

# О Б Щ И Н А Б У Р Г А С

## ЕКСПЕРТЕН СЪВЕТ ПО УСТРОЙСТВО НА ТЕРИТОРИЯТА

### ПРОТОКОЛ – РЕШЕНИЕ

#### № 13

Днес, 02.06.2021г. в състав, назначен със Заповед №780/25.03.2020г. на Кмета на Община Бургас, се проведе заседание на Специализирания експертен съвет по устройство на територията при Община Бургас, със следния .....

#### Д Н Е В Е Н Р Е Д :

1. Разглеждане на Генерален план за организация на движението на град Бургас

Докладва: инж.К.Пенева

## По т.1 от дневния ред

### **Разглеждане на окончателен проект на Генерален план за организация на движението на Община Бургас**

*Докладва: инж.К.Пенева*

С Решение по т.5 от Протокол № 25/31.10.2018 г. на ОЕСУТ, на Община Бургас, е одобрено задание за проектиране на проект на Генерален план за организация на движението и Проект за организация на движението за град Бургас.

На заседание проведено на 02.04.2021 г. на Общинска комисия по безопасност на движението по пътищата е разгледана точка от дневния ред включваща разглеждане на Окончателен проект за Генерален план за организацията на движението на град Бургас. Комисията се произнесе с положително становище.

Проектът е съгласуван от Сектор „Пътна полиция“ към ОД на МВР Бургас съгласно становище с изх. № 769000-10409/15.04.2021 г.

За изготвения проект е проведено обществено обсъждане на 31.05.16г. за което са съставени протокол и присъствен лист.

Основна цел на настоящия проект е на база задълбочено проучване, преброяване и анализ на достигнатите показатели на движението и на пътните условия да се предложат ефективни проектни решения и мероприятия, които да осигурят с минимални капиталовложения оптимален режим на градското движение и максимална безопасност в него.

Генералният план за организация на движението трябва да служи като инструмент на общинската администрация за вземането на ефективни и оптимални решения, относно градската мобилност и инфраструктура - режими на движение, паркиране, МГТ, пешеходна и велосипедна достъпност, безопасност, др.

По своята същност Генералният план е инструмент за управление, който се базира на всички данни, относно транспортната система и нейните компоненти, и като такъв той трябва да разполага с качествена, актуална и изчерпателна информация.

Основната задача при изработването на ГПОД на град Бургас е систематизирането на информацията, с която разполага Общината, като при необходимост данните могат да бъдат актуализирани или допълвани.

Проектът съдържа следните схеми:

*Схема 1 - Класификация на уличната мрежа (съществуващи положение и проектно предложение)*

Класификацията на уличната мрежа е изготвена съобразно транспортното натоварване на територията, установените транспортни традиции, функционалното предназначение на територията и отговаря на изискванията на Наредба № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии.

*Схема 2 – Организация на транзитното движение*

Основните фактори влияещи на транзитното движение е нереализирането до настоящия момент на затворен пръстен от околоръстни трасета на далечните обходи на града предвидени в ОУП, които да изведат директния транзит максимално извън централното градско ядро.

В схемата са показани и нереализирани участъци от уличната мрежа необходими за извеждане на транзитното движение.

Препоръките на проектантския екип е по възможност да се реализират в рамките на близките 5 години по етапи участъци от уличната мрежа, както следва:

- етап 1 – проектиране и изграждане на югоизточен обход на ж.к. „Меден Рудник” - участък от кръгово кръстовище при път I-9 до кръгово кръстовище с бул.„Ал. Георгиев Коджакафалията” (ОТ 209)., проектиране и изграждане на втори етап от трасето на околоръстен път „запад” (II—ри етап на скоростна градска магистрала)

- етап 2 – изграждане на второ платно на ул. „Крайезерна” и изграждане продължение на трасето с пълен габарит ( 2x2) до кръговото кръстовище в края на скоростната градска магистрала (II-ри етап)

- етап 3- проектиране и изграждане на продължението на южен обход на ж.к. „Меден Рудник” до път II-79 ( ОТ 87 – р-н „Върли бряг”)

С реализиране на предложените етапи ще се реши до голяма степен транзитното преминаване през урбанизираната територия на гр. Бургас включително и прилежащите жилищни зони и ще доведе до съществено намаляване на автомобилното и товарно движение преминаващо през града и крайните жилищни квартали особено през летните месеци.

*Схема 3 – Система на масовия градски транспорт - спирки, таксиметрови стоянки*

*Схема 4 – Режим на движение, забрани, товарно движение. Зона 30 км./ч.*

Забранява се: движението на ППС с животинска тяга по уличната мрежа на гр. Бургас; движение на товарни автомобили с тегло над 10 т. по бул. „Тодор Александров” в участъка от пътен възел ”Владимир Павлов” до площад „Трапезица”; движение на товарни автомобили с тегло над 10 т.в часовият диапазон от 11.00ч – до 19.00 часа в участъците от отклонението от ул. „Крайезерна” към надлез на ул. „Одрин” до кръговото кръстовище на ул. „Проф. Я.Якимов” с ул. „Янко Андонов”; от П.К. за СО „МАТ” по път III-9008, ул. „Одрин” до Кръгово кръстовище на пл. „Трапезица”; движение на товарни автомобили с тегло над 20 т. в часовият диапазон от 13.00ч – до 21.00 часа при температура на въздуха над 35° в участъците от влизане на път II-79 в ж.к. „Меден рудник” по бул. „Захари Стоянов” до кръстовището за кв. „Горно Езерово”; движение на товарни автомобили с тегло над 12.5 т. зареждащи търговските обекти в ЧГЦ между бул. „Демокрация”, бул. „Сан Стефано” и бул. „М. Луиза” в часовият диапазон от 7.00 до 9.00 ч. и от 17.00 до 19.00 ч.

Зона 30 км. /ч. Желанието на Община Бургас за въвеждане на „Зона 30 км./ч.” дава основание на колектива да предложи поетапно въвеждане на тази мярка, като зоната постепенно обхване ЦГЧ. Предпоставка за това предложение е необходимостта от снижаване на транспортните произшествия

между участниците в движението, както и наличните характеристики на уличната мрежа особено в старата градска част – стеснен габарит, тупикови улици което естествено води до ограничаване на скоростта. .

До прилагането на тази мярка се стига, защото местата, които обхваща „зоната 30” са наситени с движение за всички участници.

#### *Схема 5 – Посочност и предимства на движението*

Към настоящия момента в по-голяма част от улиците в ж. к. „Възраждане”, ж.к. „Братя Миладинови” и ЦГЧ е приложено еднопосочно движение. В по-голямата си част от улиците с еднопосочно движение се запазва действащата организация, предвид съхраняване на придобития навик на водачите и живеещите в района. Поради редица преимущества свързани с организацията на движение при въвеждане на еднопосочно движение се предлага да бъдат включени следните улици:

Ул. „Странджа планина” ( до бул. „Сан Стефано”)

Ул. „Камчия”

Ул. „Струма”

Ул. „Панайот Хитов”

Ул. „Иван Рилски”

На територията на Община Бургас функционират общо 49 светофарно регулирани кръстовища.

Отчитайки увеличението трафик през последните 5 години и възникнали предпоставки за ПТП се предлага въвеждане на светлинното регулиране на следните кръстовища:

- Бул. „Иван Вазов” и ул. „У. Гладстон”

- Бул. „Тракия” и ул. „Епископ Константин Преславски” – ж.к. „Славейков”

#### *Схема 6 – Режим на престой и паркиране. Места на ЕПС. Скоростен режим*

Местата за паркиране в гр. Бургас са крайно недостатъчни. Проблемът съществува от години като причините за това са комплексни.

В тези случаи се пристъпва към взимане на мерки ограничаващи достъпа на автомобили до централната част на града или близките квартали с цел успокояване на трафика и включващи следните мероприятия :

- споделени улични пространства - препоръката на проектантския колектив е да се предвидят такива пространства на още места. На този етап такива улици са: Ул. „Лермонтов”; Ул. „Ген. Скобелев”; Ул. „Отец Паисий”; Ул. „Възраждане”; Ул. „Георги Кирков”; Ул. „Митрополит Симеон” ( у-к до ул. „К. Фотинов”; Ул. „Гео Милев”; Ул. „Граф Игнатиев”; Ул. „К. Фотинов”; Ул. „Успенска”; Ул. „Шипка”.

- въвеждане на платено паркиране с цел намаляване на търсеното – въвеждане на „синя” и зелена” зони - Въвеждането на зона за платено паркиране е мярка, чиято крайна цел се състои да ограничи пътуванията с личен автомобил в централните градски части, където проблемите, свързани с трафика, са най-силно изразени. Добрият избор на принципи и условия за функциониране на „Синя зона” е механизъм, чрез който градските власти могат да влияят едновременно върху няколко аспекта, свързани с повишаване

качеството на средата, като: намаляване на автомобилите, преустановяване процесите по завземане на градско пространство за нуждите на паркирането, ограничаване на шумовото натоварване на среда, в т.ч. и замърсяването на въздуха, повишаване атрактивността на градските центрове.

В град Бургас мярката „Зона за платено паркиране - Синя зона” функционира от няколко години, обхващайки основно територии от градския център – ЦГЧ и значително по-малка част от района на жк „Възраждане”.

Предлага се обособяване на нова зона за платено и безплатно паркиране в ж.к. „Възраждане” ограничена от следните улици: бул. „Сан Стефано”, ул. „Христо Ботев”, ул. „Княз Борис”, ул. „Уилям Гладстон”, ул. „Св. Климент Охридски”, ул. „Дебелт”, ул. „Сливница”, бул. „Мария Луиза” и ул. „Любен Каравелов”.

- въвеждане скоростен режим на движение с разрешена скорост до 30 км/ч (спокойни зони) - С въвеждане на зони за успокояване на трафика се очаква да бъдат намалени в значителна степен негативните ефекти като шумово и прахово въздействие върху средата, както и повишаване на условията за безопасност за гражданите и посетителите на гр.Бургас. От зоните за успокояване на трафика са изключени улиците и булевардите, по които преминават линии на градски транспорт, в т.ч. бърза автобусна линия.

- въвеждане на зони с контролиран достъп – особено в старата част на градското ядро - Една от мерките за ограничаване достъпа на автомобили в ЦГЧ, която се предлага е въвеждане на зони с контролиран достъп. С въвеждане на тази мярка ще се постигне контрол относно достъпа на МПС в райони от центъра на гр.Бургас, които са трудно достъпни относно организацията на движение и се намират в близост до пешеходните зони. Достъпа в тези зони ще е осигурен само за живеещите в района, както и за специализираните автомобили на пожарната и линейки. Прилагането на контролирания достъп може да се въвежда през летния период, когато има много приходящи автомобили в града, както и в определени часови зони.

Предлага се въвеждане на следните зони за контролиран достъп:

- Зона между улица „Митрополит Симеон”, ул. „Константин Фотинов”, бул. „Иван Вазов”, и пешеходната зона на ул. „Александровска”

- Зона между ул. „Св.Св.Кирил и Методий”, площад „Св.Св.Кирил и Методий”, ул. „Лермонтов”, бул. „Алеко Богориди” и пешеходната зона на ул. „Александровска”

- изграждане на буферни паркинги в близост до спирки на бързите автобусни линии - Изграждането на буферни паркинги има за цел да намали броя на пътуванията с личен автомобил в посока към градския център, извършвани ежедневно от жителите на града от крайните квартали и/или други групи приходящи от съседни населени места и страната включително. Интегрираността на тези съоръжения с инфраструктура на МГОТ е от ключово значение за успеха и мащаба на ефекта от реализацията на мярката.

В гр.Бургас има значителен по обем ежедневен входящ автомобилен трафик, който се създава основно от трудовите мигранти и посетители на града. Особено интензивен е той по време на активния сезон (юни -

септември), когато броят на туристите нараства значително, както и броят на трудовите мигранти поради разкриването на сезонни работни места.

С въвеждането на мярката се цели ограничаването на този трафик в рамките на периферията на града и последващо продължаване на пътуването към централната градска част с линиите на МГОТ или ползвайки услугите на системата за споделени велосипеди.

*Схема 7 – Пешеходно и велосипедно движение* – препоръчва се да се изготви от Община Бургас План и програма за развитие на пешеходното движение и достъпната среда, в който да се заложат мерки относно безопасното придвижване на пешеходците, както и хора в неравностойно положение.

Като мярка за предотвратяване на безразборното пешеходно движение се налага да се ограничат възможностите на пешеходците да пресичат пътя, чрез използване на физически бариери. Пешеходните парапети са специално проектирани огради, които не пречат на видимостта.

Насърчаването на пешеходното придвижване е съществена мярка за устойчива мобилност в града. В тази връзка се предвижда да се изпълнят проекти за разширяване на пешеходните зони в града, да се улесни и обезопаси преминаването на пешеходците през натоварени булеварди и улици като се изградят пешеходни надлези и подлези.

Град Бургас има обособени няколко пешеходни зони :

- Пешеходната зона по ул. „Александровска”
- Пешеходна зона по част от ул. „Св.Св.Кирил и Методий“
- Пешеходна зона бул. „Алеко Богориди”

И трите обособени зони се намират в ЦГЧ на града.

Изграждането на мрежата от велосипедни алеи и обслужващи съоръжения е част от политиката на Община Бургас да популяризира алтернативни и екологични начини за транспорт като фактор за създаване на нова градска култура на придвижване. Тя представлява неделима част от интегрирания подход за промяна на модела на придвижване от използването на лични автомобили към екологично чисти превозни средства.

*Схема 8 – Картограма на транспортното натоварване* - На схемата е показана часовата интензивност на движение по главната улична мрежа на гр. Бургас, където е съсредоточено основното движение на МПС. Тя е изчислена на базата на извършено преброяване на посочените сечения в делнични дни за периода октомври, ноември, декември и януари 2019 и 2020 г. в най-натовареният часови интервал от 16.30 ч. до 17.30 ч. Обработката на данните е извършена посредством преводни коефициенти за съответните видове МПС. При необходимостта от данни за средно денонощна интензивност следва данните от картограмата да се умножат с коефициента за часова неравномерност и с 12 часа. Данните от направените изчисления са посочени в таблицата.

*Схема 9 – Проектно знаково стопанство*

В обобщената схема на основните пътни знаци са нанесени пътни знаци и хоризонталната маркировка по първостепенната улична мрежа, съгласно действащата нормативна уредба.

Необходимостта от осигуряване на безопасност на движението е едно от важните предпоставки за създаване на определен жизнен стандарт за дадена Община и това следва да е един от основните приоритети в транспортната политика и планиране на организацията на движението на нейната територия. Повишаването на нивото на обслужване и безопасността на движение, планирането на мероприятия за облагородяване и подобряването на цялостното състояние на транспортната техническа инфраструктура, водят до покачване стандарта за живот в населеното място, социално удовлетворение, както и допринасят за привличане на потенциални външни инвестиции.

Във връзка с реализиране на предвидените в настоящият Генерален план за организация на движението набелязани мероприятия за предстоящия петгодишен период е необходимо

- Прекласиране на уличната мрежа
- Въвеждане на еднопосочност
- Изграждане на нови светофарни уредби и реконструкция на съществуващи
- Изграждане на нови велотрасета
- Изграждане на необходими буферни паркинги
- Монтиране на пешеходни парапети
- Ремонт на съществуващи подлези и осигуряването им за достъпност
- Въвеждане на мероприятия за намаляване на скоростта (изкуствени неравности, повдигнати кръстовища и др.)
- Надграждане на системата за отдаване на велосипеди под наем
- Въвеждане на нови зони с ограничена скорост – „зона 30”
- Изготвяне на План за развитие на пешеходното движение и достъпната среда и в тази връзка предприемане на мероприятия за изграждане, ремонти и реконструкция на тротоари и пешеходни зони в отделните жилищни квартали.
- Привеждане на знаковото стопанство във вид отговарящ на нормативните изисквания, като същевременно с това се изготви оценка на необходимостта от поставяне на голям брой знаци особено в районите на жилищните квартали, където скоростта на движение е малка.
- Привеждане на участъците от някои улици от първостепенната улична мрежа в пълният габарит на улицата ( участък от бул. „Иван Вазов”, продължението на бул. „Никола Петков” до бул. „Димитър Димов”)
- Изграждане на транспортния подлез по бул. „Демокрация” пред входа на Морската градина (бул. „Алеко Богориди“).
- Въвеждане на зони за контролиран достъп и реконструкция и въвеждане на повече споделени улични пространства особено в централната градска част.

Така изготвеният Генерален план за организация на движението на Община Бургас не отчита предоставената проектна разработка и инициатива на инвеститора за реконструкция на бул. „Демокрация“.

Бул. „Демокрация” е улица от IIIБ клас от първостепенната улична мрежа съгласно класификация на уличната и пътна мрежа към ОУП на гр. Бургас.

С проектът за реконструкция на улицата се предвижда ситуирането на места за успоредно и косо паркиране по части от улицата. С разрастването на града част от централните улици от висок клас губят своята функционалност и се налага пререструктуриране на пространствените елементи на улицата в ситуация и напречен профил, както и внасяне на нови функционални зони, с оглед обслужване на жилищните райони. В тази връзка предвидените по бул."Демокрация" места за паркиране налагат да се предвиди понижаване класа на улицата, така че да изпълнява изискванията на Наредба №РД-02-20-2 от 20 декември 2017г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.

След станалите разисквания и изразените становища, единодушно ОЕСУТ

### **РЕШИ:**

Окончателния проект на Генерален план за организация на движението на Община Бургас е изготвен в обем и съдържание, съгласно изискванията на Наредба № 1/ 17.01.2001 за организиране на движението по пътищата, при спазване изискванията на ЗУТ, Закона за движение по пътищата и Правилника за прилагането му, Наредба № 2 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, НАРЕДБА № 17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали, Наредба №18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, Наредба №РД-02-20-2/20.12.2017г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, в съответствие с действащия ОУП на гр. Бургас и Решение по т.5 от Протокол № 25 от 31.10.2018 г. на ЕСУТ.

ОЕСУТ приема Генерален план за организация на движението на Община Бургас във фаза окончателен проект, със забележка за коригирането му в частта на бул."Демокрация".

След коригиране на забележките Окончателния проект на Генерален план за организация на движението на Община Бургас подлежи на одобряване от Кмета на Община Бургас по реда на чл.15 от Наредба № 1/ 17.01.2001 за организиране на движението по пътищата.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ЕСУТ.....**

*/арх.Е.Бурулянов/*

**ЗАМ.ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ЕСУТ.....**

*/урб.Н.Цоцомански/*

**ТЕХНИЧЕСКИ СЕКРЕТАР.....**

*/И.Петракиева/*

**ЧЛЕНОВЕ:**