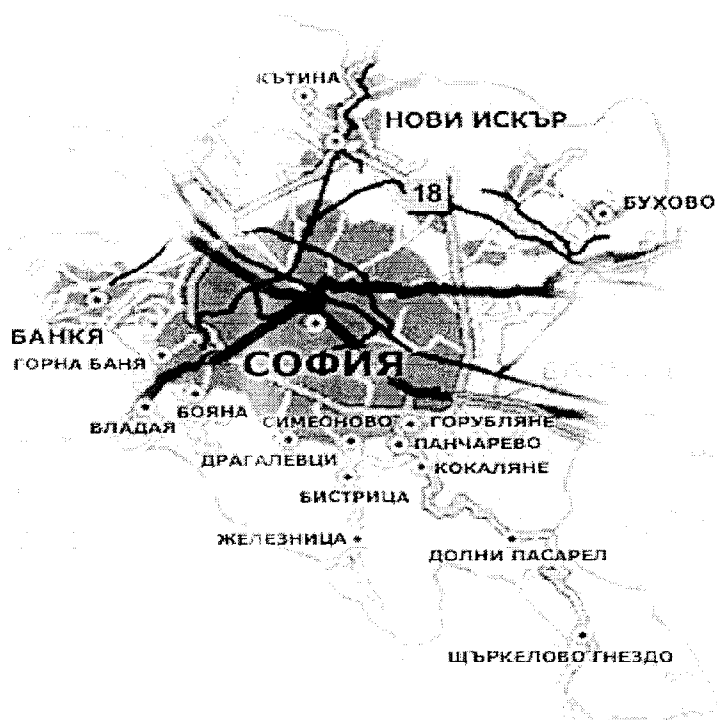


1.УВОД

Развитието на локалните и националните транспортни системи са основен инструмент за развитие на социално-икономическия и културния живот на съвременния човек и ясен критерий за степента на цивилизационно развитие на обществото. София е сред първите 20 града в Европа по брой на населението, но спектърът на предоставените икономически, технически, устройствени и други условия определят неговата регионална и континентална значимост и позиционирането му в глобалните мрежи. Опорната точка на тези мрежи са големите градове. Те са транспортните центрове, ключови звена в световните финансови и бизнес системи.

В София се пресичат три трансевропейски транспортни коридори:

- коридор № 4 – Дрезден – Прага – Братислава – Будапеща – Крайова - Видин – София – Пловдив – Истанбул;
- коридор № 8 – Дуръс – Скопие – София – Бургас (Варна);
- коридор № 10 (трансевропейска магистрала) – Залцбург – Любляна - Белград – София – Пловдив – Истанбул. който се интегрира и към коридор № 9 към Хелзинки, Санкт Петербург и Москва.



Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

Общата дължина на уличната мрежа на град София е с обща дължина 3400 км, от които:

- първостепенната улична мрежа - 428 км,
- второстепенна улична мрежа – 2972 км.

Структурата на първостепенната улична мрежа (ПУМ) е кръгово-радиална.

Първостепенната улична мрежа се характеризира с все още недостатъчна плътност: 2.52 км/кв.км при норма 4 км/кв.км и включва:

- II клас (градски магистрали) – 134 км. Това са 32 бр. улици и булеварди, които осъществяват връзката между отделните зони на града и с републиканската пътна мрежа;

- III клас (районни артерии) – 140 км. Те осигуряват транспортни връзки между отделните райони и провеждат движението до градските магистрали;

- IV клас (главни улици) – 154 км. Тези улици обслужват главния градски център и вторичните центрове, съвместно с районните артерии.

Програмата за изграждане и реконструкция на транспортната инфраструктура в София има за цел да даде ясна визия за основните приоритети и направления на развитие на базовата транспортна инфраструктура в София, да гарантира интегриран подход при инвестирането на средства от основните финансови източници и да позволи равномерно развитие на всички зони в Столична община.

Програмата акцентира върху развитието на единна устойчива транспортно-комуникационна система, основаваща се на добре развита и качествена инфраструктура, гарантираща високо ниво на мобилност, качествена градска среда и удовлетвореност на гражданите и бизнеса. Тя е разработена на база на натрупания опит, след анализ на състоянието на пътната мрежа и в съответствие с:

- Общ устройствен план на гр. София;
- Генерален план за организация на движението на територията на Столична община 2012-2017 г.;
- Стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на област София за периода 2012 – 2020 година;
- Програма за развитие на велосипедния транспорт на територията на СО;

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

- Закон за устройство на територията и подзаконовите му нормативни актове;
- Закон за движение по пътищата и подзаконовите му нормативни актове;
- Наредба № 2 от 29 юни 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии;
- Наредба за шума;

Общото, което се стреми Столична община да постигне в своята политика по отношение на комуникационно – транспортната инфраструктура, се базира на интегрирания подход, разглеждащ транспортния сектор като цяло и във взаимосвързаността на отделните видове транспорт, които се конкурират и взаимодействат помежду си. Чрез подобряване на комуникационно – транспортната инфраструктура ще се постигне нов стандарт на градска среда, ще се подобрят параметрите на санитарно – хигиенните условия и оттам ще се подобри и здравето на населението. Развитието на интермодалните връзки между отделните видове градски транспорт и координацията му с международните превози, като се гарантира безпрепятствен достъп до националните и общоевропейски транспортни мрежи е сред приоритетите. Приоритетни компоненти на общинската транспортна политика са създаването на среда, която насърчава пешеходното и велосипедно движение.

Комуникационно – транспортната система на град София обхваща всички видове транспорт – автомобилен, железопътен, въздушен транспорт, масов обществен транспорт /автобуси, трамвай, тролей, метро/, таксиметров транспорт, пътната и улична мрежа със съоръженията за обслужване, местата за паркиране и гариране и съоръженията за регулиране. Транспортната инфраструктура се включва 8 железопътни гари, метро, голяма модерна автогара, международно летище, трамваен, тролейбусен, автобусен и велосипеден транспорт и система за пешеходни и велосипедно движение.

Програмата включва основни обекти на транспортната инфраструктура, които трябва да бъдат изградени или рехабилитирани в рамките на четиригодишен период с различни източници на финансиране.

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

При разработването на Програмата са взети под внимание:

- Необходимостта от изграждане на ключови пробиви и разширения на основни пътни артерии и пътни възли осигуряващи безконфликтно движение на автомобилните потоци по основни направления;
- Предстоящото изграждане на разклонения на съществуващата метромрежа и строителството на третата линия на метрото;
- Зоните за въздействие съгласно приетия Интегриран план за градско възстановяване и развитие (ИПГВР);
- Основни улици и булеварди, нуждаещи се от цялостна рехабилитация и реконструкция;
- Групи улици от второстепенната улична мрежа в лошо състояние, за чието изграждане или основен ремонт има проектна готовност или предстои изготвяне на инвестиционни проекти;

Развитието на градската инфраструктура изисква комплексен и систематичен подход при развитието на различните зони на града. Координацията между натоварения автомобилен трафик и необходимостта от повече места за паркиране от една страна и осигуряването на приоритет за движението на масовия градски транспорт от друга, остава основна задача в транспортната политика на Столична община.

2. ЦЕЛ НА ПРОГРАМАТА

Програмата ще определи приоритетите за изпълнение на основата на възможностите за осигуряване на източници за финансиране. Тя не може да обхване в подробности всички детайли по изграждането и реконструкцията на всички елементи от транспортната инфраструктура, но дава основната базова рамка за осъществяване на необходимите прецедури и мерки за осигуряване на финансовите, организационните и проектните ресурси и трябва да се приема като отворен документ, който може да се допълва съобразно динамиката на развитие на Столичния град.

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

С изпълнението на Програмата ще се постигнат следните цели:

- Обновяване и развитие на транспортната инфраструктура и възможност за поддържане на устойчива транспортна система;
- Приоритетно развитие на масовия градски транспорт с основополагащо развитие на транспортната функция на метрополитена;
- Пренасочване на транзитните за София автомобилни потоци извън столичния град чрез строеж на обходни трасета;
- Повишаване достъпността и връзките между отделните устройствени зони;
- Развитие на велосипедната и пешеходна инфраструктура;
- Подобряване на условията на движението и паркирането.

3. ОЦЕНКА НА СЪСТОЯНИЕТО И РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Комплексният и систематичен подход при развитието на транспортната инфраструктура изисква балансирано развитие на нова и реконструкция на съществуващата, отчитайки тенденциите за развитие на нови жилищни и бизнес зони. Координацията между натоварения автомобилен трафик и осигуряването на приоритет на обществения транспорт, създаване и развитие на велосипедни трасета и пешеходни зони за рекреация и за придвижване

Териториалното преразпределение на зоните за икономическа дейност, новите бизнес центрове и логистични бази и бързото развитие на града, което през последните 10-15 години изпревари капацитета на Столична община за изграждане на необходимата инфраструктура. През последните четири години бяха реализирани редица големи инфраструктурни проекти - строителството на метрото и реализацията на важни инфраструктурни проекти като „Водния цикъл на София” финасиран със средства по програма ИСПА и изграждане на водопроводни и канализационни колектори финансирани както със средства на концесионера така и чрез реализация на редица проекти финансирани чрез ОП «Околна среда», реконструирани бяха редица улици и булеварди като част от реализацията на проекта за втора линия на метрото, изградени кръстовища на две нива финансирани със средства на Европейска инвестиционна банка.

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

Основните проблеми на транспортната инфраструктура в София съгласно заложените в ОУП и ГПОД приоритети са свързани най-вече с:

- не изградени основни трасета от първостепенната улична мрежа, а част от изградените са с недостатъчен габарит;
- недостатъчна пропускателна способност на кръстовищата;
- влошено състояние, както и наличие на неизградени улици от второстепенната улична мрежа;
- недобро състояние на пътната и тротоарната настилки по част от основни улици и булеварди;
- недостатъчно изпълнение на условия за достъпна среда;
- незадоволително технико-експлоатационно състояние на част от мостовите съоръжения и пешеходните подлези;
- слабо развита велосипедна инфраструктура;
- амортизирано или морално остаряло улично осветление.

Състояние на инфраструктурата констатирано след извършване на предпроектни проучвания за нуждите както на разработките на Генералния план за организация на движението, на проект за интегриран градски транспорт, развитието на проекта за метрото и технически обследвания извършени от Института по мостове и пътни технологии към Агенция Пътна инфраструктура - изчерпана пропускателна способност и лошо състояние на пътна настилка, релсов път с вълнообразни износвания на релсите и значителни деформации по част от основни улици и булеварди, като част от причините е недоизграденост или лошо състояние на алтернативните трасета.

Реконструкция на отделни участъци от трамвайната мрежа се извършва само при цялостен ремонт на даден участък от уличната мрежа, което от друга страна е системен подход при изграждането на транспортната и инженерна инфраструктура в София, но води до бавни темпове на модернизация.

4.МЕРКИ И ОБХВАТ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОГРАМАТА

Програмата за изграждане и развитие на транспортната инфраструктура съдържа 5 компонента, които трябва да се разглеждат с оглед тяхната взаимовръзка и да се развиват паралелно:

1. Изграждане, реконструкция и основен ремонт на уличната мрежа.
2. Изграждане и развитие на интегриран градски транспорт.
3. Развитие на велосипедната инфраструктура и обособяване на пешеходни зони.
4. Изграждане и модернизация на уличното осветление.
5. Оптимизация на организацията на движение и осигуряване на условия на безопасност и достъпна среда.

1. Изграждане, реконструкция и основен ремонт на уличната мрежа.

След извършени предпроектни проучвания са изготвени над 100 инвестиционни проекти за изграждане и рехабилитация на улици. Друга част са в етап на разработка. Използвана е помощта и на Централния институт по пътни технологии при Агенция "Пътна инфраструктура", който по искане на Столична община изготви техническа експертиза на състоянието на основни улици и булеварди. Анализът съдържа информация за движението, обобщени резултати от обследването на носимоспособността и равността на пътната настилка, резултати от подробното обследване на пътни участъци с ниска носимоспособност, лоша равност и значителни повреди на настилката. Данните бяха използвани при съставяне на заданията за проектиране за определяне на технологиите и вида строителни дейности. Разработеният компонент ще доведе до изграждането на нови значими обекти на транспортната инфраструктура, довършване на започнати преди повече от десет години разширения и реконструкции на булеварди, както и трайно подобряване на експлоатационното състояние на основни градски артерии. Предвидена е цялостна рехабилитация, обхващаща освен пътните платна също и пешеходните зони и уличното осветление по протежението им.

Компонентът включва основно първостепенната улична мрежа на града, като същата представлява ключовите артерии, по които се движат превозни

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

средства на обществения градски транспорт, както и основни автомобилни потоци. Част от включените за рехабилитация и реконструкция пътни артерии осигуряват връзката на града с транс-европейската магистрална мрежа и достъп до европейските транспортни коридори.

Изграждане на нови улици, пробиви и кръстовища на две и повече нива;

Изграждане на Транспортен възел „Лъвов мост“.

Лъвов мост е важно и натоварено кръстовище на бул. "Княгиня Мария Луиза" и бул. "Сливница", като свързва Централна жп гара и Централна автогара с центъра на града. Самият мост преминава над Владайска река и е построен през 1889 г. В непосредствена близост до моста и кръстовището се намира и едноименният площад Лъвов мост.

Транспортен възел „Лъвов мост“ е разработен на три нива и съчетава три вида транспорт – автомобилен, електротранспорт (трамваен и тролейбусен) и метро. Метротунелът, който преминава под реката по бул. „Княгиня Мария Луиза“ и разположената от северната страна МС-II-7 са част от Втори метродиаметър.

За обекта има изготвен идеен инвестиционен проект. Предмет на разработката е изграждане на северен и южен тунел по бул."Сливница" под бул."Княгиня Мария Луиза" и над новопостроеното метро, а на кота терен е предвидено кръгово кръстовище, което е съобразено със съществуващите габарити на бул."Сливница" и бул. "Княгиня Мария Луиза".

Проектът предвижда площадът да има кръгова форма, в съответствие със застрояването на района и реализиране на първо ниво на кръгово движение при пресичането на бул. "Сливница" и бул. „Княгиня Мария Луиза“. Кръговото кръстовище е съобразено със съществуващите габарити на бул."Сливница" и бул. „Княгиня Мария Луиза“.

На второ ниво преминават два транспортни тунела по бул. „Сливница“, под бул."Княгиня Мария Луиза" и над новопостроеното метро. Тунелите са с височина 4,8 м и със светъл отвор 8,5 м (две платна по 3,75 м и служебни тротоари по 0,50 м). Покритата част на тунелите е 116 м. Платната по

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

бул."Сливница" на ниво са също с габарит 7,50 м и служебен тротоар от към тунелите – 0,75 м.

Съществуващите спирки на масовия гратски транспорт (МГТ) се изместват и се довеждат по близо до подлезите водещи до метростанцията.

На трето ниво под реката минава двупътен метротунел (по бул. „Княгиня Мария Луиза“) и пешеходен подлез, които е вече изграден.

С новото комуникационно решение се налага реконструкция и изместване на инженерни мрежи и съоръженията – водоснабдяване, канализация, топлопровод, телекомуникация, ел. снабдителна мрежа, контактна мрежа и улично осветление.

Кръстовище на 2 нива бул. „Академик Иван Гешов“ – бул. “България”.

Кръстовището ще съчетава три вида транспорт – автомобилен, електротранспорт (трамваен и тролейбусен) и метро. Настоящият проект предвижда изграждане на кръгово движение с вътрешен радиус 45 м на второ ниво за лявозавиващите и светофарно регулирано кръстовище на първо ниво за правите и дяснозавиващите ППС.

Кръстовище на 2 нива бул. „П.Яворов“ – бул. “Стоян Михайловски” и съпътстваща инфраструктура.

Предвижда се изграждане на надлез с дължина 230 метра по протежение на бул. “П. Яворов” над бул. “Стоян Михайловски” за осигуряване на безконфликтно право движение. Трасето продължава по бул. “Никола Вапцаров” до входа за болница Токуда и включва нова пътна връзка от болницата по трасето на бившата ж.п. линия до ул. Сребърна и кръстовището с бул. “Черни връх”. Дължината на новоизградената улица е 1020 м. Габаритът е 21 м – две платна по 3 ленти.

Проектът предвижда и:

- разширение на бул. „Черни връх“ до вече реконструирания участък в близост до Околовръстен път София.

Пробив на бул. „Копенхаген” от ул. „Обиколна” през пътен възел на бул. „Цариградско шосе” до МС 18.

Обектът ще се изпълнява поетапно, като за първия участък от ул. „Обиколна” до пътен възел на бул. „Цариградско шосе” има одобрен проект и влязло в сила разрешение за строеж.

Проектът предвижда изграждане на пътни платна и съпътстващата инфраструктура, релсов път и отводняването му, както и контактна-кабелна мрежа. В ситуационно отношение трасето на бул. „Копенхаген” („Универсиада”) е разположено в границите на действащата регулация. Той е с две платна в посока, всяко по три ленти за движение, в средата е обособено трамвайно платно с ширина 8.00 м, отделено от пътните платна с озеленени площи с ширина 3 м и тротоари от двете страни са средно по 5 м и дължина на участъка 700 м. Конструкцията на настилката на пътното платно е за много тежко движение с обща дебелина 73 см.

Разработени са следните части: „Релсов път и Контактна мрежа”, „Пътни работи”, „Водоснабдяване”, „Канализация”, „Отводняване”, „Ел.снабдителна мрежа”, „Телефонизация”, „Улично осветление”, „Топлофикация”, „Паркоустройство и благоустройство”.

Пробив бул. Петър Дертлиев;

Нова връзка на АМ Люлин с уличната мрежа. Има изготвен идеен проект по части: Пътна, ВиК, Улично осветление, Газификация и Озеленяване.

Пробив бул. „Царица Йоана” от бул. „Петър Дертлиев” до Околовръстен път София.

Осигурява нова връзка на града с РПМ и Автомагистрала Люлин;

Реконструкция и разширение на основни градски артерии:

бул.„Опълченска” от бул.„Сливница” до бул.„Тодор Александров”

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

Улица Опълченска е част от първия градски ринг. По него преминават автобуси и тролейбуси на обществения градски транспорт.

По цялото протежение габаритът на пътното платно позволява движението да се извършва в 2 платна по 3 ленти всяко, с изключение на участъка от бул.„Сливница” до бул.„Тодор Александров”, където ширината е 12 м и се образува „тапа“. Дължината на участъка, подлежащ на разширение, е 650 м. Ще бъде разширен до 22 м – две платна по 3 ленти всяко (3x3.50) + 1 м разделителна ивица. Тротоарите са с ширина 2 – 5 м, съгласно съществуващата застройка и регулация.

Предвидена е асфалтобетонена настилка след изпълнението на новопроектираната подземна инфраструктура. Ще се изградят нови водопроводни клонове в източното платно на ул. „Опълченска”. Проектът включва реконструкция на съществуващи и изграждане на нови канализационни клонове, както и на ел.кабели средно напрежение. Ще се реконструира тролейбусната контактено-кабелна мрежа, както и телефонната мрежа. Новото улично осветление е решено двустранно.

Разширение бул. "Тодор Каблешков" от бул. "Братя Бъкстон" до бул. "Цар Борис III" и изграждане на етапа от ул. Луи Айер до бул. Черни връх .

Бул. Тодор Каблешков е част от третия градски ринг и е едно от основните градски трасета. В указания участък ширината на булеварда е 7 м – само 2 ленти. Пропускателната способност е незначителна и дължината на „опашката“ от чакащи автомобили е по протежение на целия участък.

Проектът предвижда разширяване на булеварда на две платна по две ленти и изграждане на нов мост над река Боянска. Изграждането на северното платно на бул. „Тодор Каблешков“ от ул. „Луи Айер“ до ул. „Емилиян Станев“.

Изграждането на това тангенциално трасе е предвидено в Общия устройствен план. Реализирането на пробива ще свърже функциониращата част от булеварда с бул. „Черни връх“ и е от изключително важно значение за комуникационната система на гр. София. Ще се осъществява директна връзка между западната и южната част на града, а след последващото изграждане на булеварда от бул. „Черни връх“ до бул. „Симеоновско шосе“ - и с източните райони. Използването на това тангенциално трасе ще отклони транспортните

потоци от централната част на града и ще бъде съпроводено с икономически, социален и екологичен ефект.

Реконструкция на ул. „Богатица“ между бул. „Арсеналски“ и бул. „Дж.Баучер“ .

По цялото си протежение от бул. Арсеналски до ул. Джеймс Баучер улицата е тясна и габаритът (между 5.20 и 5.50 м) не отговаря на улица от първокласната улична мрежа. Паважната настилка е разбита. Пътната основа е деформирана. Тротоарната настилка е в лошо състояние, на места липсва. Не са изпълнени условията за достъпна среда. Предвижда се разширяване на улицата за постигане на нормативния габарит (над 6 м). Проектът включва реконструкция на канализацията, замяна на паважната настилка с асфалтова, ремонт и изграждане на отводняването, цялостен ремонт и изграждане на тротоарите, ремонт на уличното осветление, изграждане на джобове за контейнери за смет.

Реконструкция на бул. Монтевидео от бул. „Никола Петков“ до ул. „763“.

Бул. „Монтевидео“ принадлежи към първостепенната улична мрежа. По него преминават автобуси на обществения градски транспорт. Съществуващата паважна и асфалтова настилки са с видими дефекти. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект. Проектът предвижда цялостна подмяна на пътната настилка, замяна на паважните настилки с асфалтови, ремонт и изграждане на отводняването, цялостен ремонт и изграждане на тротоарите, ремонт на уличното осветление, изграждане на канализация, изграждане на джобове за контейнери за смет.

Рехабилитация на улици и булеварди от ПУМ

Ремонт на бул."Владимир Вазов" и на бул."Ботевградско шосе" от ул."Летоструй" до Околовръстен път София, включително прилежащите им съоръжения.

Има изготвени инвестиционни проекти и издадено разрешение за строеж.

Проектите предвиждат:

- рехабилитация на 23 бр. кръстовища и 5 бр. пътни възли,
- реконструкция и изграждане на 120 бр. малки съоръжения,
- реконструкция или укрепване на съществуващите проводи и съоръжения на инженерната инфраструктура.

Подобектите – бул. Владимир Вазов и бул. Ботевградско шосе са част от първостепенната улична мрежа клас IIIБ. По тях се осъществява връзката с автомагистрала „Хемус“. Преминават автобуси на обществения градски транспорт. Трасето на двата булеварда е хомогенно по отношение на ситуация и надлъжен профил.

Състоянието на настилката в пътния участък е износена, с множество пукнатини, слягания, коловози и др. Малките стойности на надлъжните и напречни наклони, отнесени към големия габарит, създават лоши условия за отводняването ѝ, при интензивни валежи се задържа вода, които допълнително влошават нейното състояние.

По отношение на пътната част проектът предвижда цялостно преасфалтиране на булеварда. Където е необходимо, се заздравява пътното легло.

По отношение на съоръженията - целта е възстановяване и саниране на конструкциите на съоръженията, което ще осигури необходимата надеждност и дълготрайност. При необходимост ще се усилят конструктивните елементи или ще се измени статическата схема и натоварването на съоръженията.

През 2011 г. бяха ремонтирани „новия“ мост Чавдар и 5 от подлезите, а през 2012 г. се извърши ремонтът и на 5 от мостовите съоръжения по бул. Ботевградско шосе, с бюджет 1 400 хил.лв. Тези съоръжения не са включени в Програмата.

Основен ремонт на транспортен възел Надежда.

Изграден през втората половина на 60-те години и вече 50 години не е правен ремонт на съоръженията. Транспортния възел включва 18 бр. съоръжения, 3 пешеходни подлеза и пътни връзки. За срока на експлоатация не са извършвани основни ремонти на съоръженията. Изтекли са обичайните междуремонтни срокове за деформационните фуги, за хидроизолацията и предпазния бетон върху нея, за тротоарите и парапетите.

Транспортният възел „Надежда“ осъществява връзката между северните части на гр. София (жилищните комплекси „Надежда“, „Толстой“, „Връбница“, „Свобода“, „Обеля 2“; кварталите „Илиянци“, „Орландовци“, „Требич“, „Бенковски“; северната промишлена зона) и централната градска част (вкл. непосредствена връзка с Централна гара и Централна автогара). Там се извършва и разпределението на трафика за западните части на града (по бул. „Скопие“). През транспортния възел преминават автобуси на обществения градски транспорт, както и основната част от потока пътни превозни средства, ползващи републиканските пътища № 16 (Мездра – София) и № 81 (София – Берковица – Монтана – Лом).

Съоръженията от надлез „Надежда“ премостват ж.п.линии в западната гърловина на гара София по трите основни направления – към Мездра, Драгоман и Кулата; трамвайните линии за северните квартали, руслото на р.Суходолска и локални пътни връзки. Ремонтът ще осигури условия за по-бързо и безопасно преминаване на превозните средства и обществения градски транспорт, безопасност за пешеходците, увеличаване на пропускната способност на съоръженията и намаляване на времето за придвижване от централната градска част до северните райони, намаление на отделяните количества вредни емисии, което понижава замърсяването на въздуха.

Има изготвен работен проект и влязло в сила разрешение за строеж, позволяващо поетапно изпълнение.

През 2012 г. се извършиха СМР на стойност над 3 мил.лв.:

- основен ремонт на 12 мостови съоръжения,
- преасфалтирани са повечето пътни връзки, с подменени бордюри и мантинели,

През 2013 г. предстои ремонт на релсовия път (около 2 км) и 6 мостови съоръжения, както и на пътните връзки в северната част на надлеза. Проектът за релсов път е съпътстващ конструктивните проекти за ремонта на транспортния възел „Надежда” и обхваща най-натоварените участъци от трамвайната мрежа в гр.София. Последните реконструкции на релсовия път в района на възела по основните участъци - № № 1, 2 и 3 са от 1986 год., което е на предела на сроковете им за използване.

Определени от проекта и разработени са следните участъци:

- Участък № 1 – Централен трамваен подлез, с начало – края на стрелките за ухото на трамвай № 9 при ТВ „Надежда” и край – краищата на стрелки № 33 и № 34 с прилежащата им кръстовка;
- Участък № 2 – Трамваен подлез под ж.п.линиите за Драгоман и Кулата с начало – краищата на стрелки № 33 и № 34 с прилежащата им кръстовка;
- Участък № 3 – Западен трамваен подлез с начало – края на стрелка № 41 и край – края на кривите в посока гара „Север”;
- Участък № 4 – Надлез по ул.“202”, с начало – началото на стрелка № 193 – за глухия коловоз и край – края на кривите в посока гара „Север”;
- Участък № 5 – Трамваен мост над река Суходолска, с начало – началото на кривите преди моста и край – кривите в посока гара „Север”.

Проектът включва разработка на нова тръбна мрежа, която ще се изгради изцяло върху съществуващите кабели, захранващи в момента контактната мрежа. Проектът обхваща трасето на кабелите от ТИС “Надежда” до пресичането на бул. “Княгиня Мария Луиза” срещу ТМ депо “Банишора”.

В частта контактна мрежа, стълбове и фундаменти, проектът обхваща:

- трамвайната контактна мрежа по бул. “Княгиня Мария Луиза” от стрелките разделящи маршрутите за кв. “Илиянци” и маршрута до обръщателно колело надлез “Надежда” към “Триъгълника”;
- в подлезите на пътен възел “Надежда” до стрелките на “Триъгълника” към бул. “Ломско шосе”, включително стрелките и до моста над река “Суходолска” на бул. “Рожен”, включително моста.

Предвижда се реновиране на съществуващото осветление в трамвайните подлези “Източен” /подлез 4/ и “Трамваен тунел под жп линиите за Драгоман и Кулата” /тунел №11/.

Основни съоръжения част от предложения обект:

- Трамваен тунел под ж. п. линии за Драгоман и Кулата /мост 11/
- Трамваен мост над р. Суходолска /мост 6/
- Източен /изходен/ пътен мост над р. Суходолска" /мост 7/
- Централен пътен мост над р. Суходолска" /мост 8/
- Западен /входен/ пътен мост над р. Суходолска" /мост 9/
- Пътен мост над р. Суходолска" /мост 10/

Рехабилитация на трамваен релсов път, пътни платна и ККМ по бул. „Княз Александър Дондуков” в участъка от ул. „Кракра” до Младежки театър и ул. Кракра.

Булевард „Княз Александър Дондуков” принадлежи към първостепенната улична мрежа. Габаритът на пътното платно е 18,0 м и тротоари – два с ширина 5,00 м. За обекта има изготвен работен проект.

Съществуващата пътна настилка е от среден паваж и асфалт. Наблюдават се множество неравности и пропадания. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект. Тротоарите са в лошо експлоатационно състояние, отводняването е компрометирано. Трамвайният релсов път се нуждае от ремонт. Проектът предвижда:

- нов релсов път с улейно стеблени релси на стоманобетонова плоча и горно покритие от плътен асфалтобетон с монтирани шумо, електро и виброизолационни елементи,
- нова дренажна система за отвеждане на подпочвени и повърхностни води,
- нова асфалтобетонова пътна настилка,
- пренареждане на съществуващите гранитни бордюри,
- нова тротоарна настилка,
- ремонт на уличното осветление,
- спазване на изискванията за достъпна среда.

Основен ремонт на бул. "Прага", в участъка от бул. "Ген.Скобелев" до бул. "Пенчо Славейков".

Бул. „Прага” е част от първостепенната улична мрежа – районна артерия III клас. По него преминават автобуси и тролейбуси на обществения градски

транспорт. Габаритът на пътното платно е 18,00 м. Тротоарите са с ширина 5,00 м. Съществуващата пътна настилка от среден и едър паваж и асфалт е изцяло деформирана. Тротоарната настилка от бетонови плочи се нуждае от цялостен ремонт.

Работният проект предвижда цялостна подмяна на пътната настилка, пренареждане на бордюрите според новата нивелета и пълна реконструкция на прилежащите тротоари. Предвидено е цялостно отводняване на пътните платна и тротоарите с необходимия брой оттоци и нови в северното и южното платно на бул."Прага". Съществуващите канали от южното платно на бул."Прага" се заустват в канализационния колектор в южното платно на бул."Ген.Скобелев".

Предвижда се изграждане на нови улични оттоци и ремонт и възстановяване на уличното осветление.

Основен ремонт на ул. Кумата и ул. Нарцис, вкл. моста по ул. Нарцис над р. Драгалевска, район Витоша.

Ул. Кумата и ул. Нарцис принадлежат към първостепенната улична мрежа на гр. София IV клас – главни улици. По тях се осъществява единствената транспортна връзка между кварталите Бояна и Драгалевци и се явяват дубльор на Околовръстен път София в съответния участък. Преминават автобуси на обществения градски транспорт.

Обхватът на бъдещия ремонт е с дължина 6 км. Съществуващата паважна и асфалтова настилки са с видими. Отводняването е компрометирано. На места пътната основа е разрушена. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект.

За обекта има готов работен инвестиционен проект. Предвидените СМР включват:

- цялостна подмяна на пътната настилка;
- ремонт и заздравяване на пътната основа;
- паважните настилки ще бъдат заменени с асфалтови;
- ремонт и изграждане на отводняването;
- пренареждане и подмяна на бордюрите;
- цялостен ремонт и изграждане на тротоарите;
- ремонт на уличното осветление;

- изграждане на джобове за контейнери за смет;
- спазване на изискванията за достъпна среда.

Основен ремонт на бул. Цариградско шосе от бул. П.Яворов до моста над река Искър, вкл. съоръженията.

Булевард „Цариградско шосе” принадлежи към първостепенната улична мрежа – градска магистрала. По него се осъществява връзката с АМ Тракия (част от трансевропейската магистрална мрежа), летище София и с републиканския път София – Самоков. Преминават автобуси и тролейбуси на обществения градски транспорт.

Дължина: 10 км.

За обекта има готови работни инвестиционни проекти за надлезите и издадени разрешения за строеж.

Включва 5 надлеза, транспортен тунел и 11 пешеходни подлеза. Съществуващата асфалтова настилка е с видими дефекти – огъвания, пропуквания, пропадания, пукнатини и неефективно повърхностно отводняване, вкл. локалните платна. На места пътната основа е деформирана и са се образували коловози. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект.

Мостовите съоръжения са с износени настилки, нарушена хидроизолация и неефективно повърхностно отводняване. Повечето от тях имат повреди и по основните конструктивни елементи. Повредени са и тротоарите, парапетите и елементите от предпазната ограда.

Подлезите са с компрометирани канализация, отводняване, осветление и настилки. Не са приспособени към нуждите на хора с увреждания. За срока на експлоатация не са извършвани основни ремонти на обектите.

В периода 2010 – 2011 г. са ремонтирани 8 пешеходни подлези. За 2013 - 2014 г. се предвижда ремонт на пътната настилка и тротоарите, 5 надлеза, транспортния подлез и останалите 3 пешеходни подлеза.

Предвидените СМР включват:

- цялостна подмяна на пътната настилка;
- ремонт и заздравяване на пътната основа, където е необходимо;
- ремонт на отводняването;
- пренареждане и подмяна на бордюрите;

- цялостен ремонт на тротоарите;
- ремонт на уличното осветление;
- спазване на изискванията за достъпна среда.
- рехабилитация на съоръженията.

Основен ремонт на бул. Сливница от бул. Константин Величков до бул. Петър Дертлиев, вкл. надлеза при Захарна фабрика.

Булевард „Сливница“ принадлежи към първостепенната улична мрежа – градска магистрала. По него се осъществява връзката с трансевропейската магистрална мрежа. Преминават автобуси и тролейбуси на обществения градски транспорт. Надлезът при Захарна фабрика е построен през 60-те години, с дължина 200 м. Пътният габарит е 21,50 м пътнo платно и два тротоара по 3,00 м.

За надлеза има изготвен работен инвестиционен проект, който предвижда:

- цялостна подмяна на настилка и хидроизолацията на връхната конструкция,
- рехабилитация на конструктивните елементи на съоръжението,
- прецизиране на отводняването,
- ремонт на уличното осветление.

Пътната настилка на булеварда е износена и с неефективно повърхностно отводняване. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект. Тротоарните настилки са компрометирани, не са изпълнени условията за достъпна среда.

Ще бъде извършено цялостно преасфалтиране на пътните платна, нова тротоарна настилка, ремонт на бордюрите и отводняването, основен ремонт на уличното осветление.

Рехабилитация на трамваен релсов път и пътнo платно по бул. Витоша от ул. Гургулят до ул. Бяла черква.

Булевард „Витоша“ принадлежи към първостепенната улична мрежа. Габаритът на пътното платно е променлив – до 33,0 м и тротоари – два с ширина 5,00 м. Съществуващата пътнa настилка е от асфалт. Наблюдават се множество неравности и пропадания. Ежегодният текущ ремонт е с временен

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

ефект. Трамвайният релсов път и тротоарите са в лошо състояние, отводняването е компрометирано. За обекта има изготвен работен проект, който предвижда:

- нов релсов път с улейно стеблени релси на стоманобетонова плоча и горно покритие от плътен асфалтобетон с монтирани шумо, електро и виброизолационни елементи,
- нова дренажна система за отвеждане на подпочвени и повърхностни води,
- цялостен ремонт на контактнo-кабелната мрежа,
- нова асфалтобетонова пътна настилка,
- пренареждане на съществуващите гранитни бордюри,
- нова тротоарна настилка,
- възстановяване на велотрасето,
- ремонт на уличното осветление,
- спазване на изискванията за достъпна среда.

Основен ремонт на бул. Арсеналски.

Булевард "Арсеналски" принадлежи към първостепенната улична мрежа. По него преминават автобуси на обществения градски транспорт. Съществуващата асфалтова настилка е с видими дефекти. На места пътната основа е деформирана и са се образували коловози. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект. Тротоарната настилка е деформирана.

Предвидените СМР включват:

- цялостна подмяна на пътната настилка;
- ремонт и заздравяване на пътната основа, където е необходимо;
- ремонт на отводняването;
- пренареждане и подмяна на бордюрите;
- цялостен ремонт на тротоарите;
- ремонт на уличното осветление;
- изграждане на джобове за контейнери за смет;
- спазване на изискванията за достъпна среда.

Основен ремонт на бул. Никола Мушанов от бул. Възкресение до ул. Житница.

Булевард "Никола Мушанов" принадлежи към първостепенната улична мрежа. По него преминават автобуси на обществения градски транспорт. Съществуващата асфалтова настилка е с видими дефекти. На места пътната основа е деформирана и са се образували коловози. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект. Тротоарната настилка е деформирана.

Предвидените СМР включват:

- цялостна подмяна на пътната настилка;
- ремонт и заздравяване на пътната основа, където е необходимо;
- ремонт на отводняването;
- пренареждане и подмяна на бордюрите;
- цялостен ремонт на тротоарите;
- ремонт на уличното осветление;
- изграждане на джобове за контейнери за смет;
- спазване на изискванията за достъпна среда.

Основен ремонт на бул. Овча купел от ул. Житница до бул. "Цар Борис III".

Булевард „Овча купел” принадлежи към първостепенната улична мрежа. По него преминават автобуси на обществения градски транспорт. Съществуващата асфалтова и паважна настилка е с видими дефекти – огъвания, пропуквания, пропадания, пукнатини. На места пътната основа е деформирана и са се образували коловози. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект. Тротоарната настилка е деформирана.

Предвидените СМР включват:

- цялостна подмяна на пътната настилка;
- подмяна на паважната настилка с асфалтова;
- ремонт и заздравяване на пътната основа, където е необходимо;
- ремонт на отводняването;
- пренареждане и подмяна на бордюрите;
- цялостен ремонт на тротоарите;
- ремонт на уличното осветление;

Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.

- изграждане на джобове за контейнери за смет;
- спазване на изискванията за достъпна среда.

Основен ремонт на бул. Президент Линкълн

Бул. „Президент Линкълн” принадлежи към първостепенната улична мрежа. По него преминават автобуси на обществения градски транспорт. Съществуващата асфалтова настилка е с видими дефекти – огъвания, пропуквания, пропадания, пукнатини. На места пътната основа е деформирана и са се образували коловози. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект. Тротоарната настилка е деформирана. Има завършени предпроектни проучвания. Предвидените СМР включват:

- цялостна подмяна на пътната настилка;
- ремонт и заздравяване на пътната основа, където е необходимо;
- ремонт на отводняването;
- пренареждане и подмяна на бордюрите;
- цялостен ремонт на тротоарите;
- ремонт на уличното осветление;
- изграждане на джобове за контейнери за смет;
- спазване на изискванията за достъпна среда.

Основен ремонт на бул. „Шипченски проход” от ул. „Иван Димитров – Куклата” /трамвайно ухо “Гео Милев”/ до бул. „Асен Йорданов”, на бул. „Асен Йорданов” до бул. „Христофор Колумб” и на ул. Искърско шосе от бул. Христофор Колумб до ул. Димитър Пешев, по съществуващо положение.

Булевард „Шипченски проход” и неговото продължение ул. „Искърско шосе” принадлежат към първостепенната улична мрежа. По тях преминават автобуси на обществения градски транспорт. Съществуващата асфалтова и паважна настилка е с видими дефекти – огъвания, пропуквания, пропадания, пукнатини. На места пътната основа е деформирана и са се образували коловози. Ежегодният текущ ремонт е с временен ефект. Тротоарната настилка е деформирана. Предвидените СМР включват:

- цялостна подмяна на пътната настилка;