



*ел. поща*

ДО: Кмет на район Витоша

Г-н Теодор Петков

ДО: Кмет на район Младост

арх. Стефан Стефанов

ДО: Главен архитект на гр.София

Арх. Здравко Здравков

Относно: Проект за изменение на Общия устройствен план на Столична община /ИОУП на СО/, приет с Решение № 960/2009 г. на МС – част „Комуникационно-транспортна система-масов градски релсов транспорт“, одобрена с Решение № 454/11.08.2017 г. на МС, за разширяване на съществуващите линии на Софийски метрополитен, изготвено от екип на Столична община.

За участъка - Разклонение в обхват от станция Бизнес Парк до бул. „Климент Охридски“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

С настоящето писмо, в качеството ми на жител в затворен комплекс в район Витоша“, бих искал да изразя мнението си в подкрепа на развитието на разработения отдавна проект за изграждане на разклонение от метростанция „Бизнес Парк“ до бул. „Климент Охридски“.

Категорично възразявам срещу аргументите на противниците на проекта в лицето на неправителствена гражданска организация „Спаси София“, които твърдят, че основна им цел е подобряването на градската среда, градския транспорт и качеството на живота в София.

Според тях /справка на страницата им <https://spasisofia.org/bg/metro-do-ikea.html> / има 9 причини метрото до Икеа да е „глупава“ идея.

Относно аргументите на „Спаси София“ против метрото в посока Икеа:

1. Няма достатъчно пътници -в зоната от район Витоша между „Бизнес парк София“ и „Икеа“ са разположени вече множество офис сгради и жилищни комплекси и самостоятелни жилищни сгради. Преброяване на автомобилния трафик никога не е правен, но само от жк „София парк“ на ден за работа и за да заведат децата си на училище /поради липса на друга възможност/ на ден преминават над 400 автомобила. Към настоящия момент, броят на хората, които работят в бизнес центровете, разположени в тази зона, наброява 12,000, а се планира да достигнат 20,000 при тяхното завършване в цялост.

Спортна зала „Левски“, „Декатлон“, Икеа“ са локации, които се ползват от цяла София. Нека не забравяме, че метрото е двупосочно и е добре за всички, до тези дестинации да се стига бързо и екологично. Да не говорим, че паркоместата в зоната са все по недостатъчни за посетителите.

Според Спаси София -„Парите на софиянци трябва да се инвестират там, където ще донесат носят максимални ползи за максимален брой данъкоплатци, а не за задоволяване на нуждите на частни затворени комплекси, молове и техните лобита!“

Смятам, че живущите и работещите в тази зона също са данъкоплатци и цялата инфраструктура, заплатена и изградена от частни инвеститори, също се ползва от останалите граждани на София.

В перспектива-При спортно или друго обществено събитие в спортна зала „Левски“ смятам, че е по-добре за София посетителите от чужбина или други градове да дойдат с метро от летището или транспортните гари, като това се отнася и до всички други желаещи да го посетят от града.

Умишлено или случайно, броят пътници е изцяло погрешно определен от страна на противниците на проекта.

2. Ще стимулира презастрояване – От години се наблюдава изтегляне на гражданите на София от центъра към покрайнините. Това няма да бъде спряно, ако няма метро. Трафикът в центъра от години е претоварен. Не е ли предимство, ако хората от покрайнините, могат да отидат в центъра без автомобил? Не е ли по-важно да се съхранят паметните стари сгради в центъра, които се рушат и от вредни емисии в центъра?

3. Обслужва частни интереси- Всеки гражданин на София има частен интерес и с този си частен интерес заплаща данък и допринася с труда си за развитието на града.

4. В зоната доминират затворените комплекси – няма това е против обществото? Затворените комплекси са среда, обслужвана и поддържана от живущите в нея. Същите тези живущи, плащат в общия случай цялостно относително високите си данъци към Столична община, независимо, че тази община не предоставя услугите заложи в сформиранието на данъка. Общината ще намали ли данъците на хората в затворените комплекси?

5. Ниско застрояван и слабо застрояване – Абсолютно безпочвен аргумент. Построяване на небостъргачи в полите на Витоша ли е предложението на „Спаси София“, за да има нужда от метро и адекватно покритие от градския транспорт?

6. Автобусната линия е добра алтернатива – Да, добра е, но когато я има. Благодарение на частни инвестиции се изградиха спирки и обръщало, за да има автобусна линия за зоната, но година след това графикът и маршрутът се промениха и този автобус започна да обслужва и района на Бистрица. Сега изградените с частни инвестиции спирки се ползват от СО, но поради графика им на хората, заради които бяха изградени, се налага да чакат с часове и то за една линия на толкова много хора през 40 мин.

7. Лифтът е частен и е далеч от метрото – Това, че е частен, прави ли го забранен за обществено ползване? Маршрутната линия от метро до лифт е наложителна.

8. Неоправдана инвестиция за ползите, които носи. Как са определени тези ползи? „Декатлон“ е ползвана верига спортни магазини от много хора -в София има 3 магазина -Център, жк. Сухата Река и Младост; „Икеа“ -1 магазин за Цяла София

9. София има по-важни приоритети - Винаги има какво ново да се направи за София. Облекчаването на трафика и удобството на хората в зоната би трябвало да е приоритет, особено, ако за организация с мисията на „Спаси София“.

Надяваме се хората, които ще вземат крайното решение от страна на Столична община, да се съобразят с действителните данни за зоната и реалните ползи за града. Да не вземат предвид

аргументи, които са необосновани, продиктувани от неясни цели и охарактеризиращи гражданите на София -жители в затворените комплекси, като не заслужаващ внимание „Частен интерес“.

С уважение:

Емил Туджаров - жител на комплекс