

22.06.2018

До  
Столична община

## СТАНОВИЩЕ

Относно: ЗАДАНИЕ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ОБЩИЯ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА – ЧАСТ „КОМУНИКАЦИОННО - ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА –МАСОВ ГРАДСКИ РЕЛСОВ ТРАНСПОРТ” ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ ЛИНИИ НА СОФИЙСКИ МЕТРОПОЛИТЕН

УВАЖАЕМИ Г-Н ГЛАВЕН АРХИТЕКТ,

От Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт, изразяваме своето становище относно начина на протичане на процедурата за задание за изменение на общия устройствен план на столична община – част „комуникационно - транспортна система –масов градски релсов транспорт” за разширяване на съществуващите линии на софийски метрополитен.

Относно процедурата – считаме, че начинът на провеждането ѝ и описаното в заданието предрешават в значителна степен крайния резултат. На практика заданието прилича в голямата си част на обяснителна записка, отколкото на задача, която да бъде решена. Предварително са предпоставени всички решения. Няма разглеждане на алтернативи. От тази гледна точка настояваме да бъдат разгледани различни алтернативи и да бъдат направени действителни транспортни проучвания. Освен това не е ясно как тези промени в ОУП кореспондират с проекта за изцяло нов ОУП на Столична община и с проекта за Визия за София.

Нашата позиция за развитието на масовия градски релсов транспорт на територията на Столична община е следната:

1. **Да не се премахват допълнителни железопътни трасета** от действащия ОУП. В настоящия проект, включително в текстовата част **без никаква обосновка** се предвижда премахването на директното трасе – Биримирци – гара Искър, преминаващо в непосредствена близост до Терминал 1 на Летище София. Ако това действие се реализира, Столична община ще попречи на изграждането на директна високоскоростна железопътна връзка с Терминал 1 и Терминал 2 на Летище София, съгласно заложеното в Бялата книга на транспорта на ЕС. „До 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната.....”<sup>1</sup>. Ние защитаваме изграждането на такава връзка от години, **но явно срещаме нулева чуваемост или пък тенденциозни действия**, целящи да

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

попечат на един подобен проект, когато политиката на Столична община се промени. За целта на нашите твърдения прилагаме за сравнение схемите на действащия ОУП и проекта за изменение на ОУП. **(Приложение 1)** Предлагаме още в тази процедура да бъде заложено изграждането на директна железопътна линия към двата терминала на Летище София като отклонение от съществуващото трасе при кв. Христо Ботев.

2. Настояваме за **преразглеждане на концепцията за новите отклонения от Първи, Втори и Трети Метродиаметър.**

- Относно трасето към Студентски град, още на обсъжданията в ОЕСУТ ни направи впечатление, че изобщо не е разгледана алтернативата за свързване от МС Г.М.Димитров на Първия метродиаметър, а не от МС Витоша на Втория метродиаметър. За нас е необосновано връзката да се изгражда от района на Хладилника по толкова заобиколно трасе. Считаме, че реално проучване на нуждите на гражданите не е реализирано (от къде и за къде пътуват студентите, живущите, работещите и посещаващите с цел забавление и др. от и към Студентски град и района). Тъй като се очаква студентите да пътуват най-много в посока Софийски университет и др., е абсурдно те да заобикалят през кв. Витоша и да трябва да се прекачат на МС Сердика, за да стигнат до МС Софийски университет. Никъде не бе представено очакваното времепътуване, за да може да се сравни с пътуването с лек автомобил и другите видове обществен транспорт. Основен аргумент, за да не бъде разглеждано отклонение от I Метродиаметър според изп. Директор на Метрополитен инж. Ст. Братоев бе, че към настоящия момент няма възможност за такава честота на влаковете в общия и за трите евентуални линии участък - МС Г.М.Димитров – МС Сливница. **Ако Метрополитен има проблеми със системата на управление на трафика, този проблем не бива да се решава чрез строителство, а с нова сигнализация, позволяващи увеличаване на капацитета без компромис с безопасността.** Ако някой твърди, че това е невъзможно, предлагаме СО да се допита да специалисти от чужбина (ако няма доверие на местни експерти).

- Що се касае за връзката на Третия метродиаметър – казусът е сходен като считаме, че без проучване касаещо не само целевите двойки, но и конкретните дестинации на придвижване на гражданите, проектът буди сериозно съмнение в своят смисъл, изграден по този начин. От друга страна това е признание за грешката метрото да не премине под Цариградско шосе и да се разклони към Младост и Дружба след Окръжна болница. Само че за тези грешки не бива да плащат българските и европейски данъкоплатци, а хората, които решиха да строят евтино и да експлоатират скъпо и неефективно.

- Относно трасето по бул. Царица Йоана в район Люлин – необходимо е отново прецизиране на концепцията и да бъдат разгледани няколко възможни варианта. Същото се отнася и за връзката към Симеоновския лифт. В момента бе стартирана процедура за нови подробни устройствени планове в района на лифта. В заданието не е представено отношението на двете процедури.

3. Предлагаме в това задание за ОУП да бъдат разгледани възможностите за възстановяване на трасетата абсолютно необосновано премахнатата Околовръстната железница на София в южните (и не само) части на столицата. Наясно сме, че по много от все още съществуващите и съществуващите железопътни трасета абсолютно необосновано, според действащия Общ устройствен план на Столична община, а и в миналото, са предвидени трасета за пътната инфраструктура (насърчаваша ползването на индивидуален автомобилен транспорт).

Твърдението, че може да има необходимия трафик/търсене за автомобилна, но не и за железопътна/релсова инфраструктура по същите тези трасета показва тенденциозност и незначитане на устойчивата политика. Това говори за липсата на приемственост в националната политика. Искането ни се базира и на факта, че цялото трасе на Околовръстната железница на София все още е запазено като държавна и общинска собственост. На места върху него е изградена пътна инфраструктура, на други – то е с демонтиран релсов път/горно строене, но със запазен насип/долно строене, а в повече от половината отсечка със запазен и действащ и към момента релсов път. (новата концепция може да съчетава надземно, наземно и подземно трасе според избраното решение). Готови сме да коментираме и представим нашата концепция, при желание от ваша страна или от страна на други представители на администрацията на Столична община. Само за пример ще дадем факта, че няма по-бърз начин да стигнете например от град Банкя до Арена Армеец от директната железопътна връзка, която е напълно възможна. Разстоянието от залата до останалия недемонтиран релсов път е едва 800 м. и може бързо да бъде възстановено, а трасето е все още запазено. **(Приложение 2 – карта на Околовръстната железница на София във вида ѝ от преди демонтирането, започнало през 60-те години на ХХ в. )**

4. Предлагаме от ОУП да отпадне трасето на трамвая по Симеоновско шосе през Борисовата градина и по ул. Н.Габровски като се потърси ново трасе. Ние отдавна предлагаме **възстановяване на съществуващото допреди** изграждането на Метрото по Драган Цанков трасе като трамвая мине по локалното платно на булеварда, пред сградата на Интерпред, пресичане на трасето на Околовръстната железница с тунел, преминаване по ул. Николай Хайтов, по ул. Васил Калчев , преминаване през старото трамвайно колело и евентуално подземно (за да може да се реализира директна връзка с МС ГМ Димитров и връзка със съществуващото трамвайно трасе към кв. Дървеница/Студентски град.

22.06.2018

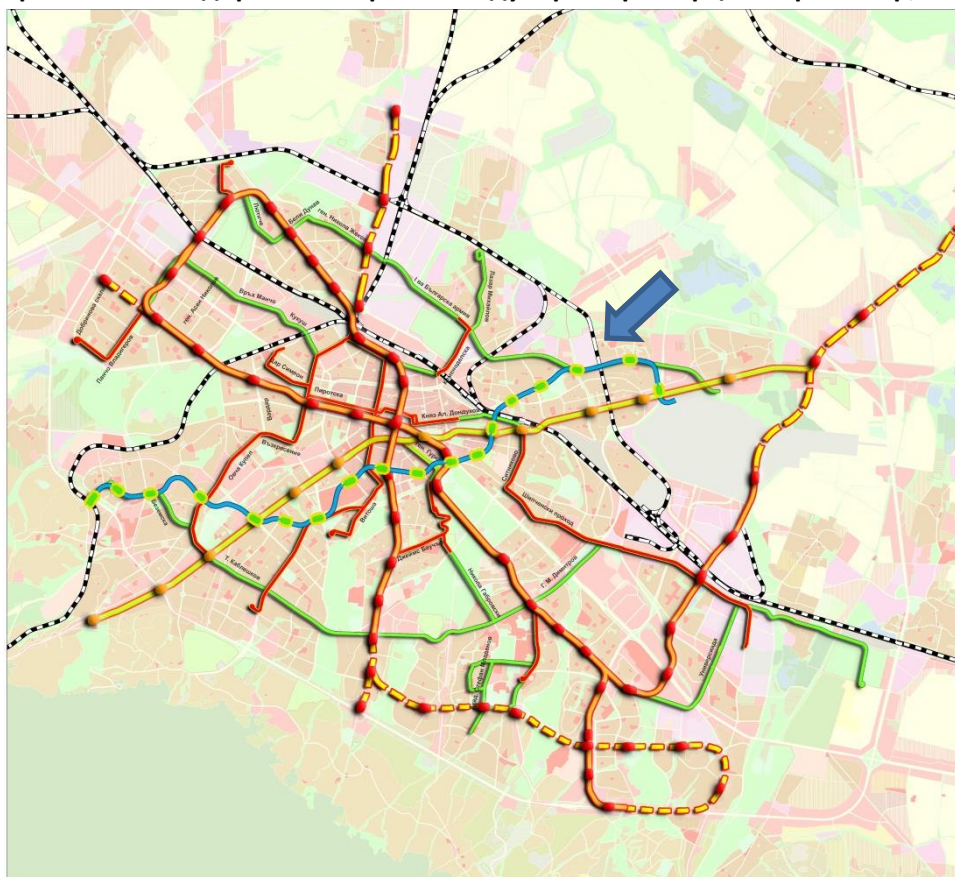
С уважение:

Георги Статков – координатор

Веселин Кирев – координатор

## Приложение 1

Сравнение на действащият ОУП и новопредвиденото изменение, от което става ясно, че се предвижда премахване на директното трасе между гара Биримирци и гара Искър, показано със сини стрелки.



**ИЗМЕНЕНИЕ НА ОБЩ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА**  
 ПРИЕТ ОТ СОС С РЕШЕНИЕ №697 ОТ ПРОТОКОЛ 51/19.11.2009 Г. И ОТ МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ С РЕШЕНИЕ №960/16.12.2009 Г.

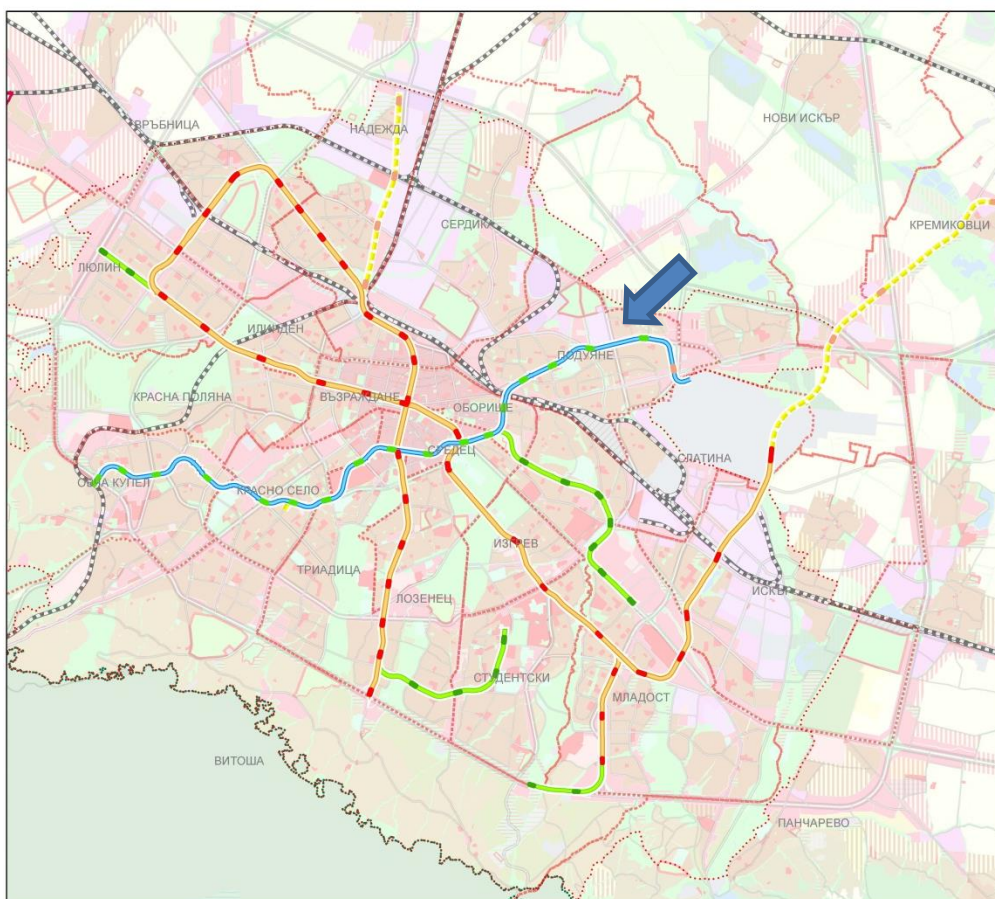


**КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА - ИЗМЕНЕНИЕ**

**МАСОВ ГРАДСКИ РЕЛСОВ ЕЛЕКТРО-ТРАНСПОРТ**

- Схема на метрополитена
- Метропасажа - далечна перспектива
- Скоростен трамвай
- Съществуващи трамвайни трасета - запазени
- Нови трамвайни трасета
- ЖП линии
- Трасе на III-метродиаметър

СТОЛИЧНА ОБЩИНА  
 Дирекция "Архитектура и градоустройство"  
 ОП "Софпроект - Общ градоустройствен план"



## ОБЩ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

съгл. рещ. СОС №697 от прот. 51/19.11.2009 г. и рещ. на МС №960/16.12.2009; рещ. на СОС №690 от прот.70/23.10.2014г. и рещ. на МС №454 / 11.08.2017г.



**КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА**

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА МРЕЖАТА НА СТОЛИЧНИЯ МЕТРОПОЛИТЕН**

- МЕТРОЛИНИИ**
- Линии I и II
- III Метродиаметър
- Линии - предмет на ИОУП
- Далекоперспективни
- МЕТРОСТАНЦИИ**
- На линии I и II
- На III МД
- На линии - предмет на ИОУП
- Далекоперспективни
- ЖП линия
- Строителна граница на гр.София
- Административни райони СО

04.2018  
 СТОЛИЧНА ОБЩИНА  
 Дирекция "Архитектура и градоустройство"  
 ОП "Софпроект - Общ градоустройствен план"



**ПРИЛОЖЕНИЕ 2** Трасето на железницата, насложено върху сегашната карта на София. С тъмно зелено са представени съществуващите линии, а със светло – съществуващите такива. Със синьо са представени съществуващите и новоизграждащи се метростанции.

