



СТАНОВИЩЕ по проект за ПУП - ИПЗР - М. Загреб (Plain Text)

SVilen Vladimirov <svilov@gmail.com>

СТАНОВИЩЕ по проект за ПУП - ИПЗР з

To: info@eco-slavia.org; info@eco-slavia.org

From: office@oil-infra.bg

Съдържание: PDF (133 KB)

Цитирано: Цитирано (137 bytes)

Приложение: Реплика на основата на PDF (220 KB)

Привет,

Прикачено, изпращам становище по ПУП - ИПЗР за обезпечаване на велосипедна алея от ВТУ "Тодер Каблешков", до Гара "Григнер", райони Слатина и Изгрев от името на Местна организация "Оборище" на ПП "Зелено движение".

Становището е подписано с ел. подпис (КЕП).

Прикачаме и Приложение № 1 - илюстративен снимков материал.

Поздрав и успешен ден,

Свилен Овчаров,  
Секретар на МО-Оборище на ПП "Зелено движение"



СО - Район Изгрев Р/4  
ул. "Атанас Далчев" № 12  
тел.: 02 / 970 10 48  
РИВ20-ВК08-507\_034  
от 13.07.2020 09:36:22

До:

Кмет на район „Изгрев“, СО  
[info@so-izgrev.bg](mailto:info@so-izgrev.bg)

кмет на район „Слатина“, СО  
[info@so-slatina.org](mailto:info@so-slatina.org)

Копие до:

Генерален директор на ДП „НКЖИ“

### СТАНОВИЩЕ

по проект за ПУП - ИПЗР за обезпечаване на велосипедна алея от ВТУ "Тодор Каблешков" до Гара "Пионер", райони Слатина и Изгрев

от Местна организация - Оборище  
на ПП „Зелено движение“  
[zelenite-oborishte@googlegroups.com](mailto:zelenite-oborishte@googlegroups.com)

Лице за контакт: адв. Свилен Овчаров, секретар  
на МО, [svilen.ovcharov@gmail.com](mailto:svilen.ovcharov@gmail.com)

Относно: проект за ПУП - ИПЗР за  
обезпечаване на велосипедна алея от ВТУ  
"Тодор Каблешков" до Гара "Пионер",  
райони Слатина и Изгрев, изготвен от „Айви  
проект“ ООД и представен на 02.07.2020г. от  
17:30 часа в зала „Универсиада“

Уважаеми дами и господа,

Обръщам се към Вас във връзка с публикувания проект за ПУП - "Изменение на план за регулация и застрояване за обезпечаване на велосипедна алея от ВТУ "Тодор Каблешков" до Гара "Пионер", райони Слатина и Изгрев на интернет-страницата на Направление „Архитектура и градоустройство“ на Столична община (<https://www.sofia-agk.com/Pages/Render/862>) на 27.05.2019 г. във връзка с предоставената възможност да изразим становище си по проекта.

**Предлагаме трамвайна линия по съществуващото трасе, съвместена с вело-алея:**  
Предлагаме планиране на трасе за лека железница (съгласно ОУП на София), или още известна като *light-rail* на англ. ез. в проекта на ПУП-ИПЗР. Трасето не се пресича с конфликтни точки с нито един булевард или улица в София, което е уникално предимство от гл. т. безопасност на движението и ПТП. Пресичанията са, както следва:

- Надлез над бул. Шипченски проход;
- Тунел под бул. Шипченски проход (вероятно с единична линия);
- Под мост на бул. Драган Цанков.

Налице е необходимата широчина на трасето за съвместяване на вело-алея и трамвайно трасе. Ширината на полосата е по-голяма или равна на 20 м, докато необходимият габарит за двупътно трамвайно трасе е от 7,60 м по чл. 84, ал. 3, т. 2 от Наредба № РД-02-20-2/2017. Технически удачно може да бъде и еднопътно релсово трасе в някои участъци, например около тунела под бул. Цариградско шосе или и на други места.

Разделянето на трамвайното трасе от вело-алеята предлагаме да стане с жив плет (декоративни храсти), както и илюстрирано на снимката в Приложение № 1 (от гр. Базел). София разполага с много обособени трамвайни трасета, оградени с жив плет.

Предлагаме трамвайното трасе да се затреви, с цел плавен преход с околните зелени пространства, които следва да се запазят с предназначение „за градска градина“ или „парк“.

**Околовръстен трамвай на София:** При представянето на проекта арх. от Софпроект изрази безпокойство, че за планираният Околовръстен трамвай на София не е намерено място за безопасно и безконфликтно пресичане на бул. Цариградско шосе в района на 4-ти. km. Именно тунелът при 4-ти km е единственото такова безопасно място на пресечна точка. Нещо повече, съвместяването на трамвайно трасе в проекта за ПУП-ИПЗР е първа стъпка в изграждането на ринговия (околовръстен) трамвай на София, за който говори ръководството на СО. Това е ключовият сектор от ринговото трасе и най-лесният за осъществяване, тъй като са налице имоти с подходящ НПП за релсов транспорт за трасе с подходящ радиус на завоите и безконфликтно пресичане с автомобилния трафик.

Това ще позволи използването на подвижен състав в градска среда с движение като скоростен трамвай (*light-rail*) със следните предимства:

- скорост до 70 км/ч., подобно на трамваите с стандартно междурелсие от 1435 mm (напр. линии №№ 20, 22 и 23);
- позволява движение като влаков подвижен състав със скорости до 100 км/ч., с възможност за продължаване на линията до Гара Подуяне и до Централна гара София, след включване по релси на НКЖИ, което създава интермодални връзки с огромен брой квартали и линии на обществения транспорт, които не могат да бъдат достигнати от друг вид обществен транспорт;
- Изключително безшумен, тъй като всички произвеждани в момента мотриси за скоростни трамваи (*light-rail*) от III-то поколение на всички производители са тихи и безшумни; за сравнение, шумът от движението им в dB е два пъти по-нисък от този на мотрисите столичното метро по линии 1 и 2; по безнаставни релси шумът е в рамките на 12 dB, измерен по методиката на Регламент ЕС 1304/2014;
- Радиусът на завоите е много голям по съществуващото трасе от Гара Пионер of ВТУ, както и по новоремонтираните жп-линии на НКЖИ до Гара Подуяне и Централна гара София; поради това не се налага закупуване на по-скъпи мотриси с артикулирани вагони (англ. - *articulated cars*, нем. - *Gliederzug*, фр. - *rame articulée*) или познати като гъсеничен тип; големите радиуси на завоите изключват появата на „скърцане“ при завои;
- Не се налага промяна на предназначението и НТП на терените, тъй като в момента същите имат НТП „за линии на релсов транспорт“ или „спирка“.
- Не се налага отчуждаване на никакви имоти, тъй като същите са собственост на НКЖИ, а тази компания има правомощието да предоставя право на ползване на трасето в полза на СО или на ЦГМ или Метрополитен ЕАД, съгласно чл. 12, т. 11 от Правилника на НКЖИ; Отчуждаване е необходимо само при два имота, с кад. идент. 68134.803.1498 и 68134.802.1573, при липса на друга алтернатива според проектантите.

**Планирани 9 (девет) нови сгради в нарушение на заданието и ОУП:** Проектът е незаконосъобразен и в настоящия си вид не отговаря на заданието и целите на проектирането. Планират се 9 (девет) нови сгради върху имоти, които понастоящем са с НТП „спирка“ или НТП „за линии на релсов транспорт“. Същите са в 9 (девет) зони за застрояване „Жк“, „Оо“ и „Смф“, като в една от тези зони се предвижда цял жилищен комплекс (sic!), чиито начертания в проекта за ПУП-ИПЗР на „Айви проект“ ООД сочат към бъдещ строеж от типа „затворен комплекс“ с единствено автомобилен достъп.

В бройка от 9 нови сгради не влиза планираната тясна детска градина. Срещу проектът за тясна детска градина вече имаше изказвания и становища от жители на кв. Дианабад, че е твърде маломерна, тясна и поради което е неподходяща за изпълняване на функции на детско заведение. Затова няма да се спираме на същата. Ширината от 20 m е много подходяща за трамвайно трасе, но е крайно недостатъчна за функционална детска градина.

Планирането на жилищни и офис сгради върху релсовото трасе е в пряко нарушение на действащия ОУП на София от 2009 година. Съгласно ОУП, зоните „Смф“ не навлизат въобще в имотите на НКЖИ, нищо в обхвата на настоящия проект за ПУП-ИПЗР. В проекта обаче виждаме как проектантът самоволно и в нарушение на ОУП и ЗУТ е „разширил“ начертанията на зоната „Смф“ така, че да навлиза в обхвата на проекта и я разполага върху жп-трасето. Очевидна е целта на това нарушение на ОУП - да се прикрие как сградите в имоти с кад. идент. 68134.803.1498 и 68134.802.1573 имат променено предназначение чрез ПУП, приет в нарушение на ОУП.

**Липса на вело-трафик:** Макар да липсва публикувана Обяснителна записка, при представянето представители на проектанта и на Софпроект изтъкнаха потенциалните източници на вело-трафик. Посочени бяха Арена Армеец и ВТУ „Тодор Каблешков“. Подобни аргументи са несъстоятелни и не съответстват на здравия разум и обичайната житейска логика.

Посещаването на спортни или културни събития в Арена Армеец с велосипед е крайно рискована поради опасността от кражби на велосипеди. Няма велосипедист, който да остави ценен велосипед за 1:00 час на стоянката пред залата, тъй като велосипедът ще бъде откраднат на 5-тата минута. Същото важи за студентите във ВТУ. Досега няма успешно организирана охрана на стоянките на частни велосипеди в обществена сграда. Строгите мерки на Софийският университет (СУ), например, като камери, частен охранител, тежки стойки за заключване и др., досега не са решили този проблем.

Правилно забелязва кметът на район Слатина, че вело-алеята не обслужва неговия подопечен район Слатина. Проектът предвижда вело-алеята да свърши в нищото, някъде преди ВТУ. Без да се планират отклонения от вело-алеята в посока навътре в квартала по ул. Слатинска река.

Източник на вело-трафик са живущите в кв. Изгрев и кв. Дианабад - тук много правилно се забелязва това от проектантите и от Софпроект. Дестинацията на този вело-трафик обаче е в друго направление - към Центъра или към ж.к. Младост. В настоящия си вид проектът не стимулира вело-трафик, при положение че вело-алеята свършва на бул. Шипченски проход без отклонение навътре в Слатина.

### **Вреда за чистотата на атмосферния въздух в София:**

Приемането на ПУП-ИПЗР ще има изключително негативно влияние върху чистотата на атмосферния въздух (ЧАВ) в София, тъй като ще увеличи гъстотата на жилищата в едни вече твърде невралгичен квартал. Това, от своя страна, ще доведе до използването на повече МПС, ще създаде задръствания в района около ул. Самоков, ул. Тинтява и техните пресечки, тъй като ще позволи застрояване с един ж.к. тип „затворен комплекс“ с

чисто автомобилен достъп, както и още 8 (осем) жилищни и търговски сгради, генериращи автомобилен трафик.

Унищожаването на възможността за трамвайно трасе, което се извършва с обсъждания проект за ПУП-ИПЗР, ще доведе до допълнително ограничаване на трамвайния транспорт в София. Вече беше унищожено трасето от Семинарията до Студентски град и ул. Св. Климент Охридски. Унищожени бяха и други 3 трамвайни трасета. А трамвайният транспорт е най-щадящия от гл. т. на ЧАВ, тъй като не генерира ФПЧ, използва електричество и осигурява масов превоз на огромни групи пътници с по-голямо удобство от личното МПС. Това е начинът да се намали броят на ежедневно използваните лични автомобили в София (при вече над 800 хил. регистрирани МПС).

**Липса на вещни права:** СО не притежава вещни права върху имотите, предмет на проекта за ПУП-ИПЗР. Нещо повече, осигуряването на вещни права за подобен проект, който е напълно извън предмета на дейност на НКЖИ, нарушава чл. 9, ал. 4, предл. II-ро от ЗЖТ. То би представлявало лошо стопанисване от страна на НКЖИ като предложител и министъра на транспорта като разпоредител с недвижими имоти - държавна собственост. Същото представлява управление на имотите в несъответствие с „предназначението им за нуждите, за които са предоставени“ на НКЖИ, по смисъла на чл. 14, ал. 2 от ЗДС и в нарушение на чл. 3, ал. 3 от ЗЖТ.

Подобно действие от страна на НКЖИ и министъра на транспорта подлежи на санкция от Сметната палата и от АДФК, както и проверка от страна на прокуратурата за наличие на безстопанственост или друго длъжностно престъпление.

С уважение, **Svilen**  
**Ovcharov**  
.....

Digitally signed by Svilen  
Vladimir Ovcharov  
Date: 2020.07.12 18:58:17  
+03'00'

(Зелено движение - Оборище)

