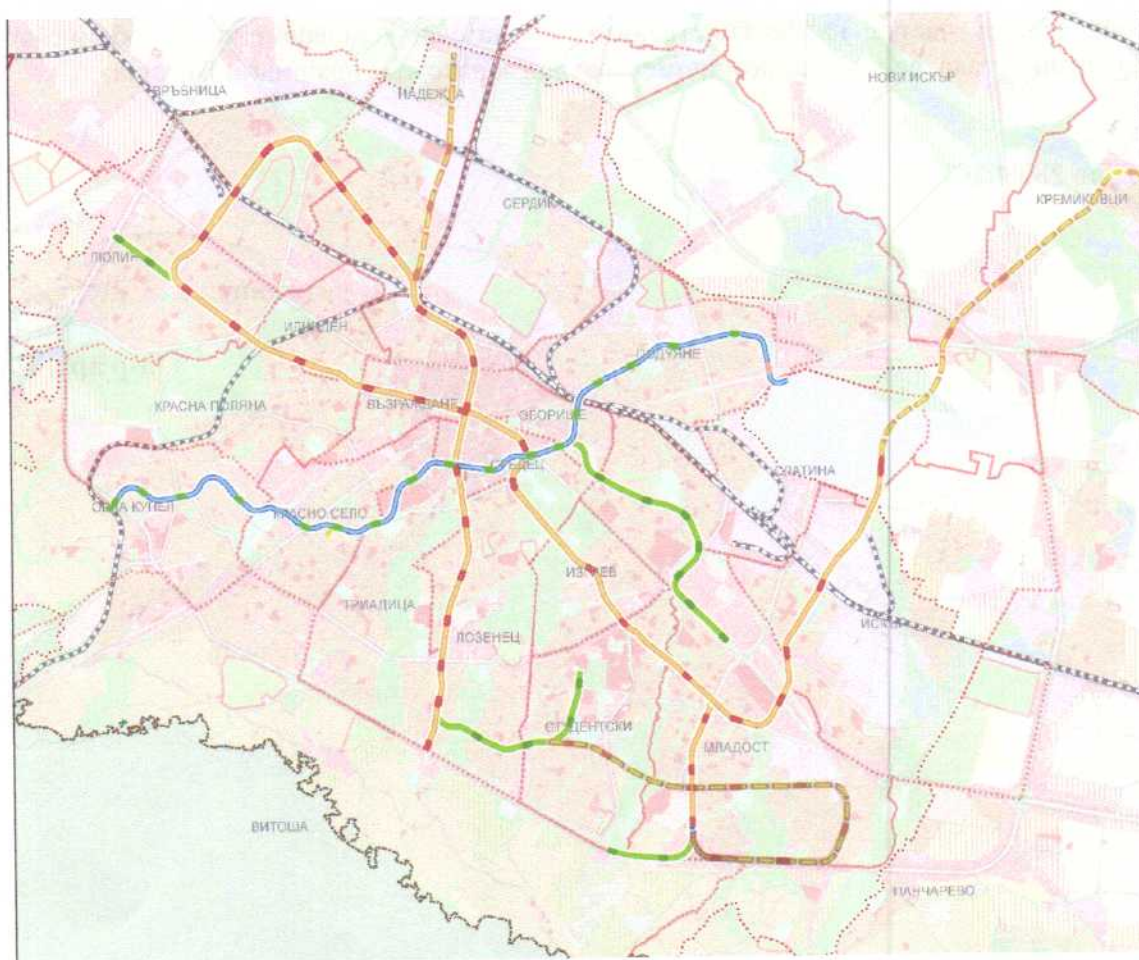




ДО
КМЕТА НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА
ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА
ДО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИЯ СЪВЕТ
ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ
ДО
ГЛАВНИЯ АРХИТЕКТ НА СОФИЯ
АРХ. ЗДРАВКО ЗДРАВКОВ

Уважаеми господа, във връзка с общественото обсъждане на варианти на метрополитена в София, свързано с юго-източните територии на града, касаещо връзките с лифт Симеоново и ЖК Горубляне правя предложения, илюстрирани в схемата, която прилагам, с аргументи както следва:

Предложение за комбиниран вариант на Софийския метрополитен към лифт Симеоново и ЖК Горубляне



1. Варианта с метро през ЖК Горубляне може да бъде съчетан с варианта с връзка към лифт Симеоново. Считаю, че двете решения могат да се допълнят, тъй като експлоатацията на метрополитена е автоматизирана и е с възможности за гъвкавост, етапна реализация и със значителна перспектива, съобразно бъдещото потребление. Финансовите аргументи за един или друг вариант са важни, но те касаят бъдещето, което е в пряка връзка с планирането сега и развитието на метрото в 40 годишен период, а обществената му полза и екологичните предимства са безспорни.

2. Комбинираният вариант в случая би дал възможност метрополитена да бъде двигател на развитието на града, което с ограничителните мерки на ОУП може да хармонизира изграждането на териториите в тази чувствителна част на София, включително и бъдещо развие западно от бул. „Черни връх”. Именно под витошките територии могат да се лимитират застрояването в етажност и същевременно да се стимулират озеленени тераси, огради и фасади, със съответния контрол.

3. Комбинацията, която предлагам между вариантите също дава възможност за доближаване до териториите в район Панчарево.

4. Това предложение може да бъде съчетано и с допълнително развитие на ЖК Горубляне и прилежащите му територии, чрез повишаване на устройствените показатели по ОУП. Бих припомнил, че когато се изграждаха в София големите жилищни комплекси, Горубляне отпадна за строителство, тъй като проектантските екипи предвиждаха 4 и 5 етажни сгради и поръчката за 8 етажни сгради на етапа тогава отпадна.

5. Инженерно-технически съчетанието на пендел с кръгово движение и пресичане на трасета в метро-станции, подобно на централната част е също една допълнителна възможност за гъвкавост на пътничко потоците.

6. Когато се допълва метро-схемата в София, тя безспорно влияе върху териториите, особено в 400 метровия обхват, съобразно последните изменения на ЗУЗСО, и териториите следва да се прецизират в частта на устройствените показатели, едновременно с обемно-пространствени проучвания, така, че да не се компрометират погледите към планината Витоша.

София 28.04.2021г.

С уважение:

.....

(д-р арх. Пламен Генов)