

Становище

От Камен ; Русков

12 юли 2020

Еколог, велосипедист,

Представител на Граждански комитет Изток

Е-поща: vits@ts@gmail.com

Относно: проект за ПУП-ИПРЗ за обезпечаване на велосипедна алея от ВТУ „Тодор Каблешков“ до гара „Пионер“

Град София има дългогодишни и дълбоки проблеми с липсата на подходяща инфраструктура за активно придвижване както на къси, така и на по-дълги разстояния, както и с изграждането и завършването на зелената инфраструктура в града като цяло.

В този смисъл ползата от създаването на този и други линейни паркове в целия им периметър е тройна: както за пряко ползващите, за живущите, пребиваващите и собствениците в околните сгради и квартали, а така и за София като цяло, защото при интегриране на този пръстен с други – радиални и тангенциални – веломагистрала ще има положително влияние и върху трафика, здравето, и качеството на въздуха в по-широк градски контекст. Редица изследвания доказват ползата за здравето от зелената в жилищните квартали, непосредствено до самите жилища, както и по трасето на придвижващите се граждани.

Преди повече от 10 години експерти и граждани подехме инициативата за преобразуване на изоставена жп линия в линеен парк с велосипедно трасе, което да представлява обиколен маршрут, свързващ различни части на града по един

природосъобразен и здравословен начин. Въпреки безспорните огромни ползи от такова велосипедно околоръстно, то премина през редица перипетии преди да бъде възприето от общината. Сега обаче след повече от десет години все още паркът е на хартия, а вече се виждат и новите апетити за неговото окастряне в полза на още сива инфраструктура и сгради от различно естество. Това буди недоумение и възмущение особено в светлината на крещящата нужда от добре уредени зелени пространства в града, които да подобрят средата на живот и да подобрят устойчивостта на града към климатичните промени.

Понеже линейният парк на мястото на жп линия по дефиниция е тесен, всяко орязване на негови площи би довело до премахване на възможността за достатъчно озеленяване и до компрометиране на идеята за „парк”. Това е особено видно например в район Изгрев, където има видими апетити за окастряне на значителни площи. В същото време места, които са ключови за бързото придвижване като гара Пионер – Симеоновско шосе и кръстовището на бул. Черни връх следва да се преминават максимално бързо, безопасно и безконфликтно. От гледна точка на активното придвижване е важно трасето да е удобно, безопасно и бързо, за да може да привлича повече редовни ползватели, както и да е добре озеленено, за да осигурява по-безопасни и здравословни условия за придвижване. **Чрез повишаване на дела на активното придвижване (който засега остава обезпокоително нисък в София) се намаляват задръстванията и останалите на пътя автомобили се придвижват много по-бързо.**

Въз основа на горното:

1. Подкрепям създаването на линеен парк на територията, собственост на НКЖНИ
2. Подкрепям създаването на инфраструктура за велосипедно придвижване на същата територия

3. Подкрепям създаването на допълнителни спортни съоръжения на подходящи места, при условие, че не пречат на основната цел на линейния парк
4. Подкрепям поставянето на удобни пейки с подобрен дизайн (вкл. и по-висока основа), удобен за трудно сядащи и ставащи хора

Наред с това препоръчвам:

- велосипедният пръстен (парковата част) на София и конкретно в този участък да бъде изпълнен **в цялата си ширина** и да **бъде интегриран функционално с другите паркове и предложени велотрасета**, работата по които също да бъде ускорена драстично, особено с оглед нуждата от наваксване на изоставането на София по отношение на активното придвижване, от намаляване на прекомерното ползване на лични автомобили, на нуждата от независим и безопасен начин на придвижване при кризи, подобряването на безопасността на движение. Тук влиза и предложеното от мен през 2016 велотрасе между площада на Авиацията през парк Въртопо за кв. Симеоново, симеоновския лифт и за Бистрица (ПП Витоша).

- трасето да бъде изпълнено по възможно най-пряката траектория следвайки траекторията на бившата жп линия и да не бъде компрометирано с вкарването му в заобиколни улички или прекъсвано по друг начин, което много би намалило средната скорост на придвижване, привлекателността и безопасността и в крайна сметка би го обезсмислило в голяма степен като алтернативна транспортна артерия.

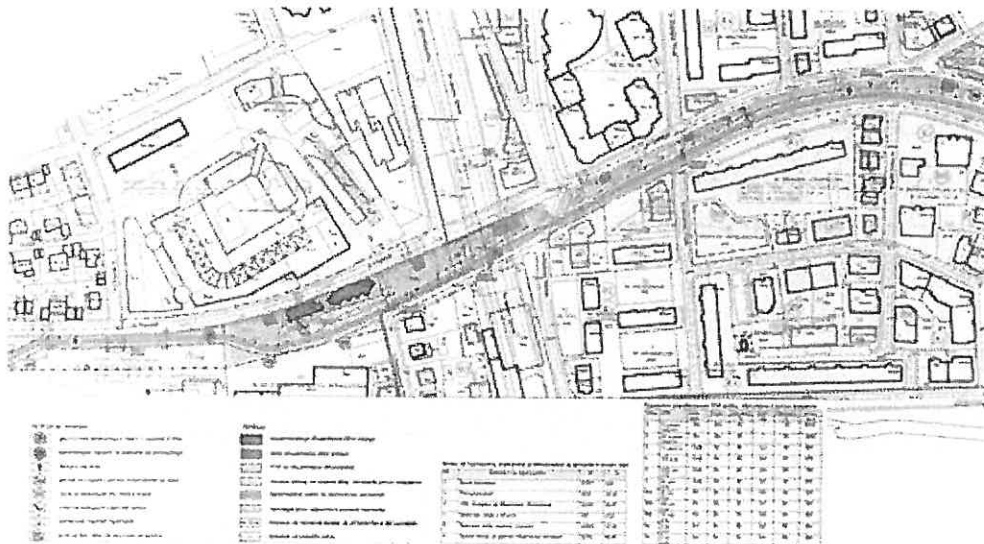
- където е нужно велотрасето да бъде изградено като естакада, или решено по друг начин (на места може би било по-удобно пешеходните пресичания да са отгоре поради високото равнище на околните улици), която няма да бъде в конфликт в пешеходци, родители с деца, възрастни и инвалиди, разхождащи кучета, както и автомобилни пресечки и булеварди. В участъка минаващ през

Изгрев и Изток например има голяма честота на пресичащи пешеходни маршрути, както и на автомобилни пресечки. При разполагане на велоалея на едно ниво с многобройните пешеходни пресичания и някои автомобилни пробиви би се стигнало до редица проблеми и конфликти между различни участници в движението – пешеходци, майки с деца, възрастни и инвалиди, кучета и автомобили. Това също би намалило значително средната скорост на придвижване по велотрасето, и съответно би отблъснало хиляди потенциални ползватели. В същото време то ще е достатъчно натоварено, за да създава стрес на минаващите пешеходци и автомобили, като сблъсъците и ПТП ще се улеснят от наличието на растителност, която ограничава видимостта. Ако при такъв сценарий впоследствие пак се реши да се повишава безопасността, това означава нейното разчистване в големи обеми именно поради честите пресечки на велоалеята. Всичко това би компрометирало идеята както за масово алтернативно придвижване, както и за зелен пояс сред жилищна зона. Допълнително осакатяване на озеленяването би дошло от планираното успоредно пешеходно трасе, което би запечатало много по-голяма площ, отколкото ако двете трасета са едно над друго и има удобни места за качване и слизане от естакадата. Допълнителен ефект от планирането на безконфликтно разминаване с пешеходци и автомобили би се получил от **атраکتивния характер на една естакада и съответните други решения, които биха могли да превърнат съоръжението само по себе си в забележителност на града**, като така способства и за по-интензивното му ползване, а също и за познавателни обиколки и туризъм.

- Да се обмисли алтернативно пешеходно трасе, вкл. и вариант пешеходната алея да се разположи под велоестакадата, като по този начин ползва последната като сянка и защита от валежи и така да се увеличи нейната ползваемост, като се запазят повече площи от запечатване и за озеленяване. Успоредно пешеходно трасе в рамките на линейния парк би довело до огромна загуба на озеленяване, оттам и възможност за чист въздух, паркова среда и ползите за намаляването на стреса и регулиране на микроклимата в условията на глобално затопляне както за ползващите, така и за живущите в района.

- Ширината и и видът на настилната на велоостакадата да бъдат съобразени за ползване и от товарни велосипеди (електрически велосипеди), и предвидени за зимно почистване.

При такъв подход велосипедният пръстен на София ще се превърне в знаков обект за града, който ще привлича както голям брой работни пътувания ежедневно, така и значително натоварване за отмора и спорт през почивни и празнични дни, а също и от страна на туристи и гости на града. Той ще има всички предпоставки да стане любим маршрут за работа и почивка на десетки хиляди души.



Допълнителна литература:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198219300107?fbclid=IwAR23EKCHS4kxKTcWVcz5PsbTr4s-6FMYFLLRyFLZJe2XuEv0tcDG7V81bU>

https://ecf.com/news-and-events/news/cycling-overlooked-member-states%E2%80%99-draft-national-energy-and-climate-plans-ecf?fbclid=IwAR2HX8OPRuJFN8mf2CE1CadyE_39YhrkDmPtriYZqqUwwsh1ZAddP8zYfZ4

С уважение,

Камен Русков,

Еколог, Велосипедист, Представител на ГК Изток