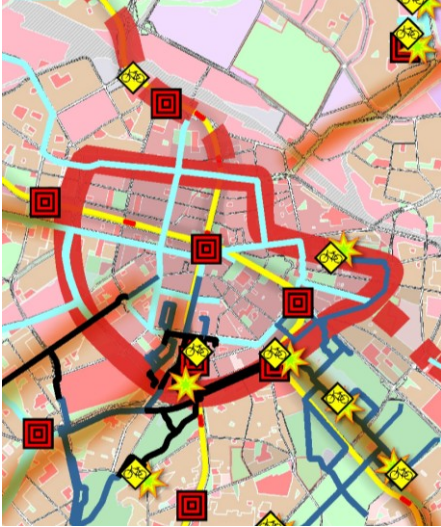
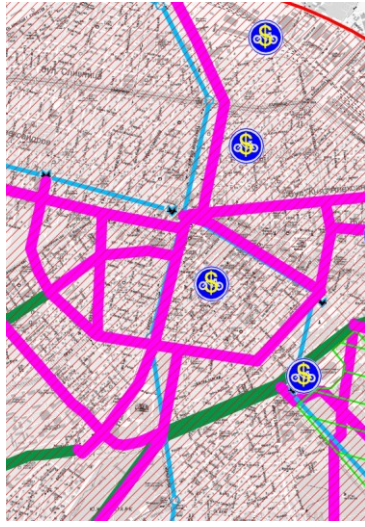


Велосипедно трасе по ул. "Ангел Кънчев"

Една от важните предпоставки за популяризирането на карането на велосипед като средство за транспорт е добре развитата мрежа от велосипедни трасета. Гръбнакът на тази мрежа са главните велосипедни трасета, които поемат транзитното велосипедно движение. Добре е те да се изпълняват с високо качество, да предоставят непрекъснати и директни връзки, без излишни заобикаляния и да са с достатъчна ширина, която да поеме очаквания по-голям велосипеден поток. Обикновено главните велосипедни трасета достигат до градския център, през който преминават голяма част от велосипедните пътувания и който е привлекателен център сам по себе си.

Важно направление от велосипедната мрежа на София е преминаването през централната градска част от север на юг. Така вече построеното велосипедно трасе от жк.Надежда по бул. "Ломско шосе" и по бул. "Кн. Мария Луиза" търси своето продължение към Националния дворец на културата. През пешеходната част на бул. "Витоша" преминаваше и велоалея до реконструкцията му. Този участък сега е често използван маршрут от велосипедистите.

В изменението на Общия устройствен план на Столична община и Генералния план за организация на движението на територията на СО е предвидено да има велосипедно трасе на бул. "Витоша" до пл. "Св. Неделя".

	
Извадка от схема Велосипедна мрежа към Изменение на ОУП на СО, 2007	Извадка от Предложение за проектиране и изграждане на велоалеи, ГПОД, 2010

Разрешаването на велосипедистите да се движат по пешеходния бул. "Витоша" е от изключително важно значение поради няколко причини:

- Подобрява се достъпа до сградите по булеварда предвид, че спирките на масовия градски транспорт са сравнително далече.
- Стимулират се алтернативните на автомобила начини на придвижване като се дава избор – обществен транспорт, пеш и с велосипед.
- При стартиране на система за обществени велосипеди (bike-sharing) ще бъде възможно използването и на обществени велосипеди за достъп до пешеходния бул. "Витоша", които да осъществят връзка с метрото и спирките на МГТ. Това ще увеличи и ползвателите на обществения транспорт. За целта е добре при реконструкцията на булеварда да се предвидят станциите на обществените велосипеди и велосипедни паркинги.

Разрешаването на велосипедното движение по пешеходния бул. "Витоша" обаче не е достатъчно, за да проведе транзитния велосипеден трафик, особено в пиковите часове. За

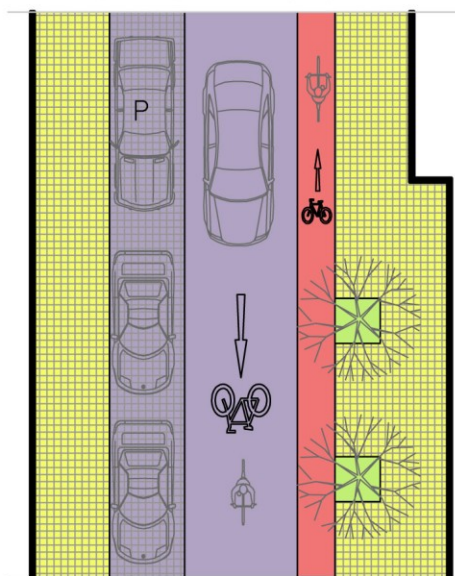
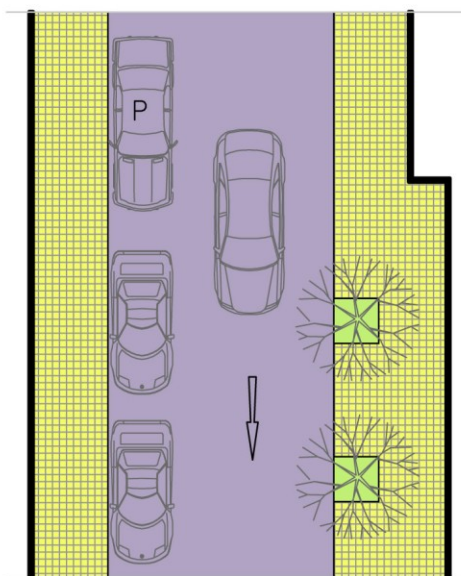
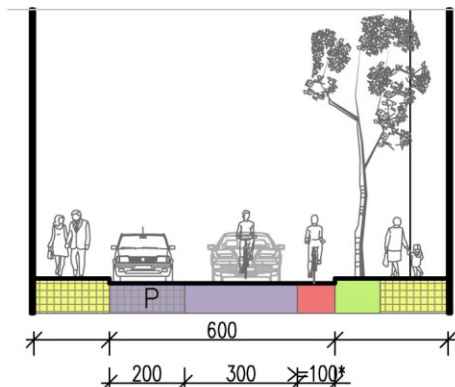
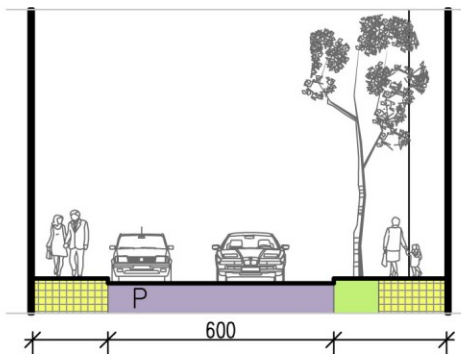
транзитното велосипедно движение е необходимо успоредно трасе, което да осигури бързото преминаване на велосипедистите. Ако такова не бъде осигурено, велосипедистите ще продължат да използват бул. "Витоша" и за транзитното преминаване, което е предпоставка за бъдещ конфликт с пешеходците. Също така това трасе е част от предложения от работната група ринг около градския център – пл. "Св.Неделя"-ул. "Съборна"-ул. "Княз Александър I"-ул. „Ангел Кънчев“-ул. "Фритьоф Хансен"-бул. "Евл.и Хр. Георгиеви"-бул. "Янко Сакъзов"-ул. "Московска". Изпълнението на този ринг ще бъде добра основа за стартирането на система за обществени велосипеди в София, каквато е препоръчително да се изгради след създаването на минимален набор от велоалеи в обхвата ѝ.



Поради тези причини работната група, създадена със Заповед № РД-09-01-92/21.03.2012 г. на Кмета на Столична община, препоръчва създаването на велосипедно трасе по ул. "Ангел Кънчев" и ул. "Княз Борис I". Двете трасета са на разстояние около 400 м, което е в рамките на препоръчителното разстояние 300-500 м з гъстота на велосипедната мрежа. Първите успоредни улици на бул. "Витоша" – ул. "Хр.Белчев" и ул. "Цар Иван Асен I" са с ширина на платното 5 м, докато на горепосочените две – 6 м. Също така на предложените улици има вече съществуващо пресичане на бул. "П.Евтимий" – съответно светофар и пешеходна пътека.

Провеждането на ясно регулирано двупосочно велосипедно движение по едностранната ул. "Ангел Кънчев" е ключово, за да бъде разпознаваемо като велосипедно трасе. Предвид неговия габарит на уличното платно и тротоарите и наличието на лента за паркиране в „синя зона“, работната група предлага прилагането на **схема, разрешаваща обратното движение на велосипедистите по ул. "Ангел Кънчев" във велолента, а велосипедистите в посоката на движението споделят пътната лента с автомобилите.** Това е добре известна и доказано работеща схема по света, която не изисква големи инвестиции, запазва паркирането и провежда безопасно велосипедното движение.

Съвместяването на велосипедното и автомобилното движение е безопасно при ниски нива на автомобилния поток и/или неголеми скорости. Добра практика е прилагането на зони с ограничение 30 км/ч за жилищни и централни зони, оградени от булевардите, на които скоростта за движение е по-голяма.



УЛ."АНГЕЛ КЪНЧЕВ" - СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ
М 1:200

УЛ."АНГЕЛ КЪНЧЕВ" - ПРЕДЛОЖЕНИЕ
М 1:200

* препоръчителна ширина за велоентата 1.5м
ако има възможност за разширение към тротоарите

Предложението за реконструкция на ул."Ангел Кънчев" включва:

- Обособяване на лента за движение на автомобилите, лента за паркиране и велолента за обратно движещите се автомобили. Подмяна на уличната настилка, полагане на червен асфалтобетон за велолентата.
- Реконструкция на тротоарите и други подобрения за постигане на висок естетически облик по цялата улица
- Предимство на движещите се по ул."Ангел Кънчев" по цялата дължина.
- За ограничаване на скоростта на автомобилите могат да се приложат различни мерки като повдигнати кръстовища, изкуствени кривини на пътя, стеснения на пътя и др.



Двупосочно велосипедно движение по едностранна улица. Велолента за обратно движещите се велосипедисти.

Зволе, Холандия



Двупосочно велосипедно движение по едностранна улица. Сепарирана велоалея за обратно движещите се велосипедисти.

Утрехт, Холандия



Двупосочно велосипедно движение по едностранна улица:

- Пример за знак „Забранено влизането на пътни превозни средства с изключение на велосипедисти“
- Остров за влизане на обратно движещите се велосипедисти за по-голяма безопасност.