без наличие на рекреационна и общественообслужваща зона, които да привличат хората.

СТАРА ЗАГОРА

Стара Загора е уникален случай в развитието на българското градоустройство. Уличната му мрежа до Освободителната война, не е предварително планирана, не е регулирана, а е естествено израстнала във времето (фиг. 1.9.). През 1877 г. градът е почти изцяло опожарен и разрушен. За бързото овладяване на кризата се взема решение за спешна направа на нов план на града (фиг. 1.10.).

Таблица 1.4
Планове на Стара Загора за периода 1878 – 1944 г.

1878 г.	1879 г.
	
<p>Фиг. 1.9. Кадастрална снимка на гр. Стара Загора, 1878 г. Източник: Желева-Мартинс, Д., Фърков, Ю., 2009</p>	<p>Фиг. 1.10. Улично-регулац. план за възстановяване на гр. Стара Загора, Лубор Байер, 1879 г. Източник: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stara_Zagora,_1879_rebuild_plan.jpg#</p>

Във времето градоустройственото решение на Лубор Байер се оказва планирано с много дълъг хоризонт. Факт е, че до средата на XX в. градът продължава развитието си по предвижданията на плана от 1879 г. и е сочен от съвременниците на периода като модерно изграден град.

Байер залага система от няколко главни улици в меридиално и паралелно направление, които са планирани с по – голяма ширина и по – малките улици, оформящи

характерната структура с правоъгълни квартали. Отчетливо са маркирани няколко основни квартални пространства.

Прокарването на ЖП линията в началото на ХХ в., южно от града, се явява антропогенен ограничител на нарастването в южна посока.

Заедно с естествената бариера на Средна гора, логично, развитието на Стара Загора се случва в източно и западно направление. Нарастването на града за периода и развитието на транспорта не налагат промяна в заложените от Лубор Байер пространствена структура и улична мрежа.

ВТОРА ГЛАВА

Влияние на транспортните системи върху пространствената структура на големи и много големи градове в България между 9 септември 1944 г. и 10 ноември 1989 г.

Във втора глава от труда е проследено развитието на комуникационно – транспортната система и пространствена структура на градовете Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора и Русе през т.н. „комунистически“ период, между 9 септември 1944 г. и 10 ноември 1989 г.

Открити са съществени фактори на средата и времето, важни за развитието на разглежданите градове и техните комуникационно – транспортни системи, и пространствени структури. Идентифицирани са и са анализирани ограничаващи и стимулиращи фактори, оказали влияние върху градската еволюция.

Направен е критичен аналитичен обзор и изводи върху развитието на Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора.

В периода са разграничени три основни етапа на развитие:

- от 9 септември 1944 г. до средата на 50-те години;
- от втората половина на 50-те до края на 60 – те години;

- от края на 60-те до края на 80 – те години.

През първия етап е отчетлив логичният стремеж за промяна на градоустройствената парадигма. Преразгледани са направените преди Войната градоустройствени планове, и са отхвърлени като погрешно планирани и нецелесъобразни. Търсят се нови решения и се правт конкурси за Общи градоустройствени планове (ОГП) на много градове в страната. Реализираните градоустройствени планове не предвиждат съществена промяна на моментното състояние. Комуникационно – транспортната система (КТС) не е планирана отделно. В сравнение с плановете, работени преди войната, има известно връщане назад.

През втория етап градоустройството в България се развива изключително динамично. Градоустройственото и комуникационно планиране е повлияно от динамичното нарастването на територията и населението. Новите улици нарастват съответно на растящата етажност на сградите.

При проектирането на КТС се появяват идеи за разделяне на пешеходното от автомобилно движение. Дава се преимущество на обществения транспорт, за връзка между обитаване и месторабота. Увеличеният брой и подвижност на населението, както и по – сериозното навлизане на моторни превозни средства (МПС) налагат включване в екипите на ОГП на специалисти по комуникации и транспорт. Започва разработването на Генерални комуникационно – транспортни планове (ГКТП). Разделната работа по ГКТП и тяхната самостоятелност води до сложни и скъпи проектни предложения. Те най - често остават нереализирани, но блокират значителни градски терени за следващите години.

Най – силният и продуктивен етап от времето на социализма е от края на 60-те до края на 80 – те години на ХХ в. Индустриализацията и урбанизацията на страната се развиват с бързи темпове. Разработените в предишните периоди ОГП бързо остаряват и се налага актуализацията

им. Предвижданията на новите ОГП вече не се ограничават единствено до проблемите на градовете. Отчита се тясната им връзка и взаимодействие с прилежащите крайградски територии и околните населени места. При проучването на разработваните ОГП се създават концепции за териториалното и пространствено развитие на градовете и техните комуникационно – транспортни системи и функционални зони. Комуникационно – транспортната инфраструктура е разработена с отчитане на бързото нарастване на степента на моторизация на населението.




Анализирайки плановете на градовете, обект на изследване, са отбелязани като по – важни следните изводи за всеки от тях, в рамките на т.н. „комунистически“ период:

ПЛОВДИВ

След 9.IX. 1944 г. планът на проф. Херман Янсен за **Пловдив** е отхвърлен като концептуално неправилен. В периода 1945 – 1950 г. колектив на РПО – Пловдив разработва градоустройствен план на града, който влиза в сила през 1951 г. (Фиг. 2.1). Структурата на територията е базирана на съществуващото положение, а разпределението на районите е предопределено от уличната мрежа. Тя не е степенувана по важност. Изключение правят главните градски артерии, които неправилно са оставени да преминават през центъра, маркирайки основните оси север – юг и изток – запад.

ОГП на Пловдив от 1968 г. (фиг. 2.2), последният действащ план на града до началото на XXI век, определя новите териториални граници на града, позволяващи поемането на население от 300 000 жители. Включени са територии за изграждане на нови жилищни райони и комплекси, и са предвидени 4 комуникационни тангенти, по подобие на някогашните гранични булеварди на града от плана на Йосиф Шнитер.

Таблица 2.1
Планове на Пловдив за периода 1944 - 1989 г.

1951 г.	1968 г.	1968 г.
		
<p><i>Фиг. 2.1.</i> Градоустройствен план на гр. Пловдив, колектив на РПО – Пловдив, 1951 г. Източник: архив на професор Иван Никифоров</p>	<p><i>Фиг. 2.2.</i> Общ градоустройствен план на гр. Пловдив, р-л арх. Иван Попов, 1968 г. Източник: архив на проф. Иван Никифоров</p>	<p><i>Фиг. 2.3.</i> Генерален комуникационен план на Пловдив. Прогноза 2000, 1968 г. Източник: сп. Архитектура, бр.9, 1976 г. стр. 6</p>

Планът, разработен от колектив с ръководител арх. Иван Попов, прави следните по съществени предложения за градското бъдеще:



- развитие на тангенциално правоъгълна комуникационна система;
- окончателно формиране и развитие на промишлените зони;
- предложение за реализация на нови терени извън традиционния град;
- почти двойно нарастване на населението на града.

Модерното планиране на Пловдив завършва с разработвания през 80 – те години на ХХ в. градоустройствен план на Антоанета Топалова, който обаче не е процедуриран.

ВАРНА

През първия етап на този период градът носи името Сталин. Генералният градоустройствен план от 1956 г. (фиг. 2.4.) прави първи значителен опит да планира устройственото развитие на града. Развитието на промишлено - складовата зона е насочено на запад, покрай пристанището и ЖП линията, жилищната зона - на север и северозапад, а зоната за отдих – на североизток, по брега на морето. Транспортната система е ориентирана към входящо - изходящите артерии и е направен първи опит за създаване на тангенциални и обходни маршрути. Трябва да се отбележи отчитането и съхраняването на съществуващите улична мрежа и пространствена структура на жилищните квартали, с изключение на проектите за новия градски център, при които се предвиждат значителни промени. В плана от 1956 г. са заложени първите идеи за трансформиране на моноцентричната социална инфраструктура в полицентрична.

Таблица 2.2
Планове на Варна за периода 1944 - 1989 г.

1956 г.	1981 г.
	
<p>Фиг. 2.4. Генерален градоустройствен план на гр. Сталин (днешна Варна), 1956 г., арх. К. Яръмов. Източник: архив на проф. Иван Никифоров</p>	<p>Фиг. 2.5. Общ градоустройствен план на гр. Варна, 1981 г., арх. К. Бойчев. Източник: архив на проф. Иван Никифоров</p>

В ОГП от 1981 г. (фиг. 2.5) е застъпена тезата за трансформиране на “ветрилообразното развитие на града в линейно, насочено на запад”. В противовес реалното пространственото нарастване на жилищните територии, макар и непланово, се случва на североизток и югоизток, в терените определени за отдих и туризъм. Усвояването на територията става без необходимата за развитието комуникационно - транспортна, социална и техническа инфраструктура.


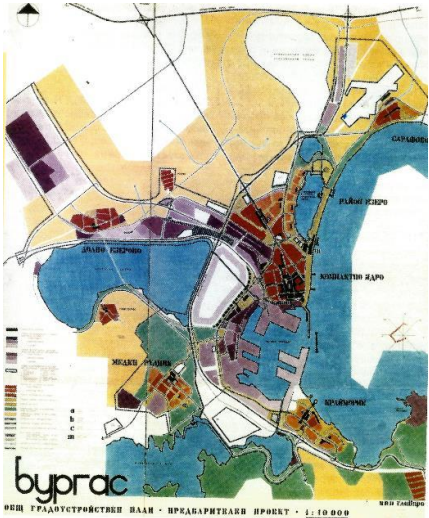
Предвижданото в ОГП изнасяне на основната товарна дейност от ж.п. гара Варна – изток и освобождаването на ж. п. ареала не е реализирано. Не е изнесена в западна посока и пристанищната дейност. Транзитното автомобилно движение в посоки запад - североизток, запад - юг и север - юг продължава да пресича града и да затруднява все по – натовареното вътрешноградско движение.

БУРГАС

В **Бургас**, аналогично на Пловдив, промяната в политическата и социална обстановка води до отхвърляне на плана на проф. Херман Янсен. През 1947 г. колектив с р-л арх. Любен Тонев започва работа по проект за нов ОГП на града (фиг. 2.6.). Отхвърлено е предложеното нарастване в северна посока. На практика планът от 1947 г. се придържа към моментното състояние на града и е консервативен по отношение на неговото развитие. Макар и отхвърлен, планът на Херман Янсен оставя основни идеи в предвижданията на новия градоустройствен план.

През 1972 г. екип от „Главпроект“ с р-л арх. Никола Николов разработва нов ОГП на гр. Бургас (фиг. 2.7). Той предвижда значително развитие на града на север, северозапад, по направление на магистралата за София, на югозапад с изграждане на ж.к. „Меден рудник“ (и двете заложени още в плана Янсен, но отхвърлени в плана Тонев) и на югоизток, с новото сателитно селище „Крайморие“.

Таблица 2.3
Планове на Бургас за периода 1944 - 1989 г.

1948 г.	1972 г.
	
<p>Фиг. 2.6. Градоустройствен план на гр. Бургас, арх. Любен Тонев, 1948 г. Източник: архив на проф. Иван Никифоров</p>	<p>Фиг. 2.7. Общ градоустройствен план на гр. Бургас, арх. Никола Николов, 1972 г. Източник: архив на проф. Иван Никифоров</p>

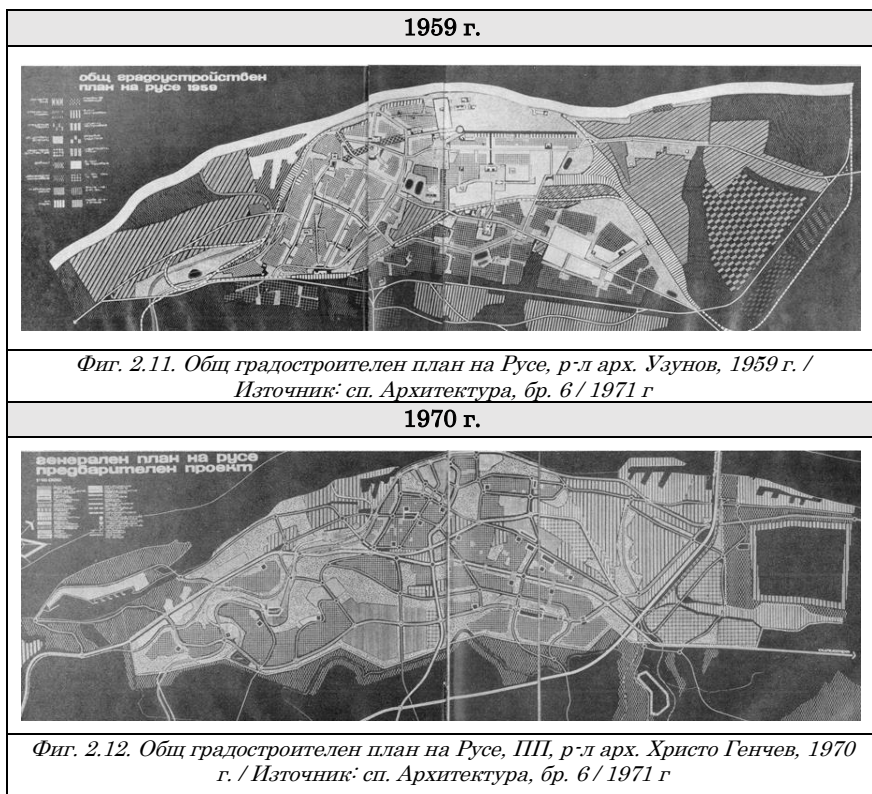
Отдалечено разположение на новите квартали спрямо основната градска структура, ограниченията на морето и езерата, както и заемането на голяма крайбрежна територия с промишлени и пристанищни функции, предопределят дисперсното, развитие на града. Сателитните комплекси задават сложно, полицентрично развитие, с един вид лъчеобразна градска структура и улична система.

Като съществена грешка на комуникационно – транспортния план се отчита осъществяването на комуникационния пробив „Булаир“. Той разсича историческа градска тъкан и унищожава културни ценности.

РУСЕ

В средата на 1945 г., е отчетена необходимостта от нов градоустройствен план на града. Градът нараства с ниска етажност и плътност на застрояване и няма достатъчно обществено озеленяване. Първият градоустройствен план на Русе за периода е разработен от колектив с ръководител арх. Делчо Сугарев, и е факт през 1948 г.

Таблица 2.5
Планове на Русе за периода 1944 - 1989 г.



Масовата индустриализация и построяването на Моста на дружбата (1954 г., днес „Дунав мост“) са стимул за бързото разрастване на града. Това налага направата на нов ОГП, приет през 1959 г. (фиг.2.11.).

Планът залага освобождаване на северната част на историческия град от транзитно движение и от елементи на първостепенната улична мрежа, а брегът на Дунав от трасето на ЖП линията. Предвидено е линеарно озеленяване край брега и по продължение на основните комуникационни артерии. Структурното изменение на града, заложено с ОГП, е подкрепено и от предвиденото развитие на комуникационно – транспортната система.

До края на 60 - те години, когато започва работата по последния за периода ОГП (фиг. 2.12.), Русе увеличава населението си с значително. Прогнозите за над 270 000 жители до 2000 - та година са подкрепени както в планираното нарастване на пространствената структура, така и в предложеното развитие на КТС. Съобразно наличните природни ограничители, планът логично предлага издължено нарастване в посока изток - запад, същевременно стремейки се да запази компактната овална форма с уплътняване на южните райони. Транспортната комуникация, съответно на структурата и предвидените направления за развитие, има две ясно изразени направления: изток – запад и север – юг. Предложено е създаване на крайречен булевард с обществени функции, система от пешеходни улици, градска железница и отваряне на града към реката. Търси се специфичен облик на града, към Дунав, но идеите не са реализирани.

Като недостатъчно развит и нецялостно решен, съвременниците на плана отчитат проблема на пешеходното движение. В този аспект, предложението на арх. Иван Глухаров за разработване на генерален пешеходен план, успоредно на ГТП, може да се отчете като революционно за времето си.

СТАРА ЗАГОРА



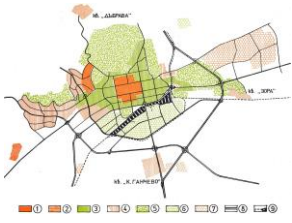
70 г. след плана на Лубор Байер, през 1949 г., е приет втория градоустройствен план на **Стара Загора** (фиг.2.8.). Негов автор е арх. Семанто Мефано. Новост е функционалното зонирание и отчитане значението на ЖП линията и ЖП възела за развитие на промишлените територии. Те са на практика единствената по – значима промяна в пространствената структура на града тогава.

Бурната индустриализация и миграцията от малките населени места към града налагат приемането на нов градоустройствен план още през 1958 г.(фиг. 2.9.). И в него важно място е отделено на промишлената територия, южно от ЖП ареала. Като новост може да бъде посочена схемата на градската околност, с връзката между градската улична мрежа и околните комуникационни артерии. И в двата първи плана след Войната няма съществена промяна в компактната структура с правоъгълна улична система, заложен още от Лубор Байер през 1879 г.

Стара Загора не забавя темповете си на растеж и още през 1968 г. е започната работа по нов градоустройствен план. Той обаче е приет 8 години по – късно (фиг. 2.10.).

Пространствената структура на Стара Загора започва значително да се променя поради използване на принципа на стриктното функционално разделяне на територията при новото планиране. Обособени са три основни градски функционални звена - обитаване, труд и отдих. Планът на арх. Попов залага развитие на града в посока изток (промишлени зони) и запад (жилищни зони и университетски комплекс). В следствие на проведена реконструкция на част от кварталите са премахнати някои от улиците по направление север – юг. Това води до уедряване на ортогоналния растер в част от градската територия.

Таблица 2.4
Планове на Стара Загора за периода 1944 - 1989 г.

1949 г.	1958 г.	1976 г.
		
<p><i>Фиг. 2.8.</i> Градоустройствен план на гр. Стара Загора, арх. Семанто Мефано, 1949 г. Източник: Желева-Мартинс, Д., Фърков, Ю., 2009; Графична обработка авторът.</p>	<p><i>Фиг. 2.9.</i> Градоустройствен план на гр. Стара Загора, р-ли арх. Димитър Ганев и арх. Йордан Тангъров, 1958 г. Източник: Желева-Мартинс, Д., Фърков, Ю., 2009</p>	<p><i>Фиг. 2.10.</i> ОГП на гр. Стара Загора, р-л арх. Иван Попов, 1976 г. Източник: сп. Архитектура, бр.3, 1978 г. стр. 8</p>

След втората половина на ХХ век, Стара Загора загубва компактната си форма и насочва развитието си линейно, основно по направлението изток – запад.

Анализираните предвиждания на ОГП и ГКТП водят до следните общи изводи за периода 1944 – 1989 г.:

1. Първите ОГП, съставени след войната:
 - се основават на теорията за функционално зонироване на територията;
 - структурират жилищните територии на райони и микрорайони, със съответните общественообслужващи звена;
 - залагат освобождаване на градските центрове от автомобилно движение, отчитайки хигиенната роля на зелените площи;

- отразяват комуникационно – транспортната мрежа на градовете като съществена част от ОПП, като тя се разработва от архитекти;

2. В следващите ОПП, след средата на 60 –те години, е характерно :

- връщане към европейския модернизъм;

- отдръпване от уличната регулационна линия при новото застрояване и разрушаване на старата улично – квартална структура;

- “свободно” разполагане на сградите в градските пространства и отричане на историческия контекст;

- мащабни проучвания и разработки, относно комуникационно – транспортните проблеми, пространствената и планова структура на градовете;

- появата на генерални комуникационно – транспортни планове, като част от общите градоустройствени планове, но разработвани от инженери - комуникатори.

ТРЕТА ГЛАВА

Промяна в градоустройственото и комуникационно – транспортно развитие на големи и много големи градове в България след 10 ноември 1989 г.

В третата част от труда се изследва градоустройственото и комуникационно – транспортно развитие на разглежданите градове през периода от края на 1989 г. до края на 2020 г.

От хоризонта на ХХІ в., специалистите отчитат, че сериозните проблеми на съвременното българско градоустройство се коренят в политически решения от първото десетилетие на прехода. Открояват се стихийната и (не?)обмислена реституция, липсата на стратегическо мислене за градското развитие, прилаганият фрагментарен подход в устройственото планиране, липсата на ефективна управленска намеса. Това са основни, но разбира се не и

единствени пречки, да бъдат положени основите на едно съвременно градоустройствено развитие след края на 1989 г.

Градовете продължават да се развиват по инерция от предходните периоди, с много малък дял градско планиране. Не се проектира общата им форма и структура, както е обичайно. Неуспешно се експериментира те да бъдат формирани чрез планиране на най - малките съставлящи ги части: отделните имоти. В много случаи за новите няма изградени пълноценни комуникации и терени за социална инфраструктура.

В края XX в. и началото на XXI в. започва раздвижване в планирането на т.н. високо ниво с работата по новия ОУП на София. След това и в другите много големи и големи градове започва подготовка на нови ОУП, които да актуализират предвижданията на последните за социалистическия период ОГП. Разработват се и план - схеми на КТС, с внимание върху проблемите на първостепенната улична мрежа. Специфично за новите устройствени планове е тяхната регулативна, а не директивна насоченост. Проблемът с реализацията им е изключително сериозен във връзка недостатъчните общински бюджети.

В плановете, разработвани до 2010 г., КТС всъщност е разглеждана единствено като проблем на моторизираното градско движение, включително системата на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ). Не се отчитат или са бегло загатнати проблемите и възможностите на пешеходното и велосипедно движение. Не е осъзната необходимостта от такива специализирани, детайлно изследвани стратегически планове, като част от ОУП. Нормативите по съдържанието на устройствените схеми и планове също не включват такова изискване на това ниво.




Анализирайки съвременните ОУП на градовете, обект на изследване, са отбелязани като по – важни следните изводи за всеки от тях:

ПЛОВДИВ

Почти 40 години след последния приет ОГП от 1968 г., **Пловдив** процедира първия си съвременен градоустройствен план (фиг. 3.1.). Предложени са два варианта на развитие: компактно и дисперсно. Предвиденото в плана развитие запазва компактната форма на града и доразвива идеите на предишните планове за тангиране на компактното историческо ядро и провеждане на тангенциално – лъчева транспортна мрежа, извън него.

Проектантският екип от 2007 г. застъпва тезата, че „Пловдив следва да се разглежда като център на една по - широкообхватна планова дисперсна структура“.

Таблица 3.1
Планове на Пловдив за периода 1989 – 2020 г.

2007 г.	2019 г.	2019 г.
		
<p>Фиг. 3.1. Общ устройствен план – Пловдив, р-л арх. Славей Гълъбов, 2007 г. Източник: https://www.plovdiv.bg/item/building/общ-устройствен-план/</p>	<p>Фиг. 3.2. Проект за Изменение на Общия устройствен план на Пловдив – 2007. Фаза „Предварителен проект“, р-л арх. Иван Делчев, 2019 г. Източник: https://www.plovdiv.bg/item/building/обяви/</p>	<p>Фиг. 3.3. Проект за Изменение на Общия устройствен план на Пловдив – 2007. Фаза „Предварителен проект“, План схема КТС. Прогноза 2040. р-л арх. Иван Делчев, 2019 г. Източник: https://www.plovdiv.bg/item/building/обяви/</p>

Проблемът в реализирането на последното е основно административен - тесните административни граници на община Пловдив. Реалното функциониране града е

ежедневно свързано със съседните общини Марица, Родопи, Куклен и Садово. В опит за запазване компактного развитие на града - център и ускорено развитие на околните селища, като равностойни на центъра градски сателити, през 2011 г. е направена районна устройствена.

В периода 2016 - 2019 г., във фаза Предварителен проект, е разработен проект за Изменение на Общия устройствен план на Пловдив – 2007 (фиг. 3.2.), вкл. и „План - схема КТС. Прогноза 2040“ (фиг. 3.3.).

И в двата ОУП от XXI в. релсовият транспорт се разглежда като сериозна възможност за развитието на масовия градски транспорт (МГТ), чрез използване / внедряване на S - бан мрежа. В този аспект, железопътната инфраструктура може да се превърне в структуроопределящ фактор за урбанистичното развитие на Пловдив и околните населени места. Проектантите на ОУП - 2019, също както предшествениците им, смятат че „устройственото планиране не може да не отчита фактическото състояние на урбанистична обвързаност на града и прилежащия му район с неговите селища и действителното им функциониране като единна урбанистична система.“

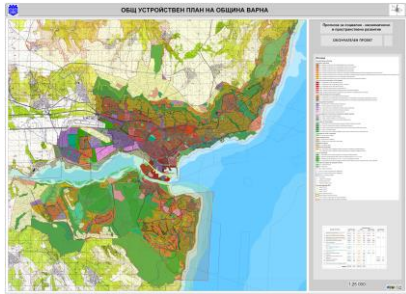
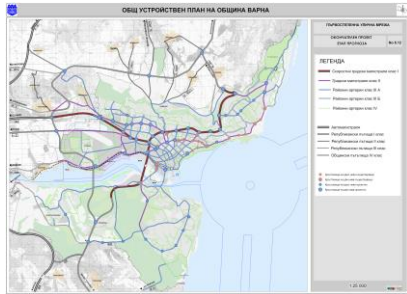
ВАРНА

За много дълъг период от време развитието на града се случва „на парче“ и следвайки предвижданията на отдавна изгубилия актуалност ОГП от 1980 г. Реализацията на стратегически важни за града насоки в пространственото развитие и на бъдещи трасета на транспортната инфраструктура, от ГКТП‘1984 г. е спряна. Градът се развива към привлекателните територии около курортните комплекси без адекватно подсигурана инфраструктура.

Първият и единствен до момента **ОУП на Варна**, след промените от 10.11.1989 г., става факт едва през 2012 г.

Разработен е в периода 2007 – 2012 г. от екип, с р-л проф. Иван Никифоров (фиг. 3.4.). Неразделна част от ОУП е част „План схема на комуникационно – транспортната система“ и схемите към него (фиг. 3.5.).

*Таблица 3.2
Планове на Варна за периода 1989 – 2020 г.*

2012 г.	2012 г.
	
<p><i>Фиг. 3.4. Общ устройствен план на община Варна; р-л проф. Иван Никифоров, 2012 г. Източник: https://agup.varna.bg/index.php/oup/graf/ichna-chast</i></p>	<p><i>Фиг. 3.5. Общ устройствен план на община Варна. Първостепенна улична мрежа; р-л проф. Иван Никифоров, 2012 г. Източник: https://agup.varna.bg/index.php/oup/graf/ichna-chast</i></p>

Основни устройствени предложения на ОУПО Варна, формиращи неговата пространствена структура и интеграцията му с комуникационно-транспортната система са:

- Разширяване на територията на града на юг, север и североизток - за обитаване и отдих, а на запад - за нова товарна жп гара, пристанищни и производствени нужди;
- Освобождаване на територията на „Острова“ от производствено - складови дейности;

- Изграждане на три вторични градски центъра, за обслужване на новите територии и разтоварване на централната градска зона;
- Формиране на пешеходно достъпни локални центрове и на система от велосипедни алеи;
- Развитие на крайморски и крайезерен воден транспорт и надземен релсов транспорт като част от системата на МОПТ;
- Изграждане на комуникационен обход на града от запад с нов мост над езерото при Казашко;
- Приобщаване на периферните на града села (Тополи, Каменар, Звездица и Константиново) и курортни комплекси към структурата на града и общината.

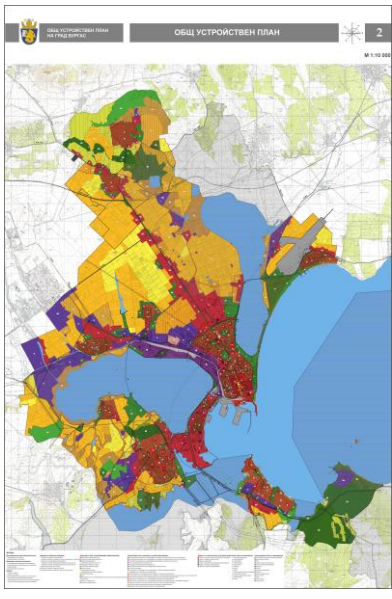

БУРГАС

През 2011 г. е приет последният до момента Общ устройствен план на **Бургас** (фиг. 3.6.). До 2011 г. градът се развива най - общо по предвижданията на ОГП и ГКТП от 1972г.

Поради наличието на няколко езера /Бургаско или Вая, Атанасовско и Мандренско/ структурата на гр. Бургас е така изградена, че градът е ориентиран надлъжно в посоките север - юг. Транспортните потоци в рамките на града са резултат основно на пътуванията между жилищните комплекси, разположени в северната и южната част на града, индустриалните зони, пристанищните комплекси, летището, парковете зони, както и централната градска част.

Най – важната за града ос север - юг е основен гръбнак и носител на движението За допълнително натоварване на оста допринася и присъединяването към града на селата Ветрен и Банево през 2009 г. Планът предвижда увеличаване на започналото вече обрастване на това направление със смесени многофункционални и производствени зони.

Таблица 3.3
Планове на Бургас за периода 1989 – 2020 г.

2011 г.	2011 г.
	
<p>Фиг. 3.6. Общ устройствен план на гр. Бургас, р-л арх. Калин Тихолов, 2011 г. Източник: https://www.burgas.bg/</p>	<p>Фиг. 3.7. Общ устройствен план на гр. Бургас. Транспортна схема, р-л арх. Калин Тихолов, 2011 г. Източник: https://www.burgas.bg/</p>

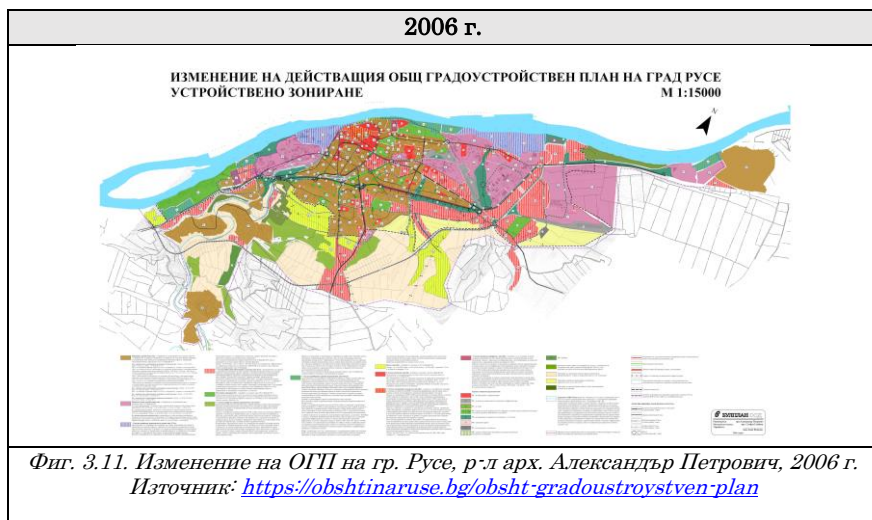
За решаване на проблемите с транзита в направления север – юг (Варна и Созопол) транспортната схема към ОУП‘2011 (фиг. 3.7.) предлага изграждане на обходни пътища като част от републиканската пътна мрежа, вкл. вариант с премостване на Бургаското езеро. За съжаление, по отношение на транспортно - комуникационната система няма представени подробни схеми за съществуващата и прогнозната улична мрежа.

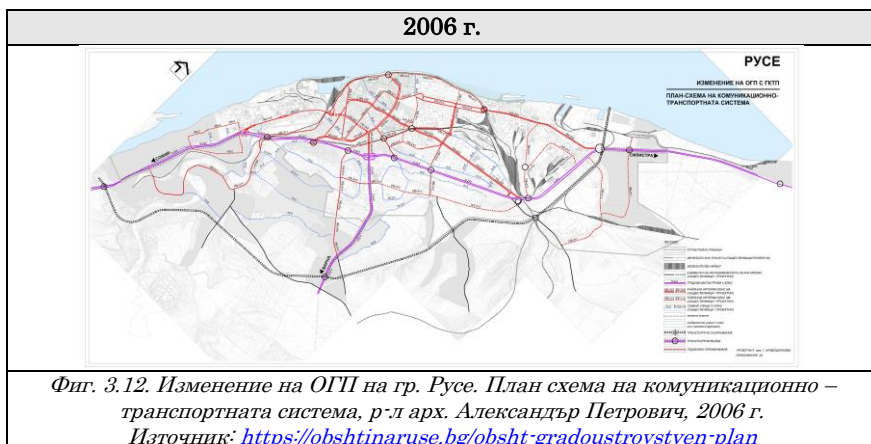
Относно елементите на МОПТ, аналогично с Пловдив, и за Бургас е предвидена градска железница. Както в плана на Варна, тук също е заложен воден пътнически транспорт. С плана не са задълбочено третираны проблемите на пешеходното и велосипедното движение, макар и слабо отчетени в текстовата част на плана и в направената обща „Схема на транспорта“ към ОУП.

РУСЕ

Първият ОУП на Русе след 1989 г. е разработен в началото на ХХІ век и е одобрен през 2006 г. (фиг. 3.11.). Планът предлага функционално зонироване на територията на базата на исторически обособилите се през годините жилищни и производствени функции. Нарасналото градско автомобилно движение налага разработване на отделен комуникационно - транспортен план (фиг. 3.12.), който включва и транспортната връзка с Румъния.

Таблица 3.5
Планове на Русе за периода 1989 – 2020 г.



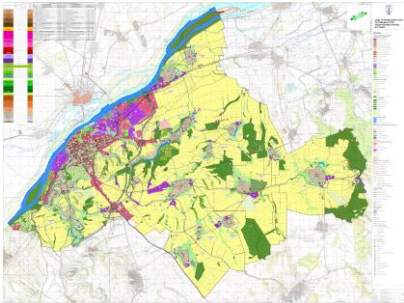
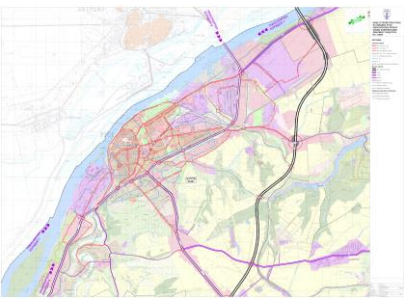


В последния ОУПО на град и община Русе от 2020 г. , разработен от колектив на арх. Димитър Калоянов (фиг. 3.13.), е направен значим опит за интегриране на града със съответстващата му община, който предстои да бъде оценяван в перспектива.

Проследявайки проектантско - творческата дейност в планирането и изграждането на град Русе, в труда е отчетено, че не е намерено задоволително решение за участие на река Дунав в образа на града.

Може да се обобщи, че в този анализиран последен етап от съвременното развитие на града е постигната ПС, включваща съвременен функционално зонирание на града с изградени територии за обитаване, труд и отдих и съответстващата им КТС.

Таблица 3.5.1
Планове на Русе за периода 1989 – 2020 г


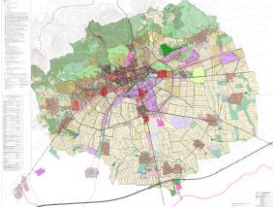

2020 г.	2020 г.
	
<p>Фиг. 3.13. Общ устройствен план на община Русе, р-л арх. Димитър Калоянов, 2020 г. Източник: https://obshtinaruse.bg/obsht-gradoustroystven-plan</p>	<p>Фиг. 3.14. Общ устройствен план на община Русе. Схема комуникации, фрагмент град, р-л арх. Димитър Калоянов, 2020 г.; Източник: https://obshtinaruse.bg/obsht-gradoustroystven-plan</p>

СТАРА ЗАГОРА

През 2005г. е изработен първият след промените от края на 1989 г. ОУП на град Стара Загора (фиг. 3.8.). В предложената структура ясно се открояват старият компактен град и линейното развитие, основно по направленията изток, запад и юг. От север Средна гора е естествен ограничител на възможностите за нарастване. Като основни оси на жилищно развитие плана залага на запад към университетския комплекс, докато източната посока е запазена за развитие на съществуващата производствена територия. Южното направление, свързващо града с магистрала „Тракия“, е характерно със силен инвестиционен интерес за трансформиране на земеделски земи в производствени, обществени и жилищни терени. Това

предизвиква обрастване на артерията и формиране на лъчеобразна форма.

Таблица 3.4
Планове на Стара Загора за периода 1989 – 2020 г.

2005 г.	2011 г.	2011 г.
		
<p>Фиг. 3.8. Общ устройствен план на гр. Стара Загора, р-л арх. Петко Еврев, 2005 г. Източник: Община Стара Загора</p>	<p>Фиг. 3.9. Общ устройствен план на гр. Стара Загора и прилежащите крайградски територии., р-л арх. Борислав Борисов, 2011 г. Източник: https://www.starazagora.bg/bg/obsht-ustroystven-plan</p>	<p>Фиг. 3.10. Общ устройствен план на гр. Стара Загора и прилежащите крайградски територии. Схема на транспортно – комуникационната мрежа, р-л арх. Борислав Борисов, 2011 г. Източник: https://www.starazagora.bg/bg/obsht-ustroystven-plan</p>

С направения през 2011 г. следващ ОУП (фиг. 3.9.) до голяма степен са запазени предвижданията на плана от 2005 г. Новост в подхода е разширението на териториалния обхват и по - цялостното разглеждане за околните населени места, при които урбанистичното влияние на града е най - значимо. Предложен е полицентричен модел на урбанистично развитие на Стара Загора с четири основни по – широкомащабни ядра – център, изток, запад и юг. Това пространствено развитие е подкрепено от силно активните и

важни за града и зоните на активно влияние (ЗАВ) оси изток – запад / север – юг.

ЧЕТВЪРТА ГЛАВА

Графично съпоставяне на пространствената и комуникационно – транспортна еволюция на Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора.

Във финалната част на изследването са разгледани принципни постановки относно еволюцията на градската форма (структура) и комуникационно - транспортните системи. Обобщени са направените в изследването до момента анализи и изводи, и е направена графична съпоставка за пространствената и комуникационно – транспортна еволюция на Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора от Освобождението до края на 2020 г.

Ролята на транспортната инфраструктура исторически винаги е била от особено значение за градското развитие. Комуникационно – транспортните системи са съществено звено в градския организъм. Транспортните системи са част от ежедневието в много аспекти, независимо от разнообразните пространствени проявления, които имат. През годините, заедно с промяната на пространствената структура на населените места, се променят видът, гъстотата и габаритите на уличната мрежа, но и преобладаващите средства за транспорт. Градовете през XIX в. са преобладаващо пешеходни, с ограничено присъствие на масов градски транспорт. През първата половина на XX в. навлиза велосипедното движение и по – голямо присъствие придобива масовият градски транспорт. Личните автомобили до този момент все още са с единична употреба, въпреки че започват постепенно да завземат улиците. От съображения за сигурност, в профилите им се обособяват тротоари за пешеходците. Постепенно, характерното за

градовете преди, споделено движение е забравено и след средата на ХХ в. автомобилите започват бавно, но сигурно, да доминират. До днешната ситуация на пълно господство на личните автомобили в Европа и голяма част от света.

В България процесът на превземане на градовете от лични автомобили тече сравнително бавно от Войната до края на 80 – те години на ХХ в. Забавен е принудително чрез административни мерки, ограничаващи свободното закупуване на лични автомобили. Така степента на моторизация се задържа в ниски граници до промените от 10.11.1989 г. Въпреки тези ограничения, в предвижданията на ОГП и ГКТП след средата на 60 – те години на миналия век, специалистите залагат нарастване на първостепенната улична мрежа за покриване нуждите на растящите градове. Изграждането на градски магистрали и няколко лентови артерии рефлектира и върху пространствената структура на градовете. Особено негативно се отразява това на пешеходното и велосипедно движение, които на практика отсъстват в планирането на КТС в много дълъг период от време.

След 1990 г., с премахване на ограниченията за закупуване на автомобили, степента на моторизация в страната скокообразно нараства. Средната за страната към края на 2019 г. вече достига 500 лични автомобили / 1000 жители, което е ръст от над 300 % спрямо 1990 г.

В рамките и на петте разглеждани града ситуацията е аналогична. Направените в началото на ХХI в. ОУП и КТП се занимават приоритетно с автомобилното движение и местата за паркиране, и гариране. В нито един от съвременните планове и транспортни схеми не присъства специализиран план за пешеходно движение, а велосипедното движение е едва засегнато в плановете на Варна, Бургас и Русе.

Отчита се една обща тенденция за пространственото и комуникационно транспортно развитие на разглежданите в

труда български градове. Въпреки изградената инфраструктура, съществуващите в компакните градски структури производствени територии в голяма степен не се оползотворяват. Променя се статутът на земеделски земи покрай и в близост до главните входно - изходни комуникационни артерии на градовете. Последното води до „обрастване” на основни комуникационни оси, в извънградската им част, с производствени, складови и обслужващи обекти и процеси на разпиляване на градовете.

За онагледяване и оценка на планираното развитие, в труда е направено графично съпоставяне на пространствената и комуникационно – транспортна еволюция на Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора и Русе.

В първия тип схеми е проследена пространствената еволюция на градовете и тяхната комуникационно транспортна система от Освобождението до последния им план. Това е направено чрез паралелно представяне на схематични изображения на пространствената структура и комуникационно – транспортната система на всеки един от градовете. Графиките са на базата на разглежданите в труда градоустройствени и комуникационно – транспортни планове. Направено е наслагване на основната улична мрежа на всеки план с предходния.

Вторият тип схеми представят в един по – едромашабен вид графично сравнение на предвижданията на първия и последния градоустройствен план на всеки един от градовете Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора.

От една страна са сравнени измененията в планираното териториално нарастване и нарастването на населението за периода между първия и последния градоустройствен план. Акцентирано е и върху т.н. инвариантни (непроменливи) комуникационни оси, запазили се през годините на развитие на градовете след Освобождението.

От друга страна е направено графично представяне на един идеализиран 30 – минутен изохрон на достъпност на градския център от най – отдалечените части на града. Той задава границите на времето, в рамките на които човек е склонен да пътува в ежедневието си в града. На практика, поради неправилността на уличната мрежа и наличието на ограничители, контурът на тази граница затваря неправилна форма. В случая, поради сложността на този проблем, който сам по себе си е предмет на множество задълбочени изследвания, в труда е представен вариант, единствено възможен при движение без пространствени ограничители. Изохронът е представен както за възможностите на пешеходец, със средна скорост на движение 4 км/ч, така и за възможното придвижване с автомобил, със средна скорост 20 км/ч (в градска среда, изключвайки градските магистрали).

На базата на анализиранияте промени в територия, вкл. природни фактори, население и изохрон на достъпност са направени изводи за това дали пространственото и комуникационно – транспортно планиране и развитие на разглежданите градове предопределя тяхното нарастване като по – скоро компактно или по – скоро дисперсно, със склонност към разливане.

ПЛОВДИВ

Плановата структура на **Пловдив** е обусловена от главната улична мрежа, структурирана от трасета с ясно ориентирана ортогонална насоченост. Комуникационно - транспортната система и връзките, осъществяващи се чрез първостепенната улична мрежа (ПУМ) са формирани от историческото развитие на града първоначално като линейни спрямо р.Марица, а впоследствие с входно - изходните артерии и като растерно – радиална структура. В растерната, правоъгълно изградена мрежа на града, се

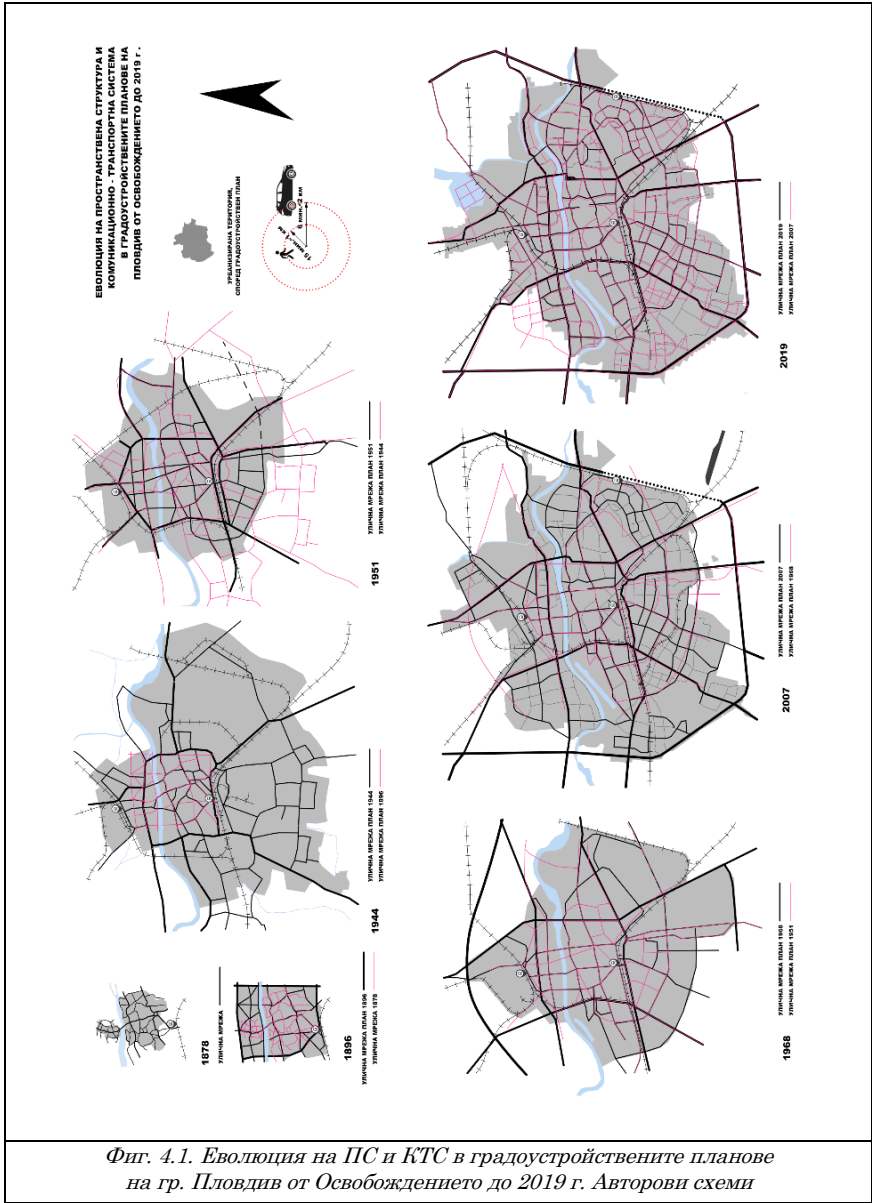
включват 12 радиално насочени трасета от всички посоки на Околоградската зона. (фиг. 4.1.).

Подобно концентриране на транспортни потоци неминуемо засилва ежедневните връзки между града и близката околност. Очевидна е притегателната сила на радиалните оси за пространственото нарастване. Това е допълнително подкрепено и от приемането на околните села Прослав и Коматево като част от града след ОГП от 1968 г. През следващите над 50 години пространствената структура на Пловдив придобива по - скоро звездообразен характер, нараствайки основно покрай главните радиални оси и във връзка най – вече с населените места от ЗАВ.

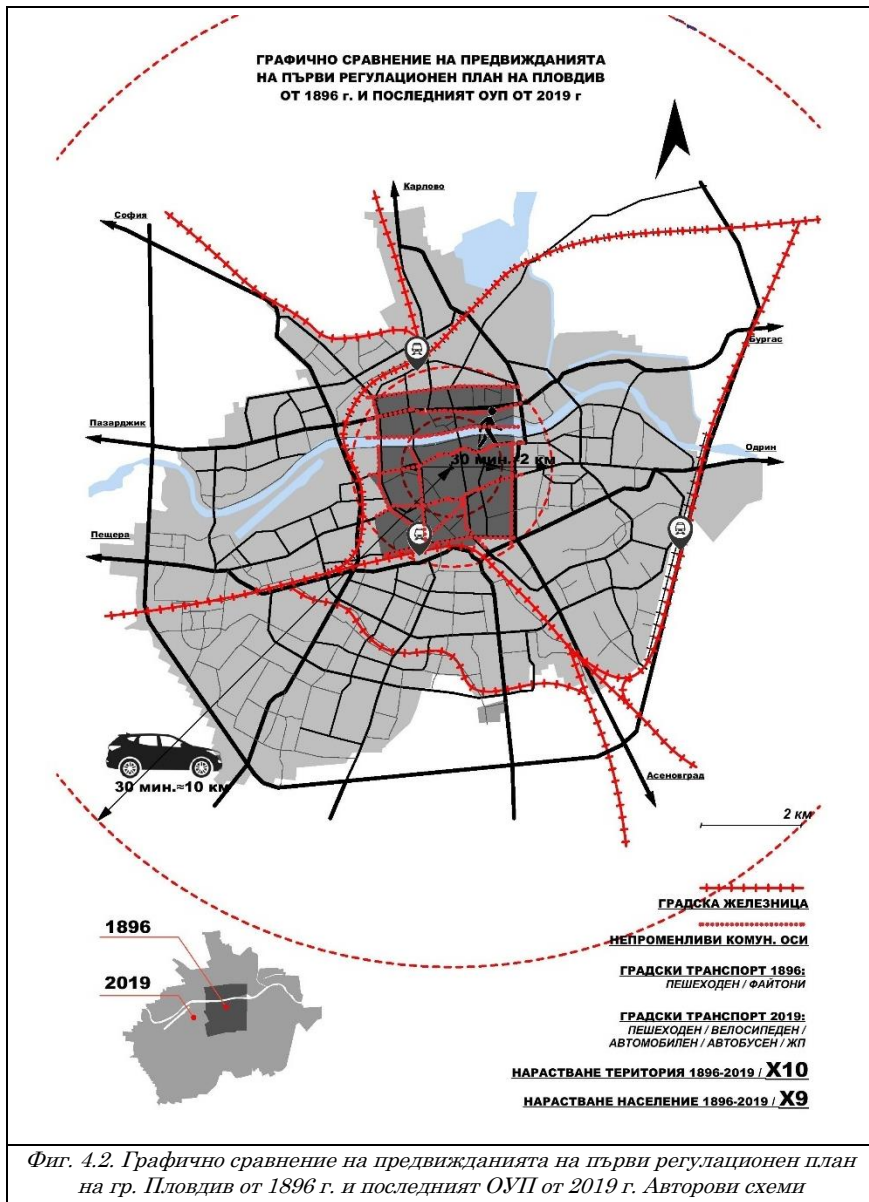
Градоустройствените планове залагат компактно развитие на града и уплътняване на пространствата между лъчите, особено в южна и югозападна посока. В развитието на Пловдив между Освобождението и 2020 г., е видима урбанистичната приемственост по отношение на историческото градско ядро и неговата структура, както и по отношение на заложените транспортни оси. Трилъчието „Васил Априлов“, бул. „Руски“ и „Иван Вазов“, периферните артерии, оформящи близката до квадрат форма на историческия град и основни направления изток – запад („България“, „6-ти септември“, „Гладстон“) остават основни непроменливи части от скелета на плана „Шнитер“ (фиг. 4.2.).

Съпоставяйки нарастването на населението и предвидената за урбанизиране територия не може да се отчете дисбаланс. Територията между първия и последния план е нарастнала 10 пъти, а населението 9 пъти. В най – оптимистичния вариант на ОУПО‘2019 е предвидено нарастване на населението със 7% до около 365 000 жители.

Компактното развитие на града е видно и от графичната съпоставка с времевия и пространствен изохрон.



Фиг. 4.1. Еволюция на ПС и КТС в градоустройствените планове на гр. Пловдив от Освобождението до 2019 г. Авторови схеми



Фиг. 4.2. Графично сравнение на предвижданията на първи регулационен план на гр. Пловдив от 1896 г. и последният ОУП от 2019 г. Авторски схеми

Исторически оформения градски център е пешеходно достъпен, а автомобилната достъпност значително надхвърля периферията на Пловдив (фиг. 4.2.).

Връзката между промяната в преобладаващите средства за транспорт, между първия и последния градоустройствен план на Пловдив, и промяната в градската структура е несъмнена и потвърдена от направената графична съпоставка.

С нуждата от използване на повече територии при пространствения си растеж и взаимните връзки с околните населени места и общини КТС се нуждае от мерки за осигуряване на бъдещо устойчиво развитие. Предложението за разгърната система на градска железница (фиг. 4.2.), при подходящо интегриране с другите елементи на МОПТ и пешеходното и велосипедно движение, буферни паркинги и политики за устойчива градска мобилност, ще има ефект върху намаляване дела на личните автомобили в градското движение.

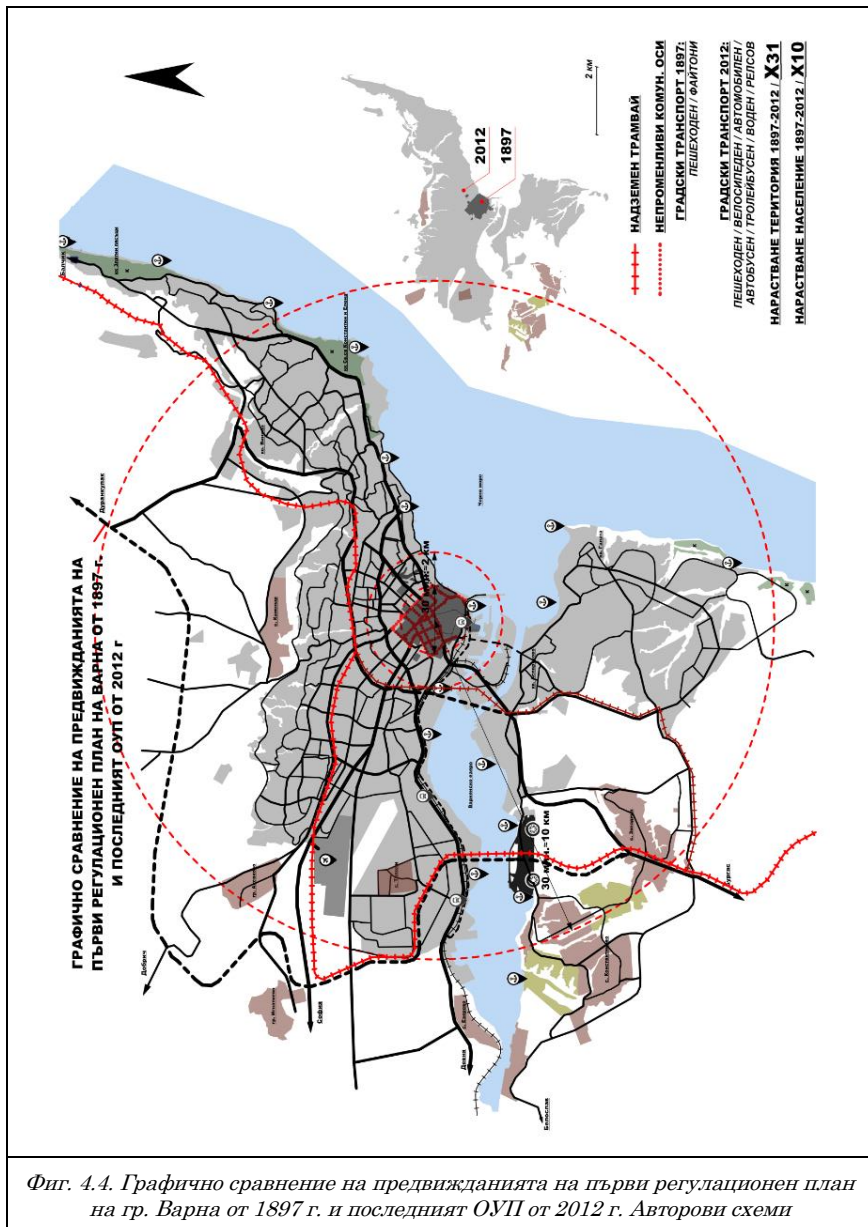
ВАРНА

Плановата структура на **Варна** е обусловена от главната улична мрежа. В еволюцията на комуникационно - транспортната система и връзките, осъществяващи се чрез нея, има ясно изразена приемственост (фиг. 4.3.). Първоначалната неправилна улична мрежа с криволичетните улици на варненската крепост, макар и изправена и разширена, запазва и до днес специфичния си начупен характер. В последващото развитие на североизток и северозапад градът нараства с ортогонална улична мрежа. Тя е завъртяна под ъгъл една спрямо друга, съобразно с непроменливи комуникационни оси, като днешните булеварди „Вл. Варненчик“ и „Сливница“ и улиците „Дрин“ и „Пирин“ (фиг. 4.4.). След Войната пространствената структура и комуникационно – транспортната система на Варна се трансформира във ветрилообразна на североизток

и северозапад. Приемането на селата Владиславово и Винаца в чертите на града (средата на 70 - те г. на ХХ в.) и наличната и планирана ПУМ създават условия за компактно нарастване с уплътняване на територии на запад и северозапад и линейно на изток, покрай морския бряг. Почти непрекъснато линейно развитие се наблюдава дори и след края на Златни пясъци. Макар и по-малко интензивно, още от 60-те години, личи тенденция за усвояване на територии и на юг от Варна. Изграждането на Аспаруховия мост допълнително стимулира развитието на териториите южно от острова и с последния ОУП е предложено сериозно нарастване на града южно от кварталите Галата и Аспарухово.

Развитието на **Варна**, през разглежданите периоди, довежда до типична за крайморски и крайезерен град линейна ПС, тангираща двете крайбрежия. Нарастването на територията, предвидено с ОУП'2012, е над 30 пъти спрямо първия план (фиг. 4.4.). Съпоставяйки го с нарастването на населението се вижда сериозно разминаване. До известна степен това е породено и от курортния характер на Варна и наличието на терени които се ползват сезонно. За да има балансирано развитие населението трябва да надхвърли 700 000 жители, което надминава футуристичния вариант на ОУП за 2030 г..

Съпоставянето на градската структура с идеализирания пешеходен и автомобилен изохрон показва, че исторически оформения градски център е пешеходно достъпен, а с изключение на територията северно от к.к. „Слънчев ден“, останалата част е достъпна с автомобил в рамките на 30 мин (фиг. 4.4.). Предвид добрата изграденост на първостепенната улична мрежа това е и практически възможно.



Фиг. 4.4. Графично сравнение на предвижданията на първи регулационен план на гр. Варна от 1897 г. и последният ОУП от 2012 г. Авторски схеми

Връзката между промяната в преобладаващите средства за транспорт, между първия и последния градоустройствен план, и промяната в градската структура е несъмнена и потвърдена от графичната съпоставка. Ефективното функциониране на града е свързано с наличието на съответстваща КТС, включваща и предвидения в ОУП'2012 западен обходен път с нов мост над езерото. Реализираният обход на центъра на града, по булевардите „В. Левски“ и „Ян Палах“, частично освобождава центъра на града от транзитно движение „север-юг“, но същевременно разсича града и създава трудности в пешеходната и велосипедна свързаност между кварталите.

С нуждата от усвояване на повече територии при пространствения си растеж, и взаимните връзки с близките населени места и общини, КТС се нуждае от мерки за осигуряване на бъдещо устойчиво развитие. Предложението за система на надземна железница и воден градски транспорт (фиг. 4.4.), при подходящо интегриране с другите елементи на МОПТ и пешеходното и велосипедно движение, буферни паркинги и политики за устойчива градска мобилност, може да има ефект върху намаляване дела на личните автомобили в градското движение.

БУРГАС

Проследявайки плановото развитие на **Бургас** между Освобождението и 2020 г., е видима урбанистичната приемственост по отношение на историческото градско ядро и неговата структура, както и по отношение на заложените транспортни оси.

Възникването на Бургас и развитието му през годините е неразривно свързано с пристанищната му функция. С нарастването на града паралелно нараства и пристанището, както и важността му.

Центърът на града е предопределен от подхода от пристана и морето. Главната улична мрежа също се обуславя от оста на пристанището, но и от природните ограничители.

Пространствената структура и комуникационно – транспортната система на Бургас се е променяла и оформила във времето с отчитане на особеностите на мястото, близостта на морето и езерата. Градът е разположен в територия, чиито природо – географски и топографски особености предопределят трудностите в пространственото му развитие. Съществуващите естествени ограничители (на юг и изток Черноморския басейн, на запад и северозапад езерото Вая, на югозапад Мандренското езеро (яз. Мандра), на североизток от двата басейна на Атанасовско езеро и солниците) са основополагащи за възможностите на Бургас за развитие (фиг. 4.5.). Въздействие върху градската структура и пространствено развитие имат и антропогенни фактори: пристанището, ЖП линията, летището, нефтохимическият комбинат. Тези бариери насочват развитието както на града и комуникационно – транспортната му система, така и на околността и извънградската транспортна мрежа.

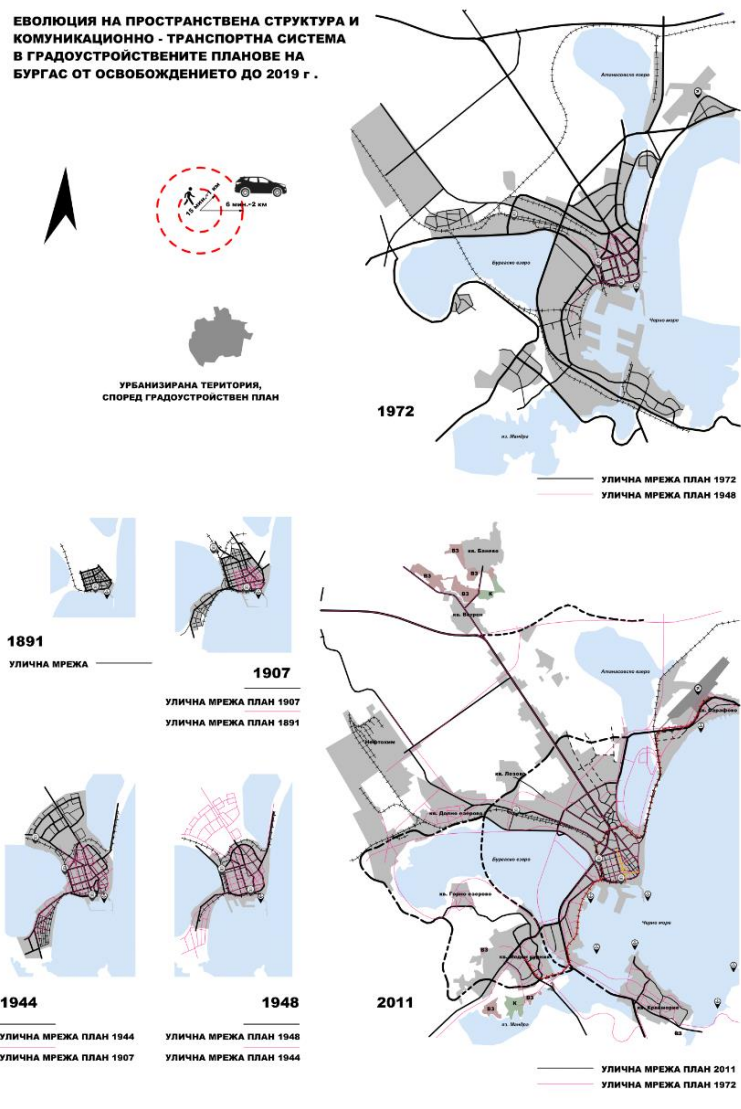
В развитието си Бургас е нараствал компактно единствено на север - северозапад, за сметка на плодородните земеделски земи. За ограничаване на това развитие, още с плана от 1972 г., е решено градът да се развива на принципа на създаване на сателитни жилищни райони. В това отношение възможността на най – новите квартали Банево и Ветрен (присъединени през 2009 г.) да функционират като сателитни селища е силно дискуссионна, предвид отдалечеността им на над 12 км. от компактния град и липсата на локален център и бърз градски транспорт. Дисперсната градска структура на Бургас и отдалечеността на отделните квартали създават значителни затруднения при обвързването им с градската улична мрежа. Графичното наслагване на изохроните и плановете категорично показва,

че достъпността до новите северни квартали е свързана с разход на повече от приемливото време за пътуване. В същото време, както и при примерите с другите изследвани градове, компактният исторически град Бургас е отлично покрит от пешеходния изохрон. Връзката между промяната в преобладаващите средства за транспорт, между първия и последния градоустройствен план, и промяната в градската структура е несъмнена и потвърдена от графичната съпоставка (фиг. 4.6.).

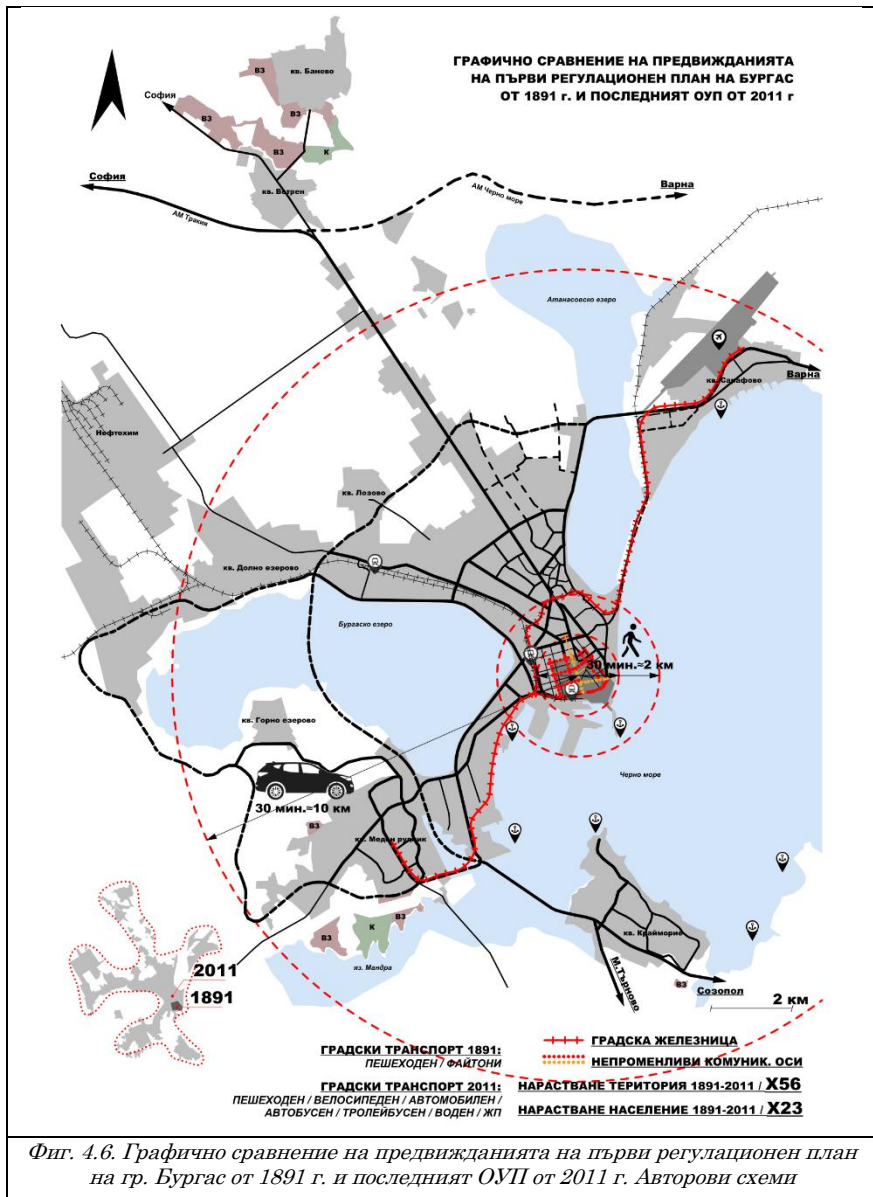
Нарастването на територията, предвидено с ОУПО'2011, е над 56 пъти спрямо първия план (фиг. 4.6.). Отчитайки нарастването на населението за периода изглежда, че развитието на града не е балансирано. Дори с оглед на оптимистичните прогнози на ОУП'2011 за ръст до 240 000 жители през 2030 г., предвиденото в плана територия е по - скоро нереалистична.

Отчитайки дисперсната структура на Бургас, развитието на неговата КТС се нуждае от мерки за осигуряване удобни и бързи връзки и устойчиво развитие. Предложението за градска ЖП линия и воден градски транспорт (фиг. 4.6.), при подходящо интегриране с другите елементи на МОПТ и пешеходното и велосипедно движение, буферни паркинги и политики за устойчива градска мобилност, може да има добър ефект върху намаляване дела на личните автомобили в градското движение. Недостатък на предложението релсов транспорт е липсата на направление, което да поеме нуждите на кварталите „Крайморие“, „Банево“ и „Ветрен“, обслужващите и промишлени терени около изхода за София, както и връзка с „Бургаски минерални бани“.

ЕВОЛУЦИЯ НА ПРОСТРАНСТВЕНА СТРУКТУРА И КОМУНИКАЦИОННО - ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА В ГРАДОУСТРОЙСТВЕНИТЕ ПЛАНОВЕ НА БУРГАС ОТ ОСВОБОЖДЕНИЕТО ДО 2019 Г .



Фиг. 4.5. Еволюция на ПС и КТС в градоустройствените планове на гр. Бургас от Освобождението до 2011 г. Авторски схеми



Фиг. 4.6. Графично сравнение на предвижданията на първи регулационен план на гр. Бургас от 1891 г. и последният ОУП от 2011 г. Авторски схеми

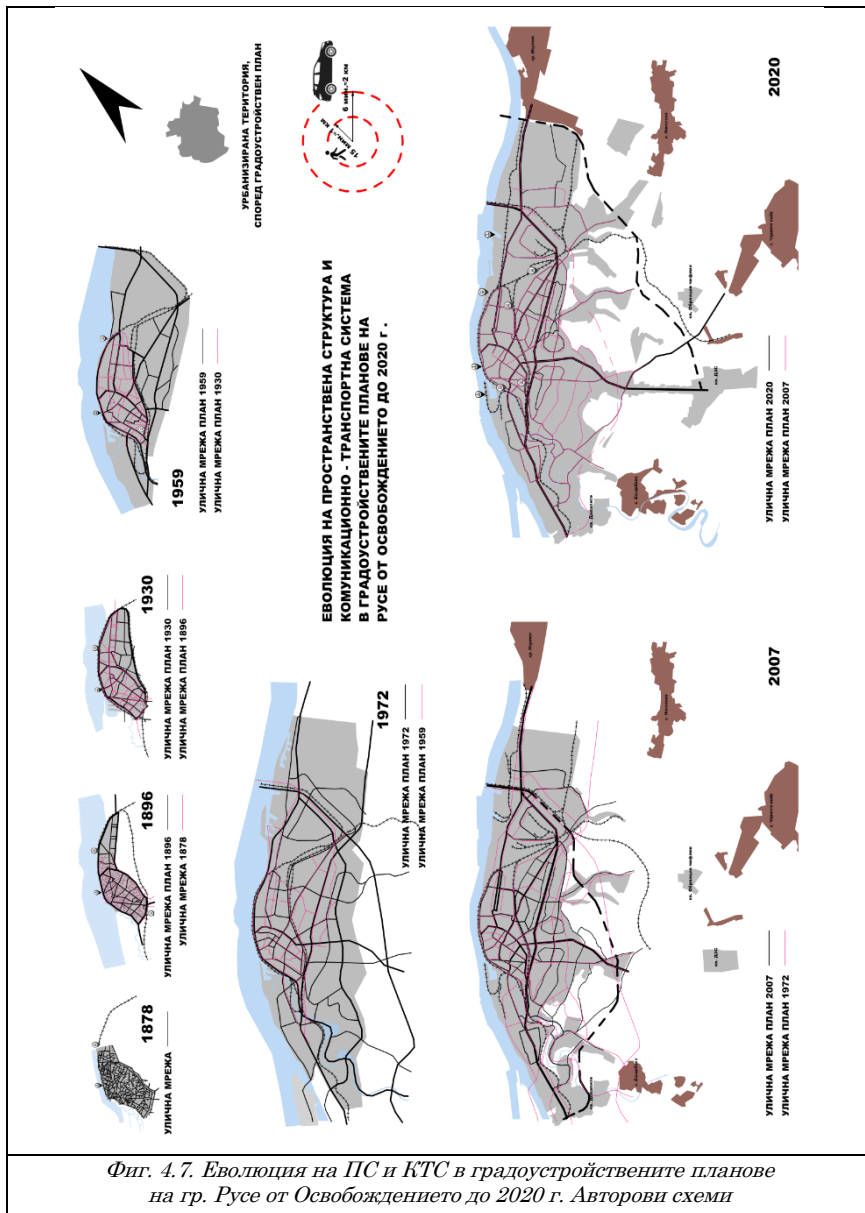
РУСЕ

Развитието на Русе, през разглежданите периоди, довежда до типична за крайречен град линейна пространствена структура. След Освобождението градът има първоначално неправилна улично - квартална планова структура, с овална форма и дълга ос север – юг. В развитието му оста на нарастване постепенно се завърта, за да следва крайбрежието на река Дунав. След Войната все повече се търси развитие и на юг – югоизток, но нарастването по дължина на брега доминира (фиг. 4.7.).

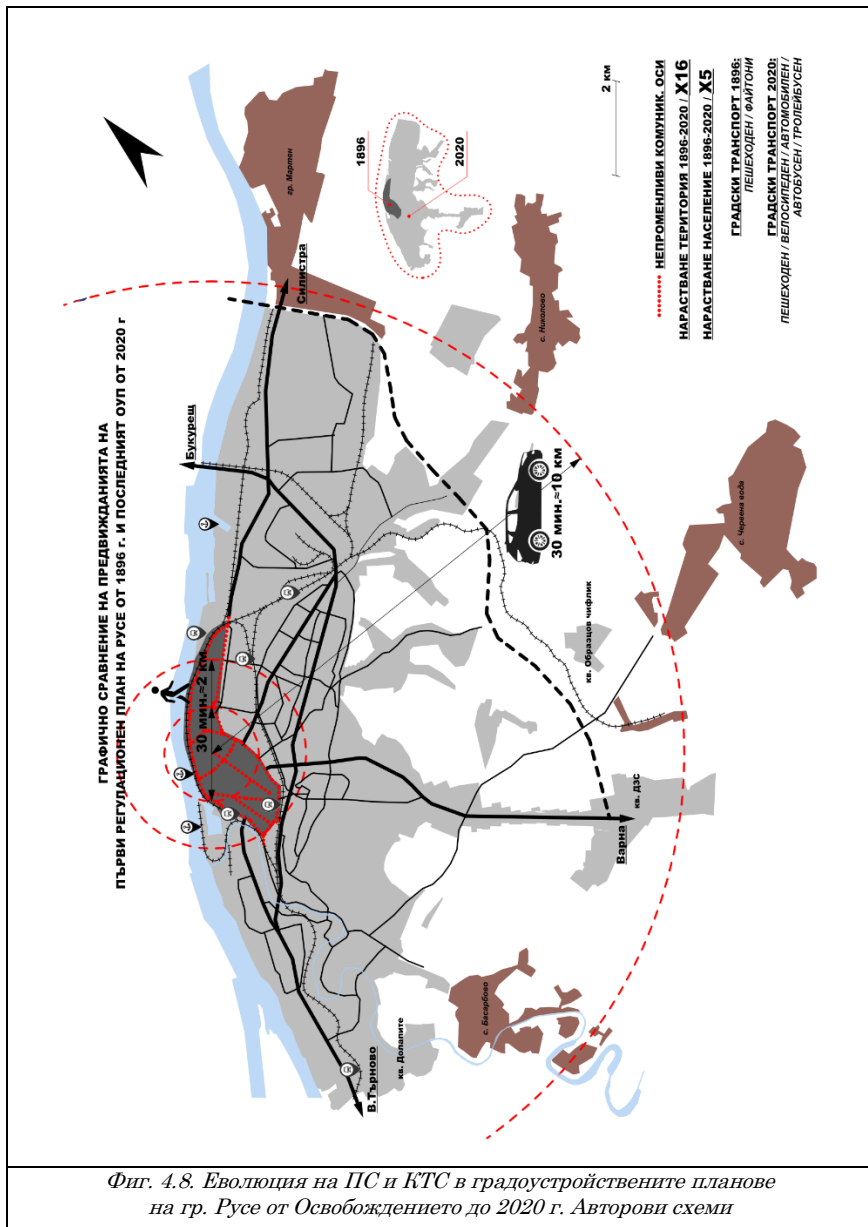
Конфигурацията на първостепенната улична мрежа на градската територия днес в основата си е радиално – кръгова. Тя обаче е силно повлияна от “издължения” контур на града с направление североизток – югозапад. Формирането ѝ е свързано и с преминаващите през града ЖП трасета и изходящите лъчи, свързващи се с републиканската и общинска пътна мрежа.

В еволюцията на комуникационно - транспортната система и пространствена структура на Русе има ясно изразена приемственост. Характерен, непроменлив във времето елемент, е трилъчието, тръгващо от централна ЖП гара в северна посока. Той е определен от стигащите до Дунава ул. Николаевска и бул. Цар Освободител, структуроопределящ от времето на крепостта, и завършващата в историческия център и площад Свобода улица Борисова. Връзката между промяната в преобладаващите средства за транспорт, между първия и последния градоустройствен план, и промяната в градската структура е несъмнена и потвърдена от графичната съпоставка (фиг. 4.8.).

Съпоставянето на градската структура с идеализирания пешеходен и автомобилен изохрон показва, че исторически оформения градски център е пешеходно достъпен.



Фиг. 4.7. Еволюция на ПС и КТС в градоустройствените планове на гр. Русе от Освобождението до 2020 г. Авторски схеми



Като цяло, въпреки тенденцията за нарастване покрай основните входно – изходни комуникационни артерии, дори и отдалечените квартали на Русе „ДЗС“ и „Образцов чифлик“ са достъпни в рамките на приетия 30 минутен автомобилен изохрон (фиг. 4.8.). Проблемът е липсата на удобна пешеходна достъпност между историческия град новите жилищни комплекси на юг – югоизток. Приетият през 2014 г. „План за велосипедна мрежа“, представен и в ОУПО‘2020, е съществена стъпка от потенциални мерки за постигане на интегрираност на и устойчивост на градския транспорт. В ОУПО обаче не са предвидени новости по отношение на градския транспорт и транспортното обслужване с МОПТ на отдалечените квартали и околните населени места, с които тангира предвидената в плана територия.

Нарастването на територията, предвидено с ОУПО‘2020, е над 16 пъти спрямо първия план. Сравнено с нарастването на населението изглежда, че развитието не е балансирано. До известна степен това вероятно е породено от многото терени които са предвидени за производствени, складови и пристанищни нужди. С оглед на прогнозите на последния план за слабо намаляване броя на населението, дори и като оптимистичен вариант, предвиденото увеличаване на територията, вкл. и за жилищни нужди, не би било оправдано и реалистично.

СТАРА ЗАГОРА

Историята на развитието на пространствената структура и комуникационно – транспортната система на Стара Загора се различава съществено от всички останали български градове. Пълното разрушаване на града по време на Освободителната война води до идеята за планиране на правилна правоъгълна улично - квартална структура със строга меридиална и паралелна ориентация. Това предопределя основната структура на града в бъдеще.

В еволюцията на комуникационно - транспортната система и пространствена структура на града има ясно изразена приемственост. Градът запазва местоположението и ортогоналната структура на историческото си ядро, като постепенно започва да излиза извън компактната си правоъгълна форма (фиг. 4.9.).

След Втората световна война започват да настъпват сериозни промени в ПС и КТС. Градът започва бързо да нараства и в план и на височина, което рязко променя мащаба му. С планирането и изграждането на обход в комбинация с входно – изходните южни пътища към характерната ортогонална структура постепенно се обособяват радиални и концентрични направления. Така пространствената структура на Стара Загора се услужнява с комбинацията на ортогонална и радиално – концентрична улично – квартална структура. С годините те стават все по – отчетливи и ясно изявиени, но гранично преминаващото ЖП трасе и недостатъчните връзки с центъра ограничават жилищното нарастване в южна посока. Основните транспортни оси от 80-те г. на ХХ в. до началото на ХХІ в. са изток – запад и север – юг. Във връзка с предвижданията на ОПП‘1976 и ОУП‘2005 те наистина предизвикват интерес за застрояване и издължаване на града в посоки изток, запад и юг. Концепцията на ОУП‘2011 предлага полицентрично развитие с централен елемент историческото ядро и четири вторични структури с линейно – ядрен характер: север, юг, изток и запад. Така оформяйки една кръстовидна пространствена структура, с по – дълга ос изток – запад. От север развитието е ограничено от Средна гора, а на юг от обходния път.

В еволюцията на комуникационно - транспортната система и пространствена структура на Стара Згора има ясно изразена приемственост. Характерен, непроменлив във времето елемент, е историческия град с правоъгълната си структура. Булевардите „Свети Патриарх Евтимий“ и „Цар

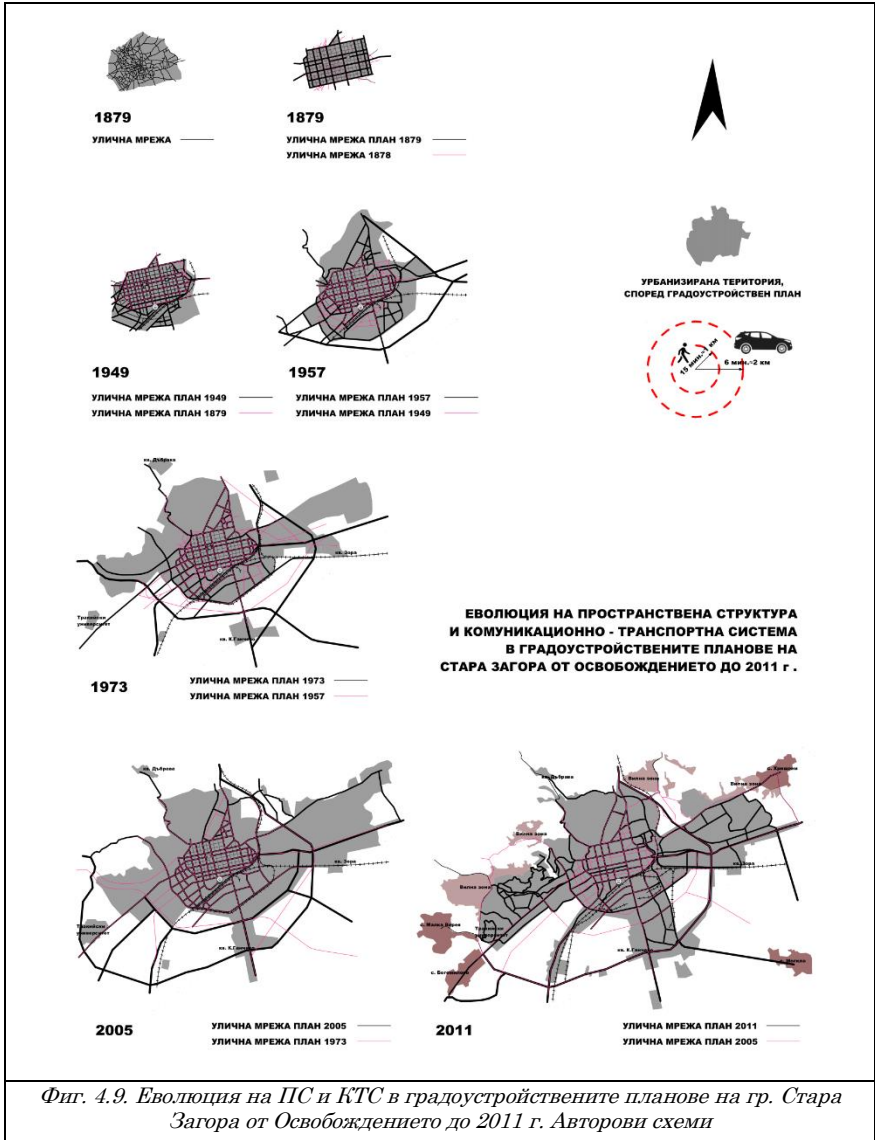
Симеон Велики“ са гръбнака на града още в плана на Лубор Байер. Те са и продълженията на извънградските оси Чирпан – Нова Загора и Казанлък – Хасково, в рамките на които се случва съвременното пространствено развитие на града (фиг. 4.10.).

Съпоставяйки нарастването на населението и предвидената за урбанизиране територия не може да се отчете дисбаланс. Компактното развитие на града е видно и от графичната съпоставка с времевия и пространствен изохрон. Територията между първия и последния план е нарастнала 12 пъти, както и населението. За последните 10 г. обаче има ясно изразена тенденция за намаляване на броя му.

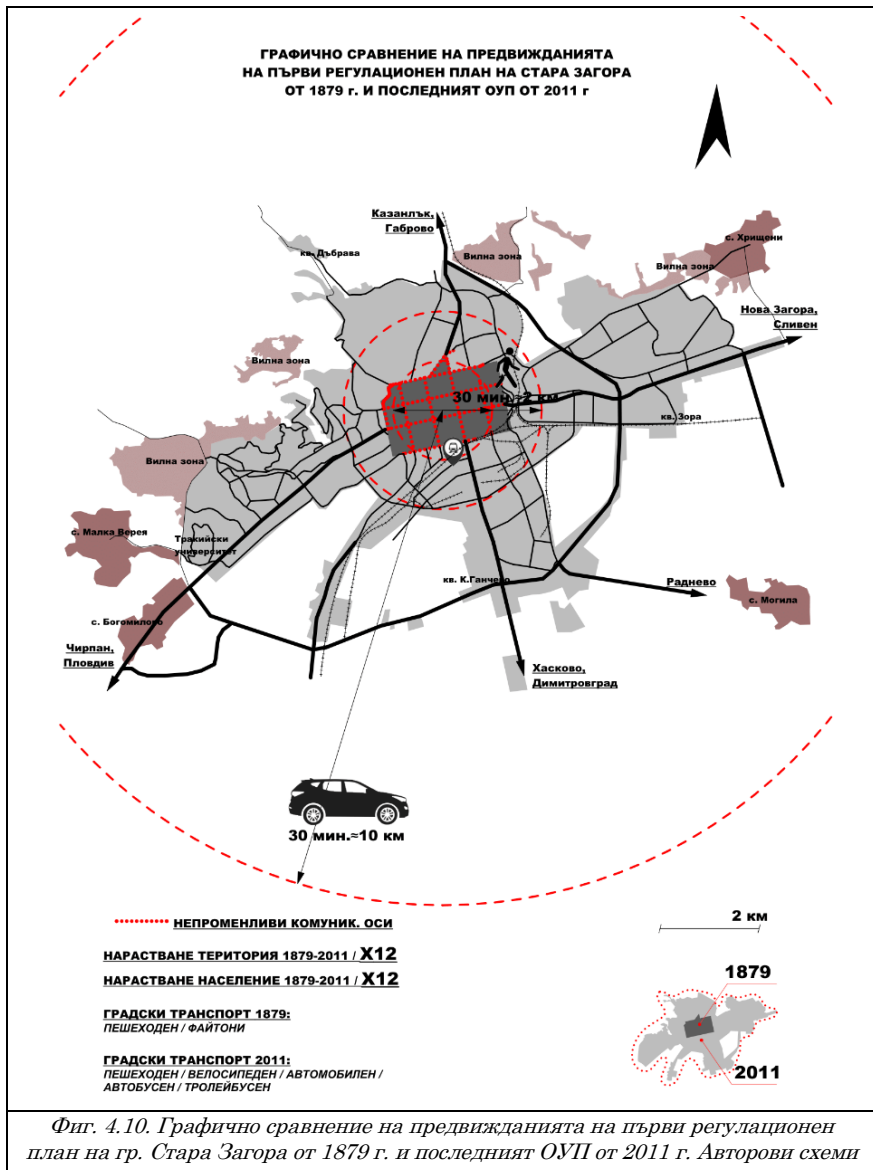
Съпоставянето на градската структура с идеализирания пешеходен и автомобилен изохрон показва, че исторически оформения градски център е пешеходно достъпен. Автомобилната достъпност, особено в северна и южна посока, значително надхвърля периферията на Стара Загора (фиг. 4.10.). Базирайки се на този критерий е ясно, че предвиденото от ОУП‘2011 линейно разтягане на града до селата Богомилово, на юго - запад, и Хрищени, на северо – изток не е преувеличено. Непрекъснатостта му обаче е под съмнение поради смалването на града откъм население.

Както и при останалите градове, и при Стара Загора, промяната в преобладаващите средства за транспорт, между първия и последния градоустройствен план, и промяната в градската структура е несъмнено взимно свързана. Тя е потвърдена и от направената графична съпоставка.

В съвременното си развитие, въпреки подходящия релеф и структура, градът страда от липсата на широкообхватна мрежа на МОПТ, велосипедно и пешеходно планиране и политики за устойчива градска мобилност. Мерки в тази насока биха имали ефект върху намаляване дела на личните автомобили в градското движение.



Фиг. 4.9. Еволюция на ПС и КТС в градоустройствените планове на гр. Стара Загора от Освобождението до 2011 г. Авторски схеми



Заклучение

Пространствената структура на разглежданите в труда градове, тяхната форма и комуникационното – транспортна система са се развили във времето след Освобождението от компактни структури с неправилна, средновековна улична мрежа, до днешните сложно организирани полицентрични градски организми. Първоначално всички те са преобладаващо пешеходни, с ограничено присъствие на велосипеден и масов градски транспорт. Постепенно характерното за градовете споделено движение е забравено и след средата на ХХ в. автомобилите започват бавно, но сигурно, да оказват силно влияние върху пространственото градско развитие. Някои градове, като Пловдив, запазват компактността си при нарастването, докато други, като Бургас, се развиват много дисперсно. Въпреки опитите за планирано задаване на еволюцията им, градовете често се променят, следвайки непланов модел на развитие. Това се потвърждава и от разглежданите в дисертацията примери и е особено актуално за последния разглеждан период от развитието. Предвижданията на днешните ОУП всъщност обличат в закон и документират намеренията на обществото, а често предвидените извън това разширения и промени остават нереализирани.

В аспекта на темата е важно да се подчертае влиянието на разнообразни фактори върху начините за придвижване на хората. Наличните функции и застрояване често подтикват хората да пътуват основно с личен моторизиран транспорт. Интегрираният и съгласуван подход в градското и транспортното планиране и включването на детайлно изследвани пешеходни и велосипедни планове, като част от общите устройствени планове, са съществен и важен инструмент за промяна на тази тенденция и осигуряване на устойчиво бъдеще за градовете.

Обобщени изводи, базирани на изследването

- Пешеходният изохрон, времеви и пространствен, е структуроопределящ за тенденциите в развитието не само на централните градски части, но и на градовете като цяло. Отчитането на реален изохрон е съществено за реалното функциониране на интегрирана комуникационно – транспортна система.

- В съвременните ОУП на градовете в България дигиталните средства за проектиране, вкл. съвременните програмни продукти, и наличието на цифрова основа позволяват на проектанта да навлезе в детайли за прогнозиране на комуникационно – транспортното и пространствено развитие. Тези възможности обаче не се използват за нуждите на планове за пешеходното и велосипедно движение, които да придружават ОУП.

- Нормативно заложените възможности за разработване на ПУП на населени места и подробни КТП към ПУП реално не биват оползотворени, основно по финансови причини. Така планирането на пешеходното и велосипедното движение остават в изключително ограничения, като изисквания към тях, обхват на ОУП.

- Направените в началото на ХХI в. ОУП, вкл. транспортни планове и схеми към ОУП, продължават да се занимават приоритетно с проблемите на автомобилното движение и местата за паркиране и гарирание.

- При планиране на новите ОУП проектантите продължават да залагат перспективно териториално и демографско нарастване, което в голяма степен не се оправдава.

- В аспекта на горното авторът е на мнение, че ОУП на градове следва да се фокусират повече върху евентуалното реструктуриране на компактната градска територия и свързаността на тези промени със създаване на условия за намаляване нуждите от лични автомобили в ежедневието.

Потенциални потребители

Трудът може да бъде използван от архитекти, транспортни инженери и други специалисти, чиято дейност е свързана с планиране и изграждане на градовете. Подходящ е, като опорна точка, при проектирането на ОУП не само на големите и много големи български градове, но и на всички останали населени места.

Разработката може да се използва в специализирани курсове или като тематичен модул в учебните програми по история и теория на градоустройството. В този аспект ползата ще бъде както за преподавателите, така и за студентите по архитектура, урбанизъм и други специалности, разглеждащи в учебните си планове проблемите на градоустройственото и комуникационно - транспортно развитие. Очаква се дисертацията да бъде полезна също и за нуждите на други автори, които разглеждат проблемите на градоустройството и комуникационно - транспортните системи.

Перспективи за бъдещи изследвания и развитие

Трудът обосновава необходимостта от по - детайлен предварителен анализ на пешеходното и велосипедно движение и направата на специализирани план - схеми при планирането на КТС, като неразделна част от ОУП. Поради многопластовата структура на посочените проблеми, авторът няма претенции за изчерпателно изследване на всички потенциални аспекти на разглежданата тема.

При бъдещи изследвания трудът може да служи като база за детайлното проучване по следните въпроси:

- Изследване на времевия и пространствен изохрон в реална градска среда, с фокус върху български градове, и връзка на проблема с направата на план схеми на комуникационно - транспортна система към ОУП;

- Влияние на интелигентните транспортни системи и съвременните транспортни средства върху градското развитие;
- Нормативно определяне на мястото на активните форми на транспорт при планирането на ОУП;
- Проучване за регламентиране на междинни нива между ОУП и ПУП за нуждите на специализирани план схеми на комуникационно - транспортната система.

IV. ПРИНОСИ В ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Систематизиран е голям обем графична и текстова информация, касаеща градоустройствената и транспортна еволюция на Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора и Русе от Освобождението до днешни дни;
2. Направен е диахронен анализ на градоустройственото и комуникационно – транспортно развитие на разглежданите градове за последните 140 години.
3. Разработено е графично съпоставяне на пространствената и комуникационно – транспортна еволюция на Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора и Русе, заложена в градоустройствените им планове, с изобразяване на основната улична мрежа на разглежданите градове;
4. Направено е паралелно проследяване на степента на нарастване на територията на градовете, заложена в градоустройствените им планове и населението им през разглежданите периоди;

5. Изследвани са и са графично илюстрирани непроменливите през годините комуникационни направления (инварианти);

V. ПУБЛИКАЦИИ, СВЪРЗАНИ С ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Никифоров, И., **Николов, П.**, (2015), “Градоустройствено и транспортно развитие на София и големи български градове през периода 1944 – 1989 г.“. В: Сборник доклади VII Международна научна конференция “Архитектура, строителство – съвременност” Варна, България, ISSN 2367-7252, стр. 69- 77, ВСУ “Черноризец Храбър”, 2015;
2. **Николов, П.** (2019) “Еволюция на градската форма и устойчиво планиране на комуникационно-транспортните системи”. Сборник доклади от IX Международна научна конференция по Архитектура и Строителство, ArCivE 2019. Варна, България, ISSN 2535-0781;
3. **Nikolov, P.**, Nozharova, B. (2020) The development of contemporary urban transportation in relation to urban street network, Proceedings from 3rd International Conference on Urban Planning - ICUP2020, Nis, Serbia, ISSN 2738-0548, p.41 - 47
4. **Николов, П.** (2021) „Времева линия в градската форма и транспортните системи на някои български градове“. **Приета за публикация** в сборник доклади от IX Международна научна конференция по Архитектура и Строителство, ArCivE 2019. Варна, България, ISSN 2535-0781