

К 65/Д 73



120000867869

100

НАРОДЕН СЪВЕТ — ОБЩИНСКИ СЪВЕТ НА БПС — РУСЕ

Д О К Л А Д

**ЗА СЪСТОЯНИЕТО И ПЕРСПЕКТИВИТЕ ЗА РАЗВИТИЕ НА
МАСОВИЯ ГРАДСКИ, ЛЕК И ТОВАРЕН ТАКСИМЕТРОВ
ТРАНСПОРТ И ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА
ДВИЖЕНИЕТО В РУСЕНСКАТА СЕЛИЩНА СИСТЕМА**

(Изнесен на IX-та редовна сесия на Общинския
народен съвет, проведена съвместно с Общинския
съвет на БПС на1980 г.)

ОКТОМВРИ, 1980 ГОДИНА

K222.2 + K45

$$K \frac{65}{243}$$

ОБЩИНСКИ НАРОДЕН СЪВЕТ-ОБЩИНСКИ СЪВЕТ НА БПС - Р У С Е

Д О К Л А Д

ЗА СЪСТОЯНИЕТО И ПЕРСПЕКТИВИТЕ ЗА РАЗВИТИЕ НА
МАСОЧИЯ ГРАДСКИ, ЛЕК И ТОВАРЕН ТАКСИМЕТРОВ
ТРАНСПОРТ И ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА
ДВИЖЕНИЕТО В РУСЕНСКАТА СЕЛИШНА СИСТЕМА

/Изнесен на IX-та редовна сесия
на Общинския народен съвет про-
ведена съвместно с Общинския
съвет на БПС, на1980 г./

ОКТОМВРИ

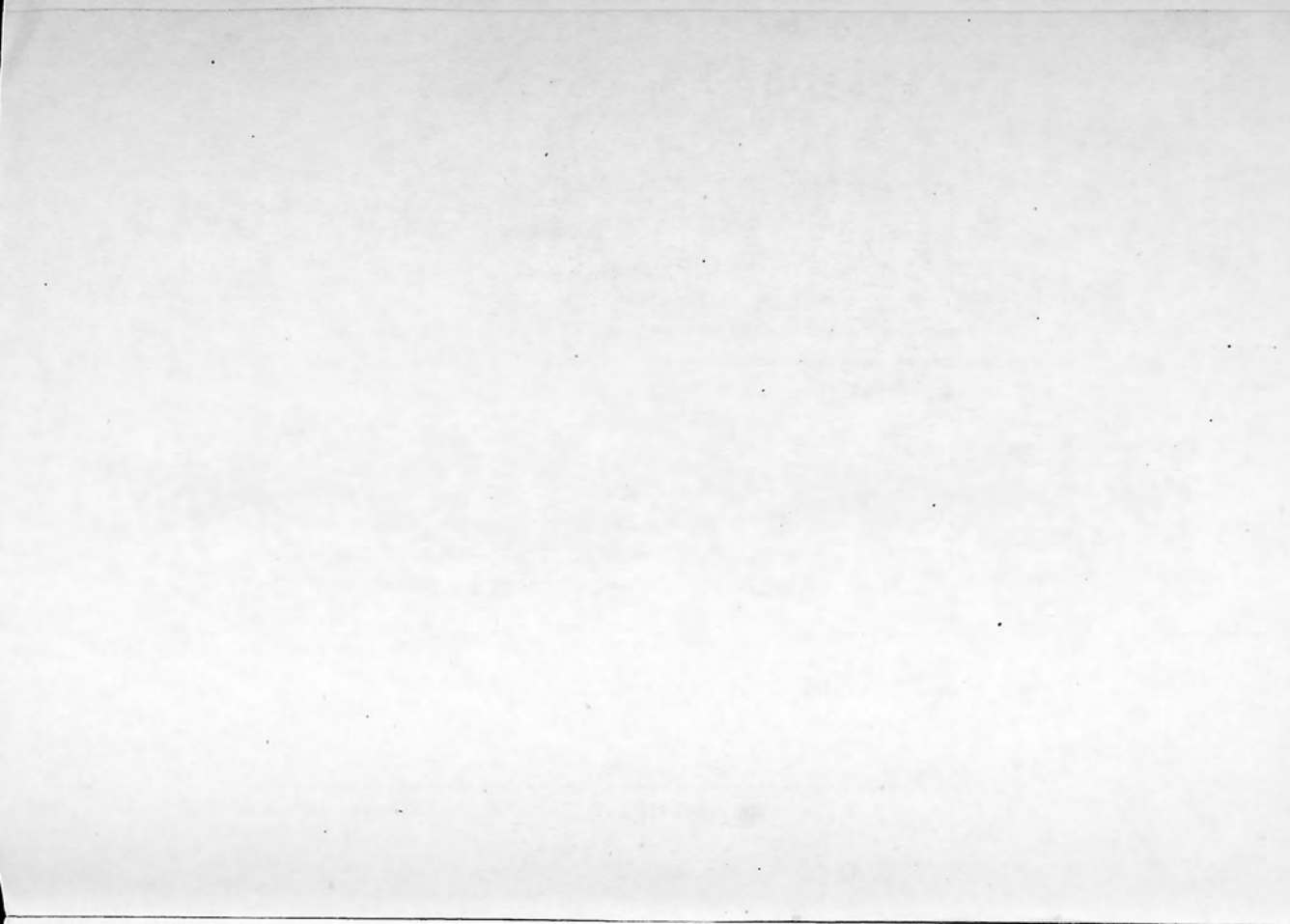
1 9 8 0

Регионална библиотека
"Любен Каравелов"



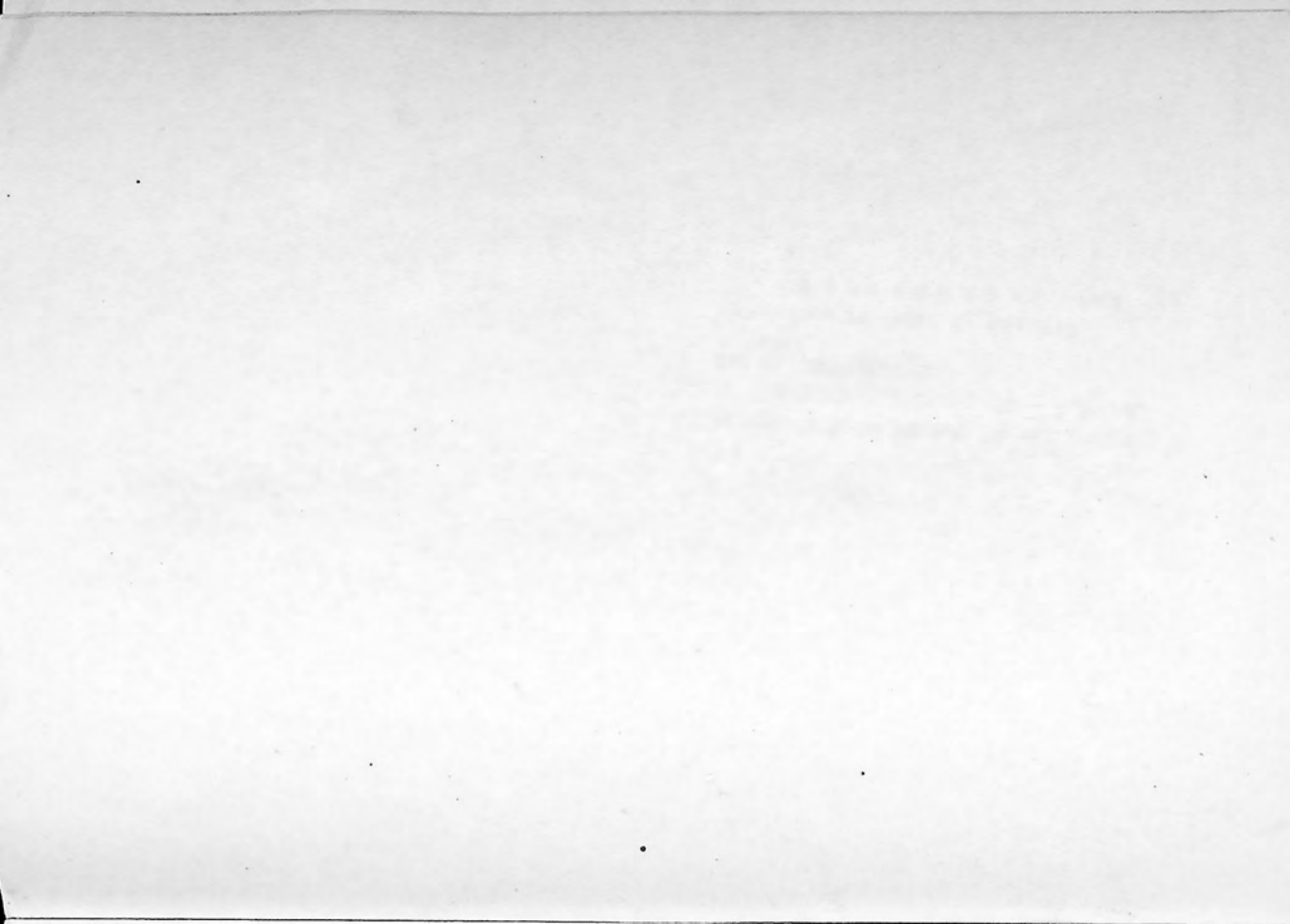
120000867869

447351



МАТЕРИАЛИТЕ ЗА ДОКЛАДА СА ПОДГОТВЕНИ
ОТ ОБЩИНСКИЯ НАРОДЕН СЪВЕТ - Р У С Е,
СЪС СЪДЕЙСТВИЕТО НА:

- ОБЩИНСКИ СЪВЕТ НА БПС-РУСЕ
- А.В.Т.О.К.О.М.Б.И.Н.А.Т. - РУСЕ



1

ДРУГАРКИ И ДРУГАРИ СЪВЕТНИЦИ,
УВАЖАЕМИ ГОСТИ,

Настоящата сесия на Общинския народен съвет, подготвена с активната помощ на ръководството на Автокомбичата и Общинския съвет на Българските професионални съюзи има отговорната задача да постави на разглеждане някои проблеми, свързани с нашата държавна и стопанска политика по въпросите на транспорта, предназначен за обслужване на населението на Русенската селищна система, да разгледа неговото състояние и да приеме програма за развитието му през осмата петилетка.

В решенията на Единадесетия конгрес и Юлския пленум на ЦК на БКП за ускорено обществено-икономическо развитие на нашата страна през VII-та петилетка бяха ясно и категорично очертани качествено нови и отговорни изисквания в областта на транспорта и по-специално по въпросите на пътническите превози:

- Да се задоволяват непрестанно растящите нужди на населението и народното стопанство от автобусни и таксиметрови превози;
- Да се съкрати времето за трудови пътувания в бюджета на работното време на трудещите се;
- Рязко да се подобри културата на транспортното обслужване на човека;

– Транспортното обслужване на трудещите се да съдействува за повишаване ефективността на производството.

В светлината на пределно ясно определените задачи, при условията на наличната материална база, кадри и форми на организация, ние трябва да осъзнаем, да осмислим, и там, където е необходимо – коренно да преобразим нашата работа за тяхното категорично и последователно изпълнение.

Изхождайки от тези партийни постановки през годините на VII-та петилетка Изпълнителният комитет на Общинския народен съвет под ръководството на Общинския комитет на БКП нееднократно се е занимавал с проблемите на комплексното транспортно обслужване, като ежегодно на редовните си заседания е разглеждал въпроси, свързани с неговото подобряване и изпълнението на приетите от проведената през 1970 г. сесия на ГНС и пленум на ОС на БПС

Проведеният през 1975 г. пленум на ГК на БКП критично и задълбочено разглежда състоянието и проблемите на транспортното обслужване, констатира постигнатите успехи и допускащите слабости в това отношение и набелязва мерки за неговото подобряване. Приетите решения и система станаха ръководно начало в работата на ГК на Общинския народен съвет и транспортните предприятия и дадоха силен тласък в развитието на пътническия автомобилен транспорт в Русенската селищна система. В изпълнение на практическите мероприятия беше подобрена материално-техническата база на автотранспорта, прие се в ГК програма за подобряване на транспортните комуникации и поддържането им, оптимизира се маршрутната схема, утвърден беше график за движение на автобусите до местата за отдих, направиха се проучвания и технико-икономическа обосновка

за внедряване на тролейбусен транспорт и други.

Новото административно деление на страната – изграждането на селищните системи и приетите от Мартенския пленум на ЦК на БКП осъществени насоки за по-нататъшното им развитие и усъвършенствуване поставиха пред транспортното обслужване нови изисквания:

- изграждане на единен транспорт с подобрена честота и намалено време за пътуване, съдействащ за нормалното функциониране на селищните системи и намаляване миграционните процеси;

- създаване удобни връзки между различните видове пътнически превозни средства, като се осигури превоза на работниците, служителите и учениците в условията на дву и тримесечна работа и 6-7 дневен режим на използване на производствените и културни фондове;

- организиране лек и товарен таксиметров транспорт за бързо и качествено обслужване на населението и народното стопанство в селищната система.

В светлината на тези партийни постановки с основание възниква въпроса: Какво е състоянието на транспортното обслужване в Русенската селищна система, отговаря ли то на новите повишени изисквания и нарастналите потребности на населението?

За да се даде ясен и категоричен отговор на тези въпроси е необходимо задълбочено и критично да се разгледа състоянието на различните видове транспортно обслужване, да се посочат най-наболелите проблеми и да се набележат мерки за тяхното решаване.

1. СЪСТОЯНИЕ НА МАСОВНИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

Основни критерии за оценка състоянието на този вид транспорт и нивото на обслужване с него са:

- структура и възрастов състав на автопарка;
- материално-техническа база
- маршрутна схема обхват, гъстота и плътност на подвижния състав на линия
- загуби на време за пътуване в бюджета на работното време на трудещите се, свързани с интервалите на преминаване и търговска скорост;
- култура на транспортното обслужване

Особено място, което автобусния транспорт заема в транспортното обслужване на населението от Русенската селищна система-85 % от всички пътници се превозват в него - определи бързите темпове на нарастване броя на автобусите и местата в тях. През последните 20 г. (1960-1980 г.) броят на автобусите е нарастнал над 5 пъти, а брой на местата - 6 пъти (табл. № 1). Независимо от това обаче, в сравнение с други градове от страната броя на местата на 1000 жители от населението в града е недостатъчен (табл. 1а). Автобусните линии в Русе, общо 17 се обслужват от 122 автобуса, от които 52 "Икарус"; 17 "Чавдар"; 52 "Сетра" и 1 "Омуртаг". Подвижният състав не е в добро техническо състояние, тъй като 51% от автопарка е с пробег над 500 хил. км. (табл. 3). Това влияе отрицателно както на движението по график, така и на нивото на културата на обслужването. Голям дял в това отношение имат 26-те автобуса "Икарус"-180, доставени извънпланово през 1969 г., 4 от които вече принудително са бракувани, а други 11 са с напълно прогнили каросерии и под-

лежат на бракуване. Експлоатацията на тези автобуси внася сериозни смущения в обслужването, като чести повреди и излизане от линия, непостигане експлоатационна скорост, липса на отоплителни инсталации в топите и др. Това още веднаж красноречиво доказва безусловната необходимост от подмяната на тези автобуси. Като се има предвид, че плановата доставка на тази марка през 80г. беше изпълнена едва 50%, наложително е през 8-та петилетка да се осигури необходимата доставка.

Русенската селищна система обхваща град Русе и селата Басарбово, николово, Просена и Мартен и разполага с добре развити междуселищни транспортни връзки. Дневно в Селищната система се извършват 107 курса по междуселищни линии с 3 026 км. пробег, които се обслужват от 16 автобуса (табл. № 2). Ние считаме, че така създадената организация на обслужване на настоящия етап задоволява потребностите от транспорт и осигурява нормалното функциониране на Селищната система.

Въпреки този очевиден ръст на брой на автобусите и пътническите места, палице е несъответствие между превозната възможност и наличните нужди във вътрешноградския транспорт. Това се обуславя от посоченото техническо състояние на автопарка от една страна. От друга страна, темповете на нарастване и обновяване на подвижния състав не съответствуват на темповете на нарастване на нуждите, като в повечето случаи изостават от тях. Като трета причина може да се посочи неспазването на графиката за разтегленото работно време от редица предприятия.

Извършените от органи на Комитета за държавен и народен контрол проверки установиха нарушения в 22 предприятия, между които ЗПП о

с 1 200 работници, СЕП "Водно стопанство" със 780 работници, ИССМ с 510 работници и др. Вина за допусканите нарушения имат както самите предприятия, така и Общинския народен съвет и Общинския съвет на ВПС, които не са упражнявали необходимия контрол. Самият график има някои съществени недостатъци. Интервала на "разтегляне" от 6,30 до 8,00 часа е недостатъчен. В стъпалата след 7,30 часа са поставени учреждения и предприятия със сравнително малоброен персонал, докато такива крупни предприятия, като ККК "Ив.Димитров", МК "Георги Димитров", ЛВЗ "В.Коларов" и др., в стремежа да се задоволят техните искания, са оставени заедно с учебните и медицински заведения в едно и също стъпало. Така във върховите часове възниква нужда за превозване на 30-35 хиляди души при реална часова превозна възможност 13 000. Началото на приема на децата в детските заведения не винаги е съобразен с началото на работното време на предприятията, които обслужват. Ученическите пътувания – един значителен пътникопоток, не са изследвани и не е предвидено отделно стъпало за тях. Необходимо е в Общинския народен съвет да се изгради работна група, която обстойно да проучи пътникопотоците и да предложи на ИК нов график за утвърждаване, като се въведе строг контрол за неговото стриктно спазване.

За осъществяване на стопанската си дейност по превоза на пътници Автокомбинат-Русе разполага с две автогари – Русе-юг за междоокръжни и междуселищни превози, Русе-изток за работнически и крайградски превози и един гаражно-сервизен комплекс (табл. № 4). Тази база обаче, поради бързото увеличаване обема на превозите и подвижния състав за сега се оказва недостатъчна. Това наложи по път на модернизация и реконструкция тя да се подобрява и разширява.

Извършено бе разширение и реконструкция на Автогара-юг, автобусния сервисен комплекс и др. Предстои и е в процес на проектиране разширението и реконструкцията на автогарата за работнически и крайградски превоз изток. Остава нерешен въпросът с гаражното обслужване, поради недостатъчна гаражна площ. По тази причина понастоящем автобусите гарират на плацовете на автогарите, по улиците и площадите на града. Този проблем ще се изостри още повече с бъдещето обновиране и увеличаване на подвижния състав. Необходимо е да се конкретизират бъдещите нужди от терени за гаражно и сервисно обслужване и се резервират от наличните свободни такива в града. Това ще позволи чрез разместване на някои съществуващи бази да се решат голяма част от въпросите на техническото обслужване. Трябва да се прекрати съществуващата практика за отреждане на терени за транспортни цели, когато нуждите наложат това.

В изпълнение на задачите, заложили в системата, приета от ГК на БКП, бяха набелязани и реализирани редица мероприятия за издигане нивото и качеството на транспортните услуги и по-пълно задоволяване потребностите на населението с автобусни превози.

Особено внимание бе обърнато по разширяване и подобряване маршрутната схема на град Русе. На базата на резултатите от проучване пътникопотоците по данни на ЕСГРАОН и методика, разработена от Центъра за транспортна кибернетика и други проучвания, бяха установени трудовите пътувания по направления, транспортни райони и часове на денонощието. На тази база бяха извършени корекции на маршрутите на 5, 11 и 12 линии, разкрити бяха две нови линии 9 и 15, удъл-

жени бяха 10 и 17-А линии. По тази причина дължината на транспортната мрежа достигна 157 км. Създадоха се директни връзки на кварталите "Здравец" и "Изток" с Източната промишлена зона, с което времетраянето се намали с 12 %.

С откриването на новата 15-та автобусна линия се осигури пряка връзка с кв. "Дружба" и ЖК "Изток", намали се времето за пътуване на работниците, ползващи преди това 13-та линия с 25 минути и се подобри обслужването на Трета поликлиника.

Така изтрадената маршрутна схема е с гъстота $2,2 \text{ км/км}^2$ градска площ и се доближава до оптималните нормативи, позволява да се намалят до минимум превърлянията и прекачванията.

Въпреки това при наличието на интензивно натоварване съществуващата транспортна схема не е в състояние да осигури значително подобрение на транспортното обслужване на населението в града, поради някои съществени недостатъци:

- част от маршрутните линии минават по тесни и неподходящи за градски автобусен транспорт улици, Това води до нарушаване на графиците, увеличаване интервала на движение и времезагубите;

- прекриване на маршрутите на много автобусни линии в някои участъци. Това създава затруднения за нормалната експлоатация на автобусите, като нарушава контрола по спазване на графиците. Влошава се културата на обслужването, като се натрупват по няколко автобуса на спирките и пътниците се затрудняват при избора на необходимия им за пътуване. Причините за припокриване са липсата на подходящи комуникации за разсейване на маршрутите и стре-

межа да се намалат прехвърлянията за сметка на удължаване на линиите;

– не е напълно и качествено решен въпроса с обхвата на новите и новоизграждащите се жилищни комплекси от автобусния транспорт. Това до голяма степен се обуславя от непригодната за провеждането му пътна мрежа в тях. Показателен е примера с ЖК "Изток", при проектирането и строителството на който не е отчтена необходимостта от обслужване с автобусен транспорт, което налага на настоящия етап това да става по тесни и непригодни трасета;

– съществуващите маршрути в голямата си част са отдалечени от жилищните квартали "Родина", "Дружба" и част от централното градско ядро с граници р. Дунав, ул. "П. Д. Петков", ул. "Съединение", ул. "Независимост", ул. "Пристанищна", като спирките са на разстояние по-голямо от нормативния 5-минутен изохрон. Обслужването на квартал "Родина" е затруднено, поради наличието на железопътен прелез при Кооперативния пазар, а на квартал "Дружба" – поради характера на терена и уличната мрежа;

– непълноценно се използва бул. "Ленин" за провеждане на маршрути на обществения градски транспорт, макар, че той предлага много добри възможности след извършената реконструкция на платната му.

През VII-та петилетка броят на автобусите на линия бе завишен с 26, с което се достигна нормативна плътност на подвижния състав на линия 0,6 автобуса на 1 км. маршрутна мрежа и се намали интервала на движение с 24 % спрямо 1976 г. (табл. № 5). Въпреки това, загубите на време за пътуване все още са големи, тъй като от 17-те линии само три – втора, единадесета и дванадесета линии са с интервали под 10 минути. При нарушаване на синхрона и при

излизане на автобуси от линия по технически причини, интервалът се увеличава. Като причина за относително големия интервал на движение може да се посочи стремежа да се намалява той за сметка на увеличаване броя на автобусите на линия. Това затруднява създаването на резерв за попълване на излезлите от линия автобуси. Освен това, при недоброто техническо състояние и недостатъчният брой автобуси възможностите за постигане на задоволителни резултати в това направление са ограничени. От друга страна интервала на движение силно зависи от търговската скорост. През последните години този показател бележи трайна тенденция на задържане и намаляване. От 13,9 км/час през 1976 г. тя е спаднала на 13,2 през 1979 г. Причините за това трябва да се търсят в нарастналата интензивност на движението по главната улична мрежа, съвпадане на предпочитаните от останалия вид транспорт трасета с тези на автобусния, тесните места по комуникациите, включително и изкуствено създадените и посочените вече недостатъци на маршрутната схема.

Внедрените бързи работнически автобуси, които обслужват работниците на някои основни заводи в града, като ККЗ "Ив.Димитров", ЗИП, ЗЕМЗ и др., допринасят за увеличаване съобщителната скорост по тези линии и за намаляване транспортните разходи. Това обаче става за сметка на заделените автобуси от градския парк, които се използват само във върховите моменти. Очевидно за подобряване експлоатационната скорост във вътрешноградския транспорт следва да се търсят други по-рационални форми.

Като първи етап на АСУ бе въведена в експлоатация магнитно-индукционната

система, която даде положителни резултати за подобряване организацията на движението и контрола на градския транспорт. Отклоненията от графика са следени под 1 %. Значително са намалени и непокритите курсове. По-голям се постоен грижи за подобряване обслужването на населението през празничните дни до местата за отдих и раздадените по 76-то ИМС – лесопарк "Липник", Образцов чифлик, 9-ти километър, "Акациите", наметника на Мара Манева и др. Като начална спирка на автобусните линии до местата за отдих беше определен площадът пред Дома на културата. В празнични и почивни дни се пускаха по 4 бр. автобуси "Икарус" за лесопарк "Липник" и 2 за Образцов чифлик, като броят им се регулира в зависимост от пътничкопотока. В следствие, поради откриване на регулярна линия до Образцов чифлик от автогара изток и незначителния брой пътувания от Дома на културата се преустанови пускането на автобуси за Образцов чифлик оттам. Трябва обаче да отбележим, че неравномерността на пътничкопотоците в определени моменти създава смущения както в осигуряването на нормалния превоз до местата за отдих, така и в пълноценното използване на превозната възможност на автобусите. Автокобинатът не винаги създава необходимите условия за правилното регулиране на този процес, а и помощта, оказвана от ИК на Общинския народен съвет е недостатъчна.

При организирането на мероприятия от общоградски характер, като фестивала "Мартенски музикални дни", фолклорния празник "Златната гъдулка", в района на западен парк "Приста", традиционния събор в лесопарк "Липник", спортни и други прояви освен редовния, се осигурява специализиран транспорт и подходяща организация.

Все още не е решен въпроса с транспортното обслужване на повиозграждащи

се Комбинат за тежко машиностроене. Сега превозите се извършват с 26 автобуса от градски и междуселищен тип, които Автокомбинатът осигурява от плановите си доставки за сметка най-вече на вътрешно-градското обслужване. Предварителните проучвания показват, че до изграждането на тролейбусната мрежа и свързването на Комбината с нея за задоволяване на неговите нужди, са необходими 45-50 автобуса (табл. № 9).

Важен момент в дейността на пътническият транспорт е осигуряване превоза на бригадири в помощ на селското стопанство. Този проблем създава сериозни затруднения поради масовостта си (в дадени моменти ежедневно се превозват над 12 до 15 хил. бригадири). В същото време е необходимо да се превозват и работниците за предприятията. Опитът от миналата година показва, че е необходимо да се подобри организацията по превозването на бригадирите.

Културата на обслужването е комплексна мярка за материално-техническата обезпеченост, организационно-експлоатационното състояние и взаимоотношенията между обслужвани и обслужващи и е на сравнително добро ниво. Автокомбинатът провежда комплексни мероприятия от икономически, организационен, технически и масово-политически характер, активно се включва в националните прегледи и допринася за повишаване нивото на транспортното обслужване.

Наред с безспорните успехи обаче, все още се допускат някои слабости. Невинаги възникателността към санитарно-хигиенното състояние на автобусите е на добро ниво. Почти ежедневно се допуска излизане на автобуси от линии по технически причини, което води до непокриване на курсове, удължаване интервалите на преминаване поради непокрит курс, претоварване и др. Основателки са и критичните бележки на някои граждани за непредпазливо отъаряне и

затваряне на автобусите, за некоректно държане на някои шофьори, билетопроверители и други длъжностни лица. В Автокомбината е изградена стройна система за възискателност и търсене отговорност от лицата, допуснали нарушения. За целта се използват различни форми на въздействие. Изградената в автостопанството "Автобусни превози" дисциплинарна комисия през 1979 г. е наложила наказания на 153 шофьори и 3 сервисни работници.

Създадена е добра организация на работата с жалбите, сигналите и оплакванията на гражданите. Изпълнителният комитет държи на строг отчет всички постъпили жалби и следи за своевременното им отговаряне. На същото ниво е и работата в Автокомбината, където се търси отговорност от допусналите основателни жалби и оплаквания.

Културата на обслужването е двустранен процес и предявява изисквания и към пътуващите граждани. За съжаление не са редки случаите на некоректно държане на някои пътници към шофьорите, на нехайно и безстопанствено отношение при ползване на автобусите. Тези случаи са характерни за нередовните пътници, чийто брой в градския транспорт все още е значителен. За деветте месеца на тази година са санкционирани 3 674 пътника, като сумата на глобите надхвърля 11 хил. лв. Сериозни затруднения се срещат в поддържането на спирковите знаци, колонките на магнитно-индукционната система, заслоните по спирките и др., поради умишленото им повреждане и рушене от недобросъвестни граждани.

За повишаване културата на транспортното обслужване е необходима активната намеса на обществените и масови организации за повишаване дисциплината и

съзнанието на пътуващите. Необходимо е ръководството на Автокобината да разшири мрежата от пунктове за продажба на билети и абонални карти за градския транспорт, да въведе като трайна практика оповестяването на спирките в автобусите и др.

Казаното до тук илюстрира, макар и непълно, състоянието и основните недостатъци на транспортното обслужване на населението и посочва главните проблеми, които трябва да се решат за неговото подобряване и развитие през VIII-та петилетка. Тези проблеми са:

1. Обновяване и използване на автопарка.
2. Отреждане нови терени за гаражи и тролейбусно депо и осигуряване възможност за разширяване и привеждане в съответствие със съвременните изисквания на наличната материално-техническа база, (реконстр. на същ.сервиз, Автогари и др.
3. Определяне помещения за пункт за оперативно ръководство на градския транспорт и за център на комплексно транспортно обслужване на населението.
4. Увеличаване на търговската скорост. Пътищата за постигане на тази цел са осигуряване на подходящи за провеждане на градския автобусен транспорт трасета чрез реконструкция и модернизация на уличната мрежа; разполагане на автобусните спирки на оптимални разстояния, като се държи сметка за 5-минутния изохрон; намаляване престойте в крайните спирки, особено във върхови моменти; нормиране скоростта по отделни участъци и маршрути, поддържане на автопарка в добро техническо състояние и др.
5. Намаляване интервалите на движение на автобусите. Това следва да ста-

ва на база обновяването и попълването на автопарка от една страна и за сметка на увеличената търговска скорост от друга. Това ще допринесе за създаване по-голям резерв за заместване на излезли от линията автобуси.

6. Оптимизация на маршрутната схема. Решаването на този въпрос трябва да се търси в коренното ѝ изменение, в създаването на директни връзки изток-запад и отсечковни линии, пресичащи основните в посока север-юг. По такъв начин схемата ще се наложи най-добре върху линейната структура на града и ще се избегне нейния съществен недостатък – прекриването на маршрути. За реализирането на това мероприятие е необходимо да се реконструират улиците "Генерал Скобелев", "Бозвели", "Яребишна", да се изгради бул. "Родина" и връзките му с бул. "Волов" и др.

7. Съобразяване градоустройствените разработки с необходимостта от автотранспорт (по-специално автобусно) обслужване. При проектирането на нови жилищни комплекси и предприятия трябва да се подхожда така, че след изграждането им да не се налага откриването на специални линии до тях, а обслужването им да става чрез удължаване на съществуващи маршрути. При проектирането на пътна мрежа на комплексите да се отчита и това. Постигнатите с проектирането на ЖК "Дружба" I и II и на ЖК "Чародейка" успехи за в бъдеще трябва да се задълбочават.

8. Разработване на нов стъпаловиден график. Практиката показва, че въвеждането на разтеглено начало на работно време на отделните предприятия крие големи резерви за повишаване превозната възможност. Необходимо е Изпълнителният

комитет на Общинския народен съвет да вземе мерки по изготвянето на нов график, който да бъде разтеглен в рамките на 2 часа и половина, като се направи необходимото проучване на ученическите пътувания и се определи отделно стъпало за тях. Началото на работното време на детските заведения също трябва да се разтегли, като се съобрази с началото на работното време на предприятията. За да има положителен резултат от въвеждането на този график, следва да се вземат мерки за строгото му спазване от социалистическите организации.

9. Въвеждане на друг вид транспорт.

Съгласно утвърдената от Министерството на Транспортa "Прогноза за развитие на тролейбусен транспорт в големите градове на страната", през VIII-та петилетка се предвижда изграждането на тролейбусен транспорт в град Русе. Този въпрос възникна след направените изследвания на потребностите на населението от транспортно обслужване и на задоволеността от транспорт в изпълнение решенията на Пленума на ГК на БКП от 1975 г. с оглед решаването на някои основни въпроси:

- икономия на течни горива и енергия;
- опазване чистотата на околната среда и намаляване на шума;
- подобряване на качеството на транспортното обслужване
- подобряване връзките на новоизградените жилищни комплекси с останалите части на града и свързването им с предстоящите за изграждане жилищни райони "Чародейка" и "Дружба".
- подобряване транспортното обслужване на КТМ и прилежащия жилищен комплекс в с. Мартен и други.

При предварителните проучвания и обсъждания се стигна до становището, че е

необходимо и удачно частично въвеждане на тролейбусен транспорт в града като

I етап по маршрут: завод "Бор"-бул. "Хр. Смирненски"-ул. "Сент Уан"-ул. "Маршал Толбухин"-ул. "Ген. Скобелев"-бул. "А. Генцов"-Илотехника, с обща дължина 8 800 метра. За изграждането на този етап са необходими капиталовложения в размер на 8,9 млн. лева, от които за проектиране, реконструкция на улици и изграждане на контактната мрежа 6 550 хлв. - инвеститор Общински народен съвет, за доставка на тролейбуси 1 600 хлв.-инвеститор СО "Автотранспорт" и за реконструкция на съществуващата сервисна база и изграждане на нова гаражна площадка с възможности за обслужване на тролейбуси - 750 хлв. - инвеститор Автокомбинат-Русе.

Като следващи етапи се предвижда удължаване на този маршрут до Дунав мост и свързване на жп.район "Дружба", изграждане на второ трасе от Централна гара до Захарен завод-Дунав мост и свързване на ЕТМ.

СО "Автотранспорт" приема в рамките на утвърдените му лимити да достави през VII-та петилетка необходимия брой тролейбуси.

Остава открит въпроса за финансиране на контактната мрежа и всички съпътстващи съоръжения, което е задължение на Общинския народен съвет.

Като се има предвид и необходимостта от реконструкции на част от пътните трасета на тролейбусния транспорт, наложителна е пълна мобилизация на силите както на провеканти и изпълнители, така и по осигуряване на необходимите средства. В тази връзка ще разчитаме на пълното разбиране и подкрепата на предприемачията, висшестоящите органи и Държавния комитет по планиране.

II. ОБСЛУЖВАНЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО С ПЪТНИЧЕСКИ ТАКСИМЕТРОВ ПРЕВОЗ

През последните години значението на този вид транспорт, допълващ основния - автобусния, чувствително нараства. Обновя се автопарка с нови, притежаващи добри експлоатационно-технически качества марки автомобили, като "ВОЛГА" М24 и "ВАЗ" в различни модификации, налице е ръст на подвижния състав. Сега Русенската селищна система се обслужва от 153 таксиметрови автомобили - 63 от марката "Волга" и останалите "Жигули" и "Ладя".

Количествените и качествени изменения на таксиметровия парк позволиха да се подобри обслужването на населението с този вид транспорт. Достигнатите в това направление успехи не са малки. Таксиметровите автомобили са на разположение на гражданите от 5,30 до 2 часа, като работят по стъпаловиден график, съобразен с нуждите на населението след върховите моменти и след свърване движението на градските автобуси. Повече от 15 % от автомобилите са снабдени с радиотелефони, което позволява по-ефективното им използване, бързото им пренасочване и срочно изпълнение на заявките. Всички автомобили са оборудвани с таксиметрови апарати. Това осигурява правилно тарифиране на превозите и пресича предпоставките за злоупотреби. Монтираните 5 колонки и 7 табла дават възможност за по-бързо наемане на автомобил, за намаляване празния пробег и за по-добър контрол. Въведени бяха и до скоро пълноценно функционираща 7 маршрутни таксиметрови линии, които допълваха градския автобусен транспорт. Допринасяха за намаляване времезагубите от пътуващите. В изпълнение на изискванията на

23-то ПМС, поради ограничените лимити на гориво и пробег, впоследствие тези линии бяха закрити, което е едно отстъпление от постигнатото.

Наред с тези безспорни успехи, явни са някои съществени недостатъци. Все още има случаи, и то нередки, когато шофьорите сами избират курсове, като се оправдават с високите планове, които трябва да изпълняват. Това причинява много неприятности на желаещите да ползват таксиметрови автомобили, води до пререждане, бездушие и други отрицателни прояви. Недостатъчно внимание се обръща на акуратното изпълнение на заявките по телефона или от колонка.

Има случаи, макар и единични, на неправилна употреба на таксиметрови апарати, което създава предпоставки за ощетяване на пътниците. Все още слабо са застъпени комбинираните превози влак-такси, кораб-такси, особено през активния летен сезон, когато града се посещава от много наши и чуждестранни туристи.

Материално-техническата база на лекия таксиметров транспорт се състои от два сервиза и два гаража. Гаражите са разположени в двата края на града, отдалечени са от ръководството на автостопанството, което затруднява осъществяването на необходимия контрол. Сервизното помещение е разположено в стара ограда на ул. "Червен", с малки размери и лошо разположение на клетките и съоръженията, което не осигурява внедряване на нови високопроизводителни технологии на обслужване и ремонт. Като се вземе предвид, че е предстоило ликвидирането на гаражната площадка при пътен възел "охлева" и на сервиза по ул. "Червен", необходимо е ИК на Общинския народен съвет да осигури нужните терени за окрупняване и обединяване гаражите и сервизни площадки с оглед осигуряване нормални

условия за техническа експлоатация на таксиметровите автомобили. Този въпрос може да се реши, като се направят пред Министерството на транспорта постъпки за предоставяне след освобождаването в база на "Трансстрой" по ул. "Петедам" на Автокомбинат-Русе.

Таксиметровият транспорт а и ще продължи да бъде търсен за превоз както в чертите на града, така и извън тях до местата за отдих, до други населени места и т.н., поради бързината и удобствата при пътуване, които предлага. Затова е необходимо да се вземат мерки за преодоляване на допусканите слабости и подобряване качеството на обслужване с него. Тези мерки в основни линии се свеждат до следното:

- увеличаване броя на таксиметровите автомобили, снабдени с радиотелефони;
- разширяване мрежата от колонки, особено в новите жилищни комплекси и въвеждане на предварителни заявки;
- подобряване организацията на работа при комбинираните превози влак-такси, особено за нощните влакове, пристигащи в града и др.

III. ОБСЛУЖВАНЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО С ТОВАРЕН ТАКСИМЕТРОВ ТРАНСПОРТ

Нараствалото благосъстояние на трудежите се от Русенската селищна система дава силен тласък на социално-материалното строителство, което разширява потребностите от превоз на горивни и строителни материали, мебели, електродомакински и други уреди на бита. Обработването на земите по 76-то ЛМС, подвоза на

материали и приборите на бродовете от тях предоставя нови изисквания към услугите с товарен таксиметров транспорт.

С наличните 209 броя товарни таксиметрови автомобили автокомбинатът до голяма степен удовлетворява разгледаностата. Изградена е добра организация и съгласуваност между него и СД "Горива и горителни материали" и СД "Домашни потреби", като широко се използва практиката за прикрепяне на определен брой автомобили към ред и специализираните магазини. Това осигурява пълни услуги по преноса на горивата, дървесно-горивни материали, обемисти електродомашински уреди и др.

Наред с това се извършват товарни таксиметрови услуги и на голям брой предприятия на русенската икономика.

Въпреки съществено ръсване, което се наблюдава за подобряване качеството на този вид услуги, малко се наблюдава. Съществува тенденция да се ангажират голям брой автомобили (бу-бу-бу) и лични автомобили за обслужване на предприятията, което се нарушава тенденцията при ползването на товарен таксиметров транспорт, като в този случай коръките се забавят или не се изпълняват. Не е задължително обслужването по линията от Русенската солидна система, поради липсата на точна информация за движението, направлението, сезонността и други фактори. Местните предприятия-клиенти не отговарят на съвременните изисквания за бързина и качество, поради недостатъчна гаражна и обслужваща сила. Предприятията от категорията на СД "Домашни потреби" автобуси в някои случаи не извършват регулярни извозвания и се нарушава ритмичното извоз-

ване на потребите на гражданите и други.

Настоящата заповед е издадена за регулиране с товарен таксиметров транспорт на извозване на материални блага и на превозни услуги, като се въведе предварителна регистрация на извозите, която допринася за обилно и качествено задоволяване на потребите на гражданите, повишава експлоатацията на автомобилите чрез оптимизиране на маршрутизирането и изключително използване на превозната им капацитет. Въвеждайки тази нова, опреснена форма на обслужване да се задълбочи и централизира, като се разкрият нови пунктове за предварителни заявки, да се разшири обхвата на транспортните услуги чрез доставката на специализирани автомобили и други.

Настоящата заповед е издадена от Общинския народен съвет и Автокомбината да осигури по-добър избор на превозни услуги и изготвянето на товарния таксиметров тарифен лист, което е на основание задоволяване на нарастващите потребности от превозни услуги.

12. ПОДЪРЖКА НА ТРЕБУВАНИЯТА ЗА РАБОТНИ УСЛОВИЯ

Трудният и стресиращ характер на работните са важен фактор за повишаване или понижаване ефективността наговореност на водачите на МПС, на тяхната работоспособност, настроение и здраве.

Изхождайки от изпитаното и резултат на тези проблеми, стопанските и профсъюзни ръководители на Автокомбината и неговите подразделения, полагат ретивни грижи за тяхното по-добро решаване. През последните няколко години са изградени 22 апартамента, 120 места във водачите, общо 4 детски гробища. Подобрени са ус-

- еднообразието - изтупване по една и съща линия, един и същ дъндрот и т.н.
- използването на една и съща, или изотопна гръбначна структура и вие
- различията в изотопията по отношение на дъндротелния апарат;
- използването на изотопи.

В изведените превози през 1979 г. е положен 98 хил. часа, а за първото тримесечие на 1980 г. — 17 дни, нощи, в таксиметровия превоз съответно 30 хил. часа през 1979 г. и 6 хил. през първото тримесечие на 1980 г. Причините са както обективни, така и субективни и трябва да се вземат мерки за намаляване на разширения груп.

В. Воротынский и сотрудники кафедры, своего дела както от чертёжных и поварских навыков, так и от педагогических. В определённое время жизни в поварском отношении, а чертёжники, наоборот, выигрывают. Выигрывают и т.д. Анонсы, как и все, не имеют никаких преимуществ перед сущими в стране на парах. Разно-

В 1979 г. в республике было занято 13-1400 человек, обслуживавшие 4, 6, 11, 12 и 14-е участки на территории Новороссийска. Кроме обслуживаемых районов, обслуживались также участки, занятые в 1979 г. на территории Новороссийска. Кроме того, в 1979 г. в республике было занято 13-1400 человек, обслуживавшие 4, 6, 11, 12 и 14-е участки на территории Новороссийска. Кроме того, в 1979 г. в республике было занято 13-1400 человек, обслуживавшие 4, 6, 11, 12 и 14-е участки на территории Новороссийска.

...и, въпреки че имаме много добри специалисти, които са израснали в България, не можем да ги използваме в достатъчна степен. Това е една от причините, поради които ние имаме много трудности в работата си. Ние трябва да намерим начин да ги използваме по-ефективно. Това означава да ги обучим допълнително, да ги мотивираме и да ги поставим в условия, в които могат да проявят своите способности. Това е един от нашите приоритети.

В този момент Автокомбинатът е в началото на осъществяване отонителните изследвания във качеството на първично изготвяния диск. Изпълнението отонително се извършва ограничено, поради ограничените налични горива.

В сярината ремонтна дейност на АСЗ не е в по-добро състояние. Ас сярината на АСЗ е в по-лошо състояние, поради трудни и битови условия за монтерите, аспирационната уредба на фабричното отделение има нужда от реконструкция. Необходимо е изграждане на гумеконтажно отделение и аспирационната уредба на масленото отделение.

На второ място - все още не добра са решени някои основни социално-битови въпроси, като жилища, обществени, детски градини и др. В Автокомбината работят над 5 хиля души, от които в АСЗ - 726, а в АС5 - 850 души. Това е колектив, който със своята дейност влияе на русеската икономика в положително-отрицателно отношение. Но в същото време при решаването на някои социални проблеми на се нахождат от неговата роля и място. Засега, през последните три години на колектива бяха предоставени само 23 апартамента, които бяха предоставени изключително на инженери от АС (11 броя) и на АСЗ (9 броя). Докато на предприемците от други отрасли, а даже и от отрасъла "Транспорт", като "Транстрой", ЯВЗ "В. Коларов" и др., се предоставят повече и те разполагат с по-голям жилищен фонд. Построяването на двата МК "Бяла Точка" и "Дружба" също няма да реши проблема, защото колективността много се забавя, а и са крайно недостатъчни за нарастващите нужди.

С решаване жилищния проблем на Автокомбината, както и използване на

обществено в сградата на АС-1 по индивидуално, значително би се подобрила възможността за приложения на младите хора в градския транспорт. Сега в АС "Автобусни превози" при средно само 100 м. са 100 души, само 35 са младежи, работещи в градския транспорт.

Но са задължителни нужни за всяка година, особено в град Русе и за Янтелстаа. На Автокомуната се отпускат за тази цел лимит само за 5-6 души годишно, докато в АС-3 и най-малко в АС-5 нуждата е много по-голяма - 70-80 д. Не е решен добре въпроса за благоустрояването на шофьорите, с превоза на шофьорите до и от гаража и т.н. Не се осигурява ползуването на двата почивни дни.

Вследствие на тези червени линии и социално-битови въпроси значително се затруднява въвеждането на работниците и младите като шофьори, или професията "шофьор" в градския транспорт не е станала обществено призната и привлекателна. Затова не трябва да има общинския народен съвет и Общинския съвет на БИГ, че не са поставили необходимото за тази цел, че все още материалната и морална подкрепа е недостатъчна.

Необходимо е всички професионалисти, стопански, професионални, на различен ниво, да вземат мерки за подобряване трудовите и социално-битови условия на работниците от Комбината, за осигуряване рязко от производствен процес и по-високи производствени успехи.

В изготвянето условията трябва да се вземат предвид и провеждане на социално-битови мероприятия, особено за подобряване на условията на живот, да се лови злоупотребите, битови правонарушения. Трябва да се осигурява на младите и жените работници

на работните условия на труда. И накрай, ръководството на Автомобилната служба да стимулира заводите, които поотделно се правят разкествания по отделни видове на новите протари, а не по отделни мофтори. Да се предлагат некакви да извършват изследвания и да представят наводи за качествени ремент на автомобилите, за търсене технически условия за автоматична смяна на скоростите и осигуряване на безопасен работен режим на двигателите.

Жилищният народен съвет да стимулира преселването на повече млади хора за жители на гр. Русе, които да се занимават да работят като мофтори в градския трафик, като и достатъчността на обучените мофтори и сериозни работници с почитания злат на град Русе.

У. СИСТЕМИ НА ОРГАНИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТТА НА АВТОМОБИЛНОТО И ПЕДЛАЖНО ДВИЖЕНИЕ И ПЕРКИТЕ ЗА ПОДОБРИЛИ АРТИ

Развиването на индивидуално общество стана база за бурно развитие на автомобилите — това е един от основните процеси на постоянно повишаването се жизнено развитие на народа. При това общините — социални с бурни технологии се развива материално-техническата база на обществения автомобилен транспорт. Увеличи се броят и броят на личните леки автомобили — личното превозно средство навлиза дълбоко в живота на човека, като следствие от този процес значително намалява материалната база на движението по пътищата, а успоредно с това и необходимостта от решаване на задачите, свързани с безопасното му провеждане. При

бързо растящата подвижност и моторизация на населението проблемите на безопасното движение по улиците и пътищата все повече се изострят. Транспортно-комуникационните проблеми на гр. Русе се усложняват много бързо в сравнение с изграждането и модернизацията на транспортната система.

Към 31.12.1979 г. в Русенската съставна система са регистрирани над 30 000 лични превозни средства (табл. 10.13). За периода от 1970 г. броят на леките автомобили не е увеличил над 2,5 пъти, а само през последните три години техният брой е нараствал с 1 300. На 1 кв. км. улична мрежа в гр. Русе се падат 110 бр. МПС и на 3 човека – едно лично МПС. Като се има предвид географското разположение на гр. Русе като основен връзки на източната страна, притегателен обект на хиляди чужди и чуждестранни туристи, а и това, че 60 % от транспорта на окръга се движи и грави, то е определена чуждестранната пътникова мрежа далеч надхвърля превозната сила в безопасност. В часовете на транспортния "връх" по бул. "А. Генев" – кръстовището му с ул. "Д. Дончев" и бул. "Левин", бул. "Съединение" – кръстовището му с ул. "Майор Узунов", ул. "М. Горки" – кръстовището с ул. "Свети Иван" и др. се концентрират голям брой транспортни средства и пешеходци, получават се опръсквания, създават се реални предпоставки за пътно-транспортни произшествия.

Проблемите, които самото бързо нарастващо население създава на нормални условия на населението от гр. Русе и съседните райони, са още по-големи. По улиците и пътищата, са многообразни и сложни. Това се обуславя от изостаналата необходимост за създаване по-добър ред – организиран и дисциплиниран, както и условия

за намаляване конфликта транспорт-пешеходец. Изградената общественно-държавна система и утвърдената комплексна програма като част от единния план за социално-икономическо развитие през седмата петилетка дадоха силен тласък при решаването на тези проблеми.

В изпълнение партийните и правителствени решения, отразени в 15-то, 81-то Постановление и 101-то Разпореждане на Министерския съвет се проведоха мероприятия за решително развитие на пътно-транспортната система, за осигуряване на по-висока организация, контрол, дисциплина и безопасност при движението на МПС, велосипедистите и пешеходците в Русенската селищна система.

Това определи облика и критериите в цялостната дейност на Изпълнителния комитет, Общинската и кметските комисии и звената от системата за безопасността на движението. Ежегодно в приеманите от Изпълнителния комитет програми освен редицата строителни мероприятия, са внасяни предложения за подобряване на активните и пасивни средства за безопасност и регулиране на движението, режим на забрани и регулиране на товарното и транзитно движение, въвеждане на разделно движение, обособяване на пешеходни зони и др. Към обновената, съгласно Постановление № 15 на МС Общинска комисия по безопасността на движението се поставят повишени изисквания: да координира и контролира дейността на органите, организациите и предприятията по изпълнение разпоредбите, залегнали в Постановлението, да ръководи и подпомага кметските комисии. Комисията напоследък все повече се утвърждава като действителен общественно-държавен орган по въпросите на безопасността на територията на Русенската селищна система.

Съвместно с Общинския съвет на БПС, Общинският комитет на Отеч. фронт, СБА, Общинския съвет за народна просвета, специализираните органи КАТ, ДОТ-КАТ, се провежда агитационно-разяснителна и учебна работа с населението, шофьорите и учащите се, но все още малко е постигнатото в работата с обществените организации по възпитателната работа сред населението и по нагледната агитация.

Една от основните задачи на Изпълнителния комитет и неговите органи е изграждането; реконструкцията и поддържането на уличната мрежа в града – важен фактор за нормалното и безопасно провеждане на движението. На сегашния етап уличната мрежа възлиза на около 270 км, от които благоустроена (паваж и асфалт) – 255 км и главна улична мрежа – 100 км. От планираните за VII-та петилетка капиталовложения за реконструкция и модернизация на улици, възлизи на 22 мил. лева, са усвоени 15 мил. лева. Голяма част от тези средства са изразходвани за реализиране на Генералния комуникационно-транспортен план, приет през 1974 г. Изградени са следните по-крупни обекти от този план: бул. "Дружба" в участъка от Дунав мост до у-ще "Л. Димитрова" на стойност 10 мил. лева, пътини възли на две нива на този булевард с: бул. "А. Гецов" и пътя за с. Николово на стойност 1,5 мил. лева, ул. "Роза Савина" на стойност 500 хил. лв., с бул. "Волов" – 2 мил. лева, с бъдещия бул. "Хр. Смирненски" – 50 хил. лв.; пешеходни подпътища – 11 броя на стойност 33 мил. лева; бул. "Волов" в участъка от ЗПП до бул. "Ленин". Реконструираха се бул. "Ленин", бул. "Хр. Смирненски", голяма част от силно натоварените кръстовища по главната улична мрежа – бул. "Ленин" –

бул. "А. Гецов", бул. "Ленин" – ул. "П. Д. Петков", всички кръстовища по бул. "Г. Димитров", като се оборудваха със светофарни уредби, осигуряващи подобряване на пропускателната им способност. През 1979 г. се прие Генерален план за организация на движението, чиято цел е повишаване капацитета на съществуващата улична мрежа. Някои от постановките на този план се реализираха – въведе се еднопосочност по някои улици, чрез поставяне на указателни табели се изясниха трасетата на прекъснатия транзит през града, търсещ Варна и София и др. В процес на строителство са други обекти на ГКТП – пътен възел "Хр. Смирненски", входно-изходните магистрали за и от Силистра и Варна, последния участък на бул. "Дружба", с ускорени тейпове се реконструира бул. "А. Гецов" в участъка от бул. "Дружба" до ул. "Д. Дончев", като пуска му е през тази година и др. Изградиха се много нови улици, други се асфалтираха или пренастилаха, обособиха се паркинги в новите жилищни комплекси и т. н.

Казаното до тук добре илюстрира огромната грижа на НК за създаване на добра пътно-комуникационна мрежа в града, осигуряваща условия за нормално, безопасно и безконфликтно провеждане на транспортните и пешеходни потоци. Извършеното в тази насока не е малко, но все още има тесни места по уличната мрежа, които затрудняват движението и крият опасности и предпоставки за пътнотранспортни произшествия. Най-тревно е положението с бул. "А. Гецов". Този булевард осъществява връзка на два големи жилищни комплекса – "Здравец" и "Изток" с останалите части на града, на складовата зона и източната и западната промишлени зони; обслужва две гари – Разпределителна и Товарна. Това обусла-

вя голямото транспортно натоварване на булеварда, чийто габарит е далеч под необходимия за класа и натоварването му. Настилка е стар, износен лаваж и крие много неприятни изненади и предпоставки за ПТП. Със завършването на реконструкцията на участъка от бул. "Дружба" до ул. "Д. Дончев" проблемът се облекчи, а за останалия участък предстои да бъде решен. Подобно е положението и с бул. "Тутракан" – също една от основните връзки между източната и западна промишлени зони. Габаритът и на този булевард отдавна вече не отговаря на натовареността, която носи. Настилка също е износена, деформирана и затруднява нормалното протичане на движението. Същите проблеми по отношение на габарити и настилка – съществуват и по други основни артерии от уличната мрежа – бул. "Съединение", ул. "Ген. Скобелев", ул. "Здр. Чампоев", ул. "Маршал Толбухин" и др.

Към тези тесни места трябва да се прибавят и изкуствено създадените – разкопаването на улиците и несвоевременното и некачествено възстановяване. Разкопаването на дадена улица във връзка с изграждането или ремонта на подземни комуникации естествено създава пречки за нормалното протичане на транспортните потоци по нея, макар и временно. За съжаление тези затруднения от временни в повечето случаи, стават постоянни вследствие некачественото възстановяване на уличното платно. Причините за липсата на механизми за завършване на възстановяването в предричания, които раждат или ремонтират подземните съоръжения от една страна и принизен контрол от органите на Общинския народен съвет по спазването на сроковете и качеството на възстановяването – от друга.

Решаването на проблемите с тесните места по уличната мрежа стои на вниманието на Изпълнителния комитет на Общинския народен съвет, като се вземат съответните мерки. Така например, утвърден е работен проект за реконструкция на бул. "Тутракан", като отроителството ще започне през следващата петилетка. Разработени са проекти за реконструкция на бул. "А.Гецов" във втория му участък – от ул. "Д.Дончев" до бул. "Ленин" за реконструкция на бул. "Съединение" във фаза предварителен комуникационен проект, работен проект за изграждане на новия булевард "Чародейка" и др. Възложено е проектирането на план за организация на движението в ЖК "Изток", разработването на проект за реконструкция на някои изчерпали пропускателната си способност кръстовища, на ул. "Ген.Ск.Белчев" и др. В не-далечно бъдеще ще се изгради бул. "Родина" и ще поеме голяма част от товарното движение в посока изток-запад и обратно, ще се изгради нов обходен път, с което ще се прекъсне всякакво транзитно преминване през града, ще се осъществи бул. "Бозвели", с което ще се изясни връзката запад-изток и др.

В утвърдената през настоящата година от Изпълнителния комитет на Общинския народен съвет програма за подобряване безопасността и културата на движението са предвидени мероприятия за обезопасяване транспортното и пешеходно движение по бул. "Дружба" и в районите на детските и учебни заведения, голяма част от които са изпълнени; за повишаване квалификацията, дисциплината и културата на участниците в движението, като особено внимание е отделено на работата с пешеходните; за подобряване организацията и условията на движение-

то чрез поддържане в изправност на монтираните светофарни уредби, вертикална и хоризонтална маркировка и др.

Въпреки постигнатите успехи с освобождаването на градския център от моторното движение и значително увеличаване зоната за пешеходии, преустройство и регулиране на редица пътни отсечки и кръстовища, строителство на пешеходни подлези, подобряване организацията и управлението на движението, налице е тенденцията към увеличаване на пътно-транспортните произшествия с тежки последици. Поради грубо нарушаване правилата на движение през последните пет години в гр. Русе са допуснати 928 произшествия, при които са убити 52 и са ранени над 400 граждани. Само през 1979 год. са станали 193 ПТП с 13 убити и 92 ранени (приложение табл. № 13).

Причините за допускане на ПТП са:

- превишената и несъобразена с пътната обстановка скорост;
- неспазване дистанция при хлъзгав път;
- внезапно излизане пред превозно средство и неправилно пресичане на пътните платна от пешеходците;
- неспазване на предимството;
- употреба на алкохол и др.

Занижена е дисциплината сред в на МПС.

Често явление е да не се зачита пътните , да се спира безразборно на забранени за това места, да се маркира и прем ава през тротоари, като се троши настилката им и се унищожават зелени площ

Голям проблем за града е замърсяването, което правят транспортните

средства при провоза на инертни материали, отпадъци, прът и др. Направено-то в това отношение от транспортните предприятия и завишения контрол от органите на Общинския народен съвет, специализираните предприятия "Чистота", "Паркстрой", както и Народната милиция допринася за положително изменение на резултатите и за подобряване на околната среда, но това е все още недостатъчно. Проблем за града е замърсяването на въздуха от неизгорели газове от превозните средства и прекомерния шум, най-вече в централната част и прилежащите към най-натоварените пътни отсечки жилищни райони. Въпреки въведената забрана за движение на товарни автомобили в централната част, когато не се извършват товаро-разтоварни дейности, голяма част от водачите не се съобразяват с тези изисквания, не подхождат към обектите по най-късия разрешен маршрут, ходят до домовете си с държавните автомобили, кръстосват града и жилищните райони по всяко време на депонощието, претоварват уличната мрежа, повишава се интензивността на движението и предпоставките за ДТП.

Но не само с гореизложеното може да се обясни нарастналата конфликтност в движението. Бедата идва и от понижената гражданска отговорност и недисциплинираност на другите участници в движението - пешеходците и велосипедистите, децата и учачите се при движението им по улиците. Те пресичат неправилно уличните платна, дори и там, където има изградени подлезни и монтирани светофарни уредби със самостоятелна пешеходна фаза. Чести са случаите възрастни хора да притичват пред движещите се МПС, да преминават на червена светлина на светофара, да не се съобразяват със сложната пътно-транспортна обстановка в

големия град. През 1978 и 1979 г. по вина на пешеходци са допуснати 94 ПТП с 13 убити и 72 тежко ранени граждани (табл. 12). Отнет е живота на 3 деца.

Най-много пътно-транспортни произшествия са допуснати на бул. "Дружба", бул. "А. Гецов", бул. "Тутракан", бул. "Хр. Смирненски", бул. "Съединение", кръстовищата "А. Гецов" – "Д. Дончев", "Дружба" – "А. Гецов" и др. (табл. № 14).

За да се постигнат по-добри резултати по безопасността на движението е необходимо още по-тесно обединяване усилията на Общинския народен съвет и КАТ, обществените организации, училищата, предприятията и строителните организации за:

- поддържане в изправност на пътните настилки и съоръженията;
- ускорено изграждане на новите и реконструкция на съществуващите пътни връзки, кръстовища и пътни съоръжения, съгласно Програмата на Общинския народен съвет (прил. № 4).
- подобряване и поддържане в изправност осветлението на магистралите и улиците с интензивно движение на масов пътнически транспорт;
- решаване проблема с паркирането на МПС в централната част, тъй като автомобилизацията по темп на нарастване далеч надхвърля темповете на изграждане на паркинги и гаражи за обществени и лични нужди. Необходимо е да се разработи разгърнатата програма за строителство на паркинги и гаражи на територията на града през III-та петлетка и до 1990 г.
- подобряване на вертикалната пътна сигнализация и хоризонталната маркировка, като се използват по-съвършени и трайни материали и съоръ-

жения. Да се изгради система за автоматизирано управление на уличното движение тип "зелена вълна" по някои основни булеварди в града, които да се свържат в единен режим на работа;

- В условията на висока интензивност и многобройни пресичания на транспортни с пешеходни потоци в населените места за ограничаване на ПТП с пешеходци е наложително регламентиране на пешеходните преминавания и максимално отделяне от автомобилните потоци;
- Органите на КАТ да засилят контрола върху МПС и поведението на пешеходците, като срещу нарушителите да се прилагат най-строги мерки, включително използване средствата за масова информация за порицаване на проквите им. Да се използват широко нешатни сътрудници на ДОТ. Обществени организации в предприятията и кварталите, ръководствата на учебните заведения и училищните настоятелства да разширят масово-разяснителната и възпитателна работа по въпросите на безопасността на движението, като използват съвременни оргатехнически средства.
- Ръководството на транспортните предприятия и автобази да провеждат системна възпитателна работа както с водачите на държавни МПС, така и с водачите на лични МПС за повишаване на квалификацията и подобряване на дисциплината им.

ТАБЛИЦА № 1

Състояние и развитие на масовия пътнически транспорт

№-р	Показатели	Мярка	1960 год.	1965 год.	1970 год.	1975 год.	1979 год.	1980г. план
1.	Превозени пътници	хп	24645	41114	55616	70830	71574	72610
	в т.ч. - градски	хп	21633	37320	47212	52138	52607	53958
	- работнически	хп	-	-	3642	3439	3728	4852
	- междусел.	хп	3012	3794	4762	12253	15239	13800
2.	Брой автобуси	бр	64	106	190	262	313	337
	- с пътн.места	бр	3360	5400	13388	16903	18775	20170
3.	Брой автобуси на 100 х.жит.	бр	24	-	63	38	104	112
4.	Брой пътувания на 1 жит.	бр	96,5	111	138,8	236,8	238,6	241

Т А Б Л И Ц А № 1 А

Брой пътникоместа на 1000 жители от населението в
някои градове от страната

№ по ред	Г Р А Д	ПМ 1000 ж.	№ по ред	Г Р А Д	ПМ 1000 ж.
1.	В а р н а	1025	6.	С о ф и я - окръг	67,5
2.	Перник	96	7.	Казанлък	65
3.	Пловдив	79,5	8.	Кюстендил	64
4.	Смолян	78	9.	В и д и н	63,5
5.	Б у р г а с	77,5	10.	Стара Загора	62,7
	11. Р у с е	62,5			

ТАБЛИЦА № 2

автолинии и брой на курсове в Русенската селищна система

№-р	Автолинии	Брой автоб.	Брой курсове	Дневен пробег-км
1.	Русе - Басарбово	4	25	754
2.	Русе - Мартен	5	36	1032
3.	Русе - Николово	5	37	962
4.	Русе - Просена	2	8	278
Всичко:		16	107	3026

ТАБЛИЦА № 3

Възрастов състав на автобусния парк на АС "Автобусни превози"

№-р	Марка	Всяко	Изминат пробег в хил. километри				
			До 100х	До 200х	До 300х	До 500х	Над 500х
I АВТОБУСИ-ГРАДСКИ ТИП							
1.	Икарус-180-1400м	27	-	-	-	5	22
2.	Икарус 280- 140м	25	11	4	4	6	-
3.	Омортаг-150м	1	-	-	-	-	1
4.	Чавдар-50м	17	-	-	-	15	2
5.	Сетра -50м	52	17	15	8	12	-
Всичко: 122			28	19	12	38	25
II. АВТОБУСИ-МЕЖДУСЕЛИЩЕН ТИП							
1.	Чавдар	24	-	-	-	9	-
2.	Сетра	117	27	24	33	33	-
3.	Микробуси	5	4	-	-	1	-
Всичко: 168			31	24	33	43	37

ТАБЛИЦА № 4

Материално-техническа база на автобусните превози

№-р	Експлоатационен пункт	Мярка	Закрита площ	Открита площ	Покрити перони	Канали	
						За-крити	Откри-ти
1.	Автогара Русе-юг	м2	547	4000	780	-	-
2.	Автогара Русе-изток	м2	120	5000	-	-	-
3.	Сервиз	м2	3395	-	-	15	2
4.	Гараж	м2	670	18680	-	1	-

ТАБЛИЦА № 5

Ръст на автобусния транспорт в гр. Русе през VII-та петилетка

Линия №-р	Брой автобуси		Интервал на движение		Забележка
	1976г.	1980г.	1976г.	1980 г.	
2	10	13	7	6	
3	4	4	12	12	
4	8	8	10	10	синхрон, с 9дна 6 мин.
5	7	5	10	12	
6	4	4	25	25	
7	4	4	25	25	
8	4	4	25	25	
9	-	5	-	12	синхр. с 5л. на 6 мин,
10	1	2	60	30	поч. дни 4 авт. 15 мин.
11	10	10	15	8	синхр. с 12 л. на 4 мин.
12	4	10	15	8	синхр. с 11л. на 4мин,
13	7	10	13	10	
14	5	5	13	13	
15	-	2	-	25	
16	1	1	70	70	поч. дни
17	1	2	60	30	синхр. със 17А на 15мн
17А	-	2	-	30	синхр. със 17 на 15мн
бързи	-	8	-	-	
Всичко:	70	99	-	-	

ТАБЛИЦА № 6

Честота на транспортните връзки в Русенската селищна система

№-р	Паселено место	Функц. тип	Вид авто- линии	Съществ. интерв. на дви- жение-мн	Норматив интерв. движение мн	Пробег инт.дв. 1981 г. мн	Забележка
1.	Русе	I	градски	6-25	5-15	5-15	
2.	Мартен	IV	м.сел.	30-60	до 30	15-30	
3.	Николово	IV	"	30-60	до 30	15-30	
4.	Просена	V	"	120	60-120	90	
5.	Басарбено	V	"	25	до 30	20	

ТАБЛИЦА № 7

Отчисления, поступления и прираст на автобусный парк на Автокомбината
за 1980-1981 год.

№-р	Марка	1980 г.			1981 г.		
		Дос- тавка	Отчис- ления	Налич- ност 31.12. 1980 год.	Дос- тавка	Отчис- ления	Налич- ност 31.12. 1980 г.
1.	ПАЗ	-	-	9	-	-	9
2.	ИИСА	-	-	5	1	-	6
3.	ЛАТВИИ	2	2	4	2	-	6
4.	ИКАРУС-180	-	9	18	-	9	9
5.	ИКАРУС-280	5	-	31	18	-	49
6.	ЧАВДАР 50м	-	17	29	-	16	13
7.	Чавдар 42м	-	10	17	-	11	6
8.	ЧАВДАР 36м	-	-	9	-	3	6
9.	СЕТРА гр.50м	16	-	96	14	-	110
10.	СЕТРА м.с.44м	16	-	84	12	-	96
11.	СЕТРА ЛУКС 42м	-	-	10	2	-	12
12.	СЕТРА-40м	-	-	2	-	-	2
13.	МАДАРА-50м	2	-	9	2	-	11
14.	ОМУРТАГ-140м	-	-	1	-	-	1
Всичко:		41	38	324	51	39	336

ТАБЛИЦА № 8

Пътнически таксиметров парк на Автокомбинат-Русе

№-р	Автостопанство	Общ брой	М а р к и		
			Жигули	Волга, Лада	
1.	Русе	153	63	90	
2.	Бяла	15	5	10	
3.	Две Могили	4	1	3	
Всичко: 172			69	103	

М а р к а	До 100х км	До 200х км	До 300х км	До 400х км	До 500х км	Над 500х км	Всичко км
Волга	4	14	27	12	8	4	69
Жигули (Лада)	28	29	38	6	2	-	103
Всичко:	32	43	65	18	10		172

ТАБЛИЦА № 9

Примерен график за превоза на работещите в КТМ - гр. Русе

Русе		КТМ		Работно време КТМ				Бр. автобуси	
пр.	тр.	пр.	тр.	Започване		Завършване		пр.	тр.
				час	смена	час	смена		
	4,00- 4,15	4,30- 4,45		5,00	1+A	1721	-	42	-
5,40- 6,00	-	-	5,10- 5,30	-	-	5,00	B	800	42
-	7,00-7,20	4,40- 7,50	-	8,00	ред.	1141	-	28	-
-	12,20-12,35	13,00-13,15	-	13,30	B	801	-	22	-
-	12,50-13,05	13,30-13,45	-	14,00	2	768	-	20	-
14,30-15,40	-	-	13,50-14,00	-	-	13,30	A	801	20
15,00-15,10	-	-	14,20-14,30	-	-	14,00	1	920	22
-	16,20-16,45	17,00-17,25	-	-	-	-	-	28	-
17,45,18,10	-	-	17,05-17,30	-	-	17,00	ред.	1141	28
-	21,00-21,15	21,30-21,45	-	22,00	B	800	-	20	-
22,50-23,00	-	-	22,20-22,30	-	-	22,00	B	801	20
-	22,45-22,55	23,15-23,25	-	-	-	23,00	2	763	20
23,50-24,00	-	-	23,20-23,30	-	-	-	-	-	-

-Брой на местата в автобуса 42
 -Едновременно намиращи се в движение автобуси- 42
 -Резерв автобуси 8
 -Необходими паркинги за автобуси..... 50
 -Брой на едновременно пристигащи(заминаващи)
 автобуси 14

ТАБЛИЦА № 10

Брой на личните превозни средства в гр. Русе

Видове МПС	1977г.	1978г.	1979г.
1. Леки автомобили	20156	21663	23100
2. Мотоциклети	3654	2699	2283
3. Мотопеди	4104	2759	3076
4. Триколки	97	85	75

ТАБЛИЦА № 11

Брой на личните ПМС в Селищна система-Русе, 1979 г.

Видове МПС	С е л и щ а			
	Басарбово	Мартен	Николово	Просена
1. Леки автомобили	184	420	382	55
2. Мотоциклети	25	87	153	38
3. Мотопеди	30	69	18	15

ТАБЛИЦА № 12

Пътно-транспортни произшествия по вина на пешеходци и велосипедисти

Винови за ПТП	Година	П Т П	Убити	Ранени
Пешеходци	78/79	36/43	5/7	28/35
Велосипедисти	78/79	8/7	0/1	6/3

ТАБЛИЦА № 13

Допуснати в гр. Русе пътно-транспортни произшествия за периода от 1974 год. до деветмесечното на 1980 година

	1974г.	1975г.	1976г.	1977г.	1978г.	1979г.	Деветмесечното на 1980г.
ПТП	217	187	175	192	191	183	58
Убити	8	6	9	14	10	13	4
Ранени	76	89	70	73	84	92	60

ТАБЛИЦА № 14

Местоположение на допуснатите в гр. Русе пътно-транспортни
произшествия

№-р	Улици и кръстовища.	ПТП	Убити		Ранени		
		1978 год.	1979 год.	1978 год.	1979 год.	1978 год.	1979 год.
1.	бул. "Дружба"	18	23	2	5	9	15
2.	бул. "Ангел Гецов"	23	24	1	1	9	13
3.	бул. "Тутракан"	6	13	-	1	1	7
4.	бул. "Съединение"	6	12	-	-	-	4
5.	бул. "Хр. Смирненски"	8	7	-	1	2	2
6.	бул. "Девети септември"	2	2	1	1	-	1
7.	бул. "Волов"	2	3	1	1	2	2
8.	кръст. "А. Гецов" - "Д. Дончев"	4	4	-	-	3	1
9.	кръст. "Дружба" - "А. Гецов"	4	1	1	-	1	-
10.	кръст. "Г. Димитров" - "И. Киров"	3	4	1	-	-	2

м. октомври, 1980 г.





