

ТЕХНИЧЕСКИ ПРОЕКТ

Благоустрояване по бул. Хаджи Димитър от О.Т. 839 до О.Т. 932 по ПУП-ПР на ЦГЧ на гр. Сливен, общ. Сливен

Инвестиционният проект *Благоустрояване по бул. Хаджи Димитър от О.Т. 839 до О.Т. 932 по ПУП-ПР на ЦГЧ на гр. Сливен, общ. Сливен* е разработен във фаза Технически проект с предварителни (предпроектни) проучвания с необходимата последователност и съгласуваност с останалите проектни части. Проектирането обхваща площ с граници на юг до регулирано кръстовище с бул. Хаджи Димитър, като не изменя организацията на движение на кръстовището, с изключение на временната. На север е до контактната зона с последното благоустройство пред сграда на Общинска администрация. На изток и на запад проектът навлиза в улиците при кръстовищата с различен обхват, решен спрямо локацията за реализиране на завършеност, систематична принадлежност и устойчивост. В проекта са предвидени положения и етапи за реализация на проекта в рамката на определения бюджет и е изготвена количествена сметка и остойностяването на всички видове строително-монтажни работи. Проектната разработка обхваща широк набор от проучвания поради спецификите на обекта – централна градска част, ограничения от реализирани проекти, изменения на регулация, оформяне на нови кръстовища, безопасно едностранно косо паркиране и в цялост необходимостта от създаване на устойчива функционална среда, централна инфраструктура с адекватност към социалния характер и др.

С инвестиционния проект се цели изграждането на съвременна интерпретация на традициите от местната градска архитектура. Отчетени се порядките на участниците в движението и са приложени последните нормативни изисквания за изграждане на интуитивна среда за движение с основни акценти върху безопасността и достъпността. Основен подход за постигането е повдигане нивото на всички кръстовища на нивото на тротоара; настилки в тази зона от вибропресовани павета; изменение на направление на движението за бързодвижещите се за ограничаване скоростта им. Респективно пътните платна за движение извън зоната на кръстовищата са с асфалтобетон. Всички видове настилки, изделия за влагане, обзавеждане и оборудване са представени на чертежите и са описани със съответните спецификации в количествените сметки и ведомости. Развитието в напречен профил на булеварда е с отстояние от оста, като от едната страна е устроено двупосочно движение в отделни ленти с минимален габарит 2x3.25 m, а от другата – косо паркиране под ъгъл. Тези зони са с рехабилитация на настилната от асфалтобетон, с изключение на засегнатите навлизания в габарита на съществуващия към момента на проучване тротоар, където се планира реконструкция за достигане на носимоспособност. В този изкоп се планира и полагането на трасето на поливен водопровод. Общият типов профил се променя с общ отток към оста и се трансформира във V-образен. Нивелетата на улицата се запазва сравнително в оста, където се предвижда фрезование, а встрани от оста се надгражда с пластове от асфалтобетон с напречен наклон 1%. Платната за движение са рамкирани от бетонови ивици от 25 cm. В най-ниската част на участък между кръстовища по направление на бетонова ивица са планирани дъждоприемни решетки за отводняването с идентична видима ширина от 25 cm (250 mm) и дължина, изчислена съгласно областта на отводняване. Бордюрите са гранитни блокове с 10 cm височина от въздушната страна и с фаска. Зелените площи са винаги по-ниско от прилежащите тротоарни площи. Преходът между тротоарни и зелени площи е посредством водеща ивица, която допълнително ще гарантира коректна геометрия и линеарност на изпълнението. Всички стълбове, пътни знаци, хидранти, елементи на градско обзавеждане се монтират и/или стъпват върху фундаменти в зелена площ. Не се допуска монтаж в асфалтобетон или вибропресован паваж. Навлизането към кръстовищата спрямо надлъжен наклон се увеличава с 5% повишаване или в участък от 2 m се достига 10 cm превишение. Кръстовищата са решени с типова логика на безопасност, организация, преходи в настилка, криви и др., но въпреки

това всяко от тях е със собствен силует и план. Концептуално в проекта са заложили приоритети в организацията на движение, като с най-висок приоритет са пешеходци и още по-специално незрящи или трудноподвижни лица в неравностойно положение. Следващи с по-нисък приоритет са велосипедисти и на последно място – автомобилният трафик. Класифицирането на приоритетите е с висока социална отговорност и прилага политика и нормативна база с най-висока степен на устойчивост и безопасност. Постигането на приоритетност се осъществява с различни мерки в проекта. Развива се система от пешеходни пространства без прагове и отклонения от основното направление с идентичен вид, текстура и цвят на настилка от вибропресовани павета с гранитни ивици и рамки. Пешеходните направления са ограничени от зелени площи или друг тип настилка, която е неудобна за вървене поради неравности или е с друг тон и маркирана за велосипедно движение. При навлизането в кръстовището освен пътната хоризонтална маркировка, се сменя и контрастно цвета на настилка. Велосипедното движение е отделено предимно в самостоятелни алеи от вибропресовани павета в меланж без фаски, непосредствено при пешеходните зони. Поради липса на нормативно определен минимален габарит се планират и участъците със смесено движение, отново маркирани със съответните знаци. На практика велосипедното движение в град Сливен не е основен метод за транспорт, но се предполага, че при осигуряване на инфраструктура ще приеме съществена част от общия трафик. Общият габарит на улицата и максималното опазване на дървесната растителност не позволяват осигуряването на самостоятелна лента за двупосочно движение. Поради тези обстоятелства велосипедното движение е организирано еднопосочно от двете страни на булеварда в тротоарната зона между ивицата за незрящи и зелената площ. Препоръчва се движението на пешеходците да бъде срещу посоката на движение на колоездачите, което да се маркира със съответния знак. Като участници с по-нисък приоритет за колоездачите е отредено да дадат предимство на пешеходците и поради тази причина при кръстовищата при пресичането на пешеходен и велосипеден потоци настилка е от вида за пешеходци. Маневрирането на колоездачите и промяната на траекторията се осъществява в кръстовище от тип кръгово движение, като навлизането в кръга с идентичната настилка се осъществява през настилка от тип *Зелен паркинг*. Този тип настилка е естествено препятствие за пешеходци, а за велосипедистите не създава съществен дискомфорт. Въпреки това вибрациите са инструмент за повишаване на вниманието на колоездача преди навлизане в зона с други участници на движението – автомобилен трафик. Преди кръстовището са маркирани стоп линии, както за велосипедисти, така и за автомобилите. Линията за колоездачите е изнесена на съответното нормативно отстояние напред, за да се гарантира попадане в полезрението на шофьорите. Допълнителна мярка е монтаж на пълноразмерни стойки за велосипеди в зелените площи по посоката на движение, с което силуетите на велосипедите да изграждат навици и подсъзнателна подготовка за реакция у шофьорите при поява от съответната страна на колоездач. С планирането са създадени най-много препятствия за автомобилния трафик, с което се цели единствено и само безопасност. Тя се постига чрез ограничаване на скоростта- от една страна с промяна на траекторията на движение при кръстовища от тип *Шикан*, чрез поредица от ляв и десен или десен и ляв завои и от друга страна – чрез навлизане чрез рампа тип *Легнал/Спящ полицай*. Допълнително смяната на вида на настилка в зоната на кръстовището е индикатор за другите участници и влияе подсъзнателно. Паркирането от едната страна осигурява качване и слизване в автомобила в безопасна среда за всички страни, за разлика от паралелното. Навлизането в паркоместата се осъществява назад съгласно общо приетата система за паркиране в град Сливен. Допълнителна асистенция за водача е подредбата на паважа в пешеходните площи, тъй като гранитните рамки на полетата са по посоката на паркоместата. При използването на камери или огледала за виждане назад, ивиците определят точната траектория, която трябва да се постигне от водача на автомобила. Подобна помощ неминуемо ще оказва положителен ефект за подреждането с нормални отстояния на паркираните автомобили. Определени са четири локации с по две паркоместа за зареждане на електромобили. Към момента регистрираните електромобили в града са малко, но прогнозите са за

изключително бързо увеличаване на броя им, както от нови представители, така и от вторичен пазар. Напълно вероятна е необходимостта от увеличаване на местата за зареждане. Настилката в местата за зареждане е тип *Зелен паркинг*, с което допълнително се затвърждава ангажиментът към екологичната мобилност. Друга причина е евентуалното навлизане на технология за индукционно зареждане под автомобила, като подобно надграждане ще бъде значително улеснено. Архитектурната визия на проекта изгражда ориентири с всички възможни средства от средата и е подготвена да отговори на следващото десетилетие. В недалечно бъдеще участници в градското движението ще са и малките безпилотни летателни апарати (дронове), а в по-далечен период и по-големи летателни и наземни апарати, управлявани автоматизирано или полуавтоматизирано от хора. Зарядните станции на практика са инфраструктура, която може да осигури зареждането и на тези летателни апарати, и е индикатор за изключително устойчив модел за бъдещата градска мобилност.

Градското обзавеждане е определено в общ художествен силует и материален израз. Основна база за формообразуването е интерпретация на традиционни за пешеходната зона на град Сливен места за сядане от гранитни блокове с дървени напречни ламели. Измерени са точните размери и са изведени модулите от оригинали пред новата сграда на Общинска администрация. От измерванията са определени типовите размери за новата система от градско обзавеждане за булеварда с основен елемент градска пейка, като негатив на оригинала с ново материално образуване – метал. Местата за сядане са отново дървени, но надлъжно ориентирани. Фундаментът е от стоманобетон и е типов за всички компоненти на градското обзавеждане:

- Пейка;
- Стойка за велосипеди (Велозаслон);
- Кош за отпадъци;
- Чешма/Фонтанка;
- Зарядна станция, автомат за синя зона;
- Бар маса;
- Билборд основа;
- Параван.

С архитектурния език на градското обзавеждане се представя отношение към контекста, уважение към колегите, творили за град Сливен, и опит за опазване на традиции и характер. С представянето на модулна система за градско обзавеждане с типов монтаж се цели хармонизиране и успокояване на общото градско пространство от различни рекламни визуални замърсявания, както и гаранция за адекватна поддръжка. Целта е търговски марки, брандове и други глобални доминанти да бъдат ограничени и редуцирани до степен за да се осигури фронт на местния облик. Изборът на материали и технологията за производство е напълно възможен за реализиране от различни доставчици и изпълнители от града и/или региона.

Проектът представя решение за постигане на симбиозата между всички особености и не съдържа компромиси с елемент, различен от тях. Тежестта при проучването и проектирането важи в пълна степен за всеки компонент. С проектното решение се доказва изпълнение на всички предварително зададени изисквания. С разработката и нова структура се подобрява значително визуалната комуникация, както с обекта, така и в цялост за централна градска част. С проектното предложение категорично градската среда се третира широкоспектърно и не единствено с материали! Приоритет за пешеходците, осигуряване на безопасност за всички участници в движението и същевременно постигане на функционалност са гаранция за устойчива и модерна централна градска част.