



Изх. No.01/24.02.2015 г.

До
Йорданка ФАНДЪКОВА
Кмет на Столична община

Копие до

Петър ДИКОВ
Главен архитект на
Столична община

СТАНОВИЩЕ

за главна велосипедна алея Люлин-Център по бул. "Тодор Александров"

Уважаема г-жа Фандъкова,

Уважаеми г-н Диков,

Запознахме се с одобрения Подробен транспортно-комуникационен план на велоалея по бул. "Тодор Александров" от тунела при жк. Люлин до бул. "Христо Ботев", изготвен от ОП-Софпроект-ОГП.

В настоящето становище ще изложим някои опасности и възможни резултати, които могат да възникнат при изпълнение на гореописания проект:

- 1. Животозастрашаваща опасност за велосипедистите поради неочаквано преминаване на защитената велоалея в тясна велосипедна лента на пътното платно – в участък от ул. "Странджа" до ул. "Шар планина".**

Велосипедистите се движат по защитена велоалея на нивото на тротоара и разделителна ивица от 1.5 м. В участък от около 240 м те трябва да преминат по велосипедна лента на пътното платно, без предварително да е обезопасено заделеното за тях място на пътя – няма маркировка и защитен бордюру, които да подведат автомобилите към по-тесните ленти за движение. Също така това слизване на пътното платно става в зоната на кръстовище с второстепенен път, което допълнително усложнява пътната ситуация.



Ако зоната на преминаване на велоалеята във велосипедна лента на пътя се премести в прав участък и извън кръстовище, ако се проектира защитен бордюр и велосипедната лента се разшири до мин. 1,5 м, би се подобрила безопасността на велосипедистите, но няма да се подобри привлекателността на трасето за велосипедисти с по-малък опит, деца и възрастни хора.

2. Животозастрашаваща опасност за велосипедистите в тунела под Западен парк поради проектираната незащитената велосипедна лента на нивото на пътното платно.

Въпросът за преминаване на велосипедистите през тунела на Люлин може да предизвика широка дискусия и вероятно няма еднозначен отговор. От една страна връзката е изключително директна и удобна. Но от другата страна стоят замърсяването, шума и високите скорости, с които пътните полицаи трудно се борят.

Също така решението за велосипедистите в тунела не може да бъде едностранно взето, без да се засегне въпросът ще има ли трамвайно трасе? Изражението на интегрираният подход в планирането е именно оптимизиране използването на публичното пространство за всички видове транспорт.

Преминаването на велосипедистите във велосипедна лента на нивото на пътното платно в тунела е легализиране на най-опасния начин за неговото преминаване. Необходима е масивна физическа бариера. Честите наводнения на тунела също предполагат повдигане на велоалеята на значително по-високо ниво от пътното платно. Подобен пример има в град Русе по бул. "Липник", по който е предвидено да премине и велосипедна алея. Трябва да се отбележи, че тунелът към жк. Люлин има значително по-дълъг покрит участък и следва да се замерят нивата на замърсяване и шума, преди да се премине към обсъждане на вариант за велоалея в тунела.



Предизвикването на широка обществена дискусия може да донесе положителна развръзка на въпросите както за преминаването на велосипедистите от Люлин към Центъра през Западен парк, така и за влизането на живущите от близките квартали в Западен парк и преминаването на жп. линията.

3. Опасност от сблъсък на велосипедисти и пешеходци има на няколко места:

- велоалеята преминава твърде близо до входовете и търговските обекти в жил. блок на бул. "К. Величков". Докато това решение би могло да бъде компромис при велосипедни трасета от второстепенно значение, тук става дума за главен велосипеден път.
- около няколко пешеходни подлеза не е оставено достатъчно или никакво място за преминаване на пешеходци.



Недопустимо е при изграждането на велосипедна инфраструктура пешеходците да бъдат лишени дори и от минималното пространство за тяхното придвижване. Подобно решение виждаме на велоалеята по бул. "Братя Бъкстон", което нито пешеходците, нито велосипедистите одобряват. Никому не е нужен този излишен конфликт.

4. Недостатъчна ширината на велоалеята

Велосипедната връзка Люлин-Център е от първостепенната велосипедна мрежа на град София. Така е маркирана и в Изменението на Общия устройствен план на София.

Жк. Люлин е най-големият жилищен квартал в България с население от около 124 000 души, а по неофициални данни са към 200 000 – затова често казват, че **Люлин е петият по големина град в България**.

Проектирането на велосипедната инфраструктура „на минимум“ по нашата нормативна уредба не е подходящо за главен велосипеден път.

Главният велосипеден път би следвало да се отличава по нещо от второстепенните – безопасност за велосипедисти от всички възрасти, ширина, проектна скорост, комфорт на каране и т.н. **Поне на главен велосипеден път би трябвало велосипедистите да могат да се изпреварват**, за което е необходима по-голяма ширина. Последните проучвания показват, че карането на велосипед в Холандия е най-привлекателно именно заради възможността за каране на велосипед „рамо-до-рамо“ с приятел.

Изчисления на ширината на велоалеята:

Ще направим съвсем груба сметка за очакване велосипеден поток към настоящия момент. При население от 200 000 души и текущи данни за дялът на велосипедния транспорт от 1%, това прави 2000 велосипедиста (тук не калкулираме хората, които не пътуват, но и не включваме хората от останалите квартали, които биха ползвали велосипедната алея). Въпреки че велосипедистите могат да изберат и алтернативни пътища за придвижване, приемаме, че новата велоалея ще концентрира велосипедния поток. Обикновено се приема, че в пиков част преминават около 1/10 от пътуващите през деня – това са 200 велосипедиста на час.

Българската нормативна уредба за велосипедното движение е остаряла и има крайна нужда от осъвременяване, но дори и съгласно нея при над 200 велосипедиста/час е необходимо да се осигурят повече от една велосипедна лента в посока.

Също така би следвало общината да си е поставила някаква цел в развитието на велосипедния транспорт – например ако искаме тази велоалея да е актуална поне 10 години и целта е 5% дял на велосипедните пътувания, следва да видим, че **поток от около 1000 велосипедиста/час е напълно реален**, ако е изградена адекватна велосипедна инфраструктура.

5. Излишно заобикаляне и забавяне в участъка от бул. "К. Величков" до ул. "Хисаря".

За сравнително кратък участък от около 450 м е проектирано заобикаляне през бул. "К. Величков" и ул. "Пиротска", което увеличава пропътуваното разстояние с 30%, но по-голямото неудобство е, че в посока Люлин-център велосипедистите трябва да изчакат 4 светофара! Липсата на директност по отношение на разстоянието (заобикаляне) и времето (изчакване на светофари) ще забави велосипедистите и ще направи този участък от велоалеята непривлекателен. Най-вероятно е повечето велосипедисти в този участък да изберат да се придвижат по пътното платно на бул. "Т. Каблешков", което прави предложената инфраструктура нецелесъобразна.

6. Опасност от отнемане на предимството, забавяне и липса на комфорт при всяко пресичане на второстепенна улица.

В зоната на кръстовище на главен и второстепенен път, когато велосипедната алея е проектирана на нивото на и непосредствено до пешеходния тротоар по главния път, има няколко аспекта, които определят дали велоалеята би била безопасна и годна за каране:

- съществува опасност за отнемане на предимството на движещите се по главен път велосипедисти от завиващите към/от второстепенния път шофьори. Обикновено не правилата, а самата инфраструктура има най-важната роля – добра практика е нивото и настилката на тротоара и велоалеята да продължат и през кръстовището с второстепенния път, което по недвусмислен начин показва чие е предимството.



- изпълнението на занижен бордюр при всяко кръстовище показва, че значително забавя и намалява комфорта на каране. Обикновено занижените бордюри не се изпълняват с гладък преход и на велосипедистите се налага да намалят скоростта на всяко пресичане и да поемат вибрациите от неравната настилка. При примера с велоалеята по бул. "Г. Делчев" това неудобство се е доказало като решаващ фактор дали велосипедистите биха избрали да използват велосипедната инфраструктура – могат да се видят велосипедисти, които предпочитат да карат по грубия павиран път пред велоалеята!

7. Вариант за велосипедна алея от 1.0 м на нивото на пътното платно с монтирани пътни прегради, обсъждан на транспортна комисия от 10.02.2014 г.

Въпреки че карането на велосипед на нивото на пътната настилка е удобно и бързо, то разглежданият на транспортната комисия профил напълно би парализирал велосипедното движение по бул. "Тодор Александров" поради няколко причини:

- Ширината от 1.0 м между бордюр и пътна преграда не е достатъчна за свободно движение на велосипедист и не отговаря на чл. 118, ал.4 и Приложение 37 на Наредба № 2/2004 г. на МРРБ за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, където се изисква разстояние минимум 25 см, свободно от препятствия. Недостатъчната ширина също създава опасност от удряне на педала в пътната преграда или бордюра и падане на велосипедиста. Именно поради това и бордюрите би следвало да се считат за препятствие.
- ограждането на велосипедната алея с ширина, която лишава велосипедистите от възможността да се изпреварват, е недопустимо, особено за главен велосипеден път. Това напълно противоречи с идеята за развиване на велосипедния транспорт и привличане на нови велосипедисти. Най-вероятно е повечето велосипедисти да изберат да се придвижат по пътното платно или по алтернативен маршрут.

- допълнителна опасност и липса на комфорт биха представлявали решетките на отводнителните шахти, които се намират в еднометровата ивица. Има риска от попадане на велосипедната гума в решетката, ако тя не е монтирана с отвори, напречни на подоката на движение. Също твърде често тези решетки не се изпълняват наравно с пътната настилка, а велосипедистите няма да имат възможност да ги заобиколят.
 - велоалеята би има твърде малко ползватели – бързодвижещите се велосипедисти нямат откъде да изпреварват, по-неуверените ще изпитват страх да не се ударят в бордюра или преградата.
 - изпълнението на велосипедна лента от 1.0 м , без физическо разделение от пътното платно, ще бъде по-удобна за каране на велосипед и дава възможност за изпреварване, но поради изключителната опасност при интензивното автомобилно движение е недопустим вариант (а също и в противоречие с чл.117, ал.2 и 4 и таблица 1.2 на Приложение 1 на гореописаната Наредба 2).
8. Алтернативно велосипедно трасе по бул.“Ал.Стамболийски” – това трасе е предложено в Генералния план за организация на движението на територията на Столична община от 2010 г.

9. Алтернативно велосипедно трасе по ул.“Пиротска” – това предложение сдружение „Велоеволюция“ е отправяло още от 2010 г. с идеята да се използва цялата ул.“Пиротска” до бул.“Хр.Ботев” като улица с малък автомобилен трафик и чист въздух. Тя би могла да бъде оформена като „велосипеден булевард“ – споделен път на велосипедисти и автомобили, с доминиращо присъствие на велосипедистите, където „автомобилът е гост“.



Проектирането на велосипедната инфраструктура „на минимум“ по нашата нормативна уредба **ще поведе София към фиктивно отчитане на увеличение на велосипедните пътища, но не и на значително увеличение на велосипедния трафик.**

Има една много валидна сентенция: **„Ако проектираме за малко велосипедисти, получаваме малко велосипедисти“.**

Велосипедното трасе Люлин-Център е нелека задача за градската управа и проектантите. Трудности произтичат от териториалната обезпеченост, интензивното автомобилно движение, очакваното интензивно велосипедно движение и важността на велосипедната връзка, преминаването на Западен парк и жп линията, автомобилното паркиране на улицата и др. Засягат се и интересите на жители от най-големия жилищен квартал, сравним с голям български град. Инвестицията във велосипедно трасе с дължина от 4.5 км не е никак малка и е отговорна – без значение дали средствата идват от общината или с друго финансиране – резултатът ще се отрази на имиджа на финансиращата и изпълняващата организация. Има различни вариант и алтернативи на велосипедното трасе.

Поради тези причини предлагаме да се организира **широка обществена дискусия и да се сформира обществено достъпна работна група за избиране на трасето на велосипедната връзка Люлин-Център и оформяне на детайлите по него.** Вярваме, че ангажирането на обществеността с проблема ще доведе до намиране на най-подходящото решение, до създаването на условия за положително приемане на новата инфраструктура от обществото и до създаването на положителен имидж за общината и финансиращата организация предвид прозрачния процес на вземане на решения.

С уважение:

Иво Делин
Председател на
Сдружение „Велоеволюция“

за контакти:

арх.Петя Петрова
моб. +359 88 878 5113
е-мейл: petya.petrova@velobg.org
1505 София, ул. „Атанас Узунов“49, ет.4, ап.13