



КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ
В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ (КИИП)

Регионална колегия Пловдив

4023 гр.Пловдив,бул. Освобождение 32,ет.4, тел./ факс 032/681-006, e-mail: kiip_plovdiv@abv.bg

Изх.№ КИИП - Пд - 075 / 11.11.2019 г.

Община Пловдив

Пл. Стефан Стамболов 1

№: 19 РЗК-1049

от 11.11.2019

Проверка на plovdiv.bg

Код : BQS6644140C

ДО
АДВ.ДАНИ КАНАЗИРЕВА
ОБЛАСТЕН УПРАВИТЕЛ НА ОБЛАСТ ПЛОВДИВ

ДО
Г-Н ЗДРАВКО ДИМИТРОВ
КМЕТ
НА ОБЩИНА ПЛОВДИВ

ДО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА ОБЩИНСКИ СЪВЕТ - ПЛОВДИВ



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ОБЛАСТНА АДМИНИСТРАЦИЯ

11. 11. 2019

Вх. №: 19 - 39 - 94
ПЛОВДИВ

Уважаеми дами и господа,

Във връзка с обявената от НКЖИ открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в гара Пловдив и изграждане на комуникационно-транспортен пробив под жп ареала на гара Пловдив“ по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“, в която по усмотрение на строителя преди или след изграждането на автомобилен подлез при Централна гара следва да се премахне „Бетонен мост“, Ви предоставяме становището на Камара на инженерите в инвестиционното проектиране – Регионална колегия Пловдив по този въпрос:

Местоположението на гр.Пловдив като международен възел на трансконтинентални (ЕТК №8 и 10), национални и регионални връзки изток-запад и север-юг оформят града като важен комуникационно-транспортен център. Националните транспортни системи (пътна и железопътна) увеличават ежедневния пътникопоток и контингента от пребиваващи, преминаващи и посещаващи гр. Пловдив, което допълнително натоварва транспортно-комуникационната мрежа на града. Във времето тя е изследвана, допълвана и аргументирана, в съответствие с действащата нормативна уредба.

С решение №365/2007 г. на Общински Съвет – Пловдив е приет Общ устройствен план на Община Пловдив.

С този план е актуализирана първостепенната улична мрежа на гр. Пловдив, като нейното окончателно мотивиране представлява едно съгласувано, зряло и прецизирано отношение към транспортно-комуникационните проблеми на града и перспективите за развитие на пространствената му структура, станало възможно, вследствие използването на обективно-научни технологии и най-модерни програмни продукти за моделиране и симулиране на градските транспортни системи, транспортните мрежи и процеси, като комплексни, вероятно-детерминирани масови явления.

Изследвани са транспортните потоци по първостепенната улична мрежа (ПУМ), подвижността на населението и МПС, товарното автомобилно движение, входящите, изходящите, циклични и транзитни транспортни потоци.

Моделирането на транспортно-комуникационната мрежа на град Пловдив и транспортните процеси върху нея е извършено с технологията „РТV - систем“ на фирмата „РТV“ от гр.Карлсруе - фирма водеща в областта на създаването на софтуер за планирането и моделирането на транспортно-комуникационните процеси и мрежи, системите на масовия обществен пътнически транспорт (МОПТ) и съпътстващите ги екологични явления, както в европейски така и в световен мащаб.

Въз основа на тези проучвания, двете транспортни връзки на южните територии с останалата част на града през централната градска част:

- „Бетонен мост“;
- Автомобилен подлез под централна жп гара Пловдив,

категорично доказват значението си като елементи на ПУМ на гр. Пловдив.

Транспортните натоварвания изискват, подлеза под централна жп гара да бъде изграден с две ленти за движение в посока, общо – четири ленти за движение, с разделителна ивица. За Бетонен мост по норматив се изискват общо три ленти за движение.

Следва да отбележим, че двете транспортни връзки не са взаимнозаменяеми. Те провеждат различни транспортни потоци, а именно:

- Бетонен мост е предназначен да проведе кореспонденциите от южните територии към централната градска част и източните части на града и обратно. Той е трасе на редица линии на обществения транспорт към момента, които ще се запазят и в перспективния период ;
- Автомобилен подлез под централна жп гара Пловдив е предназначен да проведе кореспонденциите от южните територии към западните части на града и обратно. Той също ще бъде носител на обществен транспорт.

Към настоящия момент е възложен проект за изменение на ОУП – Пловдив, който е във фаза „Предварителен проект“. Транспортните изследвания, извършени във връзка с „Актуализирането на информационната база“ на плана, показват общо влошаване на транспортната ситуация в града, тъй като не са извършени съществени реконструкции и строителство на нови трасета от ПУМ, които по някакъв начин да я облекчат. Тенденциите, които се констатиран са следните:

- Моторизацията е нараснала с 60% спрямо тази от 2005г. и е 475%;
- Интензивността на движението по кръстовищата и отсечките по ПУМ е нараснала с 45% спрямо тази от 2005г.;
- Входящото, изходящото и транзитното движения драстично са нараснали с 62% спрямо тези от 2005г., и към 2018г. възлизат на 134500 МПС-та за 12 часа/ден.

При това положение за Пловдив би било катастрофално да се лишава от отделни трасета на ПУМ (в случая визираме „Бетонен мост“). Напротив, следва да се ускори изграждането на новите предвидени трасета от ПУМ и да се реконструират съществуващите.

Град Пловдив вече е достигнал критичната точка в своето развитие и ако не се вземат спешни мерки, той ще се потопи в спиралата на деструктивни процеси от свръхнаселение в регулационните граници и пренатоварване на комуникационната мрежа.

КИИП - Пловдив е направила проучване и е установила категорично, че е възможно реконструиране на „Бетонов мост“ и подходните стоманобетонни рампи. Надколотовозната част – същински „Бетонов мост“ подлежи на реконструкция и разширение. Двете северни стоманобетонни рампи е възможно да се повдигнат до необходимото ниво с реконструкция на стълбовете и устоите им. Южната рампа е земно-насипна и преработката ѝ не представлява проблем от конструктивна гледна точка.

Преди да се предприеме реализация на автомобилния подлез под Централна гара, от изключително значение е да се изяснят взаимносъвръзните технически параметри, отнасящи се до:

- нивелетата на железния път, която да е съобразена с възможностите за повдигане на „Бетоновия мост“ – с оглед постигане на надлъжни наклони на съоръжението, респективно на рампите, съобразени с нормативните изисквания;
- последователността на изпълнение на отделните етапи, като е недопустимо предприемане на действия по реконструкция и модернизация на „Бетонов мост“, преди изпълнение на пробива под Централна гара;
- технологията на изпълнение – открит или тунелен способ, като експертното мнение на КИИП - Пловдив е, че открития способ е нежелателен с оглед цялостно влошаване на комуникационно-транспортната ситуация в града;
- оптимална временна организация на движение в извънгаровия участък, която трябва да определи подходящата технология на изпълнение на пробива, така че да компенсира очакваните драстични задръствания на транспортните потоци;
- организация, респективно промяна и оптимизиране на МОПТ.

Считаме, че изпълнението по начина, посочен в обявената от НКЖИ открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в гара Пловдив и изграждане на комуникационно-транспортен пробив под жп ареала на гара Пловдив“ по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“, не е целесъобразно и не е задължително, защото от гледна точка на провеждане на транспортните потоци в гр. Пловдив, „Бетонов мост“ е необходим, а от конструктивна гледна точка е възможно да бъде реконструиран, така че да се удовлетворят европейските изисквания за железния път.

С настоящото писмо изразяваме нашата професионална позиция и молим да предприемете съответните действия, за да се преразгледат техническите параметри на така зададената от НКЖИ открита процедура.

КИИП заявява готовността си по всяко време да съдейства на Областната и Общинската администрация по всички технически въпроси.

Очакваме да бъдат предприети адекватни мерки за предотвратяване на кризисната ситуация в комуникационно-транспортната мрежа на града.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА РК на КИИП – ПЛОВДИВ:
ИНЖ.ЕМИЛ БОЙЧЕВ

