

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА

Относно: **Предложение за запазване на транспортно направление „Бетонен мост“ – Пловдив с изграждане на ново кръгово кръстовище пред Автогара Юг**

Въведение

Настоящото предложение е за запазване на транспортно направление „Бетонен мост“ чрез изграждане на ново кръгово кръстовище пред Автогара Юг, реконструкция на съществуващото съоръжение „Бетонен мост“ и прилежащите около него бул. „Христо Ботев“, кръговото кръстовище при Централна гара, както и на бул. „Македония“ от „Бетонен мост“ до ул. „Даме Груев“ /респ. ул. „Бяло море“/. Предложението в два основни варианта е да се изгради кръгово кръстовище на второ ниво пред Автогара Юг с връзки на бул. „Македония“ с бул. „Христо Ботев“ както в източна, така и в западна посока. И при двата варианта местоположението на кръга на кръстовището е фиксирано на едно и също място.

Диаметърът на вътрешния кръг е 30 м, а на външния - 48 м. Ширината на лентите в кръга са 2 по 4,50 м. Радиусите на кривите при вливанията в кръга са 20 м /по изключение 12 м за връзката бул. „Христо Ботев“ - бул. „Македония“ по синия вариант/ и при отливанията от кръга - 30 м /18 м по изключение за същата връзка/.

Рампите са с дължини колкото сегашните, но надлъжния наклон се увеличава от 5% на 6% в долната част на подходите и 4% в горната част. По този начин може да се постигне осигуряване на светла височина над ж. п. релсите приблизително 6,50 м като конструкцията в частта над тях трябва да е с обратни греди с цел постигане по-малката ѝ височина под пътното платно. В останалите части конструкцията може да бъде с прави надлъжни носещи греди по подобие на сегашните. Опорното разстояние между стълбовете при различните варианти варира от 25 м до 30 м.

С цел по-добра прегледност разглеждането на предложението е направено на няколко части – ново кръгово кръстовище на мястото на връзките на сегашния „Бетонен мост“ с бул. „Христо Ботев“, реконструкция на булеварда от Централна гара до ул. „Авксентий Велешки“, заедно с реконструкцията на съществуващото кръгово кръстовище при гарата, както и реконструкция на бул. „Македония“ от „Бетонен мост“ до кръстовището с ул. „Даме Груев“ на изток и ул. „Бяло море“ на запад.

Вариантите основно са два. За новото кръгово кръстовище пред Автогара Юг на второ ниво - червен вариант с по една рампа на подходите в посока /общо две рампи/ и син вариант с по две рампи в посока /общо четири рампи/. За реконструкцията на бул. „Христо Ботев“ и кръговото кръстовище вариантите също са два – червен вариант с максимално запазване на съществуващото положение и бордюрните линии, и син вариант със бъдещо увеличаване на лентите на движение и уширение на платната за движение за сметка на тротоарите.

Ново кръговото кръстовище пред Автогара Юг

Червен вариант. При този вариант рампите към новото кръстовище са две - по една в средата от изток по посока Сточна гара и от запад по посока Централна гара. Платната за

движение в тях са двупосочни с ширина 7,00 м /2 ленти по 3,50 м/. Бул. “Христо Ботев” се осигурява с две самостоятелни платна от двете страни от север и от юг на рампите с ширини по 6,50 м /с по 2 ленти по 3,25 м/. Южното платно, идващо от Централна гара, е с ширина 9,50 м като се осигурява и лента за ляво завиване към автогара Юг с ширина 3,00 м. Спирките пред автогара Юг са разположени под новото кръгово кръстовище и са с ширини по 3,00 м.

Син вариант. При този вариант рампите са четири - по две от всяка страна. Източните рампи се запазват само в обсега на съществуващите подпорни стени, но без конструкцията. Западните рампи са нови с платна за движение по 5,00 м. Бул. “Христо Ботев” се разполага между рампите като платното за движение от изток е с габарит 14,00 м /4 ленти по 3,50 м - колкото са сегашните/. От запад платното е с габарит 16 м /4 ленти по 3,25 м плюс 1 лента за ляво завиване към автогара Юг с ширина 3,00 м/. При този вариант всички странични входи и изходи, без този за автогара Юг, се затварят. Спирките пред автогара Юг са също под новото кръстовище и са с ширини по 3,00 м.

Тук може да се осъществи и подвариант в западната част - без лента за ляво завиване от бул. “Христо Ботев” към автогара Юг. Тогава западното платно е с ширина 13,00 м /4 ленти по 3,25 м/. При този вариант би следвало подходът от булеварда към автогарата да се затвори. Този подвариант не е показан в настоящето разглеждане.

Реконструкция на бул. “Христо Ботев”

Червен вариант. При този вариант максимално се запазват съществуващите бордюрни линии, платна за движение, брой на лентите в отделните платна, както и техните ширини /в обичайния случай 3,50 м/.

Навсякъде в чертежите запазените бордюрни линии са показани в черен цвят!

Син вариант. При този вариант навсякъде, където платната за движение са с две ленти, стават с три. Също така се осигурява и по още една допълнителна лента в кръстовищата - тя е за ляво или дясно завиващите превозни средства. При този вариант навсякъде лентите за движение са с ширини по 3,25 м.

Реконструкция на кръстовището при Централна гара

Необходимо е да се направи предварително уточняване, че с цел да се осигури по-дълга зона за преплитане на идващите превозни средства от новото кръгово кръстовище на второ ниво и от бул. „Христо Ботев“, и движещи се в западна посока към кръговото кръстовище пред Централна гара, както и на тези в обратна посока, трябва да се елиминира източната еднопосочна връзка от бул. „Христо Ботев“ към кръга. По този начин ще отпадне източния светофар на това двойно кръстовище. Не на последно място това ще доведе и до по-добра организация на движението.

Червен вариант. При този вариант се запазва броят на лентите в кръговото кръстовище от две ленти. Подходът от бул. “Христо Ботев” към кръга се устройва двупосочно върху сегашната еднопосочна връзка от кръга към бул. “Христо Ботев” като платното на идващите от кръга към булеварда е с 3 ленти по 3,25 м, а в обратна посока – 2 ленти по 3,25 /частично 3 ленти по 3,25 м/.

Син вариант. При този вариант лентите в кръга са три като уширението е за сметка на самия кръг. Подходът от бул. “Христо Ботев” към кръга става изцяло с три ленти. Поради тази

причина се налага и едно уширение на изхода на пешеходния подлеза в североизточна посока с около 4 м.

Реконструкция на бул.„Македония“ от „Бетонен мост“ до кръстовището с ул.“Даме Груев“ и ул.“Бяло море“

В този участък от бул. „Македония“, поради голямото движение, което се събира от ул. Даме Груев“ и от ул.“Бяло море“ /респ. ул.“Димитър Талев“/ габаритът задължително трябва да стане четирилентов с ширина 13,00 м /4 ленти по 3,25 м/. От ул.“Кукуш“ до ул.“Даме Груев“ тротоарите се намаляват от 5,00 м на 3,50 м.

Предложени вариантни решения

Предложените вариантни решения са комбинация от вариантите за ново кръгово кръстовище на второ ниво пред автогара Юг и вариантите за реконструкция на бул.“ Христо Ботев“ и кръговото кръстовище пред Централна гара.

Първи вариант /чертеж 1/. При тази комбинация новото кръгово кръстовище е по червен вариант. Реконструкцията на бул.„Христо Ботев“ и кръговото кръстовище пред Централна гара също са по червен вариант.

Втори вариант /чертеж 2/. При тази комбинация новото кръгово кръстовище е по син вариант. Реконструкцията на бул.“Христо Ботев“ и кръговото кръстовище пред Централна гара са по червен вариант.

Зелен вариант /чертеж 3/. Този вариант е за Реконструкция на бул.“Македония“ и е единствен. Показано е комбинирането му с червен или със син вариант на новото кръгово кръстовище.

Трети вариант /чертеж 4/. При тази комбинация новото кръгово кръстовище е по червен вариант. Реконструкцията на бул.“Христо Ботев“ и кръговото кръстовище пред Централна гара са по син вариант.

Четвърти вариант /чертеж 5/. При тази комбинация новото кръгово кръстовище е по син вариант. Реконструкцията на бул.“Христо Ботев“ и кръговото кръстовище пред Централна гара също са по син вариант.

Преди всичко трябва да се приеме по кой вариант /червен или син/ трябва да се реализира новото кръгово кръстовище на второ ниво пред автогара Юг на мястото на сегашните развръзки към бул.“Македония“. След това е необходимо да се приеме по кой вариант /също червен или син/ ще се извърши реконструкцията на бул.“Христо Ботев“ и кръстовището пред Централна гара. Ако това е по червен вариант /първи или втори предложен вариант/, то към реализация на синия вариант /трети или четвърти предложен вариант/ може да се премине и на по-късен етап. Може да се каже, че сините варианти показват бъдещото развитие на бул.„Христо Ботев“ и кръговото кръстовище пред Централна гара.

При всички положения реконструкцията на бул.“Македония“ от „Бетонен мост“ до ул.“Даме Груев“ /респ. ул.“Бяло море“/ трябва да стане с реализацията на новото кръгово кръстовище на второ ниво и подновения „Бетонен мост“.

Общи забележки

Има възможност лентите за движение навсякъде във всички варианти да станат от 3,25 м на 3,50 м за сметка на намаляването на ширината на тротоарите.

Също така няма проблем да се променят малко геометричните решения на реконструкцията на бул. "Христо Ботев" на долно ниво под новото кръгово кръстовище с оглед прецизиране на конструкцията на надлеза на кръстовището и местата на опорите.

Спирки на масовия градски транспорт

Спирките за масовия градски транспорт се запазват, като тези пред и срещу автогара Юг се изместват под съоръжението на новото кръгово кръстовище. Съществуващата спирка в кръговото кръстовище пред Централна гара се измества с около 10 м в източна посока. Сегашната спирка пред Централна гара се измества в западна посока пред новия хотел с цел отдалечаване от кръстовището.

Пешеходното движение се осигурява както чрез запазване на местата на съществуващите пешеходни пътеки, така и при евентуално изграждане на нов пешеходен подлез пред автогара Юг.

Важно:

Това предложение НЕ КАСАЕ тунелното преминаване под Централна гара и може да се осъществи преди него. Целта е да се запази концепцията за необходимостта от реконструкция на „Бетонен мост“. Чрез изграждане на ново кръгово кръстовище на второ ниво пред Автогара Юг се осигурява непосредствена връзка на район Южен с централната част на града както към бул. „Цар Борис III Обединител“, а така също и връзка към бул. „Руски“, които на практика липсват при тунелното преминаване от бул. „Македония“ към бул. „Васил Априлов“.

Съставил: инж. Костадин Ив. Чилибинов,
Член на секция ТСТС при РК на КИИП – Пловдив,
Удостоверение за ППП, Рег. № 02611