



# Сдружение "Велоеволюция"

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

---

До

Васил Начевски

вр.и.д. Директор

Дирекция „Транспортна Инфраструктура“

Даниела Пенева

Управител

Виа План ЕООД

## СТАНОВИЩЕ

**Относно: Проект за рехабилитация на бул. Овча Купел и изграждане на велосипедна алея по него.**

*Уважаеми господа,*

С настоящото становище отправяме коментари по предоставен ни за разглеждане работен проект за рехабилитация на бул. „Овча купел“ от ул. „Президент Линкълн“ до бул. „Възкресение“ с включване а велосипедна алея. По-долу изброяваме общи коментарите, предложения за решения по отсечки и прилагаме приложения както следва:

### Общи коментари

1. Добре е да се положат усилия велосипедното трасе да преминава преимуществено от едната страна на булеварда (югоизточната), което ще спести накъсването на трасето на едно- и дву-посочни отсечки.
2. Предоставените ни чертежи не съдържат цялата информация за съществуващото положение, а именно наличието на спирки, пешеходен надлез и др. което е съществено за проектирането на вело-трасето.
3. Настояваме да се обърне внимание за указването на велосипедно преминаване през кръстовищата. Необходимо е преминаването на велосипедистите да може да става по самостоятелно трасе, без да се налага слизане и бутане на велосипедите. Редно е велосипедистите да имат указано чрез маркировка преминаване както по протежение на проектираното трасе, така и във всички останали посоки, особено когато става въпрос за регулирано кръстовище. Това ще позволи безконфликтно и ясно включване на велосипедистите към велоалеята и от нея в пътното движение.
4. Настояваме да се обърне внимание на решаването на трасето в неговия край при бул. „Възкресение“. Нека велоалеята не спира в „нищото“, а велосипедните потоци да се вляят в пътното движение съгласно Закона за движение по пътищата. Това може да стане чрез подходяща хоризонтална маркировка. Примери за решения за велосипедисти при регулирани и нерегулирани

кръстовища могат да се намерят например тук :  
<http://wiki.coe.neu.edu/groups/nl2011transpo/wiki/ba51e/>

5. Препоръчителната минимална ширина на двупосочна велоалея според водещите съвременни транспортни ръководства е 2.5 м. Ако има участъци, които позволяват само 2.0 м или дори по-малко, то за предпочитане е само в малък участък велоалеята да е стеснена, но в по-голямата си част да е широка.
6. Обръщаме внимание велосипедното трасе да се съобрази с наличните стълбове за улично осветление, светофари, стълбове от електропреносната мрежа, които могат да се явят като препятствие. Би било добре при наличието на единични такива препятствия те да се преместят по подходящ начин.
7. Изпълнението на велоалеята има възможност да приложи една добра практика, а именно повдигнати пресичания там където булеварда и велоалеята се пресичат от странични улици (пресичане тип „повдигната пешеходна пътека“) (виж Приложение)
8. Редно е проектантите да обсъдят възможности за прилагането на практики като споделена улица (м/у вело-движение и автомобили), споделено пространство с пешеходци, и др. в зависимост от ситуацията (виж Приложение).
9. Настояваме велосипедната алея освен необходимата вертикална и хоризонтална маркировка, да бъде снабдена и с информационни табели. Добре е информационните табели да указват местоположението на велоалеята спрямо друга вече изградена или планирана част от велосипедната мрежа на София, препоръки за безопасно движение към велосипедистите, информация за възможна интеграция с останалите видове транспорт и др.
10. Добри велосипедни практики събрани във велосипедно ръководство на български език могат да бъдат намерени тук <http://rec.bg/news.shtml?x=691>

#### Предложения за решения по отсечки

Предложението описва възможностите трасето да се изпълни двупосочно изцяло от югоизточната страна на булевард „Овча купел“ и продължението му – бул. „Никола Мушанов“

1. От бул. „Цар Борис III“ при вход/изход автогара Овча купел – има автобусна спирка до магазин 345, поглед към бул. „Цар Борис III“. Ухото на автобусната спирка е дълбоко, но се ползва за паркиране на автомобили, докато автобусът спира на пътното платно. Възможно е ухото да стане по-плитко или автобусната спирка да се измести с 15-20 метра по-напред. При изместване на спирката след изхода от автогара Овча Купел ще се подобри и видимостта за излизашите от гарата автобуси.
2. Нерегламентирано паркиране пред заведение след моста на р. „Владайска“ - мостът на реката е изпълнен с достатъчна ширина за преминаването на двупосочна велоалея, а паркирането може да бъде премахнато или регулирано по друг начин, позволяващ преминаването на вело-трасето.
3. Вход/изход към Национален център за физикално лечение и рехабилитация и автобусна спирка при него - навеса на спирката може да се измести напред и велоалеята да премине зад навеса - избягва се конфликт с чакащите на спирката.
4. Кръстовището на бул. „Овча купел“ и ул. „Любляна“ - добре е да бъде реконструирано така, че и към ул. „Любляна“ да продължи велоалея. Напомняме, че в СО беше внесено предложение за велоалея от бул. „Цар Борис III“ по бул. „Овча купел“, ул. „Любляна“ и ул. „Монтевидео“ до Нов български университет по предложение на Студентски съвет на НБУ и подкрепено от Ректора на НБУ.
5. Отсечката при пресечките на ул. 672, ул. Момина баня, ул. Момкова баня, ул. „Маестро Кънев“ - има нужната ширина за двупосочна велоалея (видно от приложените снимки). Между ул. „Любляна“ и ул. „Народно хоро“ велоалеята е предвидена в работния проект като еднопосочна от двете страни на булеварда. Предвид , че територията край булеварда е слабо урбанизирана, а участъкът не е много голям, по-удобно и логично за велосипедистите ще бъде велоалеята да продължи като двупосочна от едната страна.

6. При ул. Момкова баня – нека да се предвиди отклонение към пешеходен мост на р.Владайска и връзка през ул. Славия към бул. „Цар Борис III“. Независимо от коя страна на булеварда е велоалеята на това място, изключително важно е да има велосипедно пресичане при ул.„Момкова баня“ и така да се направи връзка със спортния комплекс „Славия“ (по съществуващия пешеходен мост или новопредвидения автомобилен или просто нов по-широк пешеходен и велосипеден мост над р.Владайска). Също така по ул.„Славия“ велосипедистите могат да достигнат до велоалеята по бул.„Цар Борис III“ като този маршрут и сега често се използва от велосипедисти от жк.„Овча купел“ и е алтернатива на натоварената ул.„Житница“.

7. При ул. Маестро Кънев има значително стеснение на тротоара – нека се направи проверка дали това отговаря на съществуващата регулация и ако това е така – нека това стеснение се укаже чрез подходяща маркировка за велосипедистите и пешеходците.

8. При ул. „Ал.Геров“ и ул.„Президент Линкълн“ - има нужната ширина за двупосочна велоалея.

9. При ул. „Проф. Ст. Белинов“ - велосипедното трасе може да се изпълни като споделено с пешеходците пространство и това следва да се укаже с подходяща хоризонтална и вертикална маркировка. Възможно е да се приложи и смяна на настилката (от асфалт с тротоарна настилка от плочи или унипаваж).

10. При ул. „Житница“ - тротоарът може да се разшири, за да се изгради безконфликтно преминаване на пешеходци и велосипедисти

11. След ул. „Житница“ има изградено автомобилно влизане към 145 ЦДГ и „Балканкар АД“ – нека да се предвиди плавно преминаване.

12. Трамвайна спирка „Балканкар АД“ и пешеходна пасарелка над бул. „Никола Мушанов“ - да се предвиди преминаване на велоалеята зад спирката и покрай пасарелката с достатъчно безопасно отстояние. Продължаващият тротоар е тесен, но има възможност да се разшири с навлизане в зелената площ.

13. Вход/изход на трамвайно обръщало и Вход/изход на трамвайно депо – тротоарът може да бъде разширен, а за целите на велосипедното и пешеходно пресичане може тротоарът да се изпълни със скосени бордюри.

14. Тротоар покрай Професионална гимназия по битова и електро-транспортна техника – тротоарът минава от вътрешната страна на оградата в двора на училището. Нека се провери възможността да се изгради по-благоприятна пешеходна и велосипедна връзка, като се коригира мястото на училищната ограда. Тук велосипедното и пешеходно движение могат отново да се слоят в добре маркирано споделено пространство. Ако това не е възможно, велоалеята в този участък може да премине между релсите и булеварда (там също не е много широко, ако е много тясно – може да се помисли за стеснение на пътните ленти).

15. При ул. „Добротич“ - разширяване на изхода и пресичането на улицата с повече пространство за поемане на пешеходния и велосипеден трафик.

16. При ул. „Добротич“ - преминаване на вело-трасето зад трамвайна спирка

17. От ул. „Добротич“ до бул. „Възкресение“ и кръстовището с бул.„Никола Мушанов“ - велосипедното трасе може да премине самостоятелно по достатъчно широк тротоар.

18. Кръстовище на бул. „Никола Мушанов“ и бул. „Възкресение“ при пешеходното пресичане – в момента пешеходното пресичане там е двуфазно, като острова за пешеходци между трамвайната линия и автомобилите е твърде тесен. За целите и на велосипедното преминаване е добре ширината на острова в района на пресичане да е 1.75 – 2.00 м., за да е възможно велосипед да застане там без да стърчи и да пречи на трамвая или на автомобилите.

19. По бул.„Никола Мушанов“ между бул.„Възкресение“ и ул.„Ришки проход“ в предложения работен проект велоалеята минава по тротоара като място за пешеходци напълно липсва. Би могло да се използва автомобилен път за достъп пред бл.31, бл.31А и бл.329 като се направи пробив за велосипедистите към кръстовището на бул.„Н.Мушанов“ и ул.„Добротич“. Пътят би могъл да се използва споделено от велосипедисти и шофьори с подобаващо ограничение на скоростта. Желателно е споделеното използване на пътя да бъде видимо - например улицата може да се оформи като велосипеден булевард с настилка за велосипедисти в средата. По-горе сме предложили вариант 3 а този участък велоалеята да мине изцяло на отсрещната страна на булеварда. Ако тези предложения се

сметнат за неуместни, то краен и сравнително приемлив вариант е велоалеята да се изпълни на съществуващия пешеходен тротоар, но като място споделено с пешеходците и добре указано. В такива примери изградени по света, вело-трасето не е отделено изрично, а само се указва чрез вертикална и хоризонтална маркировка, че мястото е предназначено и за двете групи ползватели. Така се намалява конфликта между тях и за всички е ясно, че трябва да бъдат внимателни и да очакват движение и на пешеходци и на велосипедисти.

### Заключение

Сдружение „Велоеволюция“ изказва задоволството си от намерението за изграждане на велоалея по протежението на бул. „Овча купел“ и бул. „Никола Мушанов“. Това отговаря на нашите очаквания, велосипедната инфраструктура да се изгражда редом с реконструкцията и ремонтите на пътната инфраструктура. Този подход осигурява бързина в етапното изграждане на вело-мрежата в София и спестява средства.

От друга страна сме наясно, че работата по подобни проекти понякога налага да се търсят бързи решения, но смятаме, че е редно проектантските екипи да имат възможност да се консултират професионално, включително чрез привличане на специалисти по велосипедно движение от чужбина. Смятаме, че е необходимо Столична община да вложи усилия и средства за изграждане на капацитет за проектиране на качествена велосипедна инфраструктура – както за обучение на специалисти така и за консултиране и прилагане на чужди добри практики. Този коментар се налага тъй като забелязваме, че добрите чужди практики за вело-инфраструктура трудно намират път в България и София и всъщност са почти непознати за проектантите, поради което и нашите коментари и забележки като ползватели са толкова многобройни.

21.10.2013 г.

Гр. София

### За контакти:

Иво Делин

тел. 0886 00 90 84

e-mail: [info@velobg.org](mailto:info@velobg.org)