



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



КАМАРА НА АРХИТЕКТИТЕ В БЪЛГАРИЯ
CHAMBER OF ARCHITECTS IN BULGARIA

РЕГИОНАЛНА КОЛЕГИЯ - ПЛОВДИВ

гр.Пловдив, ул."Петко Каравелов" №21 тел. 0894515919 e-mail: kab_plovdiv@abv.bg

Изм.№ КИИП-Пд-020 / 04.04.2023 г.

Изм.№ КАБ-ПД-13 / 04.04.2023 г.

ДО
Национална компания "Железопътна инфраструктура"
1233 София, бул. "Княгиня Мария Луиза" № 110

ДО
Министерство на регионалното развитие и благоустройството
1202 София, ул. Св. Св. Кирил и Методий № 17-19

ДО
Областен управител на област Пловдив
4002 Пловдив, пл.Никола Мушанов №1

ДО
Община Пловдив
4000 Пловдив, пл.Стефан Стамболов №1

ДО
Общински съвет Пловдив
4000 Пловдив, ул.Авксентий Велешки №20

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ОБЛАСТНА АДМИНИСТРАЦИЯ

04.04.2023
Вх. № 23-39-30
Пловдив

Община Пловдив
пл. Стефан Стамболов 1
N: 23 РЗК-817
от 04.04.2023 15:03
Проверка на plovdiv.bg
Код : JEW38B3B329

Общински съвет - Пловдив
Вх. № 23 VIII-8
04.04.2023 г.

Относно:

Спешно формиране на съвет от представители на областната и общинска администрация и експерти от КИИП, КАБ и други, за разглеждане на проектната документация за Автомобилния подлез при Центална гара и запазване и реконструкция на пътната връзка „Бетонен мост“ с цел оптимално удовлетворяване на транспортните нужди на гр.Пловдив

Уважаеми Дами и Господа,

По повод резултата от предходна, приложена по-долу, кореспонденция относно Запазване и реконструкция на изключително важната пътна връзка „Бетонен мост“ изразяваме задоволството си от своевременното приемане на разумния подход на решение. Техническият проект за реконструкция на „Бетонен мост“ предлага краен етап на развитието на пътния възел - кръгово движение с развръзки във всички посоки. Очаквахме да се формира съвет от представители на областната и общинска администрация и експерти от КИИП, КАБ и други, за разглеждане на цитираната по-горе проектна документация, което не се състоя. След като изминаха три години от предходната

кореспонденция с Областната управа и във връзка със започналите СМР на обект: "Автомобилен подлез под централна жп гара Пловдив" се налага отново да заявим искането си за формиране на съвет вече в спешен порядък. При направени контакти с НЮЖИ получихме важна част от проектната документация за изпълнявания се на инженеринг обект и установихме някои принципни компромиси в същата – Приложения А и Б.

Отправляме настоящото предложение за формиране на съвет от представители на областната и общинска администрация и експерти от КИИП, КАБ и други, съгласувано с писмо на Областния управител с изх. №РД-39-94/2019#3 от дата 02.04.2020г.

Основна функция на съвета трябва да е: обсъждане на проектните решения и техническите въпроси, с цел да се отстранят допуснати принципни компромиси породени от избрания подход за възлагане изпълнението на строителството на инженеринг, без предварително обсъждане на проектите.

Оставаме на разположение и изразяваме готовност за активно участие при решаването на транспортните проблеми на град Пловдив.

Приложено изпращаме и цитираните по-горе:

Приложение А Градоустройствени проблеми и

Приложение Б Комуникационно- транспортна постановка на проблема

и водената кореспонденция през 2019 г. и 2020 г. между КИИП-Пловдив и областната и общинската администрация на гр.Пловдив.

1. Писмо изх. № КИИП-Пд-075/11.11.2019 г. относно 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"

2. Писмо изх. № КИИП-Пд-03/06.02.2020 г. предложение относно реализация на нови съоръжения в района на Централна гара-Пловдив.

3. ПИСМО изх. № КИИП-Пд-024/20.03.2020 г. предложение за запазване на пътната връзка "Бетонов мост" чрез изграждане на ново кръгово кръстовище пред Автогара Юг, реконструкция на съществуващото съоръжение "Бетонов мост" и прилежащите около него бул. "Христо Ботев", кръговото кръстовище при Централна гара, както и на бул. "Македония" от Бетонов мост до ул. "Даме Груев".

4. ПИСМО изх. №РД-3994/2019#3 от дата 02.04.2020 г. на Областен управител на област Пловдив относно формиране на съвет.

С уважение,

инж. Емил Бойчев
Председател на КИИП – РК-Пловдив



арх. Чавдар Тенев
Председател на КАБ – РК-Пловдив



Градоустройствени проблеми:

Още с първия модерен устройствен план на Пловдив, създаден от големия чешки архитект Йосиф Шнитер, е планиран и изграден изключително важният комуникационно-транспортен възел на Централна гара. Той се състои от създадените условия, всички видове транспорт, да се съберат в една точка, така че пътничеството да може да се прехвърля от един вид транспорт на друг вид транспорт, за да стигне до своето местоназначение. Елементите на този транспортен възел са:

Железницата с централната гара; предгаровият площад, осигуряващ връзката с лекия автомобилен транспорт; кръговото кръстовище осигуряващо връзката с масовия градски транспорт във всички посоки чрез петте лъча – Христо Ботев запад, Васил Априлов, Руски, Иван Вазав и Христо Ботев изток; двете автогари – Юг и Родопи, осигуряващи връзките с околните населени места.

След запознаване с основна част от проекта, чието изпълнение е вече в ход, установяваме че има нерешени две важни градоустройствени задачи, които за това комуникационно-транспортно съоръжение са задължителни, а именно:

1. ПЪЛНОЦЕННА ВРЪЗКА НА КВАРТАЛИТЕ ОТ ЮЖНАТА СТРАНА НА ГАРАТА С КВАРТАЛИТЕ ОТ СЕВЕРНАТА ѝ СТРАНА.

Добрата на пръв поглед идея, в зоната на Централна гара, да се изгради връзка между южните квартали и кварталите на север от гарата, виждаме че се реализира частично. Резултатът от това, което се реализира в момента ще бъде връзка на автомобилния поток идващ от юг, само с един от лъчите на транспортния възел пред гарата, а именно само с булевард Васил Априлов. Това би довело до недопустимо претоварване на второстепенната улична мрежа на вътрешнокварталните пространства около бул. В. Априлов, което намираме за сериозен градоустройствен компромис. Ако е възможно с настоящия пробив да се създаде още един – шести лъч от кръговото кръстовище пред гарата за връзка с южните квартали, то това би било най-доброто решение за осигуряване на пълноценно развързване на движението във всички посоки. Ако обаче се окаже невъзможно такова решение, тогава следват въпросите – защо да инвестираме в това скъпо, сложно и компромисно подземно съоръжение; има ли алтернатива и каква е тя.

2. ВРЪЗКА НА ЮЖНИТЕ КВАРТАЛИ С ПРЕДГАРОВИЯ ПЛОЩАД НА ЦЕНТРАЛНА ГАРА.

Предгаровият площад за една железопътна гара е един много важен елемент за комуникационно транспортните връзки. Това е пространството в което се създава паркингът за личните и таксиметровите леки автомобили. Тази връзка е важна, защото пътуващите с влак обикновено са пътници, които носят не малко багаж, имат точно разчетено време и предпочитат вместо масовия градски транспорт, да стигнат до гарата с такси или да ползват близък с лек автомобил. Предгаровият площад трябва да осигури необходимите места за стоянки на таксите, за леките автомобили на изпращащи и посрещащи, заради което той е важна част от транспортните връзки с гарата. Виждаме обаче, че в проекта, който се реализира в момента тази важна връзка за идващите от южните квартали липсва. Това е компромис, който не трябва да се допуска. Явява се необходимост от изграждането на ново кръгово кръстовище на второ ниво пред Автогара Юг, което да допълни транспортната схема и да осигури връзка с южните квартали.

Комуникационно- транспортна постановка на проблема:

Националните транспортни системи (РПМ-републиканската пътна мрежа, и ЖП-ареала на Пловдив) увеличават ежедневния пътнически поток и контингента от пребиваващи, преминаващи и посещаващи гр. Пловдив, което допълнително натоварва транспортно-комуникационната мрежа на града. Във времето – 2005-2022 г., транспортно-комуникационната система на гр. Пловдив е изследвана, допълвана и аргументирана, в съответствие с действащата нормативна уредба към 2022 г. Нейното окончателно мотивиране към 2022 г. представлява едно съгласувано, зряло и прецезирано отношение към транспортно-комуникационните проблеми на град Пловдив и перспективите за развитие на пространствената му структура, станало възможно вследствие на най-модерните програмни продукти за моделиране и симулиране на градските транспортни системи, транспортните мрежи и процеси, като комплексни, вероятно детерминирани, масови явления.

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

Въз основа на тези проучвания, маркирани по-горе, двете основни транспортни връзки на южните територии с останалата част на града през централната градска част :

- Бетонен мост и продължението на юг към бул.Македония;
- Автомобилен подлез под централна жп гара Пловдив, свързващ бул.В.Априлов с бул.Македония,

категорично доказват значението си като елементи на първостепенната улична мрежа (ПУМ) на гр. Пловдив. Всяка от тези връзки в сутрешен върхов период (прогноза), провежда следните транспортни потоци :

- Бетонен мост – 514 ЕЛК/час в посока юг, и общо и 1113 ЕЛК/час в посока север;
- Автомобилен подлез под централна жп гара Пловдив – 1300 ЕЛК/час в посока юг, общо –около 2014 ЕЛК/час в посока север.

Тези транспортни натоварвания изискват, Автомобилен подлез под Централна жп-гара да бъде изграден с две ленти за движение в посока, общо – 4 ленти за движение, с разделителна ивица. За „Бетонен мост“ по норматив се изискват общо три ленти за движение, но с оглед перспективно развитие – четири ленти.

Следва да отбележим, че двете транспортни връзки не са взаимно заменяеми. 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 /маршрути/ на масовия обществен транспорт към момента, което ще се запази 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 е носител на масовия обществен транспорт.

Към настоящия момент е завършен проекта за „Актуализация на Общия устройствен план (ОУП) на Община Пловдив 2007г.“. Транспортните изследвания, извършени във връзка с „Актуализирането на информационната база“ на плана, показват общо влошаване на транспортната ситуация в града. Без да са извършени съществени реконструкции и строителство на новите трасета от ПУМ, които по някакъв начин да догонват влошаващата се транспортна ситуация в града, тенденциите които се констатираха към 2019 г. са следните:

- Моторизацията е нарастнала с 60% спрямо тази от 2005 година;
- Интензивността на движението по кръстовищата и отсечките по ПУМ е нараснала с 45% спрямо тази от 2005 година;
- Входящо, изходящо и транзитно движения драстично са нараснали с 62% спрямо тези от 2005 година, и към 2019 г. възлизат на 134500 МПС-та за 12 часа/ден.,

което е следствие от интензивното развитие на „Тракия икономическа зона“, обхващаща Агломерационния ареал на град Пловдив, с население 128 000 обитатели.

При това положение за Пловдив би било катастрофално да се лишава от отделни трасета на ПУМ /в случая визиране бетонов мост и подлезното преминаване под Централна гара/. 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 свръхнатоварване на комуникационно-транспортната мрежа.

Искаме да изтъкнем и последователността във времето, когато ще бъдат реализирани „Автомобилния подлез под Ц.гара“ и реконструкцията на „Бетонов мост“. Те трябва да следват следната последователност :

1. Да се реализира първо „Автомобилния подлез под Ц.гара“, като същевременно „Бетонов мост“ функционира като пътна връзка за южните райони на града.
2. Като втори етап следва да се реконструира „Бетонов мост“, като „Автомобилния подлез под Ц.гара“ да функционира като пътна връзка за южните райони на града.

Проектът може да има и друга концептуална реализация.

Изпълнението на двата проекта ще предизвика много усложнения и задръствания в автомобилния трафик на Пловдив, но това е цената, която трябва да плати града за строителството на двете съоръжения.

Изграждането на „Автомобилен подлез под Централна жп- гара“ и реконструкциите на гаровите съоръжения на терена на гарата, са меродавни като технически параметри и финансиране, което трябва да предхожда проектирането на всички съпътстващи обекти и съоръжения около Централна ЖП-гара.

В унисон със зелената агенда и въглеродно неутралния град следва да припомним, че в постановките на Общия устройствен план /изменение на плана от 2007 година/ и План-схемата на комуникационна-транспортната система (ПС-КТС) към него, транспортните разчети са направени, като се дава предимство на обществения транспорт, включително и S-бан, и видовете транспорт, алтернативни на лекия автомобилен транспорт.

За реконструкция на бетонов мост и крайния етап на развитие на пътния възел с развръзки във всички посоки, препоръчваме да се направят задълбочени проучвания във всички аспекти, които да бъдат оценени от предложения по-горе съвет.



ИЗВЕСТИЕ ЗА ДОСТАВЯНЕ

Попълва се от подателя

Получател на пратката – Име, презиме, фамилия/Наименование на ЮЛ

Министерство на регионалното
развитие и благоустройството

Адрес

гр. „Св. св. Кирил и Методий“ № 18-19

Област

12.02 гр./с. София

Попълва се от получателя
при доставяне/изплащане

Име и фамилия на получателя на пратката/упълномощеното лице

Димитров

дата и час на получаване

05.04.10
ДД ММ ГГ час минути

подпис на получателя/
упълномощеното лице

Пратката е доставена от ПС

☐ лично

☐ на член от домакинството

родствена връзка

☐ с пълномощно №

Доставил:

(подпис)

Проверил:

(подпис)



☐ препоръчана пратка
☐ паричен превод

☐ колет

обр. 243

ДА ММ ГГ
(дата на приемане)



ИД PS 4023 00D906 6

изходящо клеймо ИД

входящо клеймо ИД



Попълва се от подателя

Подател на пратката – Име, презиме, фамилия/Наименование на ЮЛ

ПК Киев-Пловдив

Адрес:

м.к. Тракия, бул. „Освобождение“ 32

Област:

4023 гр./с. Пловдив



БЪЛГАРСКИ ПОЩИ
BULGARIAN POST

ИЗВЕСТИЕ ЗА ДОСТАВЯНЕ

Попълва се от подателя

Получател на пратката — Име, презиме, фамилия/Наименование на ЮЛ

Национална компания
"Металургична инфраструктура"

Адрес

Бул. "Княгиня Мария Луиза" № 110

Област

1233 гр./с София

Попълва се от получателя
при доставяне/изплащане

Име и фамилия на получателя на пратката/упълномощеното лице

Милка Червенкова

050423 дата и час на получаване

05 04 23 ДД ММ ГГ
Час минути

Водяно на получателя/
упълномощеното лице

[Signature]



Пратката е доставена от ПС

1233

☐ лично

☐ на член от домакинството

родствена връзка

☒ с пълномощно №

Доставил:

(подпис)

Проверил:

(подпис)

☐ препоръчана пратка
☐ паричен превод

☐ колет

обр. 243

ДА ММ ГГ
(дата на приемане)



ИД PS 4023 00D904 4



○
входящо клеймо ИД

Попълва се от подателя

Подател на пратката — Име, презиме, фамилия/Наименование на ЮЛ

РК КИП-Пловдив

Адрес:

м.к. Тракия, Бул. "Освобождение" № 3

Област:

4023 гр./с Пловдив