



Сдружение "Велоеволюция"

e-mail: info@velobg.org | web: velobg.org

Изх. N 05/19.06.2019 г.

До

Здравко Зравков

Главен архитект на
СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Любомир Дреков

Кмет на р-н Лозенец

Мария Ачкова

Кмет на р-н Средец

Цветомир Жеков

Кмет на р-н Изгрев

СТАНОВИЩЕ

Относно: ПУП на парк Борисова градина

Уважаеми арх. Здравков,

Уважаеми районни кметове,

Разгледахме публикувания проект за ПУП на парк Борисова градина и развитието на схемата за велосипедно придвижване в парка. Сдружение "Велоеволюция" внесе становище за конкурса за устройствена концепция на Борисова градина през 2015 г. В ПУП на Борисова градина са проведени основни велосипедни направления за транзитно преминаване през парка с широчини, съответстващи на сегашната нормативна уредба. Въпреки това в плана липсват някои връзки и възможности за развитието им, както и могат да се направят някои подобрения. Даваме и предложения, които осигуряват поэтапното изпълнение на плана и осигуряват пътната безопасност и свързаност докато (ако) не се изградят някои връзки от плана.

- 1. Цялата паркова територия е място за отдих и спорт. Достъпът на велосипедисти до всички алеи в парка следва да е разрешен.**

Специални правила за използването на велосипеди и приравнените към тях тротинетки, ховърборд, скейтборд, ролери и др., трябва да са препоръчани в ПУП. Такива правила могат да се заложат в

Наредбата за опазване на обществения ред на територията на Столична община и Наредбата за организация на движението на територията на СО. В Наредбите на СО може да залегне и изискване за каране със скорост, близка до пешеходната, начини за указването, въвеждане на глоби и контролирането ѝ, каквито утвърдени практики има в европейски страни. Транзитните велосипедни трасета (алеи или маршрути) са мястото за осигуряване на придвижване с транспортна цел. Редно е такива трасета да са заложили по булевардите ограждащи парка, но поради липсващи възможности се търси решение именно в неговата територия. За осигуряване на транспортната функция на тези трасета, те следва да са подходящо маркирани, съобразно парковата среда, да насочват велосипедистите към основни посоки. В същото време останалите алеи трябва да останат достъпни за велосипедисти с цел отпих. Местата за игра на деца и др. може да са забранени за преминаване на велосипеди и др. колесни превозни средства при осигурена възможност за заобикаляне.

2. Велосипедна връзка от главното велосипедно трасе към ул."Ген.Гурко".

Освен че това е търсена от велосипедистите посока, тя може да намали велосипедното натоварване при Орлов мост, където има пресичане на велосипедни и пешеходни потоци от спирките и подлеза.

3. Велосипедна връзка между главната велосипедна алея в парка и Орлов мост.

Направлението МС "Васил Левски" - стадион Васил Левски - Орлов мост е търсено както за ежедневно преминаване, за рекреация, така и за в бъдеще като удобна връзка за придвижване метро-обществени велосипеди. Трасето по бул."Евл.Георгиев" не може да замени тази връзка, защото има много пресичания и съответно забавяния и заобикаляния, а връзката през парка е по-атраaktivна. На Орлов мост също е предвидена станция за обществени велосипеди, която не е отбелязана в ПУП.

4. Алеи за връзка с кръстовище при Семинарията

Велосипедистите трябва да имат възможност да достигнат до/от кв.Лозенец при кръстовището на бул.П.Яворов и ул.Ст.Михайловски. **Тези връзки са изключително важни за поэтапното реализиране на плана**, за да може да се осъществи преминаване между двете части на парка докато се изгради преминаването на две нива. Също така на мястото на това преминаване над ул."Ст.Михайловски" няма възможност за изпълнение на пешеходна пътека или светофар поради наличието на дъга и липса на видимост за шофьорите (отказано е от СДВР-Пътна полиция).

5. Запазване на съществуващата велоалея край р.Драгалевска в м.Погребите.

Наскоро бе изграден светофар на бул."Симеоновско шосе" при р."Драгалевска" с цел пешеходна и велосипедна свързаност между частите на парка докато се изгради преминаването на две нива. Запазването на статута на съществуващата велоалея ще даде възможност тази връзка да се развива и поддържа докато (ако) се осъществи велоалеята по бившата жп-линия.

6. Промяна на регулацията на парка около пресичането на бул."Др.Цанков" зад тв.кула с цел осигуряване на междинен остров за пресичане с пешеходна пътека.

Тук отново във връзка с етапността на изпълнение на плана и осигуряване на пътната безопасност за пресичане до реализирането на предвидения тунел под бул."Др.Цанков" е необходимо да се изгради междинен остров за пресичане на пешеходната пътека и съответно да се прегледа внимателно регулацията. В работна група към СО за велосипедна инфраструктура бе обсъждано, че СО е направила проучване за такъв остров и проблем е именно регулацията на парка в района на пешеходната пътека.

7. Замяна на новопредвидения автомобилен паркинг край бул."Др.Цанков" с ново трамвайно трасе или с пешеходна/велосипедна алея.

Паркирането на това място е сравнително отдалечено от пешеходните атрактори в парка. Наличието на велосипедна и пешеходна алея ще осигури възможност за връзка с локалното платно и в следствие изграждане на велосипеден лъч до кв.Младост и Студентски град, както и връзка с метростанция Ж.Кюри.

8. Осигуряване на пешеходен и велосипеден вход в парка от кръстовището на бул."Др.Цанков" и ул.Н.Мирчев (при Руското посолство) връзка с велоалеята край ул."Незабравка". Предвиждане на пешеходно/велосипедно преминаване под бул.Др.Цанков при ул.Незабравка.

Частта от парка зад Руското посолство е много недостъпна и в момента ПУП не предвижда подобряване на тази достъпност.

9. Продължаване на велосипедната алея по ул.Незабравка до локалната ѝ улица пред блокове 49-52

Тази връзка ще осигури пълноценно велосипедно преминаване край ул.Незабавка и достъп от квартала към парка.

10.Осигуряване на велосипедна връзка между кръстовището на Семинария с пешеходен светофар при Софияленд.

Подлезът в близост до ул."Златовръх" няма рампа за велосипедисти от страната на жк.Лозенец и съответно не осигурява велосипедно пресичане и връзка с кв.Лозенец в тази част. Напомняме, че съгласно чл.40, ал.1, т.2 на Наредба РД 02-20-2/2017г. за ППКТСУТ велосипедното движение се планира непрекъснато и трябва да се осигури включване в автомобилното движение. Пешеходният светофар при Софияленд (спирка НПМГ) дава възможност за пресичане на ниво и следва да се допълни с велосипедно пресичане.

11.Увеличаване на капацитета на пешеходното и велосипедно пресичане под бул."П.Яворов"

Капацитетът на сегашния пешеходен тунел под бул."П.Яворов" е изчерпан и през почивните дни там е много натоварено. Отново апелираме за намиране на второ алтернативно пресичане с мост над бул."П.Яворов" или подмяна на сегашното съоръжение. Съществуващия тунел е недостъпен за хора с увреждания поради стръмната си рампа, а височината му е под минималната за велосипедно преминаване (2.4 м). ПУП е план за развитие, а не за установяване на статуквото!

12.Пресичане на кръстовище Орлов мост в посока парк Заимов

Връзката с велоалеята по бул."Евл. И Хр.Георгиеви" в посока парк Заимов е много затруднена и не се вижда изчистване на тази връзка с реконструкцията на подлеза. Предлагаме да се осъществи координация с проекта за реконструкция на подлеза на Орлов мост и да се намерят решения за използвани и преки велосипедни преминавания.

13.Да се предвиди реконструкция на подлезите под бул."Цариградско шосе"

В предложената обяснителна записка към плана се констатира велосипедната и пешеходна достъпност на подлезите, без да са предложени решения за намаляване на конфликтите и подобряване на достъпа. Дори подлезите са изключени от обхвата на плана като така се прекъсва възможността за тяхното

реконструиране, ако им е необходима допълнителна площ. Необходимо е планът да препоръча реконструкция на съществуващите рампи или изграждане на нови там където липсват.

14.Предвиждане на велосипедно пресичане на светофара на бул."Др.Цанков" към ул."Ц.Церковски"

Достъпът на велосипедисти от тази част на Лозенец може да се осъществи по улици в зона 30 и съответно трябва да могат да пресекат с велосипедна пътека на светофара.

15.Широчината на главната велосипедна алея да бъде 3 м (типов профил 3), а в типов профил 2 да бъде увеличена на 3.5 м (и евентуално добавена зелена разделителна ивица).

Профилът от 2.5 м може да се запази в тунела под бул."П.Яворов" и при места, където има ограничения от висока растителност.

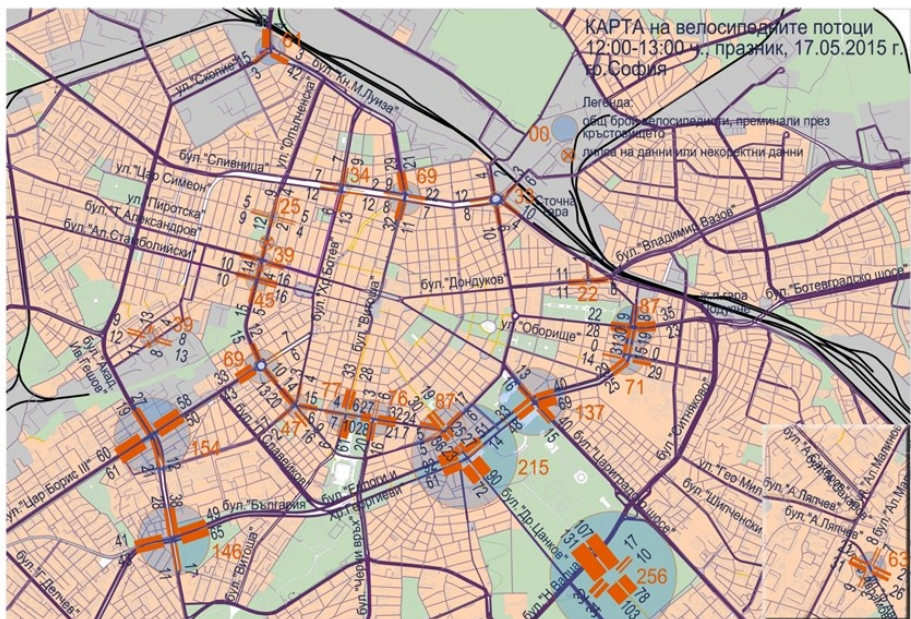
Обръщаме внимание че в Наредба РД 02-20-2 за ППКТСУТ не се отчита натоварването като фактор за определяне широчината на велосипедните алеи. В Борисова градина обаче, особено в почивни дни, има много големи натоварвания и в момента, а новите велоалеи следва да бъдат проектирани в съответствие с прогнозните натоварвания. Преброяване на сдружение Велоеволюция от 2015 г. сочи, че по главната алея от тенис-кортове Академик преминават **238 велосипедиста/пиков час/празник** (256 на кръстовището на алеите)

В ръководства за проектиране на велосипедна инфраструктура (*) за двупосочните велоалеи препоръчителните ширини са както следва:

- минимална ширина от 2,5 m при слабонатоварени велоалеи (0-50 велосипедиста/пиков час),
- 2,5-3,0 м при среднонатоварени велоалеи (50-150 велосипедиста/пиков час);
- 3,5-4.0 м при силнонатоварени велоалеи (>150 велосипедиста/пиков час).

* [„Design Manual for bicycle traffic”, C.R.O.W., 2007](#), посочена като [референтна книга в раздел „Пътна безопасност” на Европейската комисия](#);

Широчината от 3.0-3.5 м дава възможност за разминаване на трима велосипедиста и е от значение за безопасността при значителния надлъжен наклон в тази част на Борисова градина.



Карта от преброяване на велосипедните потоци на сдружение "Велоеволюция, 17.05.2015 г.

16.Сегрегиране на велосипедната от пешеходната алея.

Преминаването на транзитно велосипедно трасе през активен парк принципно не е добро решение, макар да е необходимо за Борисова градина поради липсата на възможност за такива по околните булеварди. Затова препоръчваме екипът задълбочено да проучи начинът за сегрегиране на велосипедната от пешеходната част, тъй като схемите в Наредба РД 02-20-2 за ППКТСУТ са по-обща и минимални като изисквания. Прилагаме снимки от възможно разделяне и по височина, което да даде повод за размисъл. Особено важно е създаването на безопасно решение в тунела бул."П.Яворов"



Велосипедна алея в паркова среда в Зволе, Холандия

17. Велосипедни паркинги с контролиран достъп край метростанция „Национален стадион В.Левски” и бъдещата станция на Орлов мост за трети метродиаметър

Въпреки че с наредбата не се изискват, това са възлови места, при които е удобно да се направи интермодална връзка велосипед - метро, а за нея е ключово тя да даде сигурно велосипедно паркиране. Това може да бъде помещение с физическа охрана, със система за контрол на достъпа или да бъдат разположение велосипедни „гардероби” (на англ. „bike lockers” – кутии за заключване на велосипед). Капацитетът на тези съоръжения трябва да бъде изследван и да има възможност за поетапно увеличаване. (Важно е в плана да се уточни с терминът “велогардероби” какво се има предвид) Също така е важно да се отчете и анализира опитът на СО с изграждането на голям неохраняем велосипеден паркинг край МС “В.Левски”, който беше неизползваем, а стойките постепенно изчезнаха и дори се ползваха неправомерно от Пътна полиция за ограждения по време на спортни мероприятия.

18.Велосипедно паркиране при обекти в Борисова градина

В Наредба РД 02-20-2/2017 за ППКТСУТ в Приложение 4 има разписани изисквания за осигуряване на велосипедно паркиране до спортни и други обекти, като присъстват два класа паркиране - охраняемо и неохраняемо. Велосипедното паркиране следва да бъде отразено в плана в съответствие с изискванията.

19.Станция за обществени велосипеди на Орлов мост

На Орлов мост също е предвидена станция за обществени велосипеди, която не е отбелязана в ПУП.

20.Столичният Колодрум “Сердика” е със специален статут на недвижима културна ценност с особено историческо значение. **Очакваме ПУП “Борисова градина” да препоръча възстановяването му като съоръжение за масов спорт** в допълнение на функцията му за тренировки за високо спортно майсторство.

Колодрумът е атрактор за велосипедистите като на определни събития би могло да се очаква струпване на паркирани велосипеди. Той може да бъде и място за велокафе, велосипедни срещи, клуб, велосипедни работилници и т.н. За функционирането му като средищно място е ключово стопанисването му като обект предназначен за колоездене. Съпътстващите спортни дейности (игрища за мини футбол, тенис и др.) в имота на Колодрума следва да се допускат едва СЛЕД пълноценно осигуряване на първостепенната му функция и при недопускане нарушаването на историческия му облик.

21.Поздравления към екипа, изготвил ПУП, за възстановяването на Детска светофарна площадка на мястото на ресторант “Веселото село”.

Това е позабравена, но крайно необходима практика за осигуряване на обучението по пътна безопасност и правилата за движение за деца. Припомняме, че с Наредба РД 02-20-2 за ППКТСУТ се препоръчва изграждането на такива учебителни площадки, като е препоръчан броят им според големината на населените места.

гр. София
19.06.2019

С уважение:

Иво Делин
Председател на УС
Сдружение “Велоеволюция”

Вносител:

Радостина Петрова
Член на УС на “Велоеволюция”
Тел. 0888600823
Ел.поща: info@velobg.org