



Сдружение "Велоеволюция"

тел.: 0882079099 | e-mail: info@velobg.org | web: velobg.org
адрес: София 1505, ул. „Атанас Узунов“ N49, ет.4, ап. 13

Изх. N 22/11.03.2013 г.

До Любомир ХРИСТОВ

Заместник-кмет -
Направление "Транспорт и
транспортни комуникации"
СТОЛИЧНА ОБЩИНА

СТАНОВИЩЕ

относно: настилка и проект за велоалея по бул."България"

Уважаеми г-н Христов,

В продължение на проведената на 06.03.2013 г. среща с Вас на представители на сдружение „Велоеволюция“ в присъствието на служители от дирекция „Транспортна инфраструктура“, ОП „Софияпроект“ и изпълнителя на велоалеята по бул."България", Ви изпращаме писмено становище на сдружение „Велоеволюция“ относно вариантите за настилка на велоалеята.

Настилка на велоалеята

На срещата бе предложено настилката на велоалеята да се изпълни с бетонни павета с оцветена горна повърхност, без скосен ръб. При изпълнение на модулна настилка използването на елементи без скосени ръбове се препоръчва от чужди велосипедни ръководства [2]. Въпреки това, както и в тези ръководства [1,2], **остават притесненията относно:**

- **Устойчивостта на настилката във времето** и особено запазването на нескосения ръб;
- Изпълнението на наклоните за **отводняването на велоалеята**. При недобро отводняване водата прониква между фугите и може да отмие инертния материал под настилката, което води до **пропадания и неравна повърхност**. Такъв проблем възникна при парк Гео Милев след по-малко от година след цялостната подмяна на настилките, въпреки високото качество на използваните бетонни павета – след поправката повърхността вече не е равна.
- Качеството на настилката след **ремонт на техническата инфраструктура** под велоалеята. При недобро възстановяване на настилката се образуват **пропадания и неравна повърхност**.
- **Корените на растенията** също могат да причинят **неравности** по настилката.

Множество изследвания показват, че асфалтът остава най-предпочитаната настилка от велосипедистите заради гладката повърхност, която предлагат, и доброто сцепление с гумите на велосипеда. Велосипедни ръководства [1] препоръчват главните велосипедни пътища да се изпълняват с настилка със затворена повърхност (асфалт, армирана бетонна настилка).

Велоалеята по бул."България" е от първостепенната велосипедна мрежа и е главен велосипеден лъч, свързващ жк."Бели брези", „Стелбище“ и др. с центъра на града. Потенциалът за привличане на много велосипедисти по новата велоалея е голям, защото тези квартали се намират близо до центъра, а придвижването с автомобил преминава през множество задръствания. Именно **поради голямата важност на велоалеята по бул."България" препоръчваме тя да бъде изпълнена с асфалт**. Въпреки по-горните притеснения за бетонните павета и предвид гаранциите, които е дал изпълнителят, **би**

могло да се изпълни тестови участък, който да покаже доколко е подходящ и устойчив този вид настилка. За тестови участък би могло да се избере някое по-второстепенно отклонение от тази велоалея, подход към подлез или да се избере друга велоалея.

Поради констатираните техническите проблеми с оцветената асфалтобетонна настилка по съществуващите велоалеи, препоръчваме първо да се изследват и опитат да се отстранят причините цветния асфалтобетон да не може да се изпълнява в български условия (цветния асфалтобетон успешно се прилага в други страни). Би могло също да се помисли над концепцията за изпълнение на велосипедните алеи от обикновен асфалтобетон като само при кръстовища и пресичания велосипедното трасе да е с оцветена повърхност или цветна настилка. Настилка за пешеходците трябва да е различна от тази на велоалеите – например бетонни или клинкерни плочи и др. Подобно решение се прилага успешно в множество страни.

Проект на велоалеята

В процеса на проектиране на велоалеята по бул. "България" още от най-ранен етап Столична община се свързва със сдружение „Велоеволюция“. Горещо приветстваме желанието на общината да потърси мнението на ползвателите на велосипедната инфраструктура, но същевременно препоръчваме повече прозрачност на проектантския процес и взимането на решения по отношение на велосипедното планиране, както и привличането като заинтересовани страни и на други граждански организации. Въпреки сътрудничеството ни с проектантите и свързаните с проекта служители на СО, в проекта продължават да присъстват изключително притеснителни решения за велоалеята:

- Недостатъчна ширина на велоалеята

Велоалеята е с ширина 1.5 м за еднопосочните участъци и 2.0 м за двупосочните.

Велосипедни ръководства [1,2 и др.] препоръчват, особено за главни велосипедни маршрути, да не се прилагат минималните ширини на велоалеите. Дори за слабонатоварени велосипедни алеи препоръчват минимална ширина от 2.0 м за еднопосочна велоалея и 2.5 м за двупосочна.

- Преминаване на велоалеята през подлеза под бул. "Витоша" при бул. "П.Славейков".

Преминаването на велосипеден маршрут през подлез, който не предоставя бързо, комфортно и безопасно преминаване, е крайно нежелателно и следва да се избягва. Това ще е причина по-малко велосипедисти да използват този маршрут или да пресичат на нивото на кръстовището, което няма да предостави необходимата им безопасност.

Въпреки че подлезът е снабден с рампи, тяхната ширина е изключително недостатъчна и завиват под остър ъгъл, който ще принуди някои велосипедисти да слязат от велосипеда. Велосипедистите не могат да карат в непосредствена близост до плътна стена. Обикновено велосипедните ръководства [1] препоръчват разстояние от поне 0.60 м до плътна стена. Рампите на подлеза при излизане са широки под 1.9 м! Ако велосипедист избере да бута велосипед по рампата, то няма да има възможност да се размине с друг, защото заема поне 1.25 м. Изчакването при разминаване, освен неподходящо, е и невъзможно, защото няма видимост от началото до края на рампата.

Препоръчваме да се изготви вариант за велосипедно пресичане на бул. "Витоша" на нивото на кръстовището, съвместно със специалисти по организация на движението, служители на пътна полиция и и ползватели на велосипедната инфраструктура.

- Липса на велосипедна връзка на велоалеята по бул. "България" със съществуващата по бул. "Евлоги и Хр.Георгиеви".

Подлезът не е снабден с рампи за велосипедисти, има налични релси за бутане на детски колички. Това прави **преминаването на подлеза невъзможно за велосипедистите с дете в столче на велосипеда, на велосипеди с ремаркета или триколки, както**

и силно затруднява родители с деца, които трябва да пренесат освен своя, така и детския велосипед по стълбите. Освен това подлезът е наситен с търговски обекти и има интензивно пешеходно движение. Също така има междинни стъпала с твърде стръмна и хлъзгава рампа. По този начин, освен забавяне и некомфорт от бутането на велосипед, преминаването на велосипедистите през подлеза води и до конфликт с пешеходците. Всичко това ще доведе до по-малко велосипедисти по маршрута, ще остави усещането за некачествена велосипедна инфраструктура и за **абдикация на общината от отговорността да намери разумно и безопасно решение на проблема с велосипедното преминаване на това кръстовище.**

Препоръчваме да се изготви вариант за велосипедно пресичане на нивото на кръстовището, съвместно със специалисти по организация на движението, служители на пътна полиция и ползватели на велосипедната инфраструктура.

- разклонение на велосипедната алея по бул."Витоша" и по южния тротоар на бул."България" е предвидено да премине през съществуващото стълбище при бул."Витоша".

Преминаването на велоалея по стълбище, особено от първостепенната велосипедна мрежа, е неприемливо и не може да се нарече велосипедно. Препоръчваме това отклонение да отпадне от настоящия етап на изпълнение като съответно се коригира бюджета за велоалеята. На по-късен етап велоалеята по южния тротоар на бул."България" може да премине през съществуващия тунел под бул."Витоша" и да достигне до бул."П.Тодоров", най-добре двупосочно. Връзката на велоалеята по бул."България" с бул."Витоша" може да остане само при бул."П.Славейков".

Прилагаме становище на сдружение „Велоеволюция“ от 10.04.2012 г. за първите варианти на велоалеята по бул."България", където са описани и някои по-второстепенни забележки към проекта, които запазват силата си и за настоящия проект. С голямо извинение към Вас, становището не бе завходено в деловодство, но бе изпратено на тогавашния координатор на проекта арх.Б.Къдрева от НАГ, която ни потвърди, че е предала становището на проектантите.

Създаването на главна велосипедна алея с достатъчна ширина, която да предостави безопасно, бързо и комфортно пътуване, ще привлече повече велосипедисти и така ще спести повече автомобилни пътувания. Тя ще бъде сигнал за положително отношение на Столична община към велосипедния транспорт и за желание той наистина да се развива като пълноценен вид транспорт.

Използвана литература:

[1] „Design Manual for bicycle traffic“, C.R.O.W., 2007, посочена като референтна книга в раздел „Пътна безопасност“ на Европейската комисия

[2] Handbook on cycling inclusive planning and promotion, ноември 2012 г., изготвено по проект Mobile2020, финансиран по програма Интелигентна енергия Европа

11.03.2013 г.
Гр. София

С уважение:

Иво Делин
Председател на УС
Сдружение "Велоеволюция"

