

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА

- Обект:** Проект за реструктуриране на уличната мрежа бул. „Черни връх“ – бул. „Баучер“ в обхвата на квартали 153, 154, 157а, 245 и 275а, м. „Лозенец „ I част
- Част:** Подробен комуникационно - транспортен план и Проект за организация на движението
- Фаза:** Еднофазно
- Мащаб:** 1:1000

I. Основание за проектирането

Настоящият проект е изработен по възлагане на СО-НАГ с Договор № НАГ-1473/26.09.2017г.

II. Съществуващо положение и проектни предвиждания

Територията за планиране е част от действащ устройствен план на м. Лозенец I част, одобрен със Заповед РД-09-50-149/99 г на Главния архитект на Столична община и решение № 85, протокол 56/06-08.2003 г на СОС.

Територията е в административните граници на район Лозенец. Главната улична мрежа е частично изградена, не е реализирано пресичането на две нива на ул."Джеймс Баучър с бул."Черни връх". Застрояването в голяма степен е реализирано.

Съгласно Общия устройствен план Бул."Черни връх" и ул."Джеймс Баучър" са част от първостепенната улична мрежа. Прилежащите квартали попадат предимно в зони Жс, Жк и Жг; кв. 245 е в устройствена зона Смф и Са1; кв.274 и 275а попадат в устройствена зона Тго; кв154 е в устр.зона Оо, част от кв.153 е в устройствена зона Тго, част от кв.157а е в устройств.зона Тзв. Улиците, обграждащи гореизброените квартали са част от второстепенната улична мрежа.

III. Мотиви и цел за възлагане

Съгласно действащият подробен устройствен план гръбнакът на територията са улиците от първостепенната улична мрежа бул."Черни връх" и ул."Джеймс Баучър". По техния фронт са разположени квартали, в които е допустимо изграждане на много високи сгради, обслужвани от второстепенната улична мрежа.

С възлагането се цели изготвяне на комплексен транспортен анализ на предвижданията на уличната мрежа и посредством актуализация на подробния комуникационно - транспортен план в посочения обхват да се обезпечи адекватно обслужване на предвижданото застрояване без риск от нежелани задръствания. Подробният транспортно-комуникационен план следва да :

- ревизира действащия план относно начина на обвръзка на Бул."Черни връх" и ул."Джеймс Баучер" посредством кръстовище на новопредвидена улица, преминаваща между кв.274 и 275а , с оглед да не се допуска навлизане в съществуващото озеленяване;
- ПКТП следва да отрази предвиждането на подземен гараж под ул."Дж.Баучър", съгласно ИПРЗ , одобрен със Заповед РД-09-50-221/2009г на Главния архитект на Столична община;
- да се анализира и преосмисли габарита на второстепенната улична мрежа обслужваща кварталите с много високо застрояване;
- да се анализира и евентуално предложи ново решение на предвиденото преминаване със съоръжение на бул."Дж.Баучър" над бул. „Черни връх”, като се осигури обвръзка между двете улици от първостепенната улична мрежа.

IV. Проектно решение

1.Геометрично решение /черт.1/

Геометричното решение на разглеждания участък е проектирано след предоставяне от инвеститора на подробно геодезическо заснемане, регулационни и застроителни планове. След направен подробен транспортен анализ чрез 3D моделиране на различни варианти, който също ни беше предоставен е установено, че най- добро решение за поемане на бъдещия транспортен трафик е изграждането на кръгово кръстовище при булевардите „Черни връх“ и „Дж. Баучер“ , както и минаването на второ ниво на директното направление по бул.“Черни връх“.

Представеният проект по отношение на главната улична мрежа предлага реализиране на транспортен възел на две нива между булевардите „Черни връх“ и „Баучер“ като на бул. „Баучер“ се изгражда кръгово кръстовище, чрез което се осъществяват връзките с бул. „Черни връх“. По този начин е осигурена исканата от Инвеститора „обвръзка“ между двете улици от първостепенната улична мрежа.

Бул. „Черни връх“ е районна артерия IIIа клас според ОУП. Проектното решение предвижда запазване на бордюрните и червените регулационни линии на булеварда. Запазва се ширината на бъдещия булевард от 21,00м. В рамките на тази ширина са предвидени по две връзки с ширина по 6.0м за изкачване и слизване към кръгово кръстовище, проектирано по трасето на бул. „Баучер“. Напречният профил от 21,00м се развива в участък от кръстовището с ул. „Вискяр планина“ до ул. „Презвитер Козма“ с дължина около 520м. като е направен преход към съществуващия булевард. В зоната на кръговото кръстовище трасето на бул. „Черни връх“ потъва на долно ниво и се подмушва под бул.“Баучер“. като по този начин се осигурява директно и безконфликтно пресичане на двата булеварда. Ширината на траншеята е 7,0м и тротоари по 0,5м.- общо 8,0м светъл напречен габарит.

Кръстовището при ул. Червена стена ще работи само на вливане и отливане. Това се налага поради наличието на рампа /връзка 1/ по посока на кръговото кръстовище на бул. „Дж. Баучер“, която свършва непосредствено при кръстовището и прави невъзможно осигуряването на леви завои. Посоката към центъра ще се осъществява чрез кръга.

Бул. „Дж.Баучер“ е артерия IV клас според ОУП.

В участъка, разположен източно на бул. „Черни връх“ се запазва напречния профил според регулационните предвиждания, който е 14,00м. Трамвайното трасе по булеварда се запазва до улицата пред сградата на „Енергопроект“. След това минава през съществуващата зелена площ и се влива в сегашния релсов път. Това се налага поради потъването на нивелетата на бул. „Баучер“ към кръговото кръстовище. В тази връзка е уширен участък от ул. „Кораб планина“, за да се осигури една лента за еднопосочно автомобилно движение. За целта е предложена корекция на действащата организация на движение в квартала. Кръстовището между сегашното трасе на бул. „Баучер“, бул.“Черни връх“ и „Златен рог“ ще

работи само на вливане и отливане. Светофарна уредба ще се използва при преминаване на трамваите, която ще се включва от ватмана.

В средната част на разглеждания участък е ситуирано кръгово кръстовище, чрез което се осъществява транспортна обвързаност с бул. „Черни връх“ и се осигуряват всички възможни развръзки между двата булеварда. Вътрешният радиус на кръга е 15,00м, а ширината му е 8,00м. Предвидени са тротоари по 3 м. от външната страна и 1,5м от вътрешната. Размерът на кръга се определя в известна степен от необходимостта за осигуряване на възможно по голяма дължина на качващите и слизащи връзки, което е по благоприятно по отношение на стръмните наклони.

В участъка западно от бул. „Черни връх“ геометричното решение проследява съществуващото положение като се запазва оста по регулация и се развиват различни напречни профили, които осигуряват напречно или надлъжно паркиране. Отразени са и рампите към подземен гараж под ул. „Дж.Баучър“, съгласно ИПРЗ, одобрен със Заповед РД-09-50-221/2009г на Главния архитект на Столична община. Основният напречен профил е 14,00м, като в някои участъци едното платно е 6,0м вместо 7,0м, което се налага във връзка с запазване на предвидените рампи за подземния гараж.

Ул. „Златен рог“ е част от второстепенната улична мрежа. Трасето на улицата е с ширина 10,50м. Улицата е ситуирана според съществуващото положение. Оформено е ново кръстовище с бул. „Баучер“. Предвидената по регулация улица при осова точка 115 отпада и по този начин се запазва цялостта на зелената площ според изискването на Инвеститора.

2. Надлъжни профили /черт.2 /

Поради характеристиките на терена, проектирането на надлъжните профили е изключително сложно и параметрите, които са използвани са на границата на допустимите по изключение стойности, а в някои случаи и под допустимите за съответния клас.

Надлъжен профил на бул. „Черни връх“

По централната ос на бул. „Черни връх“ е проектиран надлъжен профил, който показва потъването на трасето на булеварда. Максималният надлъжен наклон е 7,5%, което отговаря на допустимия наклон за улица IIIа клас според изискванията на Наредба 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии. Минималните вертикални криви са съответно 500м за вдлъбнатите и 900м за изпъкналите криви. Според специфичните теренни условия, за да се осъществи „подмушването“ на бул. „Черни връх“ под разположеното над него кръгово кръстовище с бул. „Баучер“ е предвидена светла височина в участъците под съоръжението 3,80м, която допуска преминаване само на леки автомобили (без тежкотоварни и голямо габаритни). Такива от този характер могат да преминат по локалните платна (рампите) и чрез кръговото кръстовище да се придвижат във всички посоки.

Надлъжните профили на връзки 1 и 2, които осъществяват кореспонденциите с кръговото кръстовище с бул. „Баучер“ са с максимален наклон 9%, който се допуска по изключение за улици с тежки теренни условия, съгласно заб. 7, на табл. 1.3. към чл.48, ал.2, т 1. Използваните вдлъбнати вертикални криви са с радиус 500м, което е в рамките на нормативите. Минималните изпъкнали вертикални криви отговарят на изискванията за улици V клас и са 400м.

Нивелетното решение на връзки 3 и 4 е със спазени нормативни изисквания за улици IV клас по отношение на надлъжните наклони и вдлъбнатите вертикални криви. Минималните изпъкнали вертикални отговарят на изискванията за улици V клас и са с радиуси 500м.

Надлъжен профил на бул. „Баучер“

По оста на булеварда е проектиран надлъжен профил, който предвижда понижаването на трасето в участъка, разположен над бул. „Черни връх“. Максималният надлъжен наклон е 7,5%. Вертикалните криви отговарят на изискванията за улици V клас.

3. Характерни напречни профили /черт 3/

На черт. № 3 са показани напречни профили в характерни сечения – в кръговото кръстовище, по бул. „Черни връх“ и по ул. „Кораб планина“ в участъка, където се уширява и има и трамвайно платно.

4. План за организация на движението/черт.4/

Приложен е подробен план за Организация на движение със съответната хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация. Като цяло е запазена действащата в момента организация на движение в зоната. Промените, които са направени са във връзка с новото кръгово кръстовище на бул. „Черни връх“ и бул. „Дж.Баучер“, както и промяната на трамвайното трасе в градинката пред Енергопроект. Кръговото кръстовище е решено по подобие на това, което е реализирано при старата Телевизионна кула на бул. „Др.Цанков“ и Алея Яворов, като разликата е в „изнесените“ десни завои към бул. Черни връх от бул. Дж.Баучер посока север (Център) и посока юг (Витоша планина).

При промяната на трамвайното трасе в градинката пред Енергопроект, предлагаме ул. „Кораб планина“ от паркинга на сградата до ул. „Трепетлика“ да стане за двупосочно движение, а също така и ул. „Трепетлика“ в участъка от „Кораб планина“ до бул. „Дж.Баучер“.

Гореизложеното е представено в Проекта за Организация на движение (черт.4)

Съставил:

/инж. Весела Недева/

София, декември 2017г.