Към заявление вх. № 11702/21г.
20.07.21

О Б Щ И Н А Б У Р Г А С
8000 Бургас, ул. „Александровска" № 26
тел. централа: 056/ 84 09 15-19; факс: 056/ 84 13 14
www.burgas.bg; електронна поща: obshtina@burgas.bg

ISO 9001
ISO 14001
BUREAU VERITAS
Certification
№ BG118030E / № BG118030E

ОБЩИНА БУРГАС
п. код 8000
Регистрационен индекс и дата
06-00-175-(21/20-07-21

ДО
ПРОФ. Д-Р СЕВДАЛИНА ТУРМАНОВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ
НА ОБЩИНСКИ СЪВЕТ – БУРГАС

ОБЩИНСКИ СЪВЕТ
БУРГАС
Регистрационен индекс и дата
08-00-11788 /20.07.21

ОТНОСНО: Ваше писмо с изх № 08-00-3399/30.06.2021г.

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ТУРМАНОВА,

Община Бургас провежда последователна политика по отношение на мобилността в града, потвърдена във всички стратегически документи и планове, приети от Общинския съвет и на национално ниво. Разбирането за устойчивата градска мобилност се основава на стремежа, тя да е опазваща околната среда и здравето на хората т.е. ориентирана към хората, а не само към автомобилите; ефективна и иновативна; безопасна и сигурна; интегрирана и достъпна за всички, за да допринася активно за развитието на Бургас като зелен, привлекателен, интелигентен, безопасен и достъпен за жителите и гостите му.

Политиките за градската мобилност са изцяло фокусирани върху намаляване на натоварването от автомобили спрямо градската среда и съсредоточаването на усилията към популяризиране и изпълнение на все повече споделени пространства, в които водещ е човешкият фактор и свързаните с неговото по-лесно и безпрепятствено придвижване решения.

Концепцията за устойчива градска мобилност на Бургас се базира на следните принципи по отношение на автомобилното движение: Входящото и транзитното автомобилно движение да се насочва приоритетно по обходни маршрути, като с приближаване към центъра ограниченията за автомобилното движение се увеличават; В централната градска част движението на автомобили да се затруднява, като в определени части на ЦГЧ то може да бъде напълно ограничено.

Концепцията се постига, чрез прилагането на следните подходи и мерки: Ускорено довършване и/или изграждане на предвидените обходни трасета в структурата на пътната мрежа на града, за да се предоставят реални алтернативи на транзитното преминаване през центъра на града; Проектирането и изграждането на уличната мрежа и организацията на движение да ограничава входящия автомобилен трафик в посока централната част на града чрез намаляване на броя/ширината на автомобилните ленти с приближаване към централната градска част, приоритет на градския транспорт в кръстовищата, зелени вълни и др.; Ограничаване на скоростта на движение в централната градска част, чрез увеличаване на транспортно-успокоените зони 30 км/ч; накъсване на автомобилното движение през центъра със светофари, пешеходни преминавания, легнали полицаи и др;.

Максимално затрудняване и премахване във времето на възможностите за транзитно преминаване през центъра; Увеличаване на пешеходните зони и зоните за споделено движение в ЦГЧ.

В новите транспортни разработки се прилага съвременното европейско разбиране, че паркирането в градска среда не е право, а услуга, която заема обществен ресурс (публично пространство) и трябва да бъде справедливо заплащана от този, който го използва, както и разбирането, че използването на цената на паркирането е лост за намаляване ползването на личните автомобили пред ползването на алтернативните видове мобилност в градски условия.

В рамките на градоустройственото планиране, развитието на транспортната схема на град Бургас се реализира при следването на водещи европейски практики с доказан ефект за градове с подобен размер и степен на развитие. В това отношение администрацията на Бургас многократно е отличавана за прилаганите иновативни подходи и смели решения в полза на своите граждани. Намаляването на трафика и натоварването на централните и тангиращите на центъра зони, са във фокуса както на предпроектни проучвания, така и на фактическото изпълнение на проектите. Именно този стремеж е водещ и при реконструкция на съществуващи улици и булеварди, като съзнателно се търси дори намаляване на класа на улиците, с оглед тяхното по-добро социализиране чрез включване на максимален брой решения по отношение както на паркиране, приветлива, зелена и функционална градска среда, така и по отношение на създаване на успокоени от трафик споделени пространства с акцент върху симбиозата на различните видове транспорт и движение.

Инвестиционният проект за реконструкция на бул.“Демокрация“ е само част от дейностите по проект „Интегриран модел за управление на градската мобилност - I етап“, включващ комплексни мерки за надграждане на системата от Бързи автобусни линии на града чрез въвеждане на ново трасе за движение на градските автобуси в бус ленти, както и въвеждане на Интегрирана система за управление на трафика (ИСУТ). Приложените решения са реализирани след надлежно проведен процес на разработване на проектната идея и предпроектни проучвания, в които след контролни преброявания, транспортно моделиране и социално-икономически анализ и оценка на приложимостта, от 4 вариантни решения е избрана максимално приложимата инвестиционна инициатива. Общината прилага системен проектен подход за решаване на предизвикателствата на града, свързани с оптимизиране на маршрутната мрежа на обществения транспорт, подмяна на автобусния парк с екологосъобразни електрически автобуси, оптимизиране на режимите на работа на светофарните уредби за подобряване на контрола и управлението на автомобилния трафик, за подпомагане на марщрутизирането на транспортните потоци. Също така, ведно с прилагания основен проект се реализират и подкрепящи проекти с мерки като подмяна на осветлението и осигуряване на достъпна среда за преминаване през възлови кръстовища и улици, чрез монтиране на асансьорни уредби. След приключване на строителството, сега по модернизираното трасе на градския транспорт в различните участъци от Автогара Юг до Терминал Славейков се движат до 7 градски линии, които до края на годината ще бъдат частично или изцяло обслужвани от нови електрически автобуси.

По отношение управлението на аспектите на градската мобилност, бургаската общественост заедно с експерти са участвали активно в предварителни публични обсъждания и регулярно са запознавани с предприеманите комплексни мерки. Направените предложения по време на тези обсъждания са отразявани в процеса на проектиране и реализация. Конкретно за този проект, от страна на администрацията са правени многобройни публикации и информационни срещи със заинтересовани групи от икономически и социални субекти (таксиметрови компании и инструктори); неформални организации (като вело-обществото); групи граждани с конкретна позиция (напр. по отношение на ремонта на бул. „Демокрация“) и др. Още в идейната фаза на проектирането са проведени 2 открити обсъждания. Поради това учудваща е сега представената от КИИП и КАБ писмена позиция, след като в по-ранни фази на обсъждания същите камари в свои становища от 29.05.2017 г., са изразили своята подкрепа и препоръки към проекта: в тях по същество се приема предвиденото обособяване на трасе на обществения транспорт в обособена бус лента, както и запазване на крайуличното паркиране до заместването му с друго буферно паркиране, осигурено в рамките на територията около улицата в участъците от кръстовището на бул. “Демокрация“ с ул. “Адам Мицкевич“ до кръстовището на бул. “Демокрация“ с ул.“Копривщица“. Прието е и запазване на съществуващото положение на преминаване на едно ниво на пешеходното и автомобилно движение при пресичането на ул. „Богориди“, включително осигуряване на светофарно регулиране, което към момента вече е изпълнено. Препоръките на всички заинтересовани страни са ползвани от проектантския екип при изготвяне на ТИП, като конкретно в частта си, касаеща реконструкцията на бул. “Демокрация“ са търсени оптималните възможности за подобряване на устойчивата мобилност чрез насърчаване на придвижването с щадящ околната среда обществен транспорт, подкрепа на пешеходното и велосипедно движение, създаване на предпоставки за намаляване на използваните автомобили и други МПС, причиняващи замърсяване на въздуха в силно урбанизираните територии, през които минава улицата.

Важно е да се подчертае, че приложените в ТИП решения са съобразени с условията на съществуващите ограничения на заварената преди проектирането градска среда, фактическата закономерна промяна във времето на икономическата и социална функция на улицата, отразяващи съответно нуждите на прилежащата урбанизирана територия. Също така, отразено е и желанието на гражданите по отношение ползването на улицата и като урегулирана зона за паркиране, а не за безразборно нерагламентирано паркиране, пречещо на движението, съществуващо от десетилетия по районната артерия, за което в общественото пространство многократно е изразявано недоволство под формата на постоянен обществен натиск за това.

По отношение оповестените в позицията от дата 22.06.2021 г. конкретни притеснения на група експерти от КАБ и КИИП, бихме подчертали следните факти и обстоятелства:

- Бургас е град със специфично географско положение и икономическо и социално развитие, за което в последните години е характерно увеличаване на териториите, които се

приобщават като активни зони с подчертано ползване за живеене и/или бизнес. Този процес води до увеличаване на транспортния поток по цялата улична мрежа на града.

Последно реализираните проекти в града значително подпомогнаха отливането на транзитното движение извън централните урбанизирани части. Това естествено доведе до необходимостта от преосмисляне на структурата и функциите на вътрешните градски улици, за които ползването предимно е от вътрешноградски трафик.

- Политиката на Община Бургас по отношение на комуникационно-транспортните схеми и организацията на движението **е последователна и лесно предвидима**, изцяло се фокусира върху намаляване на натоварването спрямо градската среда. Съзнателно започва да се търси успокояване на трафика, социализация на сегрегирани елементи от градската среда, умно паркиране и редуциране на движението чрез предоставяне на възможности за алтернативен транспорт и различни щадящи околната среда методи на придвижване. Така, с развитието на града, логично се налага и актуализация на действащите устройствени планове. Генералният план за организация на движението, който предстои да бъде одобрен е съобразен с реализираните инвестиционни намерения на Община Бургас и частните инвеститори .

- Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии дава указания за определяне на напречния профил на улиците в чл.77, както и типизирани напречни профили, които могат да се прилагат след анализ на проектната ситуация. Типизираният напречен профил може да се изменя при конкретна проектна разработка и се определя след оценка на наличната широчина на уличното пространство. Тъй като бул.„Демокрация“ е съществуваща улица, с реализирани платна за движение, тротоари и велотрасе, възможностите за решения на напречните профили са крайно ограничени откъм широчини за обособяване на различни функционални пространства.

В приложение №30, таблица 1 към чл.120 и 121 от Наредбата се указват размерите за проектиране на места за паркиране в уличното пространство. За успоредно паркиране е указана широчина от 2,00м и дължина от 6,70м, идентични с размерите на проектираните места по бул.“Демокрация“. Без представяне на анализ, основан на преброявания след реалната реализация на реконструкцията, твърдението за негативен ефект върху пропускливостта на улицата и реалната скорост на придвижване е необосновано, силно преувеличено и тенденциозно подвеждащо.

От друга страна, в рамките на дейностите за въвеждане на Интегрирана Система за Управление на Трафика, сега се провеждат преброявания и се работи за въвеждане на зелена вълна по улицата, която ще подобри ритмичността на преминаване и ще урегулира скоростта на цялото движение в тази част от града. Разбира се заработването на всяка една новоинсталирана система за контрол на трафика изисква минимален времеви интервал за наладка, за да докаже своята добре премерена и неоспорима ефективност.

Както е посочно и в Позицията, Наредба РД-02-20-2 **препоръчва, а не задължава** широчината на паркоместата за успоредно паркиране да са с ширина 2.5м. Проектираните паркоместа отговарят изцяло на цитираната наредба, като осигуряват възможното приложимо решение в този силно урбанизиран пътен участък при съществуващите регулационни възможности.

- В реализираният на настоящия инвестиционен проект по бул. "Демокрация" има предвидени места за паркиране на хора с намалена подвижност, включително хора с увреждания с широчина, съобразена с нормативите на Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021г. за достъпна среда, а именно - 3,60м/7,0м, в паркинг площадки, на местата където има такава възможност. За достигане на нормативния брой и обезпечаване на по-правилно разпределени по булеварда места за паркиране на хора в неравностойно положение, са предвидени и места за паркиране в паркинг лентите на бул. "Демокрация", като там местата са с намалени размери от 2,00м широчина и 6,70 дължина. Съгласно Наредба 2 за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка, в Приложение 24 е указано, че места за успоредно паркиране на леки автомобили на хора с увреждания са със широчина 2.50 м., но в забележките е добавено, че при съществуващи улици се допуска ширината да бъде от 2.00 м. (както се твърди и в Позицията).

- Съгласно чл. 77 (5) от Наредба № РД-02-20-2 дори и при липса на конкретен препоръчителен типизиран профил в приложенията към наредбата, нов профил може да се приложи, съгласно конкретната проектна ситуация, след оценка на наличните широчини на уличното пространство, тъй като предложените схеми не обхващат всички възможности за организиране на движението. Поради ограничения габарит на улицата, за да се спази нормативното изискване за осигуряване на безопасност на движението в активните ленти за автомобилно движение, са монтирани предпазни парапети. Нужно е да подчертаем, че и преди ремонта в разделителния остров съществуваха предпазни съоръжения, недопускащи пресичане на пешеходци извън обособените за това места. Приложеното решение по бул. "Демокрация" репликира решението, реализирано при реконструкцията на участъка на бул. "Стефан Стамболов" от кръстовището на ул. „Дунав" до кръстовището на ул."Сан Стефано", което с времето се оказа ефективно и целесъобразно.

- В различни участъци на улицата са създадени изцяло нови озеленени площи и е реализирано допълнително засаждане с едроразмерна и малоразмерна растителност, които не биха били възможни да оцелеят в една тясна централна ивица, тангираща на движението, поради възможността за нейното замърсяване и без достатъчен хумосен слой. По този начин се осигурява по-хармонична среда и различно позитивно преживяване за ползвателите на новоорганизираните пространства, независимо дали това са пешеходци или велосипедисти.

- Велосипедната алея по.бул. Демокрация е съществуваща и нейното трасе не е предмет на проекта. Тя частично е преместена ситуационно с цел привързване към новите

бордюрни линии и места за пресичане. Въпреки това, настоящият проект бе приоритетно съобразен с исканията на гражданите и велообществото и осигури разделяне на потоците на пешеходното от велодвижението чрез разширяване на тротоарните участъци в зоните със смесено вело и пешеходно движение, какъвто е случаят с тротоара от към строителен и механотехникум в участъка от ул. „Калофер“ до ул. „Дунав“; Осигурена е непрекъснатост на велоалеята зад Професионална гимназия по механоелектротехника и електроника и през ул. Дунав; Осигурено е уширение на тротоара зад спирката при бл. „Народен юмрук“; Осигурена е нова самостоятелна, а не споделена велоалея в участъка преди ул. “Иван Богоров” в посока ДКЦ1, както и пред ДКЦ1, където бе един от сериозните конфликти.

- При изготвяне на ППП и ТИП проектантските екипи са разгледали вариантното решение за разделяне на транспортния от пешеходния поток чрез изграждане на подземно преминаване през ул. „Богориди“. Тъй като изготвеният финансов анализ в ППП не е доказал ефикасността на инвестицията в контекста на изискванията за финансиране на проекта „Интегриран модел за управление на градската мобилност – етап 1“, решението не е предпочетено за реализация. Въпреки това, при реализацията на светофарно пешеходно преминаване на бул. “Демокрация“ от ул. “Алеко Богориди“ се наблюдава успокояване на напрежението при преминаване на пешеходците и регулиране на трафика от автомобили.

С въведените комплексни мерки и нова организация на движението по бул. „Демокрация“ се осигуряват устойчиви решения и по-добри условия за придвижване на всички участници в урбанизираната територия около булеварда, осигурява се по-достъпна и най-важното по-безопасна и лесно предвидима градска среда. Нужно е да се отбележи също, че всяка нововъведена организация на движението, както пешеходно, така и вело и автомобилно, следва да се ползва при строго спазване на Закона за движение по пътищата и на всички местни разпоредби за организация на обществения ред.

С уважение,
ДИМИТЪР НИКОЛОВ
Кмет на Община Бургас