

---

## **ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ВЪЗЕЛ БУРГАС ВЪВ ВРЪЗКА С ПРОЕКТА ЗА ИНТЕГРИРАН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ ПО ОП „РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ“**

**Стойо Тодоров**

[stoyo.todorov@gmail.com](mailto:stoyo.todorov@gmail.com)

*Университет по архитектура, строителство и геодезия  
София 1046, бул. „Хр. Смирненски“ №1  
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** железопътен проект, жп гара, железопътен възел, Супер Бургас*

***Резюме:** Един от приоритетите на програмния период 2014 – 2020 е развитието на няколко железопътни възела. По железопътен възел София част от работата е свършена. Предстои да се разработят железопътните възли Пловдив, Русе, Варна и Бургас. Особен интерес представляват местата, където се свързват различните видове транспорт: воден, железопътен и автомобилен. Бургас има едни от най-важните и интересни проекти в сферата на развитието на инфраструктурата в последните години: „Супер Бургас“, интегриран градски транспорт, няколко приоритетно построени пътни възли.*

*В доклада се разглеждат възможностите за развитие на железопътния възел, като се отчете взаимодействието с останалите проекти.*

### **1.ВЪВЕДЕНИЕ:**

Град Бургас има много изгодно географско положение, което днес се използва в най-голяма степен. Градът е разположен край едноименния, дълбоко врязан в сушата и много удобен за корабоплаване, най-големия на българското крайбрежие залив фиг.1. Разрастването на града и разширяването на пристанището е причина за построяването на такава железопътна гара, която да обслужва еднакво добре пътниците и товарните вагони за и от пристанището.

В рамките на приоритетна ос 1 „Устойчиво и интегрирано градско развитие“, операция „Системи за устойчив градски транспорт“ по Оперативна програма регионално развитие е предвидена безвъзмездна финансова помощ в размер на 411 млн. лв. За развитието на интегриран градски транспорт в големите градове – София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Плевен и Стара Загора.

От седемте големи града Бургас е с най-голяма степен на готовност за изпълнението на този проект. В основата на проекта е интегрираният подход при подобряването на системата за градски транспорт в Бургас. Цели се общественият транспорт в Бургас да стане: атрактивен, достъпен, комфортен, безопасен, екологично чист и високоскоростен. Общата стойност на проекта за Бургас е 131 млн. лв. Безвъзмездната финансова помощ е 110 млн. лв, а 21 млн. лв. идват от собствено финансиране на община Бургас.



а) Поглед отгоре чрез Google



б) Обзорна снимка

Фиг.1.Общ поглед върху Бургаския залив

## 2.ИСТОРИЯ НА ГАРА БУРГАС

Проектирането на гарата е възложено на двама архитекти – Кирил Маричков (зам. кмет по градоустройството на София) и Никола Костов. Двамата изработват проект за приемно здание на жп гарите в Бургас и Варна още през 1903г.. Двете сгради са с едно и също функционално и архитектурно решение като се различават само в някои детайли. Главен архитект на жп гарата в Бургас е Никола Костов.

Изпълнението на проекта е трябвало да започне през 1906г., но поради трудности с отчуждаването на терените и разчистването от постройките се забавя до юни 1908г, чиято застроена площ е 2088 m<sup>2</sup> и с обем й 2300 m<sup>3</sup>. Тогава се прави „първата копка“. Строителството на гарата е съпроводено с редица препятствия, поради което се извършва на три етапа. През 1922г. част от жп гара Бургас е официално открита. Влиза в експлоатация като пътническа и влакообразуваща с един перон и един коловоз. Първият началник на гарата е бил Антон Ямакев, а обслужващия персонал е

бил 116 души. Довършителните работи продължават до август (27)1929г., когато сградата е изцяло официално открита.

### **3.АРХИТЕКТУРНО И КОНСТРУКТИВНО РЕШЕНИЕ НА ГАРА БУРГАС**

И днес приемното здание на гарата с нейната архитектура, съчетала стила модерн с елементи на барока и сецесиона е от най-сполучливите архитектурни, градоустройствени и обемно-пространствени акценти на града. Изпълнението на сградата е на два етажа със сутерен. Оформена като буквата „Г“, тя притежава две представителни фасади – по-късата към източния, а по-дългата към северния площад. Заедно с часовниковата кула, сводестите куполи, архитектурните детайли и украси, тя създава убедителен архитектурен образ. Бургаската гара е обявена за паметник на културата.

През 1998-1999 г. е предвиден ремонт, реставрация на фасадата и фойето като се спазва изискването да се съхрани античния характер на сградата. Проектантския колектив с ръководител на ремонтно-реставрационните работи арх. Людмила Къосева, включва архитектите Петко Йовчев и Събин Попов, а също и художника Никола Станчев.



**Фиг.2.Реставрация на гаровата постройка**

Жп гара Бургас е много добре организирана. Гарата разполага с бюро за информация и информационно табло, 4 каси, каса за групови пътувания и предварителна продажба на билети. За удобство пътниците разполагат с чакалня, ресторант, кафе-аперитив с галерия, където чакащите могат да се насладят на уникални снимки на стара гара Бургас и на част от пристанището, щандове за закуски, вестници и книги. Администрацията на гарата включва „Транспортна полиция“, „Ръководител смяна“, „Заместник началник гара“, „Ръководител движение“ и др.. Обслужващият персонал се състои от 150 човека за товарни превози, 70 отговарящи за движението и 70, 80 служителите на каси. Гарата е добре оборудвана и снабдена със съоръжения,

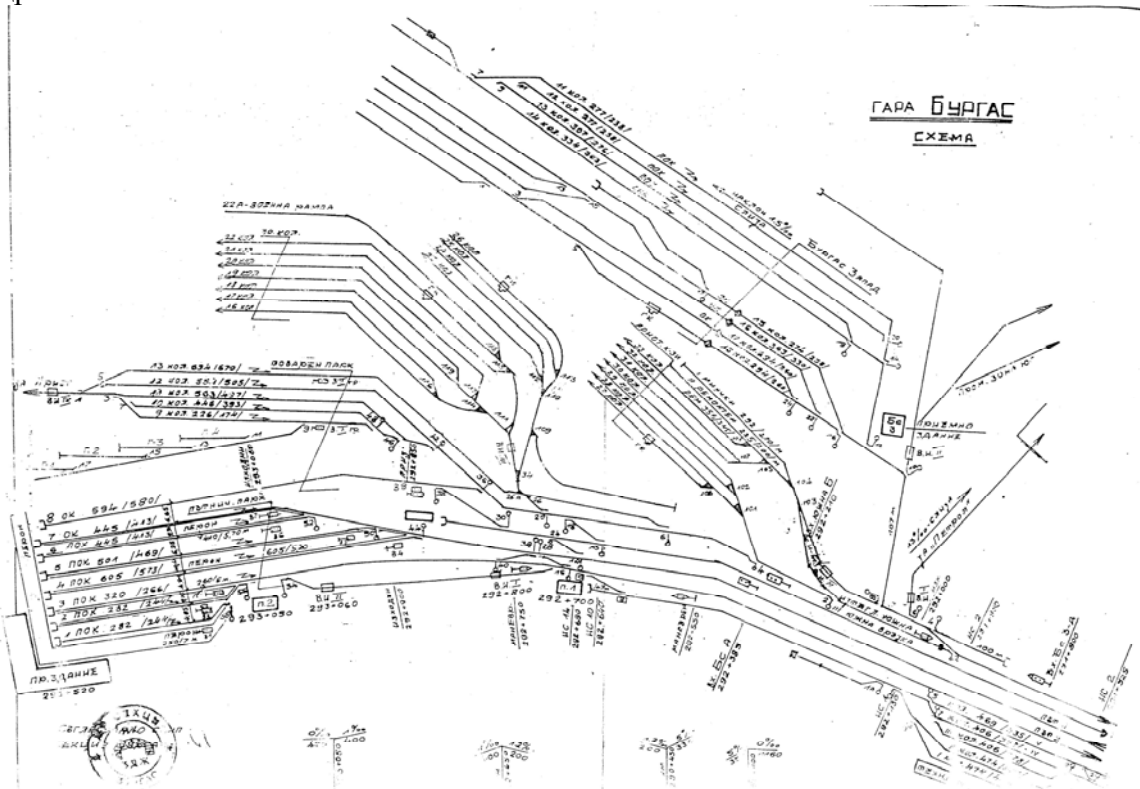
паркинг места и специализирана чакалня подходящи за пътници в неравностойно състояние. Магазията на гарата е голяма, но в момента се ползва малко част от нея.

#### 4.ТЕХНИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ

Новите изисквания за модерна жп гара налага да бъдат извършени редица преустройства. Пероните са удължени, построени са перонни козирки, изградени са нови пътнически и товарни коловози, подобрена е естетиката и функционалността на гарата.

Днес гара Бургас е важен железопътен възел с 2 линии до София и отделни линии до Карнобат, Сливен, Русе, Ямбол, Пловдив (сезонен). Линията Ямбол–Бургас е тържествено открита през 14.05.1890г. Линията е построена за рекордно кратък срок 1 година. В отговор на повишения интерес към пътуване от София до Бургас, от 16 април тази година „Български държавни железници“ ЕАД пускат един допълнителен влак от столицата за черноморския град. Влакът пътува само в петъчните дни от седмицата, като по своя маршрут спира само на гара Пловдив.

Територията на гара Бургас включва пътнически парк – обслужващ пътниците, товарен парк – коловози обслужващи пристанището и техническа гара – извършва се поддръжка на вагоните.



Фиг.3.Схема на гара Бургас

Пероните са 5, а коловозите 112 като коловозите в пътнически парк са 7. По-голяма част от коловозите обслужват Централно пристанище Бургас и ново Японско пристанище. Коловози от 1 до 13 са приемноотправни, електрифицирани, а всички останали са неелектрифицирани (имат контактна мрежа само в началото на коловоза). Общият брой на стрелките е 177: ръчни и електрифицирани.

В гара Бургас пристигат по 3 товарни влака на денонощие, а заминаващите са в зависимост от товара осигурен от пристанището. Гара Бургас е крайна гара и като такава е снабдена със знаци, сигнализиращи на машиниста за край на коловоза (глух коловоз). Първо се поставя баластова призма, а след това буфер. Релсите се захващат

една за друга с метална планка, а с тирфони се прикрепят към траверсите. Траверсите са заменени със стоманобетонни с дължина 1435мм, но в района на гарата има и дървени за плавно преминаване на влака.

#### **5. ПРОЕКТ „СУПЕР БУРГАС“**

Морската, автобусната и железопътната гара в Бургас стават обекти с национално значение. Трите съоръжения са включени в проекта „Зона за обществен достъп на транспортен възел морска гара, жп гара и автогара - Бургас“. „Супер Бургас“ е свързан с реорганизация на съществуващите пространства в пристанище Бургас. Основната цел на проекта е развитието на пристанище Бургас като инфраструктура.

Идеята е създаване на зона за обществен достъп в централната част на града, която включва морската гара, жп гарата и автогара.

Данни на проекта: Предвидената плътност на застрояване е до 50%, строителният коефициент на интензивност е до 3.5, озеленяването е 35%. Общата територия на проекта е 700 хил. кв.м, застроената площ е 350 хил. кв.м при разгънатата площ 1 млн. кв.м. Зелените площи са 150 хил. кв.м. Тези параметри гарантират естественото развитие на стария градски център и неговата хармонична интеграция с новата зона.

#### **6. ПРОЕКТА ЗА ИНТЕГРИРАН ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ НА БУРГАС**

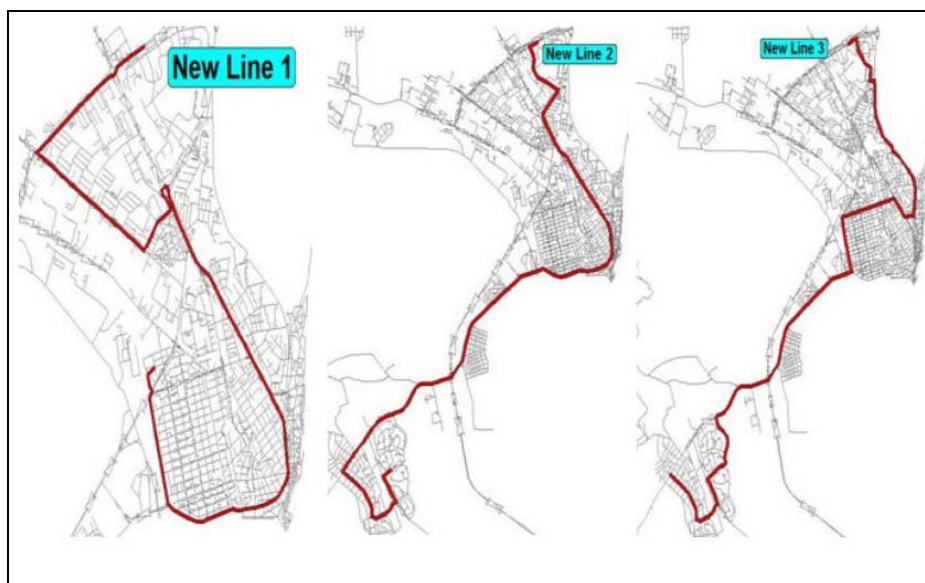
Целите на проекта са: оптимизация на мрежата автобусни линии; нови атрактивни автобуси; унифициран вид на обществения транспорт; намаляване на времето за пътуване; популяризиране на обществения транспорт; интегрирана електронна билетна система (по зони); подобряване на информацията за пътниците; висококачествени съоръжения за чакащите на автобусните спирки; разширяване на платените паркинги в градския център („синя зона“); популяризиране на придвижването с велосипеди.

Вариантите на проекта са:

**I Вариант „Минимум“** – Реновиране на автобусния парк и закриване на тролейбусната мрежа.

**II-ри вариант Приоритетни автобусни ленти (BRT)** – Основният вариант предвижда реновиране на автобусния парк; автобусни ленти и автобуси с приоритет; Централна автобусна спирка ул. Александровска/В. Левски.

**Вариант 2-3: BRT – Бургас Супер Бус.** Този вариант включва и изготвяне на технически инвестиционни проекти за централна автобусна спирка, оптимизиране на съществуващите светофарно регулирани кръстовища и изграждане на светофарна система с приоритет за автобусното движение на масовия градски транспорт. Планираното трасе на BRT линията е с дължина около 15 км. Започва от двата жилищни комплекса "Изгрев" и "Славейков", разположени в северната част на компактният град. Двете разклонения се събират при кръговото кръстовище до хотел "Мираж", след което продължават на юг по бул. "Стефан Стамболов" до ул. "Сан Стефано". В зоната южно от Бургаски свободен университет, на ул. "Сан Стефано" се предвижда да бъде обособена атрактивна Централна автобусна спирка. След това трасето на бързия автобус продължава по ул. "Христо Ботев", ул. "Цар Петър", бул. "Иван Вазов", ул. "Индустриална" и през ул. "Спортна" до бул. "Тодор Александров". Преминавайки през кръговото кръстовище на пътен възел "Юг" по ул. "Захари Стоянов", трасето влиза в жк "Меден рудник". BRT може да замени 5 конкуриращи се автобусни линии и да предложи по-високо ниво на обслужване.



Фиг.4.Нови автобусни линии BRT - интегриран градски транспорт в Бургас

**III-ти вариант BRT ПЛЮС** - Този вариант се състои от основния BRT вариант плюс: Мултимодален транспортен терминал до Супер Бургас; Автобусен виадукт покрай пристанищният терминал; Съоръжение за удобно паркиране и предвижване. Този сценарий включва BRT транспорта с 2 клана на 6 минути интервал (3 мин. комбиниран) и 3 нови линии с интервал от 10 минути. Също така се предвижда преустройство на линии 17, 7, 8, 25, 15 и 30 до крайна спирка ЮГ (ЖП гара)



Фиг.5.Основни обекти на проекта за интегриран градски транспорт в Бургас

**IV-ти вариант Трамвайна линия в посока север-юг.** LRT (лека градска железница) – модерна трамвайна мрежа. Четвъртият вариант се отнася до изграждането на модерна трамвайна мрежа в Бургас. Тя трябва да е с дължина 13.5 км. и да се движи в посока север-юг.

Всеки един вариант включва: Нова интегрирана билетна система; Нови автобусни спирки; Информация за пътниците в реално време по спирките; Пътническа информация в реално време в транспортните средства; Система за контрол на транспорта в реално време (GPS); Автобусен бордови компютър и радиостанция; Система за паркиране „Синя Зона“ в градския център; Велосипедни съоръжения; Център за контрол на трафика; Видеонаблюдение; Автобусен терминал „Меден Рудник“.

#### ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Сайт на Община Бургас: [www.burgas.bg](http://www.burgas.bg)
- [2] Информационна система за управление и наблюдение на структурните инструменти на ЕС в България: [www.umispublic.minfin.bg](http://www.umispublic.minfin.bg)
- [3] Сайт на ОПРР: <http://www.bgregio.eu/>

# **OPPORTUNITIES FOR THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY JUNCTION BURGAS RELATED TO A PROJECT FOR INTEGRATED URBAN TRANSPORT UNDER OP "REGIONAL DEVELOPMENT"**

**Stoyo Todorov**

[stoyo.todorov@gmail.com](mailto:stoyo.todorov@gmail.com)

*University of architecture, civil engineering and geodesy  
Sofia 1046, 1 Chr. Smirnenski blv.  
BULGARIA*

**Key words:** *railway project, railway station, railway junction, Super Burgas*

**Abstract:** *One of the priorities of the programming period 2014 - 2020 is the development of several railway junctions. By Sofia railway junction of the work was done. It will be developed railway junctions Plovdiv, Ruse, Varna and Burgas. Represent special interest places associated different modes of transport: water, railway and road. Bourgas has some of the most important and interesting projects in the field of infrastructure development in recent years, "Super Burgas" integrated urban transport, built several priority road junctions.*

*The report shall examine the opportunities for development of railway node taking into account the interaction with other projects.*