



сп. мошца

www.spasisofia.org | info@spasisofia.org | София 1505, бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“ № 110, ет. 1, ап. 1

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 първи метродиаметър - в обхват от станция "Бизнес Парк" до бул. „Св. Климент Охридски“

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 Бизнес парк до бул. Св. Климент Охридски, както следва:

I. Налично е несъответствие между градоустройствените параметри на контактната територия с необходимостта от обслужване с метро

По-голямата част от контактната територия около предложените станции, е с режим Жм2, Жм3, Жм3*, Оз1 и Зп, чиито застроителни параметри определят съответно еднофамилни къщи във формат вилна зона и паркови територии с частично обществено обслужване (за Оз1). Макар застроителните параметри на РУТ, дефинирани в Приложение към Чл. 3 (2) от ЗУЗСО, да са значително по-високи сравнено с тези на съизмерими със София градове, те

пак са значително по-ниски от такива, които могат да докажат нужда от транспортно обслужване с метро.

Така представеният проект използва основно наличните терени с режим Смф, за да обоснове някаква транспортна необходимост, но тя пак е значително по-ниска от която и да е друга територия, в която са правени разработки за удължение на метрото.

С така резервирано трасе, инвеститорите и собствениците в контактната територия ще имат аргумент да изискват повишаване на застроителните параметри не само при изготвянето на бъдещия ОУП на Столична община, а дори и при сега действащия. Предвид богатата съдебна практика на утвърждаване на частния интерес при ПИРЗ за УПИ въпреки градоустройствените норми, налагани от Столична община, това изменение създава градоустройствена “бомба със закъснител”, която може да “гръмне” дори преди старта на процедурата по изготвяне на новия ОУП.

Според всички стратегически документи на Столична община контактната територия на разработката следва да запази характера си на крайградска територия, което става невъзможно предвид многогодишните провали на Столична община да приложи собствения си ОУП и многократните неспазвания на сроковете за отчуждаване на териториите за терени Зп.

Последната станция, заложена в представения проект е в линията на един от зелените градски клинове (парк Въртопо), който следва по всякакъв начин да се опази от обществени инвестиции с градоформираща функция, тъй като подобни инвестиции водят след себе си до желание за преотреждане на терените за застрояване, включително и с по-голяма плътност.

II. Отсъства подробно транспортно проучване на необходимостта от обслужване с метро

По силата на Чл. 29 (1) от НППТКСУТ, при разработването на проекти за метро отсечки, следва да се проведат подробни транспортни проучвания. Проектът не отговаря и на изискванията на Чл. 8 (2) и (4) от същата наредба, които изискват разработването на “специализирани разчети за транспортната комуникация” и част “План за устойчива градска мобилност”. Макар нормативната уредба да оставя последното на усмотрението на Възложителя, значимостта на изменението предполага отговорно отношение от страна на Столична община и възлагането на такова изменение на действащия ПУГМ.

Както стана ясно на представянето на проекта, такива проучвания не са проведени, следователно изменението на ОУП е необосновано и самоцелно, което допълнително го

оцветява като лобистко и изцяло в полза на собствениците на терените, които някак са постигнали отреждане за Смф в контактната територия.

Адекватно проведени транспортни проучвания би следвало основно да целят установяване на целесъобразността на метрото спрямо алтернативни транспортни решения - автобусни линии, трамвайни трасета и т.н. До провеждането на такива проучвания, всяко продължаване на работата по този проект ще противоречи не само на действащата нормативна уредба, но и на отговорното градско планиране и управление.

Предвид гъстотата на населението (сегашна и предвидена в дългосрочните разчети) и броя на живущите и работещите, както и наличието на безконфликтна транспортна артерия (Софийски околовръстен път), убедени сме, че транспортното обслужване с наземен градски транспорт ще бъде не само далеч по-целесъобразно, ефективно и икономично, но и ще осигури по-добър и равномерен достъп на територията до градски транспорт.

III. Обвързаност с частна въжена линия не е самодостатъчен аргумент за изменение на характера на урбанизирана крайградска територия чрез провеждането на метро с градоформираща функция през нея

В публичното представяне на ПИОУП основен аргумент е "обвързването на метрото с лифт "Симеоново"". Така заявеното политическо решение, обосновава и решението на СОС, допускащо възлагането му, подвежда обществеността, че:

1. Столичната община ще придобие икономическа полза от строителството на метро през територия с характера на крайградски вилни зони, за да обвърже публичен транспорт с висока пътнкопроводимост с частен лифт с многократно по-малък транспортен капацитет;
2. Лифтът се намира в близост до предвидената метростанция. В действителност той се намира на не по-малко от 1000 м въздушна линия от станцията;
3. Столичната община има механизми да влияе на това дали лифтът и ски зоната работят и какви са цените и съответно използването на транспортно съоръжение и туристическия център; В действителност, това не е така.
4. Столичната община има механизми да повлияе на собственика на лифта и да гарантира, че той ще изпълни нужните инвестиции по удължаването му, особено имайки предвид частният статут на част от терените, през които удълженото трасе се предвижда да мине; В действителност, това не е така.
5. Столичната община може да гарантира, че лифтът ще продължи да съществува и да се експлоатира. В действителност, това не е така.

Нищо от това не отговаря на действителността и отново е политическо говорене, а не целесъобразно транспортно планиране, устойчиво градоустройство и ефективно инвестиране на ограничения обществен финансов ресурс.

IV. Отсъства анализ на нужните инвестиции, които да осигурят съвместимост на приложените ПРЗ с нуждата от пешеходна достъпност до метростанциите

В приложените документи към ПИОУП отсъства анализ, който да установи колко и какви инвестиции ще трябва да направи Столична община, за да приведе съществуващата улична регулация във вид, който да отговаря на изискванията за осигуряване на пешеходна достъпност до предложените метростанции.

Отсъства и анализ, който да докаже, че такива промени в ПРЗ на контактната територия няма да повлияят негативно на поставената от всички стратегически документи на Столична община, тази част от града да се запази с крайградски характер и характеризирана от ниско застрояване и зеления клин Въртопо.

Единствените терени в контактната територия, за които такъв анализ би показал нужда от минимални или никакви инвестиции от страна на Столична община, са пак терените с режим Смф, което за пореден път демонстрира, че изменението е подготвено конкретно за тях, а не за жилищните обеми в контактната територия.

Предвид гореизложеното, предлагаме:

1. Включване в обяснителната записка към проекта на предвидените от Столичната община мерки, гарантиращи, че контактната на разработката територия няма да се реструктурира в такава с по-високи параметри на застрояване;
2. Възлагане на проучвания, целящо да съпостави транспортните и икономически показатели на метро, обслужващо контактната територия и лифт "Симеоново" с алтернативни форми на обществен транспорт и по-конкретно:
 - a. Система от автобусни (или мидибусни спрямо възможността на уличната мрежа) линии, навлизащи в дълбочина в прилежащите вилни зони и урбанизирани територии с крайна станция на МС Бизнес парк;
 - b. Експресна автобусна линия, свързваща МС Витоша с МС Бизнес парк, преминаваща покрай и обслужваща планираните и предвидените за застрояване Смф терени;
 - c. Подобряване на довозващия транспорт на териториите намиращи се непосредствено южно от МС Бизнес парк и Софийския околоръстен път с цел създаване на удобна и редовна връзка на жилищните и бизнес комплекси с метрото;
 - d. Удължаване на предвиденото трамвайно трасе от бул. Копенхаген по ул. Бъднина, ул. Филип Аврамов, ул. Самара през М. "Ж.Г. КАМБАНИТЕ - МЛАДОСТ 4" до СОП с крайна станция при Гаритидж парк.

3. Изготвяне и представяне на сравнителен анализ между транспортните и градоустройствени цели за ПИОУП и Стратегията за опазване на зелените клинове на Столичната община с оглед съхраняването на клина попадащ в контактната територия (Въртопо и зоната около Симеоновския лифт).
4. Възлагане на изследване на нужните инвестиции, които да осигурят съвместимост на приложените ПРЗ с нуждата от пешеходна достъпност до метростанциите;
5. Преоценяване на целесъобразността на предложения ПИОУП след завършване и представяне на гореописаните анализи и прекратяване на процедурата след като те потвърдят липсата на нужда от такова разширение на метрото.

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

С уважение

10/05/2021

 Борис Бонев

Signed by: Boris Bonev

Спаси София

10.05.2021
София