



ДО

Министъра на регионалното развитие и благоустройство

Областния управител на Пловдив област

Кмета на Община Пловдив

Кмета на Община Родопи

Кмета на Община Марица

Общински съвет Пловдив

Председателя на комисия „Устройство на територията и жилищна политика” към ОС Пловдив

Председателя на комисия „Обществен ред и транспорт” към ОС Пловдив

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗГРАЖДАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДНА ИНФРАСТРУКТУРА В ГРАД ПЛОВДИВ И ОКОЛНОСТТА

Настоящото предложение има за основна цел създаването на възможност за придвижване в град Пловдив и околните села с екологичен транспорт - велосипед, електрическа или крачна тротинетка.

1. Мотивация на предложението:

1.1. Замърсяване

Град Пловдив всяка година застава в челните класации за мръсен въздух в страната. По последния доклад на РИОСВ Пловдив за състоянието на качеството на атмосферния въздух по отношение на показатели ФПЧ10 и ФПЧ2.5 за период 01.10.2021 - 31.03.2022 г., независимо че Община Пловдив разполага с действащи Програми за подобряване качеството на атмосферния въздух имаме превишаване на ФПЧ до нива, които са опасни за човешкото здраве. Според доклада и дългогодишните наблюдения и анализи става ясно, че основните фактори, оказващи влияние върху нивата на ФПЧ за територията на Пловдив, са битовото отопление, транспорта и неподдържаната пътна и прилежаща инфраструктура, което води до т.н. вторично разпрашаване. За високите нива на фините прахови частици допринасят също и специфичните метеорологични условия в района – голям брой дни с тихо време (скорост на вятъра под 1,5 m/s), температурни инверсии, мъгли по поречието на реката, водещо до задържане и натрупване на замърсителя.

От особено значение за нивата на фини прахови частици е регулирането на транспортния поток и минимизиране на автомобилния трафик. Автомобилният трафик освен за ФПЧ е отговорен и за изгорелите газове във въздуха, които съдържат серен



диоксид, въглероден оксид, азотни окиси, въглеродороди, прах и други летливи токсични съединения. Не на последно място е и шумовото замърсяване, което е стресов фактор за организма и ефектът му е свързан със засягането на всички органи и системи.

Изложеното налага нуждата от търсенето на алтернативи за транспорт, който да отговаря на изискванията за екологичност.

1.2. Здраве

Здравето на жителите на Пловдив следва да е основен фактор, мотивиращ изграждането на прилежащата инфраструктура на града. Във времето на информацията ние имаме всички данни, които ни показват кой транспорт е най-целесъобразен, безвреден и дори полезен за използване. Бързата справка ни посочва какво е въздействието от карането на велосипед върху здравето: намаляване на риска от сърдечно-съдови заболявания; регулиране на кръвното налягане и нивото на холестерола; регулиране на телесното тегло; укрепване на опорно-двигателната система; намаляване на стреса и регулиране на нервната система; подобряване на респираторното здраве и др.

1.3. Устойчивост

Велосипедният транспорт има редица предимства и носи много ползи както за обществото, така и за хората, които го използват. Ползите са не само текущи като подобряване на качеството на въздуха в града, подобряване на физическото и психическото състояние на гражданите, но и дългосрочни водещи до намаляване на разходите за здравеопазване, формиране на отговорно поведение при подрастващите и създаване на здравословни навици.

Водени от тези изключително важни предимства на велосипедния транспорт в повечето европейски градове от години се строи инфраструктура позволяваща неговото използване. Последните две години на пандемия още повече доказаха, че трябва да се работи в тази посока. Наблюдава се засилване на процеса на осъзнаване. Като пример може да се даде Париж, където по проект до 2026 г. ще се реорганизира транспорта, за да се даде предимство на велосипедистите.

1.4. Сигурност в движението

Организирането на велосипедното движение по специални трасета ще намали значително риска от инциденти на пътя. Велосипедистите по закон следва да се движат на пътното платно, ако няма велоалея. На пътя обаче те не са защитени. Следва да отчетем факта, че много голяма част от тези хора са деца, които не познават Закона за движение по пътищата. Децата са много по-импулсивни и непредвидими на пътя.

Интензивният автомобилен трафик и по-опасните улици принуждават родителите все по-често да придружават децата си до училище с автомобил в името на



тяхната сигурност. По този начин броят на пътуванията с автомобил непрекъснато расте.

С навлизането на електрическите и крачните скутери все повече стана осезаема нуждата от специално трасе по пътя, където да се движат различните от автомобили превозни средства.

1.5. Удобство

Нашият град има всички предпоставки за развитие на велосипеден транспорт. Градът е равнинен, повечето дни през годината са сухи, зимата е мека, площта е сравнително малка и компактна. Разстоянията от кварталите до центъра са до 5 километра, което се преминава за около 15-20 мин. В града има голям брой студенти и ученици, които най-лесно биха преминали на велосипеден транспорт, защото велосипедът им дава голяма мобилност, изисква малко средства за покупка и поддръжка, спестява разходи за транспорт и отговаря на по-активния им начин на живот.

1.6. Трафик

Още нещо е много важно да бъде отбелязано и това е наличието на ежедневни задръствания и недостига на места за паркиране. Всекидневното придвижване на един човек с една кола до работното му място създава съвкупност от хиляди автомобили на пътя. Според доклад на организацията „Transportation for America”, озаглавен "The Congestion Con" (Измамата със задръстването), построяването на повече пътища за автомобилите води до по-големи разходи за поддръжка, повече замърсяване и още повече трафик.

Това е така, защото се създава удобство за ползване само на този вид превоз. Дори при наличие на много голямо желание за използване на градски транспорт, велосипед или тротинетка хората избират автомобила, защото нямат алтернатива.

Редица местни проучвания от Европа и САЩ също показват ползите от колоезденето за намаляване на задръстванията:

- Подобренията в колоезденето водят до 45 % по-малко автомобилен трафик и по-бърз обществен транспорт (Копенхаген, Дания);
- Велосипедните магистрали намаляват времето, прекарано в задръствания, с 3,8 милиона часа годишно (Нидерландия);
- Мрежата от велосипедни магистрали намалява необходимостта от 50 000 пътувания с автомобил на ден (Област Рур, Германия).;
- Програмата за споделяне на велосипеди намалява задръстванията с 4% (Вашингтон, САЩ);



- За 1 час 7 пъти повече велосипеди отколкото автомобили могат да преминат пространство с ширина 3,5 м. в градска среда;
- Мястото, което е необходимо за паркиране на един автомобил, може да побере до 15 велосипеда;

1.7. Икономика

По данни от държавите-членки на ЕС настоящите равнища на колоезденето водят до ползи в размер на 150 милиарда евро.

- Повече от 90 милиарда евро от тези ползи са положителни външни ефекти за околната среда, общественото здраве и системата за мобилност. За сравнение в неотдавнашно проучване на Европейската комисия отрицателните външни ефекти, т.е. разходите за околната среда, здравето и мобилността, от пътните моторни превозни средства се оценяват на 800 милиарда евро годишно;
- Разходите за изграждане и поддръжка на инфраструктурата за моторизиран транспорт, които се спестяват чрез колоезденето, възлизат на 2,9 млрд. евро годишно в ЕС;
- Една миля висококачествена защитена велоалея се оценява на 210 хил. щатски долара, докато градската магистрала струва 50 милиона щатски долара на миля или 240 пъти повече;
- Настоящите нива на колоезденето в ЕС съответстват на икономии на гориво в размер на повече от 3 милиарда литра годишно, което съответства на разхода на гориво за автомобилния транспорт на държава като Ирландия;
- За системата за споделяне на велосипеди в Дъблин всяко 1 инвестирано евро създава 12,3 евро ползи за времето, по-широкообхватни икономически ползи и ползи за здравето. Само стойността на икономии на време е от порядъка на 6–10,4 милиона евро;
- Средното тегло на автомобил в ЕС през 2017 г. е било близо 1400 кг., а един велосипед рядко тежи повече от 20 кг. или 1,5 % от теглото на автомобила. Това означава, че за изграждането му са необходими много по-малко ресурси;

Може да обобщим, че изграждането на велосипедна инфраструктура е вече от първа необходимост за града. Нарасналите нужди на обществото от трасета за придвижване, екологичната ситуация на мръсен въздух в града и потребността от отговорно поведение на пътя не могат да бъдат подминати, а следва да насочим мислите и усилията си в удовлетворяване на обществените потребности.

2.1. Обществени нагласи

За да очертаем нагласите в обществото към колоезденето, да дефинираме проблемите, да измерим броя и демографията на жителите, които ползват или биха



ползвали велосипед, както и да идентифицираме мерки, с които да се популяризира този начин за превозване в градски условия проведохме анкетно проучване сред 277 жители на град Пловдив.

Анкетата съдържа въпроси касаещи както активните велосипедисти в града, така и тези, които използват основно други средства за придвижване.

Към активните велосипедисти, използващи колелото като основен превоз, въпросите са за състоянието на сегашните алеи и предложения за подобряване на инфраструктурата.

Към останалите участници в движението въпросите са насочени към нагласите им да използват този транспорт при различни по-добри условия.

2.2. Резултати от анкетното проучване

В проучването участват 277 респондента, 83% от които карат велосипед. От тях едва 37% използват велосипеда като основно средство за придвижване, докато останалите спортуват с велосипедите си или ги използват като средство за отмора и забавление.

Сред тези, които изобщо не карат велосипед, едва 15% са респондентите, които посочват като причина предпочитание към удобството на автомобилите. Останалите се придвижват с градски транспорт, пеша или имат други съображения, свързани с безопасността и липсата на условия или нямат физическа възможност.

177 респондента отговарят на въпроса „При какви условия бихте обмислили колоезденето като основно средство за придвижване в ежедневието Ви?“, като тук са включени както хора, които карат велосипеди за спорт и отмора, така и тези, които имат физическа възможност да карат, но при текущите обстоятелства предпочитат други методи за придвижване.

- Две трети от отговарящите (67%) биха обмислили придвижването с колело като основен метод за транспорт, ако бъдат изградени нови велотрасета, които да разширят мрежата и да подобрят свързаността на текущите;
- Същият ефект (отново за 67%) биха имали и действия към подобрена безопасност и достъпност на вече изградената велоинфраструктура;
- Близо половината отговарящи биха обмислили придвижване из града основно на колело при по-добро регулиране на правилата за движение, както и при наличие на повече стойки за паркиране в близост до търговски обекти и обекти с обществена значимост;

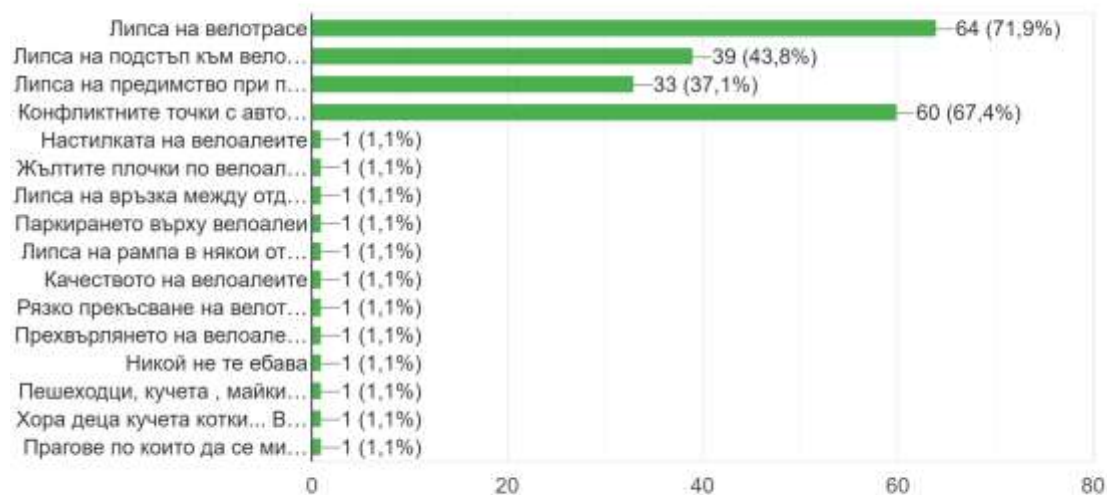
Недостатъчни километри велотрасе и недобра регулация (конфликтни точки с автомобили и пешеходци) са най-честите проблеми, на които се натъкват две трети и от редовните велосипедисти. Половината смятат, че настоящите велоалеи имат нужда



от подобрения и за почти същия брой правилното място на велоалеите е на улиците, с преграда от автомобилното движение.

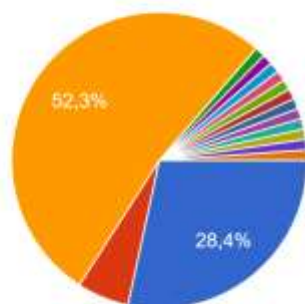
Кои са най-честите проблеми, на които се натъквате, карайки велосипед?

89 отговора



Какво ви е мнението за съществуващите велоалеи.

88 отговора

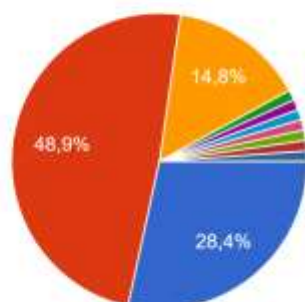


- Много са хубави
- Повечето са неизползваеми
- Ако се поправят може да станат удо...
- Ако се пооправят може да станат уд...
- Някои са добре направени и удобни...
- Повече през центъра - север - юг, из...
- Трябва да бъдат разумно удължени...
- Прилични са, но създават конфликт...

▲ 1/2 ▼

Къде предпочитате да са велоалеите?

88 отговора



- На тротоара
- На пътното платно отделени с прегр...
- На очертано място на пътното плат...
- Без значение, стига да са адекватно...
- В зависимост от мястото може да е...
- Без значение, стига да е осигурена...
- Лично аз избягвам велоалеи. Ако са...
- Зависи от конкретната ситуация. Ня...

▲ 1/2 ▼



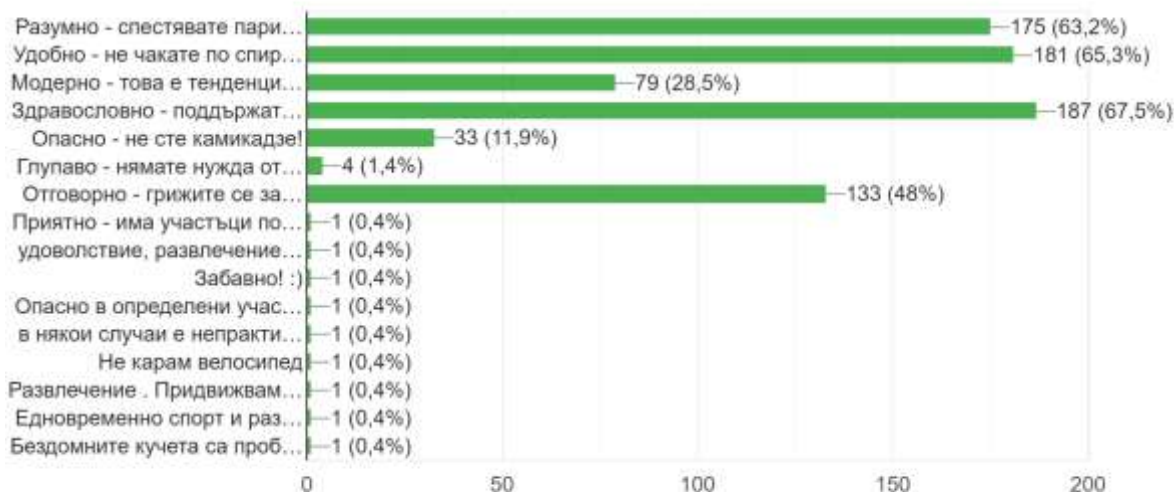
Общата нагласа към карането на велосипед в Пловдив е много положителна. Между 60% и 70% от анкетираните го асоциират със следното:

- намират го за здравословно и начин за поддържане на добра форма (67%);
- удобно - спестява чакане в трафик и търсене на място за паркиране (65%);
- разумно - спестяват се средства от гориво, поддръжка, такси, застраховки и разходи за паркиране (63%);

Почти половината от анкетираните считат карането на колело за отговорно поведение, подкрепящо подобряването на качеството на въздуха и на здравния статус - както техния собствен, така и на хората около тях.

За Вас карането на велосипед в Пловдив е:

277 отговора



3. Проучване на нормативната база

След направеното проучване в ОУП на град Пловдив, Плана за устойчива градска мобилност, Инвестиционните проекти за елементи от Комуникационно-транспортната схема, касаещи нови велоалеи, Картата на развитие на велотрасетата от велосипедната мрежа на град Пловдив, Концепцията за пространствено развитие на община Пловдив 2015-2025 г., Плана за развитие на велосипедния транспорт и Програмата за развитие на велосипедното движение се установи следното:

3.1. В град Пловдив липсва цялостна стратегия, чрез която да се насърчава колоезденето като пълноценна алтернатива на автомобилния транспорт.



3.2. Този вид транспорт е описан като приоритетен в Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии и Концепцията за пространствено развитие на община Пловдив 2015-2025 г., но на практика тези приоритети не се прилагат.

3.3. Беше поставено началото на изграждането на велосипедна мрежа, но този процес спря през 2018 година.



4. Предложения за промяна на наличната ситуация

За да използваме велосипеда като транспорт, а не само като средство за спорт и забавление е необходимо да има цялостен план и стратегия за развитието му, което да е заложено в Общия устройствен план на града.

Основните документи, които следва да се изготвят допълнително към Комуникационно-транспортната схема на града са:

- План за развитие на велосипедния транспорт;
- Програма за развитие на велосипедното движение;

В наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии най-прилежно са очертани приоритетите, които трябва да се спазват, документите, които да се изготвят и тяхното съдържание.

4.1. Приоритети при изготвяне на плановете

При изготвяне на плановете и цялостната стратегия за велосипедното движение в Пловдив е необходимо да се осигури следното:



- Оптимални условия за всички участници, както следва: а) пешеходци; б) пътници, ползващи обществен транспорт; в) велосипедисти; г) леки автомобили; д) товарни автомобили; е) транзитно автомобилно движение;
- Достъпност и безопасност на всички участници в движението, включително на хората с намалена подвижност;

4.2. Принципи при изготвяне на плановете

- **Безопасност;**
- **Директност;**
- **Непрекъснатост;**
- **Привлекателност;**
- **Удобство;**

5. Основните елементи на велосипедната инфраструктура

За да бъде използвана, завършена, надеждна, устойчива и предпочитана, велосипедната инфраструктура следва да съдържа следните елементи:

- Велогаражи и места за съхранение на велосипедите;
- Велотрасета - велоалеи и велоленти;
- Осигуряване на система за отдаване на обществени велосипеди;
- Създаване на правила за движение, регулиране и обучения за движение на велосипедистите;

5.1. Предложения по основните елементи

5.1.1. Наличие на места за паркиране и съхранение на велосипедите

Велосипедното паркиране е неразделна част от велосипедната инфраструктура. Наличието или липсата на места за паркиране на велосипеди може да повлияе съществено на избора на хората дали да пътуват с велосипед.

5.1.1.1. В Наредбата за преместваемите обекти следва да се предвиди опция за изграждането на велогаражи в близост до местата, където гражданите живеят. Създаването на това удобство ще може да убеди много от хората да се снабдят с велосипед, защото повечето от тях помещават апартаменти в жилищни сгради, където не предоставят възможност за съхранението на това превозно средство.

5.1.1.2. Изключително наложително е наличието на общинска наредба, която да регулира поставянето на стабилни стойки за паркиране пред търговските обекти над определена площ, пазари, училища, университети, болници, автогари, ЖП гари и други обществени държавни или общински учреждения, на входовете на паркове и градини, увеселителни центрове.



Изискванията към стойките за паркиране е препоръчително да бъдат:

- Да са на разстояние не повече от 30 м. от обекта;
- Да има осветление;
- Да има видеонаблюдение;
- Да има навес;
- Да осигуряват стабилно захващане за рамката, а не за предното колело;



За обектите, които представляват частна собственост следва да се предвидят стимули за изграждане на стоянките по предписание. Стимулите може да са предоставяне на инвентар или финансови средства.

По примера на други европейски държави паркингите могат да бъдат изградени и на места, които са отредени за автомобили на пътното платно.



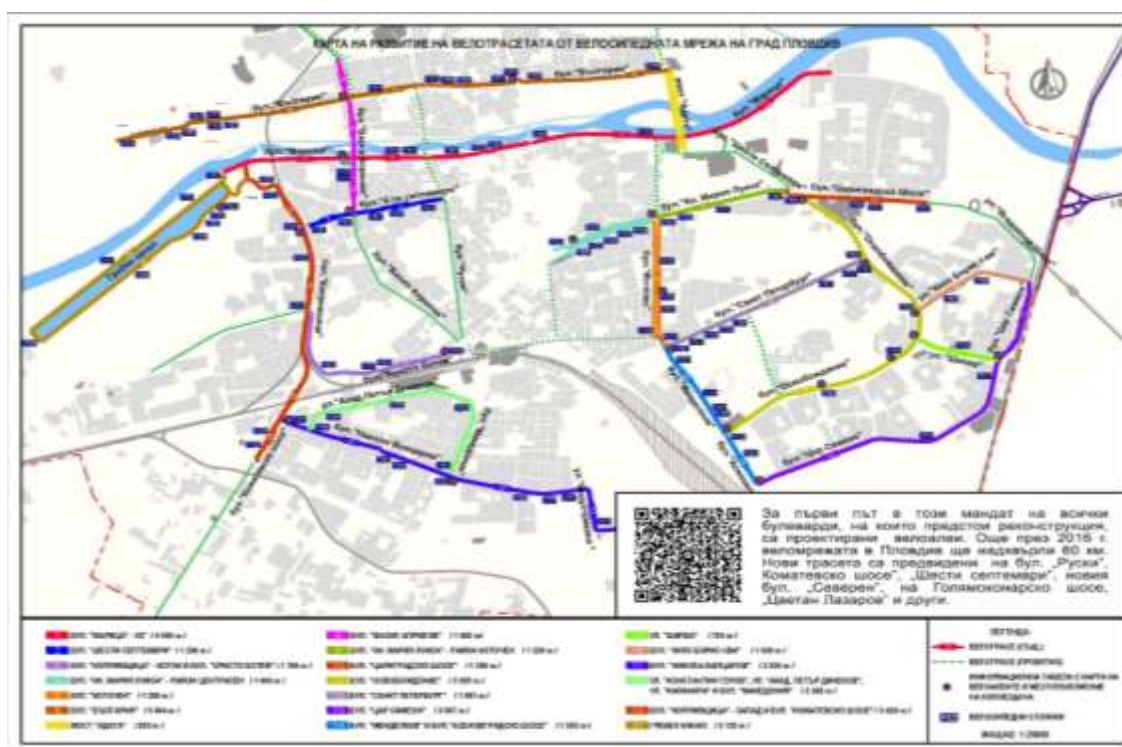


5.1.2. Наличие на велотрасета-VELOALEИ и велоЛЕНТИ

Основни принципи, които се залегнали в предложението са:

5.1.2.1. Поддръжка и обновяване на изградените велоалеи

Схемата на сегашната мрежа от велоалеи в града /от официалния сайт на община Пловдив/:



Освен поддръжката на съществуващите велосипедни трасета като например редовното им почистване от растения /особено наложително е изчистването на пълзящото растение „Бабин зъб“/ и поправка на маркировката е добре да се мисли и в посока инфраструктурни подобрения за по-голяма безопасност, комфорт и намаляване на времето на придвижване. Това ще намали риска от инциденти и ще повиши използваемостта на велосипедните алеи.

а/ Във фейсбук групата „Велоинфраструктура Пловдив“ велосипедистите посочиха основните проблеми, имащи нужда от подобряване. Обикновено те са свързани с:

- Велоалеята свършва до подлези със стълби или стръмни рампи, които налагат велосипедистът да премине като пешаходец. Освен причиненото забавяне такива места са непреодолими за велосипедисти с дете в столче, с ремарке или триколка и силно затрудняват родителите с деца със собствени велосипеди;



- Липса на яснота за предимство при пресичане на булеварди. Участниците в пътното движение не са наясно дали велосипедистът има предимство, когато се пресича път по велосипедна пътека;
- Проблеми свързани със сигурността. Когато алеите са на тротоара често пешеходците ходят по нея, разхождат кучета на каишки, като се създава риск както за пешеходеца, така и за велосипедиста;
- Споделените места с пешеходците налагат движение с пешеходна скорост и създават неудобство за участниците в движението;
- Проблеми с включването в автомобилно движение след края или началото на велосипедна алея. Липса на отстъп и наличие на праг от пътното платно. Често пъти алеята свършва или започва на тротоара. Велосипедиста отново трябва да слезе от колелото и да продължи с бутане;
- Липса на велосипедни светофари. Като цяло липсата на пътни знаци и светофари обхваща велосипедистите и останалите участници на пътя;
- Наличие на опасни препятствия – близко разположени контейнери за смет, стълбове, рекламни съоръжения и др.
- Изградени алеи с плочки, които вече са разместени и криви;
- На много места алеите не са в посоката на движение, което затруднява включването и излизането от тях;





б/ Ето няколко конкретни примери за проблеми и възможни решения:

- Изтрита маркировка на велоалеята на кръстовището на ул. "Бяло море" и ул. "Македония". Предложение: Подновяване на маркировката;
- На бул. Мария Луиза паркирането е разрешено, велоалеята е много тясна и е възможно да бъдеш бутнат, ако някой отвори вратата на автомобила си точно когато минаваш. Предложение: Разширяване на алеята откъм тротоара;
- Контрол на паркирането върху и в близост до велоалеи и на движението на моторни превозни средства по тях;
- Обръщане на жълтите плочки да са напречно набраздени на алеята;

Непрекъсната връзка между алеите и добавянето на велосипедни пътеки на тротоара.

- Бул. „Никола Вапцаров”, който не само трябва да се пресече, за да се кара по велоалея, но и в участъка от ул. „Стефан Стамболов” до ул. „Чорлу” е двупосочна на пътя. Също там тротоарът е "неудобен" за пешеходците и те редовно ходят по велоалеята. Предложение: Подновяване на тротоарната настилка;



- Преминването по бул. „Руски“ изисква три пъти заобикаляне на кръстовищата, поради наличие на прегради пред алеята. Предложение: Поставяне на велосипедни светофари на кръстовищата;
- Велоалеята пред Централна гара започва от тротоара. Предложение: Включване в алеята от пътното платно;
- Велоалеята на бул. „Източен“ след кръстовището с бул. Мария Луиза започва с 10 см. бордюр. Предложение: Всички бордюри да започват от нулево ниво;

в/ Предложения за общата поддръжка на велоалеите:

- Редовен обход от страна на общинските служители за инспектиране на велосипедната инфраструктура;
- Лесна за използване система за подаване на сигнали от граждани, особено по електронен път;
- Поддържане на връзка с активни неправителствени организации и граждани, които да подават сигнали и да предупреждават за нередности;
- Поддържане на растителността около велосипедните трасета за подобряване на видимостта и повишаване на пътната безопасност;
- Поддържане на средата около велоалеите чиста и благоустроена;
- Поддръжка на настилките в добро състояние, поправки на места с неравна повърхност, прагове, дупки, широки фуги между елементна настилка (особено ако съвпадат с посоката на движение поради риск от попадане на гумата на велосипеда) и повишено внимание към капаците на инсталационни шахти и дренажните решетки;
- Поддръжка на маркировката и пътната сигнализация;
- Внимание към препятствия на и край велосипедните трасета – контейнери за смет, кашпи за цветя, рекламни съоръжения, антипаркинг колчета (да бъдат със светлоотразители и достатъчно високи да се забележат) и др.;

5.1.2.2. Изграждане на нови велотрасета, които да са безопасни за велосипедистите и пешеходците

Основните цели тук са следните:

- Осигуряване на непрекъснатост на велоалеите;
- Осигуряване на безопасност на велоалеите;



- Осигуряване на връзка между отделните квартали на града;
- Осигуряване на връзка с промишлените предприятия;
- Осигуряване на връзка с близките села.

5.1.2.2.1. Предложения за нови трасета

Непрекъснатата връзка между алеите и добавянето на велосипедни пътеки на кръстовищата на булевардите успоредно на пешеходните във всички посоки ще осигури не просто спорт и забавление, а реална възможност жителите да ги използват за придвижване до работното място и децата до училище. Само така можем да говорим за алтернатива на автомобилния превоз, която следва да е заложена в Общия устройствен план на града.

Връзките между алеите и допълнителното покритие на града бяха посочени от участниците в анкетното проучване като предложения за нови трасета. В града алеите са приблизително 80 км и ще обхванат целия град и промишлените зони, а общата дължина с близките села и околността е 140 км.

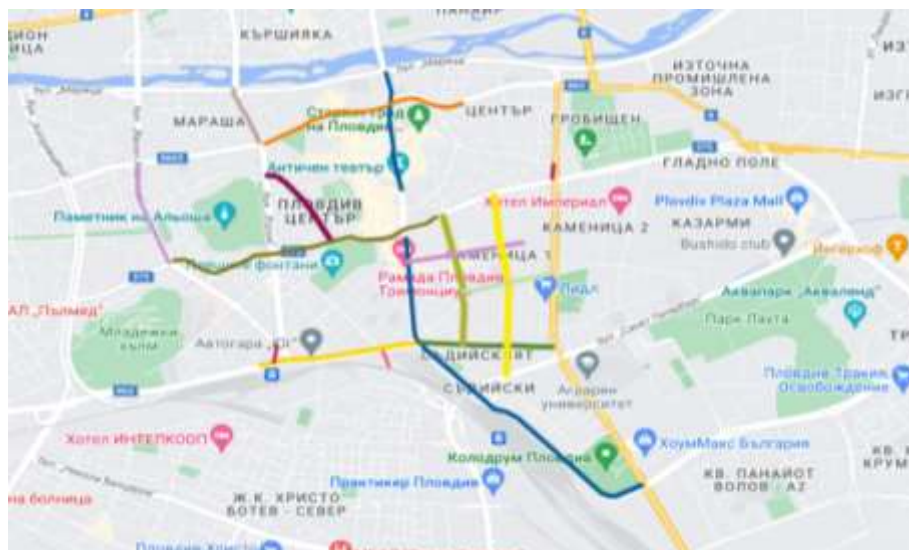
Имената на улиците, тяхната дължина и местонахождението им по квартали на града и околността е следното:

Район Централен:

	Начална точка	Минава през	Крайна точка	Разстояние
1	Кръстовището на бул. „Христо Ботев” с бул. „Източен”	бул. „Христо Ботев”	бул. „Цар Борис III Обединител”/ Сточна гара	838 м.
2	Сточна гара	бул. „Найчо Цанков”/ източен тротоар	Мебелна къща	1830 м.
3	Сточна гара / бул. „Цар Борис III Обединител”	Тунела	Водната палата	1580 м.
4	бул. „Христо Ботев”	ул. „Авксентий Велешки”	Глухия прелез	140 м.
5	бул. „Руски” източно по бул. „6-ти септември” през	Площад Съединение	ул. „Ламартин”	1330 м.
6	ул. „Петко Д. Петков”	Цялата		940 м.
7	ул. „Капитан Райчо Николов”	Цялата		740 м.



8 ул. „Преслав”	Цялата		640 м.
9 църква Света Петка	ул. „Гладстон”	бул. „Васил Априлов”	1790 м.
10 бул. „Пещерско шосе”	бул. „Васил Априлов”	бул. „6-ти септември”	730 м.
11 Сточна гара	бул. „Христо Ботев”	ул. „Кавала”	1000 м.
12 бул. „Княгиня Мария Луиза”	бул. „Източен”	ул. „Стойчо Мошанов”	100 м.
13 бул. „Княгиня Мария Луиза”	ул. „Родопи”	бул. „Санкт Петербург”	1290 м.
14 Входът в кръговото	бул. „Васил Априлов”	бул. „Христо Ботев”	120 м.
15 Мостът на Герджика	бул. „Руски”	бул. „6-ти септември”	420 м.
16 ул. „Петко Д. Петков”	ул. „Богомил”	бул. „Източен”	590 м.

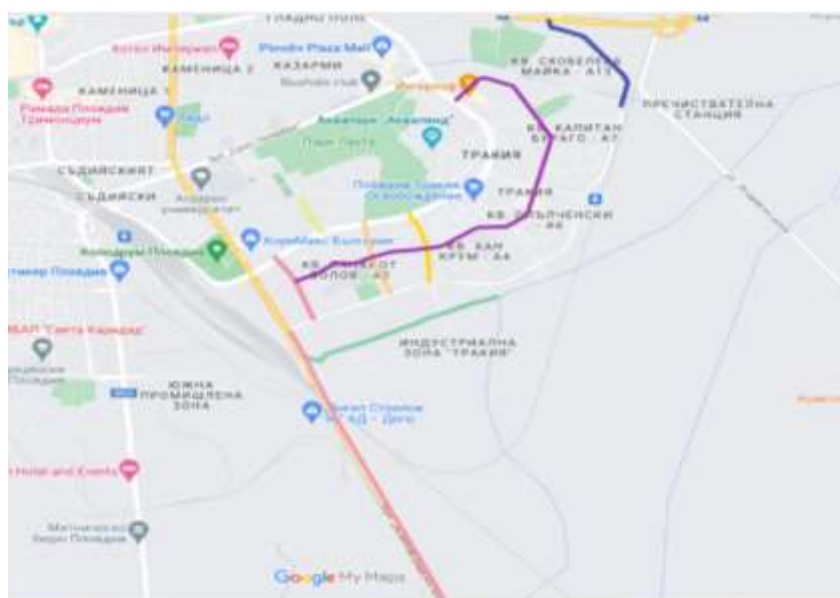


Район Тракия:

Начална точка	Минава през	Крайна точка	Разстояние
1 Асеновградско шосе	ул. „Нестор Арабаджиев”	Краят на улицата	1550 м.
2 бул. „Освобождение”	ул. „Недялка Шилева”	ул. „Цар Симеон”	640 м.
3 бул. „Освобождение”	ул. „Вълко Шопов”	ул. „Цар Симеон”	630 м.



4	бул. „Освобождение”	ул.„Пеньо Пенев”	ул. „Цар Симеон”	680 м.
5	Йегерхоф	ул. „Съединение”	Тех Парк Оптела	3630 м.
6	ул. „Цар Симеон”	Асеновградско шосе	Кръгово околоръстно	2780 м.
7	ул. „Поручик Боян Ботев”	ул. „Димитър Ризов”	бул. „Освобождение”	320 м.
8	Скобелева майка	ул. „Ягодовско шосе”	ул. „Свети Княз Борис I Покръстител”	1060 м.

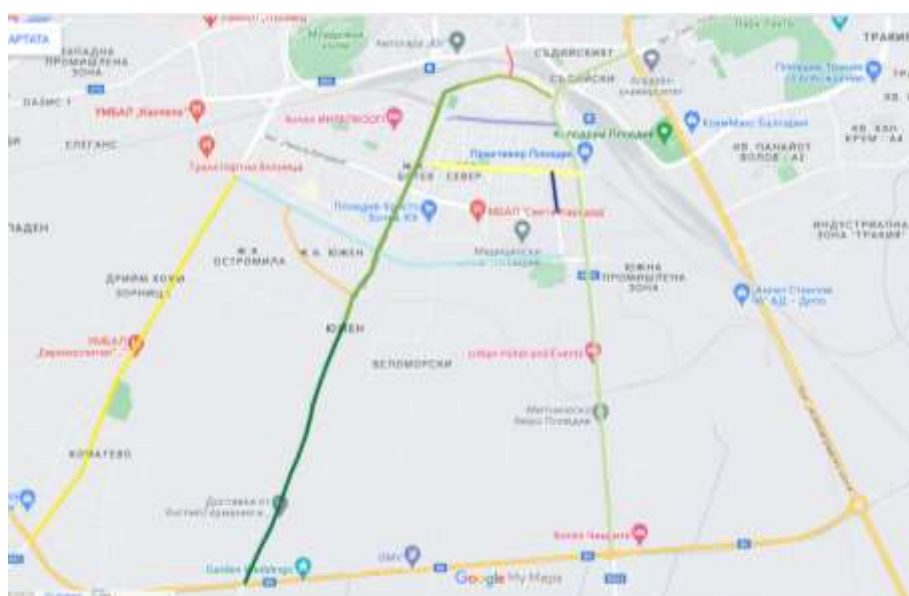


Район Южен:

	Начална точка	Минава през	Крайна точка	Разстояние
1	ВСИ	Кукленско шосе	Кръгово до Газпром	5000 м.
2	Коматевско шосе	бул. „Александър Стамболийски”	ул. „Индуриална”	3160 м.
3	бул. „Александър Стамболийски”	ул. „Никола Димков” / ул. „Поручик Вълво Стефов”	ул. „Димитър Талев”	1090 м.
4	ул. „Димитър Талев”	Цялата	До Околоръстното	4960 м.
5	ул. „Скопие”	Цялата		1310 м.
6	ул. „Даме Груев”	Цялата		920 м.



бул. „Александър 7 Стамболийски”	Коматевско шосе	До Околовръстното	3770 м.
8 Глухия прелез	ул. „Архиепископ Петър Богдан”	ул. „Кукуш”	110 м.
9 бул. „Македония”	ул. „Кукуш”	До края	850 м.
бул. „Никола 10 Вапцаров”	Индустриална	ул. „Скопие”	360 м.
ул. „Македония” - 11 Изток	ул. „Бяло море”	ул. „Македония” - Запад	80 м.

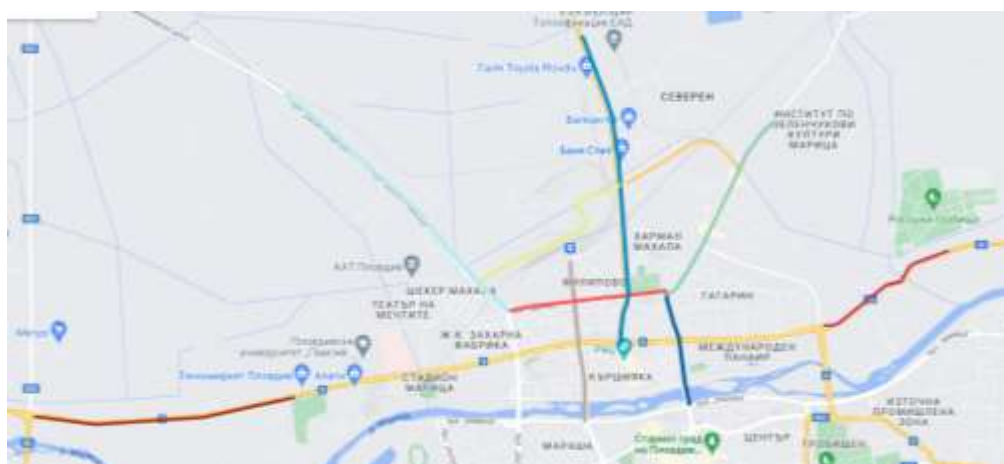


Район Северен:

	Начална точка	Минава през	Крайна точка	Разстояние
1	Гара Филипово	бул. „Победа”	през мост Герджика и през него връзка с бул. „6-ти септември”	1440 м.
2	Водна палата	Кръгово Панаира	Брезовско шосе	1050 м.
3	Брезовско шосе	по бул. „Дунав”	до Голямо Конарско шосе	1460 м.
4	бул. „България”	бул. „Васил Левски”	Мост ален мак и до ТЕЦ Север	2830 м.
5	ул. „Георги Бенев”	Цялата		1740 м.



6 ул. „Полет”	Цялата		1280 м.
7 Техномаркет	Пазарджишко шосе	До Околовръстното	2400 м.
бул. „Цар Борис III 8 Обединител”	Брезовско шосе	До табелата на града	1870 м.
9 бул. „Северен”	Рогошко шосе	До табелата на града	1360 м.
10 бул. „Дунав”	бул. „Васил Априлов”	До табелата на града	2830 м.

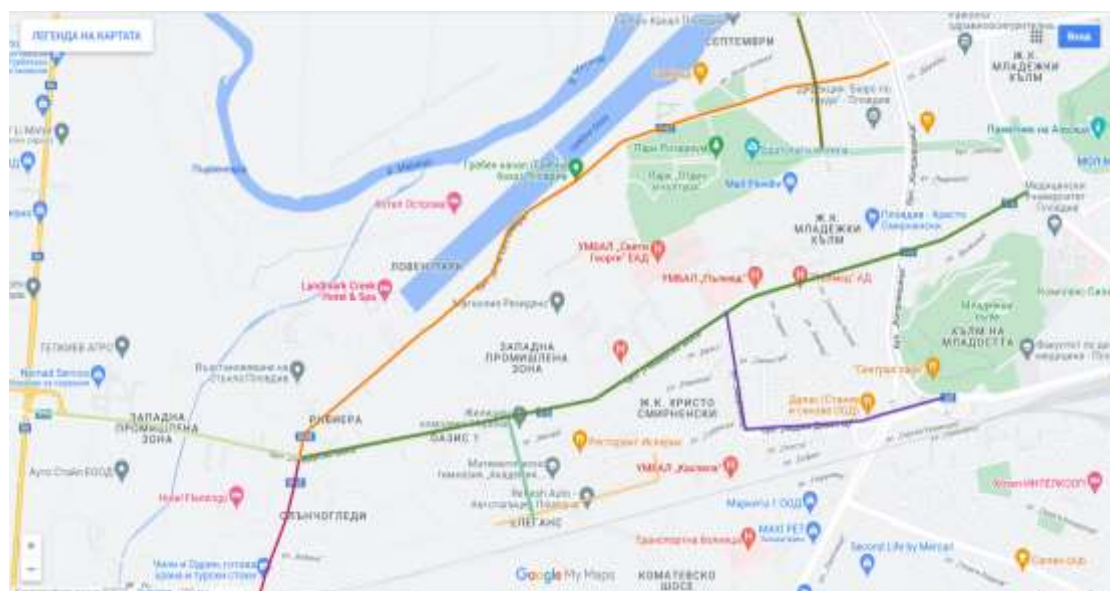


Район Западн:

	Начална точка	Минава през	Крайна точка	Разстояние
1	ул. „Юндола”	Цялата		940 м.
2	ул. „Орфей”	Цялата		450 м.
3	ЖП прелез бул. „Копривщица”	бул. „6-ти септември” през Спортното училище	бул. „Пещерско шосе”	3530 м.
4	бул. „Пещерско шосе”	ул. „Елин Пелин”	кв. „Прослав”	630 м.
5	бул. „Васил Априлов” мантинела на Коматевско	бул. „Пещерско шосе”	кръстовище с ул. „Елин Пелин”; вход Прослав	3790 м.
6	бул. „Свобода”	ул. „Владивосток	Гребната база	590 м.
7	бул. „6-ти септември”	бул. „Пещерско шосе”	До Околовръстно	1350 м.

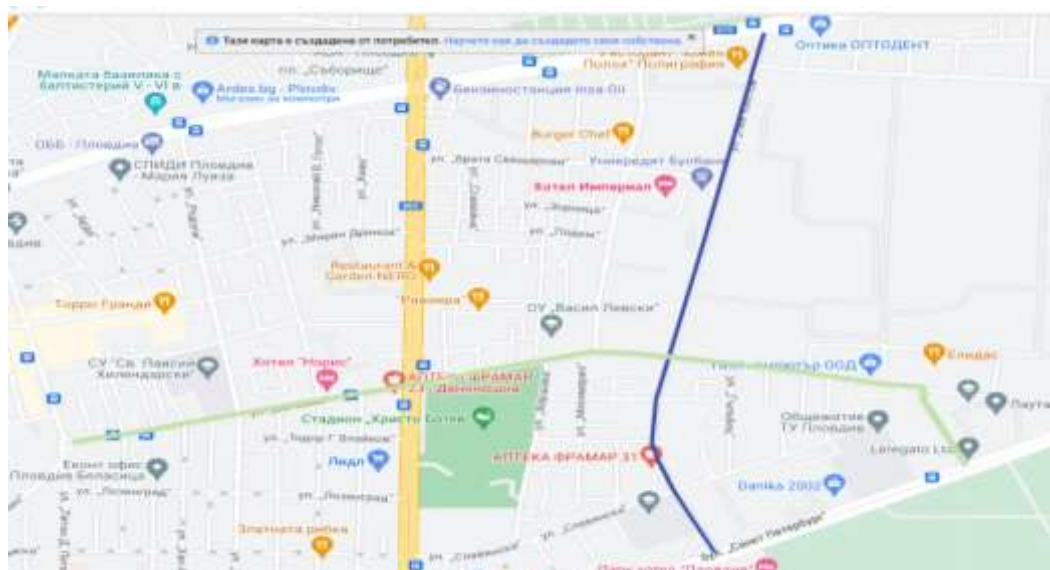


Газпром на бул. 8 „Христо Ботев”	бул. „Хаджи Димитър” / ул. „Царевец”	До Пещерско шосе	1530 м.
-------------------------------------	---	------------------	---------



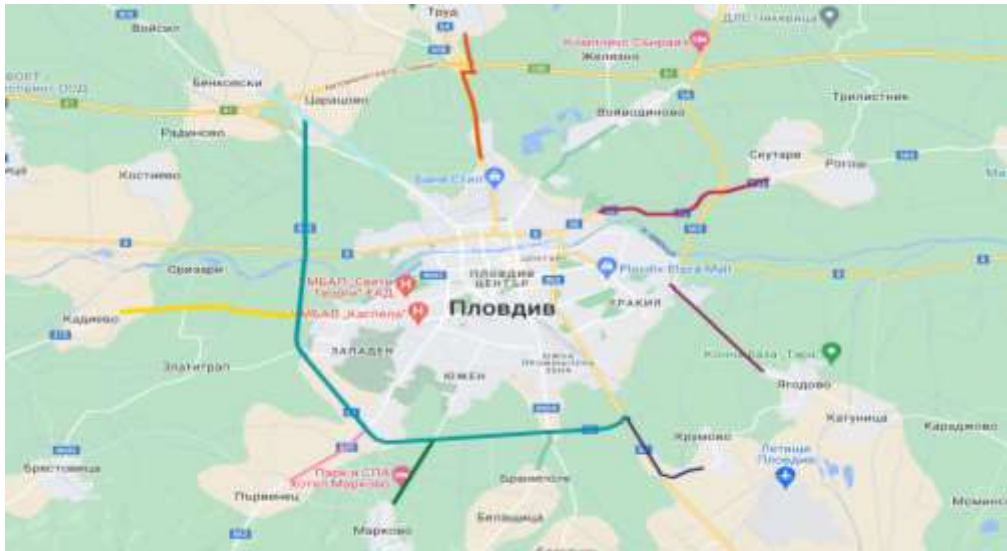
Район Източен:

	Начална точка	Минава през	Крайна точка	Разстояние
1	ул. „Лев Толстой”	Цялата		1210 м.
2	ул. „Богомил”	Цялата		1620 м.

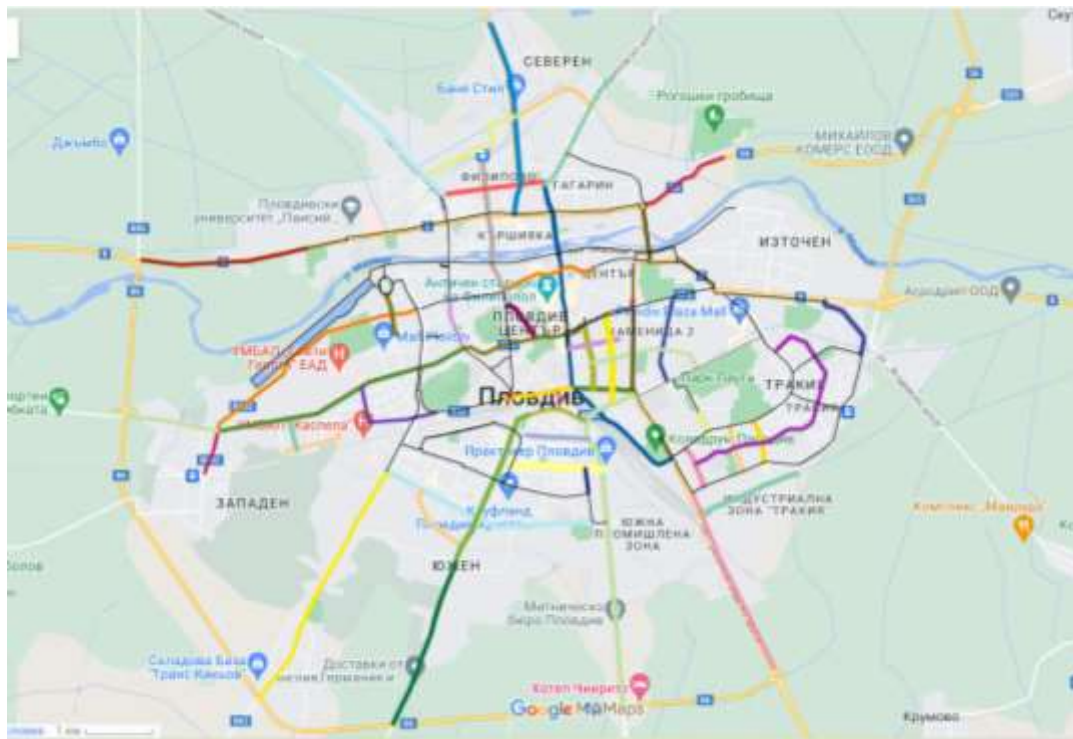


До близките села на общините Родопи и Марица и околвръстното шосе на Пловдив:

	Начална точка	Минава през	Крайна точка	Разстояние
1	Околвръстно		Марково	2530 м.
2	Околвръстно		Първенец	2900 м.
3	Околвръстно		Кадиево	5110 м.
4	Околвръстно		Браниполе	1380 м.
5	Околвръстно		Крумово	3660 м.
6	Околвръстно		Ягодово	4140 м.
7	бул. „Дунав”	бул. Васил Априлов / ул. Криси Пара	Бенковски	4830 м.
8	ТЕЦ Север		Труд	5000 м.
9	бул. „Цар Борис III Обединител”	Брезовско шосе	Войводиново	4790 м.
10	бул. „Северен”		Скуtare	5340 м.
11	Асеновградско шосе	Околвръстно шосе	Царацово	20100 м.



Изображение на покритието с наличните и новите предложения за велосипедни трасета в град Пловдив:



5.1.2.3. Предложения относно безопасността

Близко 12% от отговорилите на анкетата посочват, че карането на велосипед е опасно.

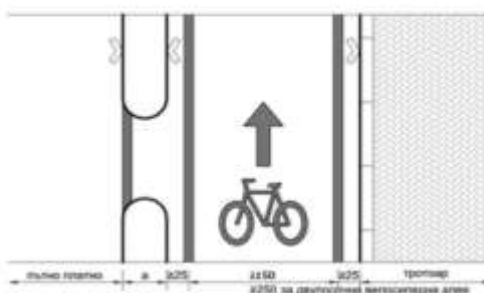


68% намират, че най-честите проблеми по трасето са конфликтните точки с автомобилите. 66% смятат, че инфраструктурата следва да се промени в посока безопасност. Всичко това показва, че при новите трасета трябва да се мисли преди всичко за безопасността на велосипедиста и пешеходците.

Най-добрата възможност, която наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии дава, е трасетата да са изградени на шосето, като са отделени така, че да не може да се паркира върху тях и да са безопасни за велосипедиста.

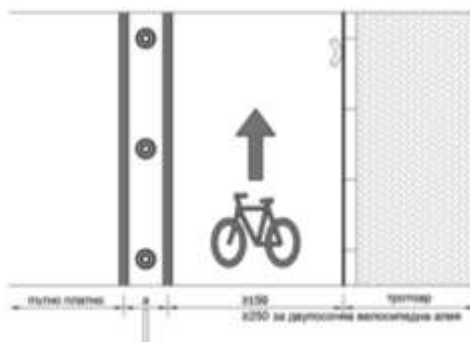
Еднопосочна велосипедна алея с хоризонтално отделяне от пътно платно - с непрекъснат или прекъснат бордюр, обемни разделители и други и с надлъжна маркировка с широчина 0,10 m при височина на бордюра > 7 cm)

Фигура 8



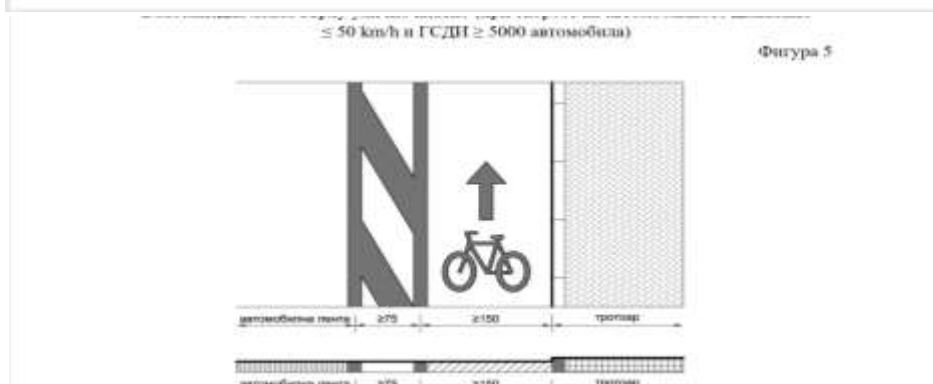
Велосипедна алея с хоризонтално отделяне от пътно платно с маркировка и съоръжения против навлизане на автомобили

Фигура 9





Когато не преминава през булевард, а през малки улички, където се развива по-ниска скорост от автомобилите, алеята може да е отделена само с маркировка.



Когато алеята минава покрай път, на който е разрешено движение над 50 км/ч, да бъде изградена извън пътното платно.

5.1.2.4. Улеснения за велосипедистите



Всяка предоставена инфраструктура, съоръжение или услуга, което улеснява велосипедистите, подобрява общия велосипеден „климат“ в града и е показател за отношението на общината към велосипедния транспорт, а оттам и към проблемите за градската мобилност.

Това са например помпи, релси за бутане на велосипед, стойки за подпиране на десния крак при изчакване на светофар и др. Всички те стимулират велосипедистите и не изискват голяма инвестиция.

Поддържането на чешмите в града ще подобри качеството на градската среда за всички граждани.

Публичното осветление подобрява сигурността и комфорта за всички участници в уличното движение включително и велосипедисти. За да видят пътя си, велосипедистите разчитат основно на публичното осветление и разсеяната градска светлина, защото велосипедния фар има повече сигнална функция.

5.1.3. Осигуряване на система за отдаване на обществени велосипеди

Обществените велосипеди представляват велосипеди, разположени на специални станции из града достъпни за всеки гражданин след определена регистрация и/или заплащане в зависимост от избраната система. Така те допълват мрежата на масовия обществен транспорт като позволяват на хората да достигнат места, недостъпни за големите превозни средства. Станциите и велосипедите може да са общинска, частна собственост или изградени на основата на публично-частно партньорство.

Положителното влияние на въвеждането на обществени велосипеди е, че колело започват да карат и хора, които не притежават велосипед.

За да бъде изградена такава система следва предварително да бъде направена цялата велосипедна инфраструктура в града. Следва да отчетем грешката си, че допуснахме системата от електрически тротинетки без да има условия за тяхното използване.

5.1.4. Създаване на правила за движение, регулиране и обучения за движение на велосипедистите

5.1.4.1. За да няма инциденти по пътищата е нужно да се изгради:

- Светофарно регулиране на кръстовища с велосипедна инфраструктура. Движението на велосипедистите трябва да е осигурено във всички направления на кръстовищата, а не само по протежението на велосипедната инфраструктура - в наредбата за ППКТСУТ това е посочено като изискване за осигуряване на непрекъснатост на велосипедното движение;



- Промяна на знаците и маркировка за организация на движението на кръстовища с налична велосипедна инфраструктура с цел добавяне на маркировка М9 (велосипедна пътека) и изясняване на предимствата на различните участници в движението.



На въпрос „Кой има предимство на място, където оцветената велолента пресича пътя“, отправен към групата „Велоинфраструктура Пловдив“, се получиха различни отговори, някои от които бяха: Дясностоящият; Велосипедистът като първо спре; Велосипедистът без да спира; Автомобилът. Това показва, че има неяснота, която е предпоставка за инциденти;

- Определяне на местата, където пешеходците пресичат велоалеята;
- Определяне на местата, където трябва да се изчака автобус;
- Създаване на „училищни улици“. Това е временна организация на движението като улиците пред входовете на училищата се забраняват за движение на автомобили в часовете около началото и края на учебните часове. Прави се с цел да се намали автомобилния трафик, подобри сигурността на пътя и стимулиране на децата да достигат безопасно до училище пеш, с велосипед или с градски транспорт;

5.1.4.2. Обучението следва да се осъществява на всички участници в движението като акцента следва да е върху подрастващите и техните родители.

Примери за такива обучителни практики могат да бъдат:

- Разпространение на информационни материали в училища и детски градини;
- Всички деца в училище да преминават обучение за пътна безопасност и каране на велосипед в градски условия;
- Запознаването с основни правила за движение по пътя и за пътна безопасност още от детската градина е важно за създаването на трайни навици у децата и



повишена транспортна култура. Може да се постигне като се създават повече площадки за пътна безопасност;

- В процеса на обучение на водачи на МПС е важно да се обърне допълнително внимание за действия при наличие на велосипедисти и велосипедна инфраструктура на пътя – да се предвижда тяхното поведение и скорост, да се зачита предимството им, оглеждане за велосипедисти при тръгване на светофар;

5.1.5. Стимулиране и агитиране за самообучение на възрастните.

Крайно желателно е велосипедистите да познават правилата за движение по пътищата и да изграждат умения за прилагането им като посещават специализирани курсове. Спазването на основни правила за безопасност и поведение на пътя от велосипедистите би редуцирало конфликтните ситуации и инцидентите на пътя.

6. Финансиране

Дейностите по реализация на велосипедния план могат да бъдат финансирани както от собствени средства на Община Пловдив, Центъра за градска мобилност, от националния бюджет, Плана за възстановяване и развитие по компонента „Транспортна свързаност” П23, а също така и от множество програми за развитие на Европейския съюз.

30% от бюджета на ЕС през периода 2021-2027 г. е заделен за политики в областта на климата. Освен това ще бъдат предпочетени проекти за подобряване на здравето на европейските граждани. Велосипедният транспорт е идеалното решение и за двата проблема. Първо, това е единственото средство за транспорт, чиито инвестиции могат да бъдат отчетени изцяло като 100% в подкрепа както на целите по отношение на изменението на климата, така и на екологичните цели. Това са два показателя, които дават възможност на Европейската комисия да следи дали бенефициентите спазват необходимите прагове, т.е. най-малко 30% инвестиции в опазването на климата. С други думи: Значителните инвестиции на ЕС във велосипедния транспорт позволяват на страните и регионите да изпълнят праговете за разходи, които са благоприятни за околната среда и климата, като останалите средства се оставят на разположение за други жизненоважни проекти извън тези области на политиката.

Такива децентрализирани програми за финансиране на Европейския съюз са: Оперативна програма “Регионално развитие в подкрепа на развитието на публичната инфраструктура”; Оперативна програма “Транспорт в подкрепа на развитието на транспортната инфраструктура”; Оперативна програма “Околна среда”.

Могат да бъдат използвани и други източници на финансиране чрез партньорства с бизнеса, гражданските, неправителствени организации и др.

7. Заинтересовани страни и начини за взаимодействие



В процеса на изпълнение на предложението могат да имат участие следните страни:

- Гражданите като ползватели и доброволци;
- Неправителствен сектор като консултант;
- Община Пловдив като изпълнител;
- Бизнеса като спонсор и подкрепа на гражданите;

7.1. С гражданите следва да има отвореност и комуникация. Публичното публикуване на плановете за велосипедна инфраструктура, докладите и анализите на велосипедното движение дават възможност на гражданите освен ползватели да бъдат и активни участници. Нужно е да има улеснено приемане на предложения и сигнали от хората включително и по електронен път, да се създаде възможност за коментиране – интернет форум, обществени обсъждания и т.н.

7.2. Неправителствени организации могат да осъществяват кампании и дейности за запознаване на велосипедистите със съвети за безопасно колоездене в града, осъществяват велосипедни обучения в реални условия, кампании за популяризиране на колоезденето и др.

7.3. Община Пловдив като изпълнител на предложението има главната роля и задача да изготви проектите, плановете, да осигури финансиране и цялостното осъществяване.

7.4. Работа с бизнеса:

Бизнеса като заинтересована страна може да участва в проекта в няколко направления.

- Големите работодатели в промишлените зони, могат да осъществят съдействие чрез поощрение на служителите си да идват на работа с велосипед. По примера на други европейски държави може да се ползват финансови стимули, да се създават условия за преобличане и хигиена.
- Производители на велосипеди и части, фирмите отдаващи тротинетки под наем, търговците и сервизите, фирмите предлагащи разнос на стоки чрез велосипед ще имат пряк интерес да оказват спонсорство на проекта.

Всички заинтересовани страни следва да положат съвместни усилия за постигане целите на предложението. Би било полезно създаването на някоя от формите - постоянна работна група; консултативен съвет; включване на граждански организации в постоянния съвет по безопасност на движението в община Пловдив; или друга подобна форма за осигуряване на гражданско участие на заинтересовани организации за обсъждане на плановете и проекти за велосипедна инфраструктура. Така Пловдив ще има шанса да бъде първият град в България, който да се развива адекватно, новаторски и с активно отношение към чистия въздух, икономичността и здравето на хората.



Под предложението се подписват следните сдружения и организации: