



# Сдружение "Велоеволюция"

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

---

Изх. No.03/12.05.2017 г.

До **Васил Цолов**

Кмет на район "Оборище"  
Столична община

До **Евгени Крусев**

Зам.кмет, направление  
„Транспорт и транспортни  
комуникации“

До **арх. Здравко Здравков**

Главен архитект на СО  
Направление "Архитектура  
и градоустройство"

## СТАНОВИЩЕ

Относно: процедура по обществено обсъждане на инвестиционните проекти за реконструкция на трамваен релсов път, пътни платна и контактно-кабелна мрежа на бул. „Княз Александър Дондуков" в участъка от ул. „Кракра“ до Младежки театър

*Уважаеми г-н Цолов,  
Уважаеми, г-н Крусев,  
Уважаеми арх. Здравков,*

Представяме на вашето внимание становище на сдружение Велоеволюция съгласно обявената процедура по обществено обсъждане на проекти за предстоящия ремонт на знаковия столичен булевард. Поради разлики в проектните варианти, коментираме най-подробния проект включващ велосипедна алея – варианта със смесена настилка.

### **1. Коментари по проект за велосипедна алея по бул. Кн.Ал.Дондуков съгласно публикувани проектни варианти и представяне на 28.04.2017 г.:**

Велоалея, двупосочна от едната страна на голям булевард с чести пресечки и малък разделителен остров, не е добро комуникационно решение, защото:

- ✓ честите пресечки и малката широчина на разделителен остров създават много на брой опасни ситуации;
- ✓ Поради малкия разделителен остров и в зависимост от светофарната регулация велосипедистите движещи се в посока изток-запад се оказват насрещно на движещи се отдясно на тях автомобили и са уязвими спрямо лявозавиващи МПС в същата посока;
- ✓ Необходимо е да се осигурят всички напречни връзки с пресичане с велосипедни пътеки. Напречните пешеходни и вело-връзки следва да са така проектирани, че изчакващите пешеходци и велосипедисти да не блокират велоалеята. Конкретно предложеното проектно решение лишава велосипедистите от възможността да пресичат на всички преки във всички посоки, карайки велосипеда си. Велосипедистите ще търсят начини за пресичане на неосигурените места, въпреки липсващите възможности, а това ще създава конфликти. Липсващите връзки ще направят велоалеята непривлекателна за хората търсещи достъп до вътрешността на кварталите, прилежащи на булеварда;

- ✓ Предстоящата за въвеждане система за обществени велосипеди може да бъде компрометирана чрез допускането на поредна велоалея, принуждаваща хората да пресичат често бутайки велосипедите си;
- ✓ Към проекта трябва да е изследвано и посочено организирането на зареждане на търговските обекти и обслужването на контейнерите за смет. Достъпът за зареждане и обслужване на бизнесите, разположени на бул. Кн.Ал. Дондуков трябва да бъде така решен, че да се осигури безпрепятствено използване на велоалеята (забрана за зареждане в определени часове; предоставяне на обособени паркоместа за товарни автомобили на пресечните улици или друго).

## **2. Осигуряването на свързаност и непрекъснатост на велосипедното движение в двата края на проектния участък** е трудно и неизвестно за момента, при предложената двупосочна велоалея

- ✓ проектни разработки за съответните кръстовища липсват, а устните обяснения получени при представянето на проекта пред обществеността не са достатъчни, за да се направят изводи за качеството на конкретните решения;
- ✓ велоалея по бул. Кн.Ал.Дондуков неминуемо следва да пресече Ларгото. Имайки предвид настоящата комуникация при кръстовищата там, както и факта, че това е най-представителния площад на София, решението на велоалеята с връзки от и към нея, трябва да са обвързани с внимателен анализ.

## **3. Настилки и велоалея**

- ✓ няма окончателен проект, а реализацията на велоалея не е документирана при всички предложени проектни варианти - при варианта с паважна настилка, велоалея въобще не е предвидена. Липсва и сравнителен анализ на различните варианти, както и обяснителни записки;
- ✓ критерият "настилка" относно избора дали да има велосипедна алея по булеварда, не е относим. Асфалта е обичайно най-предпочитаната и комфортна настилка за велосипедисти. При представянето на проекта бе обяснено, че не е подходящо изграждането на велоалея на павиран булевард, заради некомфортната за велосипедисти настилка. С това обяснение не сме съгласни. Велосипедна алея би могла чудесно да се впише чрез подходящ унипаваж или друг вид достатъчно комфортна настилка, вписваща се в облика на булевард с павета.

## **4. Планиране и проектиране на зоната край бул. Кн.Ал.Дондуков - връзка с действащ ПУП и ОУП**

- ✓ действащият ПУП „Зона А - Север, р-н Оборище“ включващ булеварда, е влязъл в сила към края на 2016 г. и предлага различно в сравнение с проектните варианти решение на организацията на движение по булеварда - комбинация от двупосочна с еднопосочни велоалеи по тротоарите. Столичната администрация отново е допуснала често повтаряната грешка и то в противоречие с Наредба 8 за съдържанието на плановете - отрано в планирането велоалеите да се предвиждат по тротоарите, с остарели концепции за организацията на движение и взаимодействие между различните участници в движението. Това впоследствие при реализация на инвестиционни проекти поставя проектантите в трудна ситуация за прилагане на модерни решения;
- ✓ Действащият ПУП развива предвижданията на действащия ОУП, вкл. с предвидената велоалея по булеварда и редуциране на паркоместа. Представените проектни разработки за ремонт в три варианта за настилки не се основават пълноценно на действащия ПУП. Липсват обяснителни записки от които да се състави информирано мнение за допуснатите разлики - както между вариантите, така и с ПУП.

Напомняме, че съгласно ОУП велоалея е предвидена именно по бул. Кн.Ал.Дондуков. Действащият ПУП за тази част от територията, предвижда велоалея и по ул. Московска - двете велоалеи се свързват при Ларгото и чрез велоалея по бул.Васил Левски. Имайки предвид обслужването на периферни квартали, което цели велосипедното трасе по бул. Дондуков, то не може да се замести само с бъдеща реализация на велоалея по ул. Московска. Т.е изборът - велоалея само по едната от двете улици или изместване на основно трасе по ул. Московска, не е удачен. Коментарът се налага, поради изразени на преставянето на проектите идеи на длъжностни лица - велосипедното трасе по булеварда да не се изгражда, а то да се замести с такова по ул. Московска. Подобни необмислени изказвания само показват, че тези лица не познават плановете документи в достатъчна степен или ги пренебрегват.

## **5. Възможни алтернативни варианти**

*Вариант 1 - еднопосочни велоалеи от двете страни на булеварда - запазва се симетричността на булеварда, вело-движението се провежда по-безопасно и комфортно с по-благоприятно включване на велоосипедистите от и в автомобилното движение. (приложение)*

*Вариант 2 - двупосочна велоалея редом с паркинг лента - осигурява се по-широка разделителна ивица, което осигурява място за изчакване при пресичанията. (приложение)*

*Вариант 3 - велосипедно трасе по ул. Искър като еднопосочна улица с велолента за насрещно движение (вместо велоалея по бул. Кн.Ал.Дондуков)*

**Нито един от тези варианти не може да бъде предпочетен без да се изследва трасето в цялата му дължина!** Проектирането на велосипедна инфраструктура е необходимо във всеки план и проект да се съобразява с мерки за ограничаване на ползването на автомобили и с преосмисляне на уличното пространство.

Въпреки заявените добри намерения, **и при този проект велосипедната общност бе лишена от възможността за диалог** с експертите и вземащите решения лица за постигане на най-добро качествено провеждане на велосипедната инфраструктура! При първоначалните информационни срещи всички длъжности лица обявяваха, че велосипедна алея по булеварда няма да има, въпреки предвижданията на ОУП. При последната информационна среща през март 2017 все пак бе потвърдено че велоалея се предвижда, но конкретни проектни разработки, освен няколко визуализации, не бяха представени, нито публикувани. В настоящата процедура по обществено обсъждане вече са публикувани технически проекти, но за диалог с експертите на този етап е твърде късно.

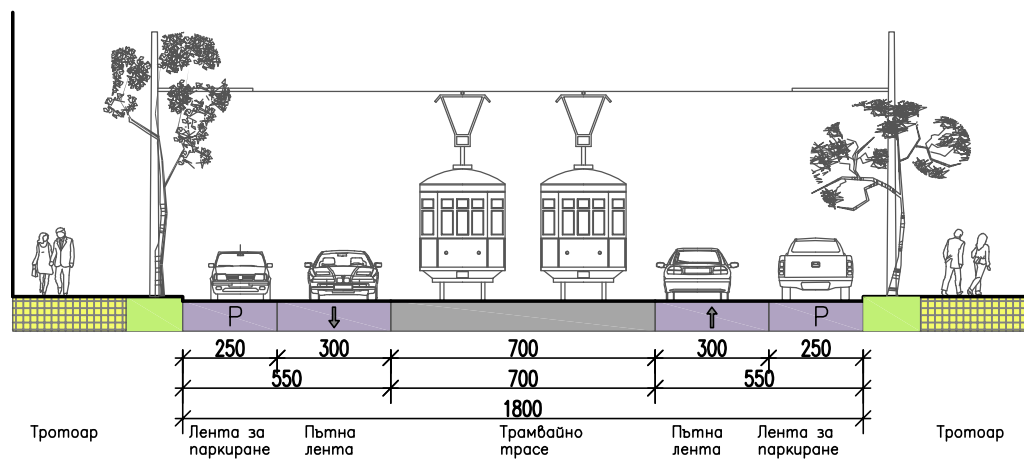
**Считаме, че проектът има нужда от разглеждане на още варианти, повече внимание и препроектиране в зоните на кръстовища и пресичания, където да се подсигури безопасността на велосипедистите.** Изграждането на велосипедна инфраструктура, без обстойно проучване и проектиране и без тя да бъде съобразена с транспортните потребности на гражданите се е превърнало в порочна практика, която трябва да бъде преустановена. Велоалеята трябва хармонично да се вписва в средата и да изпълнява функциите си без да ощетява ползватели на друг вид алтернативен транспорт и без да създава опасни ситуации. С предложеният инвестиционен проект Столична община изобщо не може да осигури такова качество на велоалеята и транспортните комуникации при бул. Кн.Ал.Дондуков. Вината за тази пропусната възможност трябва да се търси у длъжностните лица последователно съгласували ПУП и инвестиционен проект. Припомняме, че проектната документация за булеварда се готви от 2008 г. насам – за 9 години досега можеха да ни бъдат представени добре разработени анализи, аргументирани вариантни разработки. Вместо това имаме набързо разработен проект, уж удовлетворяващ очакванията на гражданите и привидно в унисон със стремежа към модерни и устойчиви решения.

С уважение:

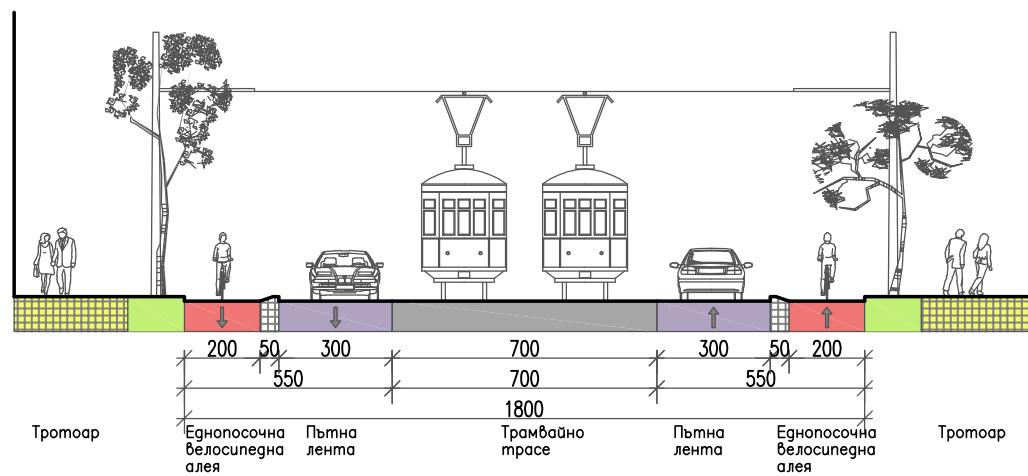
Иво Делин  
Председател на УС  
Сдружение „Велоеволюция”

за контакти:  
арх.Петя Петрова  
моб. +359 88 878 5113  
е-мейл: petya.petrova@velobg.org  
1202 София,  
ул.„Княз Борис I” No.206, партер

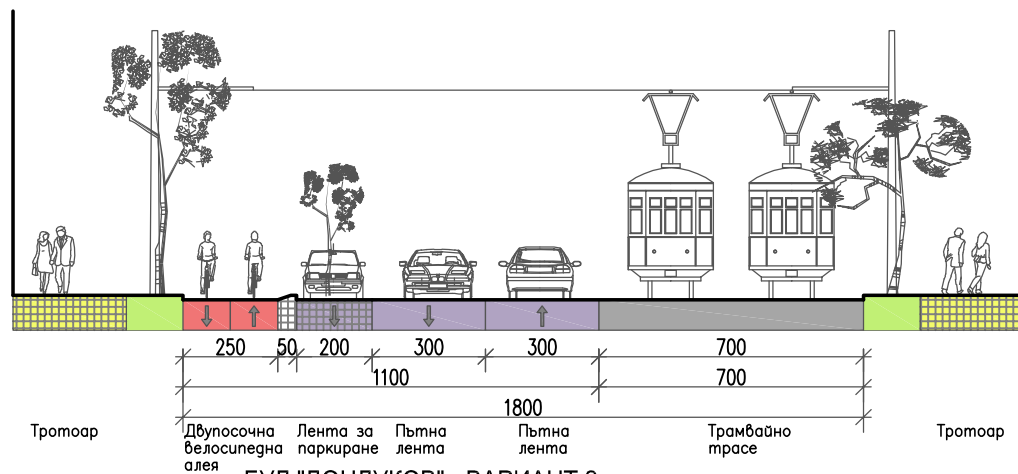
вносител:  
Радостина Петрова  
член на УС



БУЛ. "ДОНДУКОВ" - съществуващо положение



БУЛ. "ДОНДУКОВ" - ВАРИАНТ 1 двустранно еднопосочни велосипедни алеи без паркиране



БУЛ. "ДОНДУКОВ" - ВАРИАНТ 2 - двупосочна велосипедна алея с паркиране до нея

- в близост до пешеходците няма активни пътни ленти – това прави булеварда по-чист и приятен за разхождане
- велоалеята е защитена от активната лента чрез паркинг лента
- в зоната на кръстовищата с второстепенни улици паркинг лентата дава възможност за подобряване на видимостта и осигурява място за завиращите автомобили, без да блокират движението по велоалеята
- при пешеходни и велосипедни пресичания мястото от паркинг лентата може да се използва за остров за изчакване – така пресичащите пешеходци и велосипедисти няма да блокират велосипедната алея
- при трамвайните спирки откъм активната пътна лента може да се оформи остров за слизане като активните ленти се изнесат близо до велоалеята. Това допълнително ще повиши вниманието на шофьорите, когато пешеходците пресичат пътното платно до острова за слизане.
- лентата за паркиране може да се използва още за озеленяване, разполагане на контейнери за смет, велосипедни паркинги и друго градско обзавеждане; Павираната настилка на лентата за паркиране намалява количеството на дъждовните води за отвеждане в градската канализация;