



## СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33,  
council.sofia.bg, тел.: 02 93 77 591

До:  
Г-н ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ  
*Председател на  
Столичния общински съвет*

### ДОКЛАД

#### **ОТНОСНО: Създаване на Програма за финансиране на проектирането на публична инфраструктура**

Уважаеми г-н Петров,  
Уважаеми дами и господа общински съветници,

С измененията на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община и поетия ангажимент от страна на Столична община да използва част от приходите от зоните за платено почасово паркиране за реинвестиция в строителството на паркинги на територията на Столична община, очакването на гражданите е, че **ще видят реални подобрения в инфраструктурата и качеството на средата на своите квартали.**

С Решение №885, Протокол № 51 от 20.11.2025 г, Столичният общински съвет прие Програма за "Изграждане и поддръжка на публична инфраструктура за градска мобилност", която се финансира със средствата, събирани директно от гражданите през таксите за платено почасово паркиране. Доколкото целите на Програмата са свързани с финансиране на строителството и последващата поддръжка на публична инфраструктура за мобилност – тротоари, пешеходни алеи, площади и паркинги – нейният фокус е насочен основно към приложението на

вече изготвени инвестиционни проекти или строително-монтажни работи по съществуващо положение.

Макар Програмата да има добре описан механизъм за подаване на предложения от страна на районните администрации, **той може да бъде допълнен с механизъм за финансиране на изработката на инвестиционни проекти** за строителство на обектите по Програмата. Така, без да се изменя приетата с Решение №xxx Програма, районните администрации ще могат да ползват средства за изработката на проекти, които да допринасят за развитието на техните територии и да допълват и разширяват паркинг инфраструктурата.

Целта на Програмата е **да осигури финансиране за районните администрации**, за да могат те да разполагат със собствени средства за обслужване на предпроектната фаза на изработката на даден проект, както и да финансира изготвянето на **пакета документация за откриване на строителна площ**. Така значително ще се увеличи готовността на районните администрации и Столична община за изпълнение на паркинги, проекти за подобряване на пътната безопасност и развитието на пешеходни пространства.

Един от основните проблеми за районните администрации към днешна дата е **отсъствието на предвидимо финансиране за инвестиционно проектиране**. Съществуващата процедура в момента, в която на районните администрации се възлага конкретна разработка, **изкуствено намалява общия капацитет на Столична община** да изготвя проекти, които да подава към капиталовата програма в рамките на една бюджетна процедура. Редно е да се отчете, че Програмата не ограничава Направления "Зелена система, екология и земеползване" или "Обществено строителство" **да възприемат изработен през нея инвестиционен проект и да го залагат за изпълнение** през други финансови механизми, включително през капиталовата програма.

Към днешна дата в Столична община съществуват множество предпроектни проучвания за изграждане на многоетажни паркинги, както и проекти за такива в различна степен на проектна готовност. Такива са например са предпроектните проучвания за многоетажни паркинги в кв. Банишора, ж.к. Люлин, Овча купел, Сухата река и Студентски град. **Общият капацитет на тези разработки е над 1500 паркоместа**. В същото време, в градоустройствените планове на кварталите съществуват резервирани десетки терени общинска собственост с отпреждания за подземни паркинги и гаражи, които трудно биха се реализирани, но могат да бъдат преотредени за изграждане на етажни паркинги и гаражи. За усвояването на тези терени Направление "Архитектура и градоустройство" и районните

администрации следва **да получат ясни инструкции за преотреждане на терените**, за изготвяне на проекти за изменение на плановете за регулация и застрояване, подробните устройствени планове и т.н.

Програмата има за цел **да покрие всички финансови нужди на районните администрации за проектиране** на обекти от районно значение, в т.ч. да използват средства, получени по Програмата за заплащане на разходи по извършване на предпроектни проучвания, получаване на изходни данни и становища от експлоатационни дружества, разходи за инвестиционни проекти, средства за изготвяне на доклад от независим строителен надзор, разходи за строителен, авторски и инвеститорски надзор, покриване на съгласувателни такси и др. разходи, свързани с инвестиционното проектиране.

Предлагаме в Програмата да залегнат **обективни критерии и минимални изисквания** за качеството и вида на проектите, финансирани по нея, за да гарантираме, че тя произвежда проекти, не просто повтарящи остарели инфраструктурни похвати, но **вносят качествена промяна**, възприемайки заложените в нормативната уредба на страната инфраструктурни мерки за пътна безопасност. Също така, предлагаме за проектите, финансирани по Програмата, **прилагането на Приложение №8 към Наредбата за градската среда на Столична община** да бъде задължително условие, за да се гарантира, че утвърдения от Столичния общински съвет Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община, действително се прилага в цялост.

Сред минималните изисквания, заложен в Програмата, конкретно що се отнася до проекти за пътна инфраструктура е прилагането на заложените в Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване скоростта на движение и на изискванията към тях мерки за пътна безопасност – **пътни табли, повдигнати кръстовища, шикани и др. инфраструктурни мерки** за осигуряване на качествено по-добри и безопасни условия за придвижване на пешеходците и велосипедистите.

Залагаме и минимални изисквания за проектиране на успокоени зони около детски и учебни заведения, **изпълняващи предписанията на Наредба № РД-02-20-2** от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.

Към днешна дата **Столична община не е реализирала нито един проект** за основен ремонт или реорганизация на пътна инфраструктура, включващ мерки за пътна безопасност, препоръчвани в гореописаните национални нормативни

документи. Доколкото политическите групи, съставлящи Столичния общински съвет, сме поели ангажименти към избирателите си да прилагаме адекватно нормативната уредба с фокус върху пътната безопасност. В допълнение, **съществуват редица стратегически и други програмни документи**, приемани от Столичния общински съвет, през годините, съдържащи конкретни мерки за реализиране именно на подобен вид политики.

## **Основни параметри на Програмата:**

- Програмата предоставя на разположение на районните администрации целево финансиране с цел сключване на рамкови договори за предпроектни проучвания и изготвяне на инвестиционни проекти за:
  - строителството на многоетажни паркинги с монолитна конструкция с капацитет над 100 ППС;
  - строителството на монтажни многоетажни паркинги със съгложбаема или частично монолитна конструкция с капацитет до 100 ППС;
  - изпълняването на основни ремонти на улици от второстепенната улична мрежа, прилагайки Стандарта за настилки в пешеходните пространства на Столична община, представляващ Приложение №8 към Наредбата за градската среда на Столична община, както и инфраструктурни елементи за подобряване на пътната безопасност като повдигнати кръстовища, пътни табели, тротоарни уширения, шикани и др.;
  - изпълняването на основни ремонти на улици от първостепенната улична мрежа, прилагайки Стандарта за настилки в пешеходните пространства на Столична община, представляващ Приложение №8 към Наредбата за градската среда на Столична община и мерки за подобряване на велосипедното и пешеходно придвижване, съобразно стратегическите документи на Столична община;
  - изпълняването на спиркови острови и перони, както и други мерки за подобряване достъпността на спирките на градския транспорт;
  - изпълняването на успокоени зони и безопасни маршрути около детски и учебни заведения по реда на чл. 34, ал. 2 от Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
  - създаването на пешеходни и площадни пространства, трансформирането на улици от отворени за автомобилно движение в пешеходни такива, споделени улици, усвояване на "мъртви"

- пространства в кръстовища със сложна форма и др. мерки за подобряване условията за пешеходно и велосипедно придвижване;
- проектирането на междублокови пространства в кварталите с комплексно застрояване и локални градини;
- изработването на подробни устройствени планове по чл. 16 и чл. 22 от Закона за устройство на територията за прилагане на първа регулация или преустройство на имотите в квартали с комплексно застрояване.
- Програмата е ежегодна и отпуска средствата за сключване на договор с правоспособни лица или проектантско бюро след проведена обществена поръчка;
- Програмата съдържа минимални изисквания към съдържанието на проектите, които финансира, за да гарантира реализирането на инфраструктурни мерки, подобряващи градската среда, прилагащи налични в нормативната уредба пасивни мерки за пътна безопасност и налагане на приетите от Столичния общински съвет стандарти за градската среда;
- Програмата не е обвързана с условия за участие – средствата се предоставят всяка бюджетна година;
- В изпълнение на проектите, районните администрации получават съдействието на администрацията на Столична община.

Предложението ни е Програмата да осигурява целево финансиране за проектиране **в общ размер от 2 000 000€, които да се разпределят на принципа на базова сума, допълнена с коефициент, отразяващ населението** за всяка календарна година:

$$R_i = \frac{0,40 \times B}{24} + 0,60 \left( B \times \frac{N_i}{N_t} \right)$$

- *B – общият бюджет на Програмата;*
- *N<sub>i</sub> – населението на район i;*
- *N<sub>t</sub> – общото население на Столична община;*
- *R<sub>i</sub> – сумата, която получава район i.*

Този модел на определяне на целевото финансиране е широко разпространен в Европейския съюз и е препоръчителен, защото гарантира базово ниво на финансиране за всеки район, независимо от площта и населението му. Така се осигурява справедлив достъп до финансовия ресурс, а втория компонент с пропорционалното разпределение е обективен и лесно изчислим. Той следва реалния

гял на населението и отразява нуждите на гражданите, но по-малките райони не се оказват финансово оцетени. В допълнение, този модел е лесно обясним и прозрачен, което ще повиши общественото доверие в Програмата. Комбинираната формула позволява и по-устойчиво планиране, защото районните администрации ще имат предвидима минимална гарантирана сума, в която да могат да се разполагат.

При такъв бюджет, базовата сума, с която **всеки район ще разполага е 33 333€** на година. Райони като Възраждане и Панчарево, които са с население между 30 и 40 000 души, **ще получават съответно между 55 000€ и 78 000€**, а значително по-населени райони като Люлин и Надежда – съответно 145 000€ и 105 000€. Убедени сме, че това е ресурс, с който районните администрации **ще могат да произведат множество инвестиционни проекти, които да са окомплектовани с цялата нужна проектна документация** за осигуряване на финансиране за строителство през бюджетната процедура на Столична община или чрез други финансови инструменти.

С прилагането на тази програма се постига и значителна децентрализация – осигуряването на възможност за районните администрации да разполагат с целеви средства за проектиране, достатъчни за по-сериозни трансформации на пространства **значително ще увеличи обема и качеството на проектната готовност** за изпълнението на инфраструктура, включително инфраструктура за мобилност, която да бъде представяна на Столичния общински съвет за финансиране по реда на Програма "Изграждане и поддръжка на публична инфраструктура за градска мобилност".

Така **двете програми ще се допълват взаимно**, увеличавайки директните ползи, които гражданите на София ще виждат от въвеждането на зоните за платено почасово паркиране, както и ще допринесат за драстично подобрене на градската среда в Столична община, дори и в райони без въведена зона за платено паркиране.

Във връзка с гореизложените аргументи и на основание чл. 17, чл. 20 и чл.21 от ЗМСМА и чл. 6, чл. 7 и чл. 10 от Правилника за организацията и дейността на СОС предлагаме настоящия доклад за създаване на Програма за финансиране на проектирането на публична инфраструктура. Убедени сме, че като представители на жителите на Столична община, общинските съветници ще подкрепите всяка инициатива, увеличаваща способността на общината да произвежда качествени проекти за подобряване на средата на живот за нашите съграждани.

**Приложения:**

1. Проект за решение;
2. Приложение №1 към проекта за решение – Програма за финансиране на проектирането на публична инфраструктура.

С уважение

**Stefan  
Spasov**

**Стефан Спасов**  
Общински съветник

**Gergin ,  
Boriso**

**Гергин Борисов**  
Общински съветник

**Емилия Ангелова**  
Общински съветник

Emiliya

**Angelova** Date: 2026.01.06  
15:39:47 +02'00'

Hristo

**Христо Копаранов**  
Общински съветник

Koparanov

Date: 2026.01.06  
16:22:45 +02'00'

**Boris**

**Bonev**

**Борис Бонев**  
Председател на групата на ПП Спаси София  
Общински съветник

**Rositsa  
Nikolova**

Date: 2026.01.06  
16:29:21 +02'00'

**арх. Росица Николова**  
Общински съветник

**Andrey  
Zografski**

Date: 2026.01.06  
15:41:59 +02'00'

**Андрей Зографски**  
Общински съветник

**Plamena  
Terziradeva**

**Пламена Терзирарева**  
Общински съветник

06.01.2026 г.  
София



# СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска №33,  
council.sofia.bg, тел.: 02 93 77 591

**ПРОЕКТ**

## **РЕШЕНИЕ № ....** на Столичен общински съвет от ..... 2026 година

На основание чл. 17, чл. 20 и чл. 21 от Закона за местно самоуправление и местна администрация и чл. 6, чл. 7 и чл. 10 от Правилника за организацията и дейността на Столичния общински съвет

### **СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:**

1. Приема Програма за финансиране на проектирането на публична инфраструктура, съгласно Приложение №1 към настоящото решение;
2. Възлага на кмета на Столична община:
  - а. всички правни и фактически действия, необходими за изпълнение на Програмата по т. 1;
  - б. изработването, съгласуването и осигуряването на районните администрации с методически указания за съответствие с минималните изисквания, заложи в Програмата.
3. Средствата, необходими за изпълнение на Програмата по т. 1 да бъдат залагани в бюджета на Столична община, считано от 2026 г., съгласно правилата на Програмата.

Настоящото решение е прието на ..... заседание на Столичния общински съвет, проведено на ..... 2026 година, Протокол № ..... от ..... 2026 година и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет: .....

(Цветомир Петров

# ПРОГРАМА

## за финансиране на проектирането на публична инфраструктура на Столичния общински съвет

### 1. Цели на програмата

Програмата има за цел да увеличи капацитета на Столична община да изготвя пълен пакет проектна документация за реализацията на инвестиционни намерения за строителството на нова или рехабилитацията на съществуваща публична инфраструктура общинска собственост.

Програмата е насочена към районните администрации на Столична община и има за цел да обезпечи финансово предпроектни проучвания, получаване на изходни данни и становища от експлоатационни дружества, разходи за инвестиционни проекти, средства за изготвяне на доклад от независим строителен надзор, разходи за строителен, авторски и инвеститорски надзор, покриване на съгласувателни такси и др. разходи, свързани с инвестиционното проектиране, допълвайки и подобрявайки готовността на районните администрации да предлагат за финансиране обекти по Програма за "Изграждане и поддръжка на публична инфраструктура за градска мобилност", приета с Решение №xxx и капиталовата програма на Столичната община.

Програмата финансира изготвяне на проектна документация по задание, отговарящо на ясни критерии за качествено подобрене на градската среда, определени от Столичния общински съвет. Проектите, финансирани по Програмата целят да въведат доказани и заложи в нормативната уредба на страната практики за качествена, безопасна и естетична градска среда и да ускорят изграждането на паркинг инфраструктура в урбанизираните територии. Проектите трябва да прилагат утвърдените от Столичния общински съвет Стандарти, част от Наредбата за градската среда на Столична община.

## 2. Правила на програмата

Програмата осигурява целево финансиране за сключване на договори с едно или повече правоспособни физически лица или проектантски бюра с изискваните по действащата нормативна уредба квалификации, за изготвяне на проектна документация за обекти на публичната инфраструктура.

Предмет на договора/договорите са всички дейности по изготвяне на пълна проектна документация за инвестиционен проект, необходими за издаване на разрешение за строеж за:

- строителството на многоетажни паркинги с монолитна конструкция с капацитет над 100 ППС;
- строителството на монтажни многоетажни паркинги със съгложима или частично монолитна конструкция с капацитет до 100 ППС;
- основни ремонти на улици от второстепенната улична мрежа, прилагайки Стандарта за настилки в пешеходните пространства на Столична община, представляващ Приложение №8 към Наредбата за градската среда на Столична община, както и инфраструктурни елементи за подобряване на пътната безопасност като повдигнати кръстовища, пътни табели, тротоарни уширения, шикани и др.;
- основни ремонти на улици от първостепенната улична мрежа, прилагайки Стандарта за настилки в пешеходните пространства на Столична община, представляващ Приложение №8 към Наредбата за градската среда на Столична община и мерки за подобряване на велосипедното и пешеходно придвижване, съобразно стратегическите документи на Столична община;
- спиркови острови и перони, както и други мерки за подобряване достъпността на спирките на градския транспорт;
- успокоени зони и безопасни маршрути около детски и учебни заведения по реда на чл. 34, ал. 2 от Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
- пешеходни и площадни пространства, трансформирането на улици от отворени за автомобилно движение в пешеходни такива, споделени улици, усвояване на "мъртви" пространства в кръстовища със сложна форма и др. мерки за подобряване условията за пешеходно и велосипедно придвижване;

- междублокови пространства в кварталите с комплексно застрояване, локални градини и облагородяване на терени, отредени за озеленяване;
- подробни устройствени планове по чл. 16 и чл. 22 от Закона за устройство на територията за прилагане на първа регулация или преустройство на имотите в квартали с комплексно застрояване.

Допустимо е със средства от Програмата да се финансира и:

- издаване на изходни данни от експлоатационни дружества;
- дейности по геодезическо заснемане и предпроектни проучвания;
- такси за съгласуване на изготвен инвестиционен проект с експлоатационни дружества;
- изготвяне на оценки за съответствие, изготвени от независим строителен надзор;
- изготвяне на количествено-стойностни сметки на база одобрени инвестиционен проекти.

С цел бързото и качествено изготвяне на инвестиционните проекти, финансирани по Програмата, районните администрации получават съдействието на кмета на Столична община, администрацията на Столична община и търговските дружества, собственост на Столична община.

### **3. Минимални изисквания към проектите**

Финансираните чрез Програмата проектни предложения са за публична инфраструктура общинска собственост, междублокови пространства, локални градини и терени за озеленяване, вписващи се в заобикалящата ги градска среда, създаващи естетически и функционални пространства, подобряващи качеството на живот в районите.

Техническите задания, предоставяни от районните администрации към изпълнителя на проектирането, следва да съдържат минимални изисквания, както следва:

### 3.1. Минимални изисквания към заданията за проектиране на паркинги с монолитна конструкция

#### 3.1.1. Приложими нормативни документи

Задължителни при проектирането на многоетажни паркинги с монолитна конструкция са всички национални и общински нормативни документи, касаещи стандарти за качество, достъпност и безопасност на конструкцията.

#### 3.1.2. Принципи на проектиране

- Паркингите с монолитна конструкция, разположени в близост до жилищни сгради или участващи във фасадата на улици се проектират с ажурна фасада, гледаща към тях, осигуряваща естетическа среда, която може да се постигне чрез:
  - декоративни елементи;
  - фасада с пълзяща растителност и др.
- Организацията на движението в близост до паркинга да бъде преработена така, че да насочва към местоположението му посредством напътстващи табели, както и да ограничава възможностите за паркиране по улиците в близост до паркинга по приоритет, както следва:
  - в кръстовищата;
  - по улици, провеждащи автомобилното движение към главни улици и/или основни градски артерии;
  - в нерегламентирани или неуредени за целта площи.
- Пешеходните изходи на паркингите да са обвързани с околната алейна мрежа и/или с прилежащите тротоари. Предвижданите за изграждане алеи и/или тротоари до/около паркинга, се изпълняват съгласно предписанията на Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда за съответната зона;
- При възможност вход/изходите на паркингите за ППС да се предвиждат към второстепенни улици с цел избягване на задръжки при изчакване по вътрешноквартални улици от първостепенната улична мрежа;
- При възможност върху паркингите да се предвижда изграждането на спортни площадки. Ако паркингът е частично вкопан в терена, върху него се допуска организирането и на детска площадка при осигуряването на почвен слой, покриващ покривната плоча на (полу)вкопаните части от конструкцията;

- Незаетото от конструкцията на паркинга пространство от поземления имот, в който е разположен той, да се разработи като зелена площ с максимален брой висока растителност и тревни площи. Ако проектът предвижда открито паркиране на ниво терен, да се предвидят паркоместа с решетъчна настилка, комбинирана с озеленяване;
- Задължително да се предвидят места, оборудвани с електрозарядни станции.

### 3.2. Минимални изисквания към заданията за проектиране на монтажни паркинги

#### 3.2.1. Приложими нормативни документи

- Задължителни при проектирането на монтажни паркинги са всички национални и общински нормативни документи, касаещи стандарти за качество, достъпност и безопасност на конструкцията.

#### 3.2.2. Принципи на проектиране

- Монтажните паркинги, разположени в близост до жилищни сгради или участващи във фасадата на улици се проектират с ажурна фасада, гледаща към тях, осигуряваща естетическа среда, която може да се постигне чрез:
  - декоративни елементи;
  - фасада с пълзяща растителност и др.
- Пешеходните изходи на паркинзите да са обвързани с околната алейна мрежа и/или с прилежащите тротоари. Предвижданите за изграждане алеи и/или тротоари до/около паркинга, се изпълняват съгласно предписанията на Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда за съответната зона;
- Организацията на движението в близост до паркинга да бъде преработена така, че да насочва към местоположението му посредством напътстващи табели, както и да ограничава възможностите за паркиране по улиците в близост до паркинга по приоритет, както следва:
  - в кръстовищата;
  - по улици, провеждащи автомобилното движение към главни улици и/или основни градски артерии;
  - в нерегламентирани или неуредени за целта площи.

- При възможност вход/изходите на паркинзите за ППС да се предвиждат към второстепенни улици с цел избягване на задръжки при изчакване по вътрешноквартални улици от първостепенната улична мрежа;
- Незаетото от конструкцията на паркинга пространство от поземления имот, в който е разположен той, да се разработи като зелена площ с максимален брой висока растителност и тревни площи. Ако проектът предвижда открито паркиране на ниво терен, да се предвидят паркоместа с решетъчна настилка, комбинирана с озеленяване;
- Могат при възможност да се предвиждат места, оборудвани с електрозарядни станции.

### 3.3. Минимални изисквания към заданията за проектиране основни ремонти на улици

#### 3.3.1. Приложими нормативни документи

Задължителни при проектирането на пътния профил и тротоарните настилки са следните нормативни документи. Не се допускат проекти, които не прилагат изцяло и стриктно:

- Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
- Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване скоростта на движение и на изискванията към тях;
- Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията, както и техническите изисквания за достъпност на морските плажове;
- Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда.

#### 3.3.2. Принципи на проектиране

- Проектите, финансирани по Програмата, за основни ремонти на улици следва да представляват качествено изменение в организацията на движение, насочено към осигуряване на по-добри условия за движението на

пешеходците, велосипедистите и градския транспорт. Проектите, финансирани по Програмата включват основни ремонти, съществено изменящи средата с цел създаване на инфраструктурни мерки за пътна безопасност, като:

- Средни острови за изчакване на пешеходците в рамките на пътните платна;
  - Пътни възглавници, пътни табели и повдигнати кръстовища;
  - Шикани и тротоарни уширения;
  - Намаляване на ширината на пътното платно за сметка на разширение на тротоарите или обособяване на отделени от пътното платно велосипедни трасета;
  - Обособяване на разположени на пътното платно велосипедни трасета, съгласно действащите градоустройствени и транспортно-комуникационни планове;
  - Подобрения в достъпността на спирките на градския транспорт – изграждане на спиркови перони или спиркови острови по трасетата на градския транспорт.
- При избора на елементите на уличния профил се взимат предвид нуждите на пешеходното, велосипедното и движението на градския транспорт и се приоритизират пред тези на автомобилното движение;
  - Ширината на пътните ленти се избира такава, че да гарантира спазване на предвидената скорост на движение:
    - максимална ширина на лента за автомобилно движение на улици с ограничение на скоростта от 50 км/ч – 3,25 м;
    - максимална ширина на лента за автомобилно движение на улици с ограничение на скоростта от 30 км/ч – 3,00 м;
    - максимална ширина на BUS лента – 3,50 м;
    - минимална ширина на велосипедна лента – 2,00 м;
    - минимална ширина на двупосочна велосипедна алея – 3,00 м.
  - Тротоарите в кръстовищата на улици от първостепенната улична мрежа с улици от второстепенната се проектират като непрекъснати по улицата от по-висок клас, изпълнявайки се като пътна табела по второстепенната улица, съгласно нормативните изисквания;
  - Настилките на тротоарите се изпълняват съгласно предписанията на Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда за съответната зона;

- При преки, включващи се в дадено основно направление под прав или близък до прав ъгъл, спрямо посоката на движение, не се допускат криви на завоите, по-големи от:
  - в индустриални зони – 12,00 м;
  - в кръстовища, на които е предвидено завиването на превозни средства на градския транспорт – 7,00 м;
  - в градски части с изразена търговска функция – 5,00 м;
  - в централни градски части и жилищни райони – 3,00 м;
  - в заходи към входи към дворове, безистени и др. обслужващи ППС вход/изходи към частни терени, изпълнени с непрекъснат и повдигнат тротоар – 0,50 м.
- Кръстовищата на улици от второстепенната улична мрежа с други улици от същата се проектират като повдигнати кръстовища. Ако по улиците има предвидено паркиране, кръстовището се оформя с тротоарни уширения, съгласно нормативните изисквания;
- Улици от второстепенната улична мрежа, определени от Възложителя като нуждаещи се от мерки за намаляване на скоростта на движение – в близост до образователни, културни или здравни учреждения – се проектират с шикани, съгласно нормативните изисквания;
- За пътни платна с ширина по-голяма от 6,00 м се обособяват междинни острови за изчакване на пешеходците, съгласно нормативните изисквания;
- При тротоари с широчина над 4,00 м се оформя линия на озеленяване между бордюрната линия и тротоарната площ, в която се планира озеленяването. За съществуващи улици, където е възможно, се предвижда озеленителна линия, която да следва линията на съществуващата дървесна растителност по протежение на улицата;
- По улици от първостепенната улична мрежа не се предвижда паркиране;
- Велосипедните трасета, където е възможно, се предвиждат като отделени от пътното платно велоалеи с ширина 3,00 м;
- При изработката на проекта за уличен профил и план на улицата, местата за контейнери за битови отпадъци се предвиждат в преките, където това е възможно;
- Отводняването на пътното платно се предвижда в линейни отводнителни, разположени в ивица с паважна настилка с ширина не по-малка от 30 см, следваща бордюрната линия.

### 3.4. Минимални изисквания към заданията за проектиране на успокоени зони около детски и учебни заведения

#### 3.4.1. Приложими нормативни документи

Задължителни при проектирането на елементите на пътната безопасност в успокоените зони около детските и учебни заведения са следните нормативни документи. Не се допускат проекти, които не прилагат изцяло и стриктно:

- Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
- Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване скоростта на движение и на изискванията към тях;
- Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията, както и техническите изисквания за достъпност на морските плажове;
- Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда.

#### 3.4.2. Принципи на проектиране

- Паркинг лентите по протежение на улиците и откъм страната, на които са разположени входовете на детските и учебни заведения, се прекъсват, придават се към тротоара, и/или пътното платно се шиканира с цел осигуряване на максимално широк тротоар непосредствено до входа на детското или учебно заведение;
- Пешеходните пресичания, водещи до тротоар, прилежащ към входа на детско или учебно заведение задължително се изпълняват като пътни табли или повдигнати кръстовища. Изключение се допуска само за улици, по които има положен релсов път;
- Пешеходните пресичания по маршрута между детското или учебно заведение и спирките на наземния транспорт, отстоящи на не по-малко от 200 метра от входа му, се оформят с междинен остров за изчакване, когато пътното платно е с широчина по-голяма от 6,00 метра. За улици с паркинг

ленти, те се прекъсват с тротоарно уширение в зоната на пешеходното пресичане, съгласно нормативните изисквания;

- Тротоарите, ограждащи детските и учебни заведения, не може да са по-тесни от 2,00 м. Ако по ограждащите детското или учебно заведение улици има паркинг ленти, същите се премахват или преместват посредством шиканиране или корекция в надлъжния профил на улицата с цел осигуряване на нужната ширина на прилежащия тротоар;
- Настилките на тротоарите се изпълняват съгласно предписанията на Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда за съответната зона;
- Да се проучи възможността второстепенните улици в непосредствена близост до входовете на детските и учебни заведения да се затворят за автомобилно движение. В проучването да се заложат цели за намаляване на транзитния трафик по улиците, контактни на учебни заведения. Проучването е задължително за училища, попадащи в градоустройствени зони Ц1, Ц2 и Ц3 по описаните в Общия устройствен план градоустройствени зони;
- Допустимо е същите мерки да се предвиждат в близост до културни и здравни обекти (читалища, общински културни институти, театри, поликлиники, болници и др.).

3.5. Минимални изисквания към заданията за проектиране на пешеходни и площадни пространства и усвояване на “мъртви” зони в кръстовища със сложна форма

#### 3.5.1. Приложими нормативни документи

Задължителни при проектирането на пешеходните, площадни и споделени пространства са следните нормативни документи. Не се допускат проекти, които не прилагат изцяло и стриктно:

- Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии;
- Наредба № РД-02-21-1 от 1 октомври 2024 г. за условията за изграждане или монтиране върху платното за движение на изкуствени неравности и на други средства за ограничаване скоростта на движение и на изискванията към тях;

- Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията, както и техническите изисквания за достъпност на морските плажове;
- Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда.

### 3.5.2. Принципи на проектиране

- Площадните пространства се оформят с внимание към растера на настилката, съответно се цели постигане на естетическа среда, която може при необходимост да се използва за провеждане на събития (коледни базари, фестивали и др.);
- В зависимост от местоположението на площадното пространство, части от него могат да са отворени за автомобилно движение, като те се оформят на едно ниво с пешеходните площи и се предвиди организация на движението, предполагаща споделено движение между пешеходците и автомобилното движение;
- На площадни пространства с площ над 1000 кв.м. задължително се предвижда озеленяване с висока дървесна растителност, осигуряваща сянка. Препоръчително е и предвиждането на затревени площи извън предвидените за провеждане на пешеходно движение направления;
- Площадните пространства, устройвани по Програмата се включват в поддържаната от Направление "Архитектура и градоустройство" схема като пространства, подходящи за разполагане на паметници по реда на Чл. 17, чл. 5 от Наредбата за именуване и преименуване на общински обекти, поставяне, преместване и премахване на паметници и художествени елементи на територията на Столична община;
- При усвояване на "мъртви" зони при опростяване на формата на сложни кръстовища се цели максимално приближение на преките, съставлящи кръстовището до прави ъгли. Освободената площ се разпределя между зелени площи и нови пешеходни пространства. В зависимост от активността на партера и предназначението на сградите, оформящи фасадата на усвоеното пространство може да се предвиждат и други функции, като места за улична търговия, пространство за оформяне на зони за тротоарно право за ползване от заведения и др. Препоръчително е зелените площи, оформящи тротоарни уширения и др. елементи,

коригиращи формата на кръстовището да се оформят като гъжовни градини;

- Настилките на тротоарите и пешеходните пространства се изпълняват съгласно предписанията на Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда за съответната зона. Допустимо е да се планират пешеходни пространства с настилки от по-централна зона, ако се третират пространства, част от вторичен градски център;
- Пътните платна на споделени между пешеходците и ППС улици се проектират на едно ниво. Бордюрната линия може да се маркира с акцент в настилката. Задължително се предвиждат трайни мерки за функционално разделяне на пътното платно, отворено за автомобилно движение – посредством колчета, кашпи, градска мебел или други елементи, визуално маркиращи пространството, в което са допустими движение и престой на ППС;
- При трансформиране на улица от отворена за автомобилно движение към пешеходна и/или споделена между пешеходци и велосипедисти, същата се планира на едно ниво. Остава се възможност за контролиран достъп на ППС на живущи с входи на лични гаражи или вътрешни дворове, излизащи на улицата, както и за достъп на ППС със специален режим на движение.

3.6. Минимални изисквания към заданията за проектиране на междублокови пространства, локални градини и терени, отредени за озеленяване

#### 3.6.1. Приложими нормативни документи

Задължителни при проектирането на междублокови пространства и локални градини са следните нормативни документи. Не се допускат проекти, които не прилагат изцяло и стриктно:

- Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията, както и техническите изисквания за достъпност на морските плажове;
- Наредба № 1 от 12 януари 2009 г. за условията и реда за устройството и безопасността на площадките за игра;

- Приложение №8 – Стандарт за настилки в пешеходните пространства на Столична община към Наредбата за градската среда;
- Наредба за изграждане, поддържане и опазване на зелената система на Столична община;
- Наредба за управление и разпореждане с общински спортни обекти и за финансово подпомагане на спортната дейност на територията на Столична община.

### 3.6.2. Принципи на проектиране

- Междублоковите пространства се проектират цялостно, съобразно предназначението и функцията им, с максимално опазване на съществуващото озеленяване, вкл. с прилежащите входи на жилищните блокове, паркинг алеите и площадките и ограждащите ги тротоари, ако има такива;
- Озеленяването на междублоковите пространства задължително се заснема и информацията за него се подава към Дирекция “Зелени системи” на Столична община за включването ѝ в Регистъра на зелените площи и картотекираната растителност, вкл. информация за вида, здравето и състоянието на всяко дърво;
- В Част “Паркоустройство” на проектната документация се предвижда допълнително озеленяване и компенсаторно такова ако са констатирани мъртви или болни дървета, съгласно действащата нормативна уредба;
- Алейната мрежа се проектира, съобразно предвижданията на Наредбата за градската среда за съответната зона. Допустимо е предвиждане на настилки от по-висока зона;
- В междублоковите пространства се предвиждат пространства за отдих, спорт и/или игра. Детските площадки се проектират по индивидуален проект и включват катерушки или площадки за игра от трайни естествени материали (дърво, въжета, метал, камък, керамика и др.), ангажиращи въображението на децата, вкл. катерушки и/или игрови площадки за по-големи деца (до 14 години), предоставящи възможност за по-предизвикателни игри, целящи развитие на моторните функции и усещане за самостоятелност у децата, съгласно действащата нормативна уредба;
- Спортните площадки се изработват, съгласно действащата нормативна уредба и според нуждите от осигуряване на разнообразни възможности за

спорт. Където е възможно, се предвиждат комбинирани спортни площадки. Предвиждат се и спортни зони за други видове спорт – фитнеси на открито, петанг, пъмп тракове, скейтпаркове и т.н.

### 3. Отчетност

Районните администрации подават до Столичния общински съвет обобщен доклад за проектната си готовност в резултат на Програмата. С цел надлежното отчитане на разходваните средства към Дирекция "Финанси", в началото на бюджетната процедура за текущата година, районните администрации подават индикативен списък на обектите, проектирането на които възнамеряват да финансират през Програмата. Съдържанието на индикативните списъци се подава и към Направление "Обществено строителство".

Районните администрации отчитат проектите, изготвени по Програмата и пред жителите на района, посредством Интернет страницата си, както и социалните мрежи, ако поддържат такива. За целите на отчетността пред обществото всеки разработен проект трябва да съдържа визуализации, достъпни за разбиране от широката общественост. Визуализациите, обяснителната записка и местоположението на проекта се публикуват задължително на Интернет страницата на районната администрация. Другите части от проекта, се публикуват по преценка на районната администрация.

С цел да се гарантира, че финансираните проекти отговарят на минималните изисквания, Направление "Градско планиране и развитие" съгласува подаваните към изпълняващите проектирането задания.

### 4. Финансиране

Финансирането се отпуска за сключване на рамков договор за период от една календарна година или до изчерпване на средствата, осигурени по Програмата, включително разходи по извършване на предпроектни проучвания, получаване на изходни данни от външни за Столична община собственици на такива, покриване на съгласувателни такси и др. разходи, свързани с инвестиционното проектиране.

Финансирането е налично в бюджета на Столична община **в общ размер от 2 000 000 €** и се разпределя между районните администрации по формула,

определяща базова сума и пропорционална на населението допълнителна такава, както следва:

$$R_i = \frac{0,40 \times B}{24} + 0,60 \left( B \times \frac{N_i}{N_t} \right)$$

- $B$  – общият бюджет на Програмата;
- $N_i$  – населението на район  $i$ ;
- $N_t$  – общото население на Столична община;
- $R_i$  – сумата, която получава район  $i$ .

Коефициентите за населението се обновяват при всяко публикуване на данни за населението на Столична община от Националния статистически институт за съответната календарна година.

Средствата се превеждат на районните администрации с влизане в сила на решението, утвърждаващо бюджета на Столична община. Заместник кметът от Направление "Финанси и здравеопазване" съблюдава за разпределението на средствата.

Размерът на финансирането не зависи от броя на представените обекти. След изчерпване на финансирането по Програмата, нуждите от средства за проектиране, които районната администрация има, се покриват по надлежния ред чрез целеви превод от бюджета на Столична община на база на писмо, адресирано до кмета на Столична община.