

12.07.2020 г.

ДО Г-Н ЗДРАВКО ЗДРАВКОВ
ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА
СТОЛИЧНА ОБЩИНА

ДО Г-Н ГЕОРГИ ИЛИЕВ
КМЕТ НА РАЙОН „СЛАТИНА“
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 ИНФОРМАЦИОННИТЕ
ТЕХНОЛОГИИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ДО ИНЖ. КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА
ДП НКЖИ

СТАНОВИЩЕ

От: Благомира а Благоева

Адрес за кореспонденция: гр. София, ул. Кораб планина !

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 И 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 Околоръстната железница на София, които са държавна собственост и се управляват от ДП "НК ЖИ", да бъдат запазени като такива и да бъде реализирано цялостно/интегрирано изследване за тяхното бъдеще, а предложеният проект за ПУП, да бъде оттеглен.

I. Изразявам категоричната си позиция **против предложението „план за регулация и застрояване 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 от общоградски и регионален характер (каквато е релсовата), като я заменя с такава за местно ползване – велосипедна, пешеходна и новопредвидени сгради.
3. Проектът не решава въпроса с достъпа до и от новопостроените жилищни комплекси на мястото на Автосервиз „Изток“ и на мястото на бившия завод „Фурнир“. След завършването на строителните 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 не кореспондира с представяното в медиите запазване на трасето като зелен коридор. (Приложение №3).
7. В представения на страницата на НАГ проект липсва обяснителна записка.

В 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 създавано с години, което е плод на цялостна интегрирана концепция, за сметка на концепцията „на парче“. От тази гледна точка, този проект може да се окачестви като антиградоустройствен по своята същност.

Мисленето „на парче“ (за което е пример предложеният проект) и липсата на политика, отчитаща, 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 със строителство на сгради.

3. Вариант 3 – трамвайно трасе в познатия за София вид – обособено и фокусирано върху вътрешноградски пътувания 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 1435 мм. (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.

От представените по проекта графични материали, става ясно, че е налице необходимият габарит от 7,60 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 УРБАНИЗИРАНИТЕ ТЕРИТОРИИ), като ширината на полосата е по-голяма или равна на 20 метра. Това означава възможност за съчетаване на релсова и пешеходна/велосипедна инфраструктура.

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

Строителството на релсовата инфраструктура може да съчетава наземни, надземни и подземни инженерни решения. С цел абсолютно обективен подход, е необходимо да бъдат разглеждани различни алтернативни трасета и варианти, както и начини на управление, включително експлоатирани от смесени предприятия на Столична община, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, ДП „НКЖИ“, „Метрополитен“ ЕАД, Столичен Електротранспорт“ ЕАД и др.

Каквото и решение да бъде потърсено, сме сигурни в едно – не бива бъдещите поколения да бъдат лишавани от възможността да искат и да реализират интегрирана и цялостна концепция на релсовия транспорт в града.

Категорично не приемам решения „на парче“, защото София може дългосрочно и ефективно да реши своите транспортни предизвикателства само и единствено с интегрирани проекти, не само от квартално, районно и общоградско, но и от регионално значение.

Намирам за подходящо – поради стойността на терените, които не са застроени, те да останат собственост на ДП НКЖИ до извършване на необходимите трафикови транспортно-пазарни изследвания, а през това време те да могат да се използват безвъзмездно от Столична община, по подобие на Парижкото трасе Petite Ceinture, чието бъдеще ще бъде решено след задълбочено изследване. Повече информация, може да бъде открита тук: <https://www.paris.fr/pages/la-petite-ceinture-2537>, а споразумението между администрацията на Парижката община и ръководството на железницата, можете да намерите тук: <https://cdn.paris.fr/paris/2019/07/24/189dfa9c4b52d85ab0b90977c09a041c.pdf>

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

Дали вие и вашите администрации ще останат в историята като унищожители или градостроители, зависи от вашия морал и съвест!

12.07.2020 г.

С уважение:

