



До:

арх. Здравко Здравков
Главен архитект на
Столична община

Копие до:

инж. Стоян Братоев
Изпълнителен директор на
„Метрополитен“ ЕАД

СТАНОВИЩЕ

от

Гражданска инициатива „Спаси София“ (Фондация „Спаси България“)
адрес: гр. София 1505, бул. Евлоги и Христо Георгиеви № 110, ет. 1, ап. 1
e-mail: info@spasisofia.org

ОТНОСНО: Проект за изменение на ОУП, част „Комуникационно - транспортна система – схема масов градски релсов транспорт – разширение на линиите на „Софийски метрополитен“, Разклонение на трети метродиаметър - от бул. "Евлоги Георгиев" при Военна Академия „Г.С. Раковски“ по ул. „Гео Милев“, бул. „Асен Йорданов“, пред МФСЗ „Арена Армеец София“, по бул. „Цариградско шосе“ до пътния възел на бул. „Цариградско шосе“ с ул. „проф. Петър Мутафчиев“

Уважаеми арх. Здравков,

С настоящото становище Ви информираме за позицията на Спаси София за проекта за изменение на ОУП за резервиране на трасе за Софийското метро от МС Орлов мост до ж.к. Слатина, Тех Парк София и Окръжна болница, както следва:

I. Трасето след бул. Асен Йорданов не е конкурентноспособно с вече съществуващи транспортни връзки

Предложеното трасе след бул. Асен Йорданов се лансира като решаващо проблема със свързаността на София Тех парк и зала Арена Армеец с останалата част от града, но не се взема предвид, че и двата обекта се намират в непосредствена близост до бул.

Цариградско шосе, по който вече съществува една от най-висококапацитетните и скоростни транспортни връзки в София. Съществуващата BUS лента по булеварда позволява извозване от тези обекти до пл. Орлов мост за по-малко от 8 минути, а с реорганизация на светофарните уредби на пл. Орлов мост, времето за пътуване от спирка Площад на авиацията до спирка Орлов мост може да се свали до 6 минути. BUS лентите имат превозен капацитет от 15 000 пътника/час, който е не само съизмерим с актуалната, но и имат по-голям капацитет от предвидената натовареност с живущи и работещи в контактната територия на София Тех Парк. Дори и с пълтна ангажираност на зала Арена Армеец от пет дни в седмицата, нейният общ капацитет от 12 500 човека може да се обслужва от наличните автобусни и тролейбусни линии.

Времетраянето с наземен транспорт от Арена Армеец или района около Окръжна болница до пл. Орлов мост ще е с около 50% по-бързо, сравнено с предвиденото времетраяне с метрото през ж.к. Слатина и ж.к. Гео Милев. Нещо повече, различните линии на наземния транспорт осигуряват директна транспортна връзка с редица квартали във всички части на София, което ги прави привлекателни за пътуващите. Метрото под бул. Цариградско шосе в участъка между Площад на Авиацията и Окръжна болница ще бъде мотив за премахване и/или разреждане на наземния транспорт към квартали и територии, които нямат никаква връзка с метрото или разклонението на третата му линия.

II. Възможност за оптимизация на местата и броя на станциите и ускоряване на пътуването

Част от станциите на предвиденото отклонение на третата линия на метрото са разположени в прекалено близо една от друга. Разстоянието в участъка от станцията, разположена на ул. Слатинска, до предвидената станция под бул. Цариградско шосе при Окръжна болница, е около 2600 метра, където са предвидени 4 станции на метрото. Средното разстояние между станциите е 650 метра, което не е оптимално за високоскоростна система с голям капацитет, каквато е метрото. Разстоянията са особено дисбалансиранни в участъка между станциите при ул. Слатинска, бул. Асен Йорданов и Арена Армеец.

Затова предлагаме станциите при пресичането на бул. Асен Йорданов и при Арена Армеец, които се намират на около 500 метра една от друга, да бъдат обединени в една станция, намираща се по средата между двата обекта. По този начин станцията ще бъде в абсолютно пешеходно разстояние до всички точки от интерес в района - спортните комплекси, София Тех парк и наземния транспорт по бул. Асен Йорданов. Обединяването на станциите и намаляване на общия им брой не само ще увеличи скоростта на пътуване с метрото, но и съществено ще намали разходите за строителството и експлоатация му. Сумата, спестена от тази промяна би била повече от достатъчна за изграждането на

незавършената метростанция в Модерното предградие, която е значително по-необходима за физическото разделяне на линиите М2 и М4 на Софийското метро.

III. Отпадане на станцията на бул. Цариградско шосе при Окръжна болница

Поради изложените причини в точка I, както и факта, че територията около Окръжна болница се обслужва безпроблемно от два транспортни коридора с висок капацитет (наземен транспорт по бул. Цариградско шосе и линиите на метрото М1 и М4 в ж.к. Младост 1), считаме че удължението на метрото до тази точка е неоправдан разход за десетки милиони от средствата на българските и европейски данъкоплатци. Нещо повече, на само около 1500 метра в източна посока под бул. Цариградско шосе се намира още една станция на метрото (ИЕЦ - Цариградско шосе), която е удобна за навлизащите в София крайградски и регионални автобусни линии и ежедневният поток на автомобили от работещи в и посещаващи столицата.

В допълнение, със спестените средства от участъка Арена Армеец - Окръжна болница, може да бъде направено разклонението на линия М1 в ж.к. Люлин до СОП, с което ще се осигури значително по-добро транспортно обслужване на най-големия столичен квартал, страдащ от редица транспортни проблеми, но и ще се даде възможност за интермодален терминал с буферен паркинг за навлизащите в София от западна посока, както и тласък за развитие на бизнес и логистичната зона в близост.

IV. Разклонението на метрото не взема предвид транспортните връзки с бъдещият рингов скоростен трамвай

По протежението на бул. Г. М. Димитров и бул. Асен Йорданов е предвидено скоростно трамвайно трасе, с прогнозно натоварване от над 65 000 пътника/ден, което е заложено като обособено. С далеч по-скромна инвестиция по осигуряване на собствеността по трасето и строителството му, Столична община ще осигури далеч по-полезна транспортна обезпеченост за много повече хора, отколкото трасе на метрото от бул. Асен Йорданов до Окръжна болница.

Трасето на скоростния трамвай по никакъв начин не е интегрирано в проекта за метрото, нито е решено как то ще преминава бързо и безконфликтно през Площада на Авиацията. Вероятно подземното преминаване под бул. Цариградско шосе ще бъде единствената възможност за движение без забавяния на този изключително натоварен пътен възел, което обуславя изграждане на удобна и пряка връзка между скоростния трамвай и метрото, вкл. и чрез изграждането на обща подземна станция. Поради ринговата структура на трамвая, а радиална - на метрото, както и натовареността на трамвая, изграждането на обща станция на двете форми на транспорт е от изключително значение.

Предвид гореизложеното, предлагаме:

1. Включване в разработката на сравнителен анализ за нужните инвестиции за осигуряване на транспортно обслужване по вече съществуващата BUS лента по бул. Цариградско шосе и планираното трамвайно трасе по бул. Г. М. Димитров и бул. Асен Йорданов, спрямо стойността на отсечката от предложеното метро трасе от бул. Асен Йорданов до Окръжна болница;
2. Продължаване с детайлните проектни разработки за трасето на метрото само в участъка Военна академия - Арена Армеец/бул. Асен Йорданов с общо 4 подземни метростанции;
3. Оптимизация на броя и местоположението на метростанциите в участъка след ул. Слатинска и изграждане на обща станция под бул. Асен Йорданов за връзка със зала Арена Армеец, София Тех Парк и наземния транспорт по бул. Асен Йорданов и бул. Шипченски проход;
4. Проектиране на метростанцията на бул. Асен Йорданов, като съвместна със скоростния рингов трамвай и вземайки предвид начина на преминаване на трамвайното трасе през или под Площад на Авиацията;
5. Пренасочване на спестените средства към строителство на метрото в ж.к. Люлин до Софийския околоръстен път, както и завършване на недостроената станция Модерно предградие.

Очакваме становището ни да бъде отнесено до възложителя и да бъде неразделна част от преписката по проекта.

С уважение

Спаси София

10.05.2021
София