

– **Тема:** Становище за МЛАДОСТ 1А – РАЗШИРЕНИЕ – М. „БАН VII-VIII КМ.“ – ПЪРВИ ЕТАП

**От:** Dimitar Ivanov

**Дата:** 19.7.2022 г., 0:08

**До:** office@mladost.bg

Здравейте,

Като жител на жк. Младост бих искал да заявя своята позиция относно ПУП МЛАДОСТ 1А – РАЗШИРЕНИЕ – М. „БАН VII-VIII КМ.“ – ПЪРВИ ЕТАП.

Твърдо съм ПРОТИВ одобряването му в този му вид поради следните причини:

- Всички имоти в обсъждания ПУП попадат в устройствена зона Смф, която има високи нива на застрояване и която позволява строителството на сгради с голяма височина. Това ще доведе до увеличаване броя на живущите и работещи с няколко хиляди, а оттам и до свръхнатовареност на цялата инфраструктура в квартала, вкл. пътна, ВиК, отоплителна, паркова, образователна, културна, социална и т.н.
- Поради липсата на общински или държавни имоти в предвидения ПУП е невъзможно изграждането на така необходимата образователна, социална, културна и паркова инфраструктура. Така общината не може да гарантира услуги като административно обслужване и места в детските градини и училищата, както и достъпа до зелени площи и осигуряването на адекватни мерки относно мръсния въздух и чистотата.
- При положение, че бул. Копенхаген тепърва ще се изгражда и при липсата на намиращи се сгради в близост, пътната инфраструктура можеше да бъде решена на две нива и да няма необходимост от светофари. Кръстовищата в проекта са предпоставка за задръствания, тъй като не е отчетена бъдещата му натовареност, особено при изграждането на нови 170 000 кв.м. Целта на този булевард е да облекчи вече съществуващия трафик в Младост и най-вече по бул. Александър Малинов, а не да бъде обслужващ булевард за един изцяло нов квартал.
- Освен увеличен трафик, драстично ще се увеличи и необходимостта от места за паркиране, които и към този момент са крайно недостатъчни. Паркирането на ул. Анна Ахматова и ул. Ресен (което и сега е налице) и то при увеличен трафик ще окаже негативно влияние върху чистотата на въздуха, шума, безопасността на пешеходците и времето за придвижване. Така предвидените улици и булевард не отчитат факта, че тротоарите или поне по една лента на тези улици ще бъде заета с паркирани автомобили. Както показва практиката, около всеки новопостроен блок, независимо от предвидените гаражи и паркоместа в имота, паркиращите автомобили на съседните на имота улици се увеличават драстично. Предвиденият етажен и подземен паркинг до метростанция Младост 3 трябва да се изгради в неговата цялост и по възможност дори да се увеличи многократно неговият капацитет, но въпреки това, той си остава крайно недостатъчен.
- Предвиденото за изграждане трамвайно трасе не носи особено голяма стойност, тъй като донякъде дублира вече изграденото метро, от друга страна, свързва една малка част от Младост с Дружба, което няма да облекчи особено трафика в района. За да има смисъл от трамвайно трасе, то трябва да се планира и изгради в неговата цялост, т.е. да обхване частите от Младост 3 и 4, които са по-далеч от метрото. Също така, изграждането на трамвайно трасе трябва да бъде за сметка на премахването на съществуващи автобусни линии, с цел да се намали замърсяването и шума от

дизеловите автобуси (или с друг тип ДВГ).

- Както вече стана ясно, Столична община за пореден път няма ясна представа какво е градско планиране. Беше заявено, че средства за изграждането на цялата инфраструктура липсват, което навежда на мисълта, че тяхното изграждане ще бъде "на парче" и то от инвеститорите. Това ще доведе до квартал, който няма да се различава особено от Манастирски ливади, Кръстова вада и Малинова долина. Това никой жител на Младост не иска и не би допуснал. А милионите левове, които общината събира под формата на разрешения за строителство, няма да отидат по предназначение за изграждането на цялата инфраструктура. Има ли поне заделени вече средства за изграждането на паркинга до метростанцията или за разширението на 145 СУ?
- Добри примери за това как се изгражда нов квартал могат да бъдат намерен из целия свят, дори и в България (за съжаление, не в София). Снимката по-долу е от западната част на кв. Освобождение в гр. Благоевград, където първо е изградена цялата улична, осветителна, водопроводна и т.н. инфраструктура, а впоследствие зпочна изграждането на жилищни сгради. Столична община никога досега не е планирала и изграждала по този начин нови квартали!

Моля да вземете предвид изпратеното от мен становище!

Димитър Иванов