



# Сдружение "Велоеволюция"

e-mail: [info@velobg.org](mailto:info@velobg.org) | web: [velobg.org](http://velobg.org)

Изх. N 04/20.02.2012 г.

**До г-н Димитър Петлешков**  
**Директор на**  
**Дирекция „Транспорт“**  
**Столична община**

## **Уважаеми г-н Петлешков,**

С настоящето писмо сдружение „Велоеволюция“ дава своите препоръки относно проект за **VELOALEA по бул. „Княгиня Мария Луиза“ от надлез „Надежда“ до пл. „Лъвов мост“** – работен вариант от 15.02.2012 г. на Метропроект.

Приветстваме прилагането на добрата практика за изпълнение на велосипедна инфраструктура едновременно с основната реконструкция на булеварда. По този начин стойността на велосипедната инфраструктура се намалява значително в сравнение с варианта за добавянето ѝ на по-късен етап. Препоръчваме този интегриран подход да се прилага и на други места в столицата при основни ремонти и реконструкции на улици и кръстовища.

Същевременно бихме искали да отправим препоръки за подобряване на проекта за велоалеята с оглед сигурността и удобството на велосипедистите и пешеходците:

1. Ширината на двупосочна велосипедна алея е препоръчително да бъде мин. 2.5 м\*. В ширината на велосипедната алея би следвало да се включва единствено асфалтовата настилка без бордюрните елементи. Компромисен вариант е двупосочната велоалея да се изпълни с ширина на асфалта 2.0 м и бордюри на същото ниво 2x0.25м. Неприемливо е асфалтът да бъде с ширина 1.5 м, тъй като надлъжната фуга между бордюра и асфалта се явява твърде близо до траекторията на движение на гумата на велосипеда, а мястото на фугата не предлага непрекъсната гладка повърхност. Това създава опасност от падане и чувство на несигурност при разминаване. Липсата на сигурност и комфорт ще предразположи по-малко хора да използват велоалеята.

Ако се налага разделяне на велоалеята за запазване на висока растителност, то двете велоплатна трябва да бъдат с ширина мин. 1.5м. (поне 1.0 м асфалт и бордюри на същото ниво 2x0.25м).

Препоръчваме използването на червен асфалт за настилка на велоалеята.

*\* препоръки за ширина на велосипедни пътища (слабо натоварени с интензивност в пиков час 0-50 велосипедиста/час), „Design Manual for bicycle traffic“, C.R.O.W., 2007, посочена като референтна книга в раздел „Пътна безопасност“ на Европейската комисия.*

2. Външният край на бордюра на велоалеята да преминава на мин.0.25 м от стълбовете за улично осветление. Стълбовете за улично осветление, които попадат в средата на велоалеята, трябва да бъдат преместени встрани от трасето, за да не създават опасност за велосипедистите, особено в тъмните часове на денонощието.
3. Пресичането на бул. „Княгиня Мария Луиза“ при бул. „Скопие“ категорично трябва да се извърши при светофара и да има велосипеден светофар.

(виж Приложение 1). Предложеното в проекта пресичане с велосипедна пътека непосредствено преди светофара е изключително опасно за велосипедистите, тъй като трафикът през кръстовището е много интензивен. Също колите, изчакващи на светофара, има опасност да не оставят място за преминаване на велосипедистите.

4. Опасно е пресичането на велоалеята при края на северното локално платно (при обръщането на бул."Кн.М.Луиза"). Едната опасност представляват автомобилите, завиващи от булеварда надясно, които нямат място да изчакат пресичащ велосипедист, а ако спрат на булеварда ще създадат опасност за идващите зад тях коли. Втората опасност е твърде косото пресичане на локалното платно – пресичането трябва да стане ясно и категорично – напр. под ъгъл 60°, за да може автомобилите от локалното платно да изчакат на подходящо разстояние пресичащите велосипедисти.

Предлагаме решение, при което локалното платно да спре до автобусната спирка, а сегашната заштрихована част от пътя се използва за забавителен шлюз за завиващите от булеварда надясно (виж Приложение 1). Така освободената част от локалното платно може да бъде използвана за велосипедната алея.

5. Опасно е пресичането на велоалеята на мястото, където велоалеята вече е в зелената ивица между локалното платно и булеварда и където тази ивица е прекъсната за включване на автомобилите от булеварда към локалното платно. Тук автомобилите навлизат с висока скорост и нямат място да изчакат велосипедистите да пресекат.

Предлагаме велоалеята да продължи от страната на тротоара до подлеза до сградата на НК"ЖИ", където е и пешеходната пътека за пресичане към ул."Опълченска" (виж Приложение 2). По този начин се избягва посоченото опасно пресичане, велосипедната пътека за пресичане на локалното платно е групирана с пешеходното и голяма част от зеленината на разделителната ивица е запазена. За осъществяването на предложеното велотрасе би могло участъкът от локалното платно, който е с една лента за движение, да се удължи до пешеходната пътека. Така велоалеята може да премине на мястото на дясното платно.

6. Пешеходното пресичане на бул."Кн.М.Луиза" при ул."Опълченска" да бъде комфортно за велосипедисти. Това включва уширение на велоалеята за изчакващите на светофара велосипедисти, маркировка на велосипедна и пешеходна пътека и създаване на подходящи защитни острови по средата на булеварда с понижена настилка за преминаване на велосипедистите и пешеходците. По този начин ще се осъществи благоприятно за велосипедистите включване от и към ул."Опълченска".
7. Провеждането на велосипедната алея през Предгаров площад е нелека задача и има някои съображения, които трябва да се вземат предвид: големия брой пешеходци, най-често с обемист багаж и разсеян вид, които слизат на автобусната спирка и бързат да преминат през Предгаров площад, много пешеходци има от и към подлезите на Метростанция б и подлеза под площада. Затова е необходимо за пешеходците да има достатъчно място за преминаване към подлезите, а местата на предичане на велоалеята от пешеходци да са визуално ясни и обозначени с пешеходна пътека през велоалеята. Същевременно сигурността на пешеходците също е важна и е необходимо вниманието на велосипедистите да се повиши при преминаването зад спирката така, че да е ясно предимството на пешеходците.

Предложеното в проекта трасе преминава много близо до входа на Метростанция б и не остава място пешеходците да достигнат до рампата за подлеза под площада. Предлагаме заштрихованата част от булеварда да

бъде придадена към тротоара и да се използва за велоалеята (Приложение 3). Велоалеята да премине зад спирката с ясна чупка, където да има маркировка за пешеходна пътека през велоалеята. За повишаване на вниманието на велосипедистите към пешеходците би могло на мястото, където велоалеята преминава зад спирката, асфалтовата настилка да се замени с подходящи червени тротоарни плочи.

При преминаването на велоалеята зад автогара „Сердика“ не остава много място за пешеходците. Също велоалеята пресича пътя на пешеходците от и към източния вход на Метростанция 6, което предполага конфликт с пешеходците. Предлагаме в този участък дясното платно на булеварда да се придаде към тротоара като се остави джоб за автобусната спирка. Така велоалеята може да премина южно от подлеза за Метростанция 6.

8. Входовете за автогара „Сердика“, Централна жп гара и Централна автогара от бул. „Кн.М.Луиза“ е комплицирано и е с много интензивен трафик. Считаме, че на това място е крайно наложително изграждането на светофарна уредба сега в името на безопасността на всички участници в движението, въпреки очакваната реконструкция за бъдещия пробив на бул. „Данаил Николаев“.

Препоръчваме при пресичането на велоалеята на входовете за автогарите да се изгради защитен остров по средата с ширина мин. 2.5 м, за да може пресичането да се раздели на две части (Приложение 4). Това ще даде възможност велосипедистите и пешеходците да пресекат по-безопасно.

Радиуса на десния завой от Централна автогара към жп гарата може да бъде коригиран така, че велоалеята да се измести и да остане повече място за пешеходците.

9. Велоалеята в проекта заобикаля от изток подлеза при ул. „Белоградчик“ (улицата към митницата). Така се пресича пътят на пешеходците, които идват от Лъвов мост към гарите.

Предлагаме десния завой от бул. „Кн.М.Луиза“ към ул. „Белоградчик“ да се коригира и така да остане място велоалеята да премине западно от подлеза.

10. При кръстовищата с ул. „Клокотница“ и ул. „Козлодуй“ да се монтират велосипедни светофари. Добро решение е предложението в проекта защитен остров при ул. „Клокотница“.

11. Велосипедната алея би следвало да завърши така, че велосипедистите да могат да се включат в движението по пътя според Закона за движение по пътищата.

Предлагаме велосипедната алея да достигне до светофара с бул. „Сливница“ и да се направят скосени тротоари.

12. На местата, където второстепенни улици пресичат велосипедното трасе, да бъдат поставени знаци „Стоп“ – при вход/изход на автогарите, вливането на локалното платно в булеварда до ул. „Белоградчик“, улиците в жк. „Банишора“.

13. Велосипедното паркиране на жп- и автогарите би могло да бъде решено общо. Добре би било да има охраняем безплатен или платен паркинг с контролиран достъп. Също трябва да се вземе предвид и подходящото място за станция за обществени велосипеди, която би била част от бъдеща система за обществени велосипеди (т.нар. bike-sharing system).

Въпреки това би могло да се монтират временни велосипедни стойки. Желателно е те да се разположат на места, които позволяват велосипедите да бъдат наблюдавани от служители на гарите, да бъдат

монтирани охранителни камери и/или да са разположени на оживени места.

Велосипедният паркинг при жп гарата е проектиран при кръстовището с бул. "Христо Ботев", където не е оживено и не е близо до входа на гарата. Препоръчваме велосипедния паркинг да се разположи близо до входа на гарата или вътре в нея, за да дава по-голяма сигурност против кражба и да бъде удобен за използване.

Аналогично могат да се разположат велосипедни стойки пред автогара „Сердика“ и Централна автогара.

14. Велосипедния паркинг на пл. "Лъвов мост" е проектиран на североизточния ъгъл. На това място има голяма опасност от кражба на велосипедите. Препоръчваме велосипедните стойки да се разположат пред сградата на МВР с надеждата институцията да респектира крадците.

Вярваме, че с горепосочените препоръки велосипедната алея по бул. "Княгиня Мария Луиза" ще бъде по-сигурна и комфортна за велосипедистите.

Сдружение „Велоеволюция“ подкрепя идеята за публично дискутиране на плановете за велосипедна инфраструктура и заявяваме желанието си за участие в обсъждането на следващите етапи от проекта за велоалея по бул. "Княгиня Мария Луиза".

С уважение:

Иво Делин

Председател на УС  
Сдружение „Велоеволюция“