ПК по ТБД
23.06.21

КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ
В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ
РЕГИОНАЛНА КОЛЕГИЯ - Бургас
гр. Бургас, к – с „Лазур", бл. 152, ет. 1, офис 3 - 4
тел/факс: 056/841550; e-mail: kiip_ bs@digicom.bg
www.kiip-burgas.bg

КАМАРА НА АРХИТЕКТИТЕ В
БЪЛГАРИЯ
РЕГИОНАЛНА КОЛЕГИЯ – БУРГАС
8000 БУРГАС
УЛ. „ЦАР АСЕН" № 7
ТЕЛ. +359 56 84 29 44
kabburgas@abv.bg
rk-burgas@kab.bg

ДО:

КАМАРА НА АРХИТЕКТИТЕ В БЪЛГАРИЯ
РЕГИОНАЛНА КОЛЕГИЯ - БУРГАС
РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС | ДАТА
Вх. № БГ-14-К | 22.06.2021г.

Г-Н ДИМИТЪР НИКОЛОВ –
КМЕТ НА ОБЩИНА БУРГАС

ПОСТОЯННАТА КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО КЪМ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ КЪМ ОБЩИНА БУРГАС

КИИП - РК БУРГАС
Бургас 8000, к-с „Лазур",
бл. 152, ет.1, офис 3-4
Вх. №015/22.06.21г.

ОБЛАСТНА КОМИСИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА.

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
БУРГАС
Регистрационен индекс и дата
08-00-11681/23.06.21

ИНСТИТУТ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ДИРЕКТОРА НА РЕГИОНАЛНА ДИРЕКЦИЯ ЗА НАЦИОНАЛЕН СТРОИТЕЛЕН КОНТРОЛ – БУРГАС

РДВР – СЕКТОР „ПЪТНА ПОЛИЦИЯ" БУРГАС

ПОЗИЦИЯ

Ръководствата на Регионалните колегии на КАБ и КИИП в гр. Бургас с притеснение наблюдават непоследователната и на моменти хаотична политика на Община Бургас по отношение развитието на транспортната система на града. Повод за нашето конкретно безпокойство са приложените решения в реконструкцията на бул. „Демокрация", които

повишават риска от пътно-транспортни произшествия и водят до дехуманизация на градската среда, с което рушат доверието на гражданите в експертния потенциал на специалистите, занимаващи се с тази нелека материя. След две официално заведени критични становища с номера 04.06.66.1740/29.05.2017 г. и 04.06.66/1739/17.05.2017 г., подкрепени с изказани мнения на наши експерти на проведеното Обществено обсъждане на проекта на 14.11.2019 г. в Културен център „Морско казино“, ние не разбираме пренебрежението на Община Бургас към основни правила за организация на градската среда, заложени в нормативните документи, с цел гаранция за ефективно, безопасно и хуманно планиране на транспортните потоци. В това отношение без отговор остават следните констатирани от нас проблеми в реализацията на реконструкцията на бул. „Демокрация“:

1. Защо се допусна паркиране по дължина на булеварда? Съгласно ОУП на гр. Бургас бул. „Демокрация“, както и булевардите „Сан Стефано“, „Княгиня Мария Луиза“, „Иван Вазов“ и ул. „Булаир“ са предопределени транспортно да обслужат центъра на гр. Бургас. В това им качество те са класифицирани и следва да отговарят като технически параметри на районни артерии клас IIIБ (по старата Наредба № 2 за комуникационно-транспортните системи) и като клас III по действащата Наредба РД-02-20-2. Действащата наредба забранява паркиране по улици клас III в големите и много големите градове (Приложение 2 към чл. 18). Град Бургас все още се класифицира като много голям град. Паркирането в града безспорно е силно затруднено, но „осакатяването“ на основните транспортни артерии не спомага за разрешаването на този проблем, а само настройва гражданите едни срещу други.
2. Защо се допусна организиране на места за успоредно паркиране с ширина 2 м., при положение, че Наредба РД-02-20-2 препоръчва ширина от 2,5 м. за районни артерии клас III в средни и малки градове (Приложение 16, Схема 9), където автомобилното натоварване се предполага да е значително по-малко от районна артерия клас III в много голям град като Бургас? Как това решение влияе върху планираната пропусквателна способност на улицата и ще наложи ли ограничаване на скоростта под допустимата за този клас улици? Минимално допустимите размери на места за успоредно паркиране са: ширина 2 м. и дължина 6,7 м. съгласно Наредба РД-20-2-02, Приложение 30. Това не означава, че тези минимални размери са подходящи за

прилагане във всички случаи, а следва да се прилагат съобразно класа, проектната скорост на придвижване и пропусквателната способност на конкретната улица. Защо не са предвидени достатъчно широки „светли“ интервали за безопасно слизане/качване на водачите на паркиращите автомобили?

3. Защо се допусна организиране на места за паркиране на лица в неравностойно положение с ширина 2 м. и дължина от 6,7 м., при нормативно изискване от 2,5 / 8 м., съгласно Приложение 24 на Наредба 2 за сигнализация на пътищата с пътна маркировка? Тази наредба допуска прилагане на по-малки ширини (в диапазона 2-2,5 м.) единствено при организиране на места за паркиране в съществуващи улици. Тежката реконструкция на булевард „Демокрация“ с прилагане на изцяло нов напречен профил и висока скорост и интензивност на движение не може да се приравни с допустимите отклонения. Отчетено ли е, че на тези места имат право да паркират и шофьори в неравностойно положение които са поставени в невъзможност да напуснат безопасно автомобилите си? Препоръчително е в този случай тези места да бъдат заличени и да се потърси възможност за осигуряване на необходимия им брой в близост, но в прилежащите жилищни квартали при по-безопасни условия.
4. Защо се допусна организиране на места за паркиране между пътните ленти за движение и обособената лента за „бързи“ автобуси с всички произтичащи от това затруднения за всички участници в движението? Наредбата препоръчва различен тип организация (Приложение 16, Схема 9) където основен принцип е йерархичното подреждане на транспортните потоци съобразно скоростта им на движение, от най-бързите в средата на улицата към най-бавните в нейната периферия.
5. Защо се допусна замяната на озеленените разделителни ивици с метални огради? Отчетена ли е символиката в това проектно решение по отношение ползвателите на средата? Задължение на експертите е да планират хуманна, приветлива и екологична градска среда ако искат да възпитат отговорни и съпричастни граждани.
6. Защо при реализацията на тази сложна реконструкция велосипедното движение отново остана като пренебрегнат сегмент в транспортното планиране на града? Велосипедните алеи са проведени хаотично и все още на много места в конфликт с пешеходното движение. Освен забрани са необходими и целенасочени усилия с

конкретни мерки за да се изведат велосипедистите от тротоарите и да получат необходимото им уважение като равноправни участници в движението.

7. Защо се планира обособяване на ленти за „бързи“ автобусни линии в част от булеварда, когато в друга част (кръстовището на бул. „Демокрация“ и бул. „Алеко Богориди“) не се реализираха предвидените мерки за безконфликтно разделяне на пешеходния от транспортния поток? Планираните „бързи“ автобусни линии по бул. „Демокрация“ допълнително ще усилят конфликта и натоварването на посоченото кръстовище.
8. Защо се допуска без всякакви нормативни аргументи директно и много конфликтно включване на улици от много нисък клас – ул. „Иван Рилски” (VI –обслужващи улици) към трасето на бул. „Демокрация”, като се има предвид, че включването става в зоната на престрояване при кръстовището с бул. „Сан Стефано”? Дължината от кръстовището на ул. “Иван Рилски“ до зоната за изчакване е около 20 м., което е крайно недостатъчно за безконфликтно престрояване за ляв завой към ул. “Константин Величков“ – пресичат се три ленти, една от които е „бус“ лента. Считаме, че изхода от улицата следва да бъде забранен, вкл. с изграждане на физическа преграда (висок бордюр), като се допусне само влизане и улицата да бъде сигнализирана като еднопосочна.
9. Продължаваме да констатираме места с не достатъчно ясно и недвусмислено маркиране на сегрегирани и споделени за движение „бус” ленти по улиците на града. Дори при изцяло нова организация и положена маркировка, в случая на бул. „Демокрация“, се наблюдават нееднозначно приложени решения в престрояванията и пресичанията на „бус” лентите в кръстовището с бул. „Сан Стефано“ и ул. „Константин Величков“.

Провокирани сме да зададем тези въпроси поради нашите съмнения, че конфликтите, които пораждат приложените решения в реконструкцията на бул. „Демокрация“ ще доведат до проблеми и произшествия при неговата експлоатация, което неминуемо ще изисква прилагане на мерки за ограничаване неговата транспортна пропускливост и ефективно използване.

Същите въпроси и мнение отправяме и към Отдел за организация и безопасност на движението в Община Бургас, Комисията по безопасност на движението и органите на РДВР – сектор „Пътна полиция" Бургас и очакваме тяхното официално становище.

Членове на Съвета на КИИП – Бургас:

Инж. Д Опърлаков – председател на КИИП РК Бургас -

Инж. В Пенева – председател на КС на КИИП РК Бургас - ..

Инж. К Божинова – зам. – председател на КИИП РК Бургас

Инж. А Иванов – председател на секция ГПГ КИИП РК Бургас ... /п/

Инж. М Терзиева – председател на секция ОВКХ КИИП РК Бургас - /п/

Инж. Л Ханджиев – председател на секция ТС КИИП РК Бургас - .. /п/

Инж. В Миланов – председател на секция КСС КИИП РК Бургас - .. /п/

Инж. Г Евтимова – председател на секция ВС КИИП РК Бургас - ..... /п/

Инж. М Дуржанова – председател на секция ТЕХ КИИП РК Бургас - .... /п/

Инж. Т Василева – председател на секция ЕАСТ КИИП РК Бургас .. /п/

Инж. В Недялков – председател на секция МДГ КИИП РК Бургас - .. .. /п/

Членове на Съвета на КАБ – Бургас:

Арх. С Попов – председател - .. п/

Арх. В Иванова - зам. председател ...../п/

Арх. П Матеев - зам. председател - ...../п/

Арх. М Бойчев - Член на Съвета - ...../п/

Арх. К Матеев - Член на Съвета - ..../п/

Арх. М Георгиева - Член на Съвета - ...../п/

Арх. И Кючуков - Член на Съвета - . ...../п/