

ЗАДЪЛЖИТЕЛНИ НАСОКИ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ НА УЛИЦИ И ГРАДСКА СРЕДА В СОФИЯ



2024



Време е за безопасни и красиви улици в София

Уважаеми дами и господа проектанти,

София трябва да бъде модерен и добре планиран град, в който всички ние – пешеходци, велосипедисти, пътници в градския транспорт и шофиращи – се чувстваме спокойни и сигурни в градската среда. Столичната община се ангажира да създава инфраструктура, която не само дава възможност за удобство и ефективност, но и гарантира сигурността на всеки, който се движи по улиците на града ни. За да постигнем това, са необходими ясни, стриктни правила и изисквания за проектиране на улиците и пространствата около тях.



Основен приоритет за нас е да осигурим предвидима, безопасна и подредена градска среда, в която всяка улица, тротоар и кръстовище да са проектирани така, че да минимизират възможностите за грешки, които водят до инциденти. Това изисква прилагането на най-добрите световни практики в проектирането, както и строг контрол на изпълнението. Жителите на София заслужават качествено изградена и поддържана инфраструктура!

Затова изготвихме 5 задължителни насоки за проектиране, които са първата стъпка в дългия процес на трансформация на нашия град. На изборите през 2023 година софиянци ясно показаха, че желаят по-добра София. Създаването на нова градска среда, която да отговаря на тези очаквания, ще е дълъг процес, който може да започне сега – с ясни и задължителни за всички правила.

С уважение,

инж. Илиян Павлов
зам.-кмет на Столична община
Направление „Транспорт и градска мобилност“



I. ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Приоритет №1 при
пространствените решения

Дизайнът на пътната инфраструктура оказва пряко влияние върху поведението на всички участници в движението и може да бъде ключов фактор за намаляване на пътните инциденти.

Проектирането на инфраструктура трябва да е с акцент върху подобряването на уличното пространство за всички жители на София, като се осигурява баланс между нуждите на различните участници.

I.1. Оформяне на пешеходните пресичания

Пешеходните пътеки трябва да бъдат не само ясно обозначени, но и придружени с инфраструктурни мерки, които намаляват скоростта и показват предимството на пешеходците. При избор на решение за провеждане на пешеходното движение, задължително се залага на минимална дължина на пресичане за пешеходците.

Осигуряването на безопасни пешеходни пресичания се осигурява чрез:

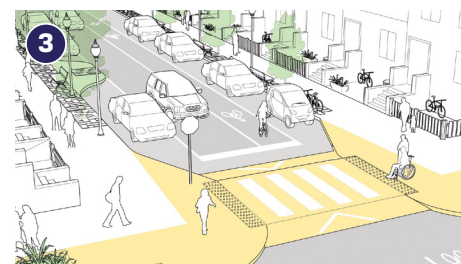
- междинни острови и пространства за изчакване в средата на пътното платно;
- тротоарни уширения и прекъсвания на паркинг лентите преди и след кръстовища;
- повдигнати кръстовища на улици от второстепенната улична мрежа;
- непрекъснати тротоари по улицата от по-висок клас в кръстовищата ѝ с улици от по-нисък клас;
- непрекъснати тротоари пред входи на частни имоти;



Повдигнато кръстовище на улици от второстепенната улична мрежа



Повдигната пешеходна пътека с междинен остров за изчакване

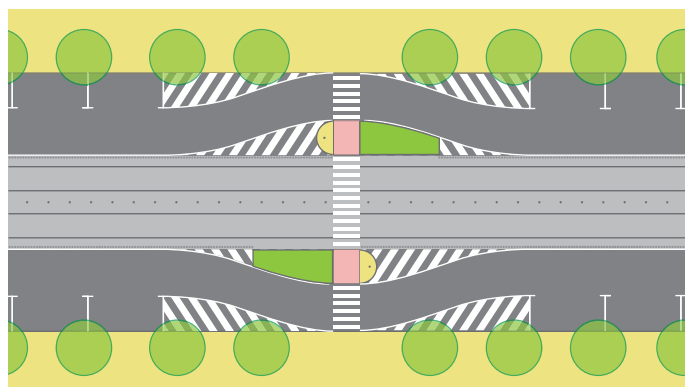
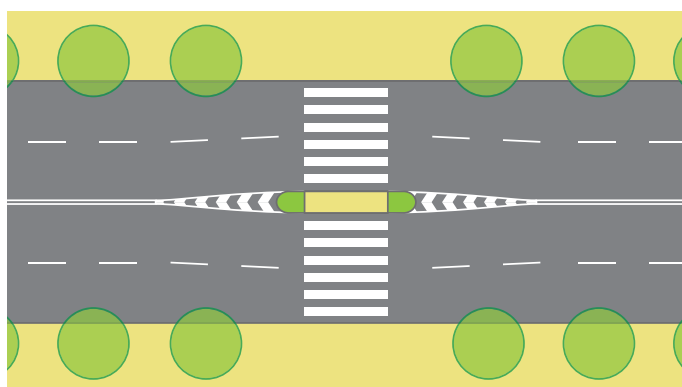


Непрекъснат тротоар по улицата от по-висок клас

- контрастна настилка на пешеходни пресичания върху повдигната пътна табла.

На улици с повече от една лента за движение в посока, нерегулираните със светофарни уредби пешеходни пресичания се изпълняват с обособен в оста на пътя остров за изчакване на пресичащите пешеходци. На улици с разположено в оста на пътя трамвайно трасе, островът за изчакване се разполага между лентите за активно движение на автомобили и трамвайното трасе.

Габарит за широчината на островите за изчакване на пресичащите пешеходци се осигурява чрез плавно стесняване на лентите за движение или прекъсване на лентата за паркиране, ако има такава, разположена на пътното платно.



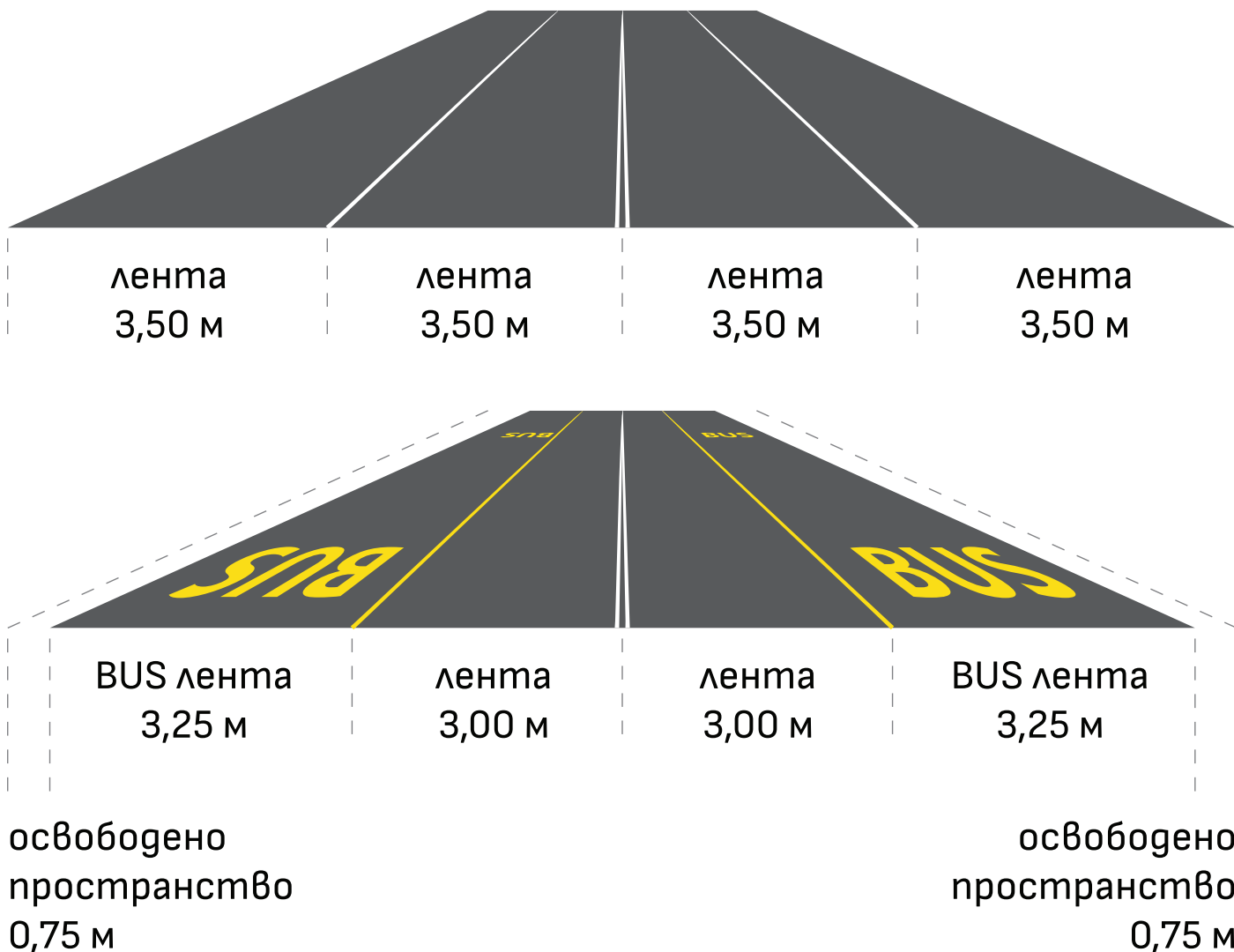
I.2. Ширина на пътните ленти

Пътните платна и лентите за движение са проектират с ширина, която не стимулира по-висока от позволената скорост. Ширините на лентите се адаптира към класа на улицата, скоростта на движение и видовете транспорт, предвиден по нея и са както следва:

- 3,00 метра – по улици с предвидена скорост на движение над 30 км/ч;
- 3,25 метра – за БУС ленти.

При изготвяне на проект за реконструкция на съществуваща улица, освободеното при прилагане на гореспоменатите ширини на пътните ленти пространство, се преразпределя в други елементи на уличния профил в йерархичен ред, както следва:

- към тротоарите;
- към осигуряване на гарабит за спиркови перони за градския транспорт;
- към озеленителни ивици, отделящи пътното платно от тротоарите;
- към велосипедни алеи или велосипедни ленти;
- към ленти за паркиране, ако класът на улицата разрешава такава.

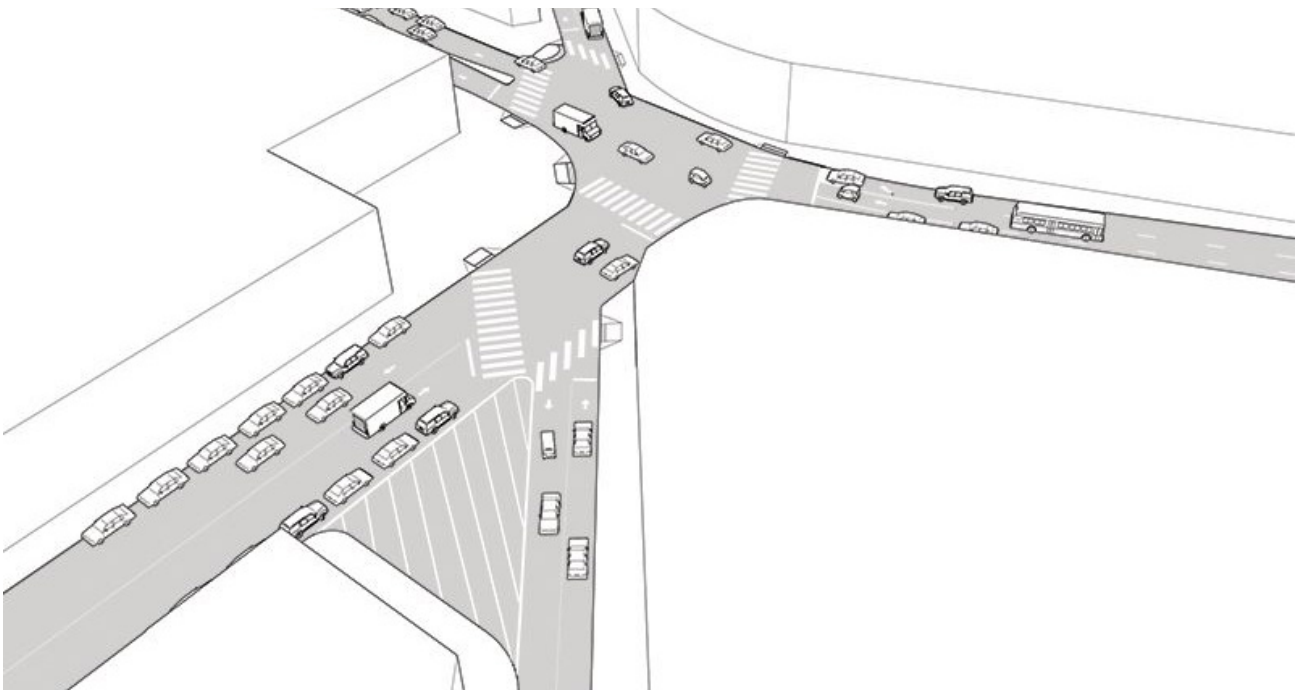


1.3. Усвояване на “мъртви” площи и опростяване формата на сложни кръстовища

За да се повиши пътната безопасност и да се осигури повече пространство за провеждане на пешеходния или велосипеден трафик, “мъртвите площи” по пътното платно, които са трайно неизползвани за автомобилно движение, се усвояват и придават към тротоарите или към зелени площи, в които се предвижда подходящо и осигуряващо адекватна видимост озеленяване.

При кръстовища, в които ъгълът между някоя от пресичащите се улици е остър, геометрията на включването се променя така, че максимално да се доближи до перпендикулярно кръстовище.

При кръстовища, оформени от повече от две улици от второстепенната улична мрежа, същото се предвижда като споделено с пешеходците пространство, където автомобилният трафик се провежда в минимална площ от общата.





II. ГРАДСКО ОЗЕЛЕНЯВАНЕ

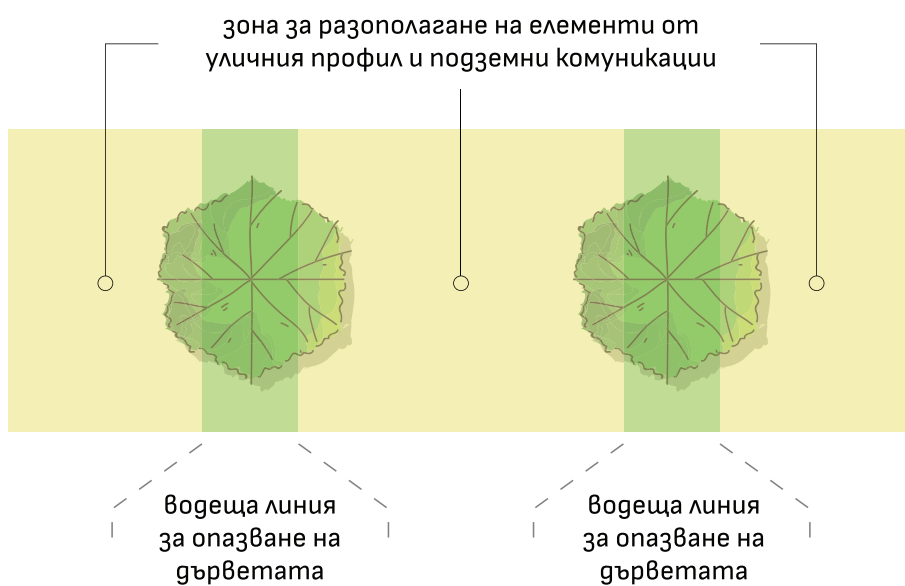
Винаги с предимство при оформяне на уличния профил



Градското озеленяване и наличието на дървета по улиците играят ключова роля в смекчаването на ефекта от топлинните острови. Освен директния охлаждащ ефект, дърветата подобряват качеството на въздуха, абсорбират CO_2 и други замърсители, както и намаляват праховото замърсяване. Столичната община има амбицията да интегрира елементи за пасивно напояване в пътната си инфраструктура. В контекста на климатичните промени целим максимално запазване на съществуващото озеленяване и обогатяването му с ново.

II.1. Опазване и разширяване на градската зелена система

Всички елементи от уличния профил се определят спрямо съществуващите дървета, като се цели максималното им запазване. Съществуващата дървесна растителност се разполага в непрекъсната озеленителна ивица, разделяща тротоара от пътното платно. В пространството между дърветата се предвиждат храстови насаждения или друго разнообразно и устойчиво озеленяване, което няма нужда от постоянна подмяна или поддръжка. При проектирането на техническата инфраструктура и прилежащите ѝ канали, проводни и други съоръжения за обслужването ѝ, същата се залага така, че да не засяга кореновата система на съществуващите дървета. За новите дървета се предвиждат системи за засаждане, съставени от почвени клетки, коренови ограничители, система за аериране, напояване и укрепване на дървета.





III. ОСВЕТЛЕНИЕ

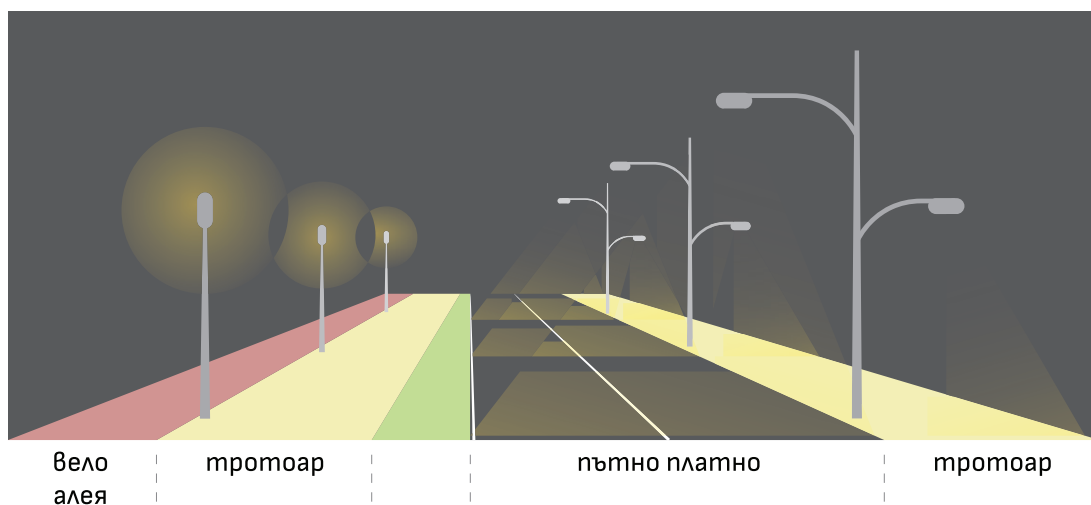
Не само за пътното платно,
а и по тротоарите



Адекватното улично осветление, покриващо не само пътното платно, но тротоарите и велосипедните алеи, е ключов фактор за пътната безопасност, сигурността и комфорта на градската среда. Столичната община има задължение да осигурява енергийно ефективно и отговарящо на нормите за ограничаване на светлинното замърсяване осветление.

III.1. Светлинен дизайн

За правилното избиране на типа и разположението на осветителните тела, които да се предвиждат по дадена улица, се изготвя светлинен дизайн и светлотехнически изчисления, доказващи оптималната осветеност на всички елементи от уличния профил, по които се провежда движение, в т.ч. пешеходно и велосипедно.



В зависимост от нуждата за осветеност на тротоарите и пътните платна, може да се разполага отделно осветление за пешеходните пространства и велосипедните алеи, на отделни стълбове или като допълнително осветително тяло към стълбовете на осветление на пътното платно.

III.2. Осветление на пешеходни пресичания

Пешеходните пътеки, велосипедните пресичания или пътни ситуации, които изискват повече внимание, се осветяват в цвят или нюанс различен, от стандартния за пътния участък. С цел намаляване на натоварването на градската среда и повече свободно пространство за пешеходците, осветлението е аксиално, на улиците и ситуациите, които позволяват това.





IV. БЕЗ ИЗЛИШНИ ЕЛЕМЕНТИ

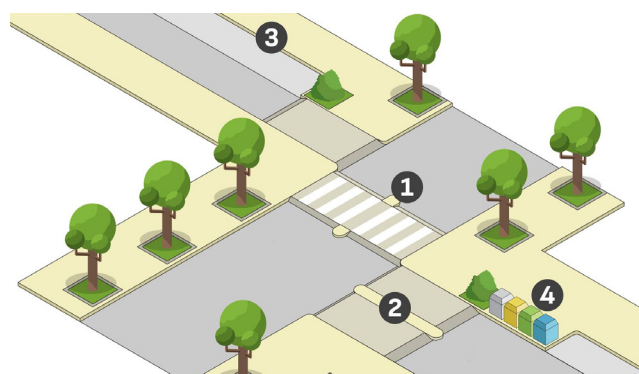
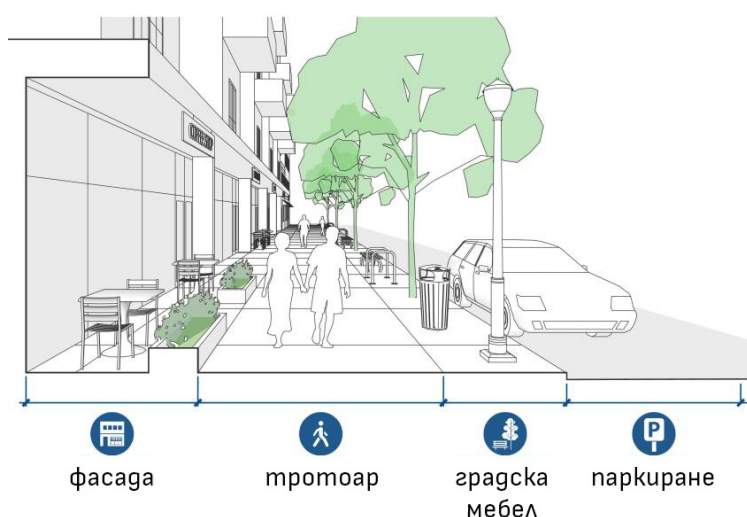
За визуално чиста и
подредена градска средa



“По-малкото е по-добре” – това е основен принцип в градската среда. Прекомерното използване на елементи на градската мебел, като парапети, бариери, прегради и други подобни структури допринася за визуалното ѝ замърсяване и пречи на естетическото възприятие и хармонията на обществените пространства. Силно наситените с физически прегради пространства нарушават визуалната чистота и пречат на гражданите да възприемат градската среда като приятно, отворено и свободно пространство за придвижване и социализация.

IV.1. Разположение на градската мебел

Елементите на градското обзавеждане (пейки, дървета, контейнери и кошчета за отпадъци, рекламни елементи, летни градини и тн.) се поставят в **зазелена единна ивица от уличния профил, така че да не пречат на преминаването на пешеходците по тротоарите**. Колчетата и други преградни и анти-паркинг елементи, особено при пешеходните пресичания и кръстовищата, се премахват. **Първостепенен приоритет е осигуряването на градска среда без препятствия за пешеходното движение**. Броят на всички несвойствени елементи от градското обзавеждане (рекламни елементи, повтарящи се пътни знаци, телефонни кабинки, стълбове, колчета и др.) се преосмисля и намалява с цел градската среда да е максимално свободна от визуални и функционални бариери.



1. Улица клас III или по-висок
2. Непрекъснат тротоар по улицата с по-висок клас
3. Паркинг лента по улицата с по-нисък клас
4. Разположение на контейнерите за отпадъци в преките на улицата

IV.2. Контейнери за отпадъци

При проектирането на улици в жилищни зони се предвижда изграждането на обособени клетки за съхранение на контейнерите за битови отпадъци. Клетките да бъдат предвидени с подходящи размери за разполагането на достатъчен брой контейнери за обслужване на прилежащото застрояване. Не се допуска разполагането на контейнери за битови отпадъци по главни улици. За обслужване на живущите по тях, се предвиждат места за разполагане на контейнери за отпадъци в преките.

Обслужването на клетките и контейнерите да бъде предвидено в проекта за организация на движението като се заложат мерки, непозволяващи неправомерно паркиране пред/до тях, за да се предотврати конфликт между сметоизвозващите превозни средства и паркиращите.

В централната градска част – Зони 1 и 2 по Наредбата за градската среда на Столична община, както и в площадните пространства и вторичните градски центрове в кварталите, контейнерите за битови отпадъци се предвиждат като подземни.



V. ПАРКИРАНЕ

Успоредно и между дърветата

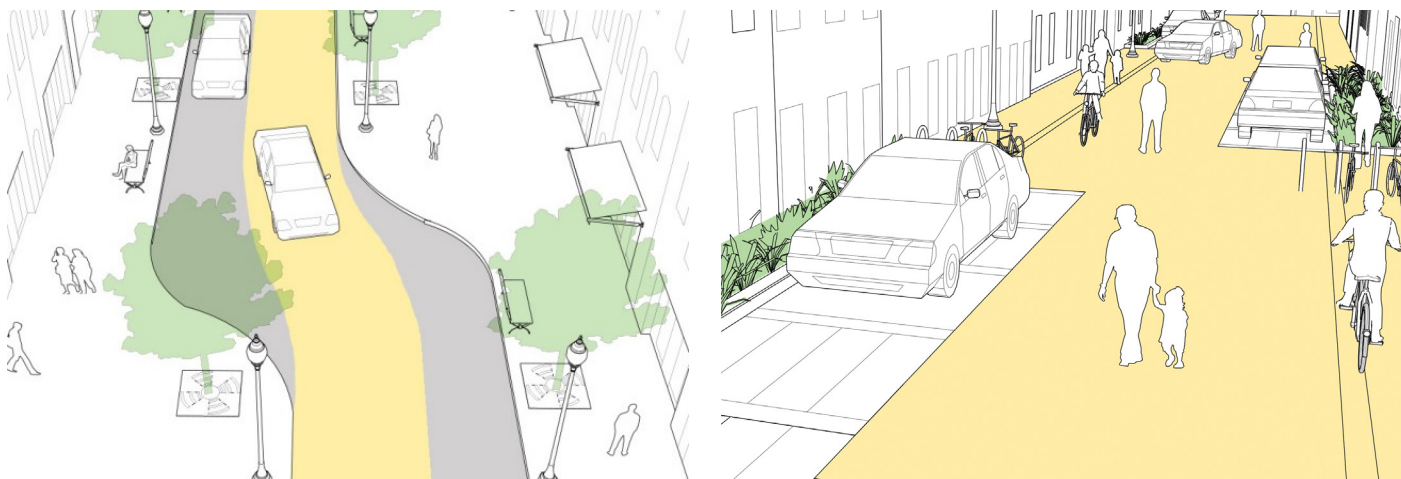


Ограничаването на уличното паркиране до успоредно и комбинирането му с други елементи на градската мебел и зелената система значително подобрява функционалността и естетиката на градската среда. Успоредното паркиране изисква по-малко пространство в сравнение с диагоналното или перпендикулярното, което позволява по-добро разпределение на уличния профил между пешеходци, велосипедисти и шофори. Този подход също така минимизира риска от инциденти, тъй като водачите и пешеходците имат по-ясна видимост и по-малко препятствия.

V.1. Паркинг ленти

По еднопосочни улици от второстепенната улична мрежа, на които се налага успокояване на трафика, се прилагат шикани, които:

- изместват разположението на паркинг лентата, оформяйки точка на успокояване на движението без намаляване на паркоместата;
- прекъсват паркинг лентата за сметка на по-широк тротоар, оформящ точка на успокояване на движението с намаляване на паркоместата.



V.2. Паркинг ленти, комбинирани с дървета

По улици, на които има предвидено паркиране, но тротоарите са с широчина под 2,00 метра, по улици, на които няма съществуващо озеленяване, или по улици, на които е необходимо да се осигури допълнителна сянка, паркинг лентите се организират като групи от 3 до 5 паркоместа, прекъснати от озеленен остров, в който се предвижда висока дървесна растителност. Островът е с широчината на паркинг лентата и с дължина от най-малко 3,00 метра. Преди тротоарни уширения, повдигнати кръстовища и др. пасивни мерки за пътна безопасност паркинг лентата се прекъсва с озеленен остров с ниско озеленяване, който осигурява нужното поле за видимост.



