



СТ А Н О В И Щ Е

На Метрополитен ЕАД

Относно Становище на „Спаси София“ за трасето на Линия 3 „кв.Гео Милев- кв.Слатина- Тех.парк/ Зала Арена- бул. Цариградско шосе“.

По т. 1 Трасето по бул. Асен Йорданов не е конкурентоспособно с вече съществуващите транспортни връзки.

Трасето на метрото се изгражда да извършва ефективна бърза и екологична транспортна дейност за обслужване на прогнозните пътнически потоци формирани на базата на съществуващата и предвижданата по ОУП застройка, наличните и предвижданите административни, културни, спортни и други обекти. Всичко това го има и прогнозните пътнически потоци само в участъка Шипченски проход/ Асен Йорданов-бул. Цариградско шосе надхвърлят 25 хил.пътника, което за две метростанции е голямо натоварване. Това, че има бус ленти по бул. Цариградско шосе не означава, че трафика в перспектива трябва да се товари с този пътникопотк, още повече, като се има предвид че на Орлов мост няма колело за автобусите и тролейбусите, които влизайки в центъра се включват в един претоварен трафик в пиковите часове. В тази част на града в пиков час те се движат с изключително малка скорост и ще влошават, и транспортно и екологично претоварения трафик.

Следва да се има предвид също така, че настоящото трасе на метрото осигурява бързи и удобни връзки на пътниците с кв.Хаджи Димитър, с ж.к.Левски по бул. Вл. Вазов, с НДК, Красно Село и ж.к.Овчао Купел, а чрез връзката с другите линии на метрото и с останалите големи жилищни и административни райони на столицата без да се влияе и да влошава трафика в централната градска част. Част от пътниците от надземния транспорт действително ще се прекачват на Орлов мост на метрото, но голяма част от тях ще продължават да пътуват много бавно в този натоварен трафик в пиковите часове.

Така, че трасето на метрото е многократно по-конкурентно от надземния транспорт по бул. Цариградско шосе и особено с неговото навлизане в ЦГЧ. Тоава е най-ефективното и най-екологичното транспортно решение за обслужване на теритариите в района.

По т.2. Възможност за оптимизация на местата и броя на метростанциите и ускоряване на пътуването.

Съгласно нормите за метрополитени в различните страни местата на метростанциите се определят в зони с настояща и перспективна съгласно

предвижданията на ОУП пълтна жилищна и административна застрейка, до бизнес зони, стадиони, спотни зали и комплекси, зони с активен надземен транспорт и големи търговски обекти. В случая на всяка от последните две метростанции имаме по няколко от тези критерия: за МС 5- Тех.парк с прогнозен брой работни места – 40 хил., спортна зала с капацитен 12,5хил. души, други спотни обекти, активен надземчен транспорт; за станцията на бул. Цариградско шосе- пълтна настояща и предвиждана жилищна застрейка, множество административни и търговски сгради в близост, активен надземен транспорт и др.

Тези две станции са най-натоварени с пътници съгласно прогнозните пътнически потоци, поради което незивисимо от по-малкото разстояния между МС 4 и МС 5 местата им са най-подходящи съгласно критериите за разполагане на метростанции. Поради факта, че става въпрос само за единчни места с по-малки разстояния между станциите това не влияе съществено върхо средните скорости на пътуванията по линията на метрото. Например в метрото в Париж средните разстояния са 524м. Това обаче не прави метрото в Париж неефективно, но поради значително по-малкото **средно** разстояние между станциите е по-ниска и средната скоростна пътуванията. Влияние на скоростта на пътуванията по линията оказва средното разстояние между станциите, а не минималното такова между две отделни станции. Средното разстояние в нашия участък е около около 900м. Следва да се има предвид, че средните скорости на пътуваниеята с метрото са над 2,5пъти по-високи от скоростите на пътуванията с надземния МГТ в пиковите часове и почти 2 пъти пъти по-високи от тези с лични автомобили.

По 3. Отпадане на станцията на бул. Цариградско шосе при Окръжна болница.

Както се спомена станцията ще обслужва зона с пълтна настояща, а от северната страна на бул. Цариградско шосе и бъдеща жилищна застрейка, в зоната на пешеходната достъпност се намират и ще бъдат изградени съгласно ОУП множество големи административни сгради с десетки хиляди работещи в тях. Станцията е разположена също така в зона с активен надземен транспорт. Тази станция е най-натоварена с прогнозния пътнически поток от всичките 6 станции в участъка на обсъжданото трасе. Поради тези причини е необосновано искането тя да отпадне.

По т.4. Разклонението на метрото не взема предвид транспортните връзки с бъдещия рингов трамвай.

Твърдението не е вярно. При ситуирането на метростанцията пред Тех.парк/Зала Арена тя специално е разположена източно от основното пътно платно на бул. А.Йорданов, така че след време като се реализира ринговия трамвай спирката му да се разположи непосредствено до метростанцията, да е свързана с предвидения подлез на

метростанцията и да използва същите входове и подлезни връзки както и метростанцията. Това ще бъде един общ интегриран обект, с едно изключително добро решение и ще осигури пряка връзка на пътниците от ринговия трамвай с метростанцията, с Тах.парка и със спортната зала без да се налага пътниците от трамвая да пресичат пътните платна на булеварда.

Изп.директор на Метрополитен ЕАД:

/ проф.д-р,инж. Ст.Братоев /