



Горича Петрова
13.07.20

СО - Район Изгрев
ул. "Атанас Далчев" № 12
тел.: 02 / 970 10 48

РИБ20-ВК08-507_029
от 13.07.2020 09:01:47

PV

ДО Г-Н ЗДРАВКО ЗДРАВ
ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА
СТОЛИЧНА ОБЩИНА

ДО Г-Н ГЕОРГИ ИЛИЕВ
КМЕТ НА РАЙОН „СЛАТИ,
СТОЛИЧНА ОБЩИНА

ДО Д-Р ДЕЛЯН ГЕОРГИЕВ
КМЕТ НА РАЙОН „ИЗГРЕВ“
СТОЛИЧНА ОБЩИНА

ДО Г-Н КРИСТИАН КРЪСТЕВ
ЗАМ. – КМЕТ ПО ТРАНСПОРТ
НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

ДО Г-Н РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА
СЪОБЩЕНИЯТА И ИНФОРМ.
ТЕХНОЛОГИИ НА РЕПУБЛИК

ДО ИНЖ. КРАСИМИР ПАПУК
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА
ДП НКЖИ

СТАНОВИЩЕ

от: Йорница

..... Петров

Адрес за кореспонденция: ...

**Относно: Процедура по ПУП-ИЗМЕНЕНИЕ НА ПЛАН ЗА РЕГУЛАЦИЯ И ЗАСТРОЯВАНЕ ЗА
ОБЕЗПЕЧАВАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДНА АЛЕЯ ОТ ВТУ "ТОДОР КАБЛЕШКОВ" ДО ГАРА "ПИОНЕР"
РАЙОНИ СЛАТИНА И ИЗГРЕВ**

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

Във връзка с процедура за обществено обсъждане на ПУП-ИЗМЕНЕНИЕ НА ПЛАН ЗА РЕГУЛАЦИЯ
ЗАСТРОЯВАНЕ ЗА ОБЕЗПЕЧАВАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДНА АЛЕЯ ОТ ВТУ "ТОДОР КАБЛЕШКОВ" ДО ГАРА
"ПИОНЕР", РАЙОНИ СЛАТИНА И ИЗГРЕВ, се обръщам към Вас с искане терените на Околността

...позиция против предложението „план за регулация и застраиване за обезпечаване на велосипедна алея от ВТУ "Тодор Каблешков" до гара "Пионер", райони Слатина и Изгрев" по ред причини:

1. Проектът не се базира на никакви трафикови изследвания, които да могат да докажат необходимостта от велосипедно трасе в тази зона.
2. Проектът слага край на възможността за изграждане/възстановяване на инфраструктура общоградски и регионален характер (каквато е релсовата), като я заменя с такава за местност – велосипедна, пешеходна и новопредвидени сгради.
3. Проектът не решава въпроса с достъпа до и от новопостроените жилищни комплекси на Автосервиз „Изток“ и на мястото на бившия завод „Фурнир“. След завършването на строителни дейности, там се очаква да заживеят няколко хиляди души, които без достъп до обществен транспорт, ще предизвикат още по-тежък автомобилен трафик, който ще доведе до влошаване на качеството на въздуха, шума и като цяло замърсяването на околната среда.
4. Проектът предвижда обособяване на нови зони за застрояване „Жк“, „Оо“ и „Смф“, което кореспондира с представяното в медиите запазване на трасето като зелен коридор. (Приложение №3).
7. В представения на страницата на НАГ проект липсва обяснителна записка.

3 годините се следва неустойчив и погрешен подход, който доказано не решава и допълнително задълбочава проблемите с автомобилния трафик и задръстванията в столицата. Ние категорично не можем да допуснем унищожаването с лека ръка на нещо създадено с години, което е цялостна интегрирана концепция, за сметка на концепция „на парче“. От тази гледна точка, проектът може да се окаже като антиградоустройствен по своята същност.

Мисленето „на парче“ (за което е пример предложеният проект) и липсата на политика, отчитайки както местния, така и транзитния вътрешноквартален, вътрешноградски и междуградски пътнически и товарен трафик, ще доведе до нови пагубни последствия за градското развитие. Още веднъж е редно да напомним, че именно Околовръстната железница (Приложение №4) е един от най-важните и комплексни градообразуващи фактори в столицата. Това е ясно видимо от кривите и профилите на голяма част от уличната мрежа, която следва старите жп трасета.

II. Във връзка с гореизложеното, настояваме за прекратяване на настоящата процедура за „план за регулация и застрояване за обезпечаване на велосипедна алея от ВТУ "Тодор Каблешков" до гара "Пионер", райони Слатина и Изгрев" и за реализиране на цялостно проучване, както и да се разгледат различни алтернативи, което би трябвало да бъде същината на една подобна инициатива преди самото проектиране.

Предлагаме разглеждане на следните варианти, каквато е европейската и световна практика, при представянето на подобни проекти:

1. Вариант 1 - оставяне на ситуацията в настоящия вариант със собственост на ДП НКЖИ и даването на части от трасето за безвъзмездно ползване за различни активности, по подобие на Околовръстната железница на Париж – Petite Ceinture, без приемане на нов ПУП.
2. Вариант 2 – настоящият проект – велосипедна и пешеходна инфраструктура, заедно с ...

... на средно разстояние.

4. **Вариант 4 – light rail – лека железница (според ОУП на София), който да позволи използването на подвижен състав в градска среда с движение като скоростен трамвай (скорост до 70 км/ч., подобно на трамваите с нормално/влаково междурелсие от 14 (линии №20, 22 и 23), а в извънградска – като влаков подвижен състав със скорости до 100 км/ч., както това се практикува в десетки европейски градове. Това ще даде възможност превозните средства – влакове/трамваи, да обслужват всички населени места около Столична община и да навлизат в сърцевината на града, като създават интермодални връзки с огромен брой квартали и линии на обществения транспорт, които не могат да бъдат достигнати от нито един друг вид обществен транспорт в София.**

представените по проекта графични материали, става ясно, че е налице необходимият габаритен размер за двупътно трамвайно трасе (чл. 84, ал. 3, т.2 от НАРЕДБА № РД-02-20-2 ОТ 20 ДЕКЕМВРИ 2017 Г. ЗА ПЛАНИРАНЕ И ПРОЕКТИРАНЕ НА КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА ОБЩЕСТВЕНАТА ТЕРИТОРИЯ), като ширината на полосата е по-голяма или равна на 20 метра, което означава възможност за съчетаване на релсова и пешеходна/велосипедна инфраструктура.

Категорично е неприемливо твърдението, че не може да има трафик по посочените жп трасета „нямали бъдеще“, при положение, че при значително по-малко население на столицата, е планирано стартирането на пътническо движение и това става ясно от архивни документи на БДЖ от първата половина на 40-те години на ХХ в.

Категорично е неприемливо твърдението, че не може да има трафик по посочените жп трасета „нямали бъдеще“, при положение, че при значително по-малко население на столицата, е планирано стартирането на пътническо движение и това става ясно от архивни документи на БДЖ от първата половина на 40-те години на ХХ в.

Категорично е неприемливо твърдението, че не може да има трафик по посочените жп трасета „нямали бъдеще“, при положение, че при значително по-малко население на столицата, е планирано стартирането на пътническо движение и това става ясно от архивни документи на БДЖ от първата половина на 40-те години на ХХ в.

Категорично е неприемливо твърдението, че не може да има трафик по посочените жп трасета „нямали бъдеще“, при положение, че при значително по-малко население на столицата, е планирано стартирането на пътническо движение и това става ясно от архивни документи на БДЖ от първата половина на 40-те години на ХХ в.

Категорично е неприемливо твърдението, че не може да има трафик по посочените жп трасета „нямали бъдеще“, при положение, че при значително по-малко население на столицата, е планирано стартирането на пътническо движение и това става ясно от архивни документи на БДЖ от първата половина на 40-те години на ХХ в.

Категорично е неприемливо твърдението, че не може да има трафик по посочените жп трасета „нямали бъдеще“, при положение, че при значително по-малко население на столицата, е планирано стартирането на пътническо движение и това става ясно от архивни документи на БДЖ от първата половина на 40-те години на ХХ в.

Категорично е неприемливо твърдението, че не може да има трафик по посочените жп трасета „нямали бъдеще“, при положение, че при значително по-малко население на столицата, е планирано стартирането на пътническо движение и това става ясно от архивни документи на БДЖ от първата половина на 40-те години на ХХ в.

еднџж напомням, че по времето на Цар Фердинанд I е гласуван законът за създаване на първата железница на София. По времето на Цар Борис III, е завършена Околовръстната железница. А концепцията е доразвита от станалия легендарен столичен кмет – инж. Иван Йорданов и директорът на Б.Д.Ж. – Борис Колчев.

И вие и вашите администрации ще останат в историята като унищожители и разрушители, зависи от вашия морал и съвест!

7.2020 г.

С уважение: