



Гражданска Интернет Инициатива

<http://www.spasimetroto.org>

E-mail: [info@spasimetroto.org](mailto:info@spasimetroto.org)

Тел.: 0877080887;

ДО Г-Н РАДОСЛАВ ТОШЕВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ПОСТОЯННАТА  
КОМИСИЯ ПО ТРАНСПОРТ,  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА И  
БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО

КОПИЕ ДО ПРОФ. В.ЛИЛКОВ,  
Г.СВИЛЕНСКИ, З. ЗАРКОВ И Б.  
БОРИСЛАВОВ – СЪВЕТНИЦИ ОТ  
КОМИСИЯТА

КОПИЕ ДО Г-Н ЕЛЕН ГЕРДЖИКОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА СОС

КОПИЕ ДО ПРЕДСЕДАТЕЛСКИЯ СЪВЕТ  
КЪМ СОС

КОПИЕ ДО Г-ЖА ЙОРДАНКА  
ФАНДЪКОВА  
КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

КОПИЕ ДО ИНЖ. СТОЯН БРАТОВЕВ  
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР  
„МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД

КОПИЕ ДО АРХ. ПЕТЪР ДИКОВ  
ГЛАВЕН АРХИТЕКТ

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Гражданска интернет инициатива „Спаси метрото“ е гражданско движение, работещо в полза на обществения интерес и последните три години се явява медиатор между институциите и гражданското общество по въпросите на изграждането, проектирането и експлоатацията на Софийското метро.

В края на миналата година (13.10.2012 г.) инициативата сезира Европейската комисия за сериозни нарушения и пропуски при подготвянето на проекта за Трети метродиаметър. В началото на 2013 г. установихме без да сме официално информирани, че на проведения на 19.12.2012г. Експертен съвет са приети най-критичните ни забележки и трасето на територията на ж.к. Овча купел 2 е коригирано, за да се обслужва по-адекватно населението, наброяващо над 60 000 души.

Трасето в ж.к. Овча купел, за съжаление, не е единственият проблем, който „Спаси метрото“ настоява да бъде преразгледан от проектантите, преди да приключат своята работа и да предадат окончателния технически проект за трасето на Трети метродиаметър. Тях описваме в следните точки, като молим за всяка от тях Комисията да изиска обяснение от отговорните арх. Петър Диков и „Метропроект - Прага“ АД:



Гражданска Интернет Инициатива

<http://www.spasimetroto.org>

E-mail: [info@spasimetroto.org](mailto:info@spasimetroto.org)

Тел.: 0877080887;

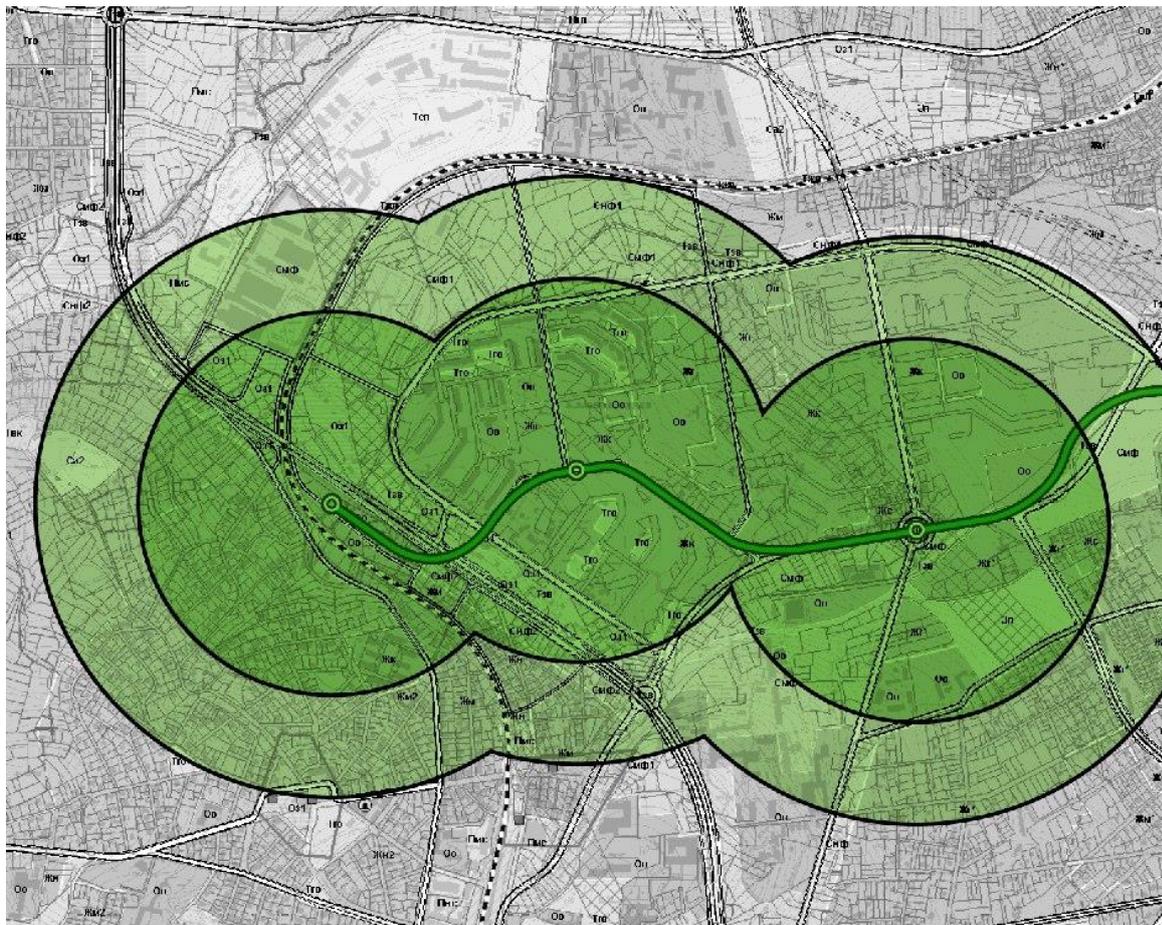
## **1. Горизонтални криви**

В проекта, показан на „Спаси метрото“ при последната ни среща с инж. Братоев, всички хоризонтални криви в основните части на трасета са с радиус 250 метра, което е с 50 метра под минималния за класическо метро. Инж. Братоев аргументира този факт с характеристиките на метросъставите, които ще се движат по линията. Към този момент обаче няма обявление за обществена поръчка за подвижен състав, което буди недоумение как са известни параметри на състави, които не са поръчани?

Настояваме ДАГ, „Метрополоитен“ и „Метропроект - Прага“ да изложат списък с производители на подвижен състав, произвеждащи състави, които отговарят на предложените технически параметри на трасето (криви с радиус 200 – 250 метра) и се вписват в кривите, без да е необходимо да намаляват скоростта под 60 км/ч, за да не се забавя изкуствено движението или гореспоменатите да изяснят пред Комисията, по какви критерии са избрани техническите параметри на тунелите. Желаяме да припомним, че чешките проектант, арх. Диков и инж. Братоев твърдят, че влаковете ще се движат между станциите със същата скорост както сега функциониращите трасета, само че средната скорост ще е по-ниска, заради по-гъсто разположените станции. Смятаме, че при така заложените радиуси на криви, горното им твърдение ще се окаже неистина! Нашето становище е, че съкращаването на разходите за отчуждаване на имоти и изграждане на техническата инфраструктура (тунели, естакади, железен път и осигурителна техника) с описаните параметри ще доведе до повишаване на стойността за доставка на метросъстави, които няма да са стандартни за производителите на такъв подвижен състав (т.е. ще бъдат бутикови), което ще оскъпи съответно и тяхната последваща експлоатация и поддръжка (резервни части).

## **2. Далечна перспектива**

Сегашното местоположение на последната станция в кв. Горна баня не позволява линията да бъде удължавана, както и предполага изнасяне на буферния паркинг или под габарита на Софийски околовръстен път (аналогично с паркинга на бул. Цариградско шосе), или на територията на ж.к. Овча купел 2. Както се вижда на долуизложената схема, разположение успоредно на ж.п. линията София – Кулата позволява в далечна перспектива, ако се докаже необходимост, линията да се удължи така, че да добави кв. Суходол и ж.к. Люлин в обхвата си. Настояваме да се проучи възможността за подобно трасиране, тъй като сходен заход към ж.п. линията е проучван в първоначалните варианти на трасето, публикувани на сайта на ДАГ, по-специално Вариант 2. За справка: ( <http://goo.gl/sSLGg> ).

**Схема №1**

### **3. Автогара и буферен паркинг в ж.к. Овча купел**

На вниманието на „Спаси метрото“ бе представено писмо от жители на ж.к. Овча купел 2, които се притесняват от допълнителни шумови замърсявания от предвидения буферен паркинг и автогара, правещи връзка с последната станция на Трети метродиаметър. Молим „Метропроект - Прага“ и „Метрополитен“ да докладват пред Комисията за проектите на двата обекта и как те ще се отразяват на шумо и прахозамърсяването в комплекса, за да можем да използваме официалните им становища като достоверна информация, която да предадем на жителите на комплекса.

### **4. Метростанция на кръстовището на ул. Кюстендил и ул. Дойран**

Съгласно Генералната схема за развитие на метрото в София, по трасето на Трети метродиаметър се предвижда разклонение на два радиуса в ж.к. Красно село (единият водещ към ж.к. Овча Купел, а другият – към ж.к. Борово). Разклонението се планира да е ситуирано под ул. Кюстендил, като в непосредствена близост ще бъде изградена метростанция. По време на срещата ни с инж. Стоян Братоев, той потвърди изграждането на разклонението на това място, но от чертежите, с които бяхме запознати, не виждаме техническа възможност за реализирането му.

Причината за това е разположението на метростанцията на кръстовището на ул. Кюстендил и ул. Дойран (МС 13). Заложена е на не повече от 20 метра от кръстовището, което означава, че отклонението трябва да е или веднага след станцията с крива, която е напълно неотговаряща на минималните изисквания за хоризонтална крива или преди станцията, което означава, че цялата трансферна функция се прехвърля на метростанцията на кръстовището на бул. България и бул. Акад. И. Е. Гешов (МС 12), която се очаква да бъде изключително натоварена, тъй като е разположена в транспортен възел за цяла югозападна София.



**Схема №2**

В допълнение, разстоянието между метростанциите показани на Схема 2 е 650 метра, което е твърде малко, ако МС 13 не е предвидена да е трансферна за разклоненията.

С оглед на гореизложеното и вземайки в предвид, че към момента в „Метрополитен“ ЕАД не е постъпило техническото решение, по което да се види как ще се изгражда отклонението, настояваме:

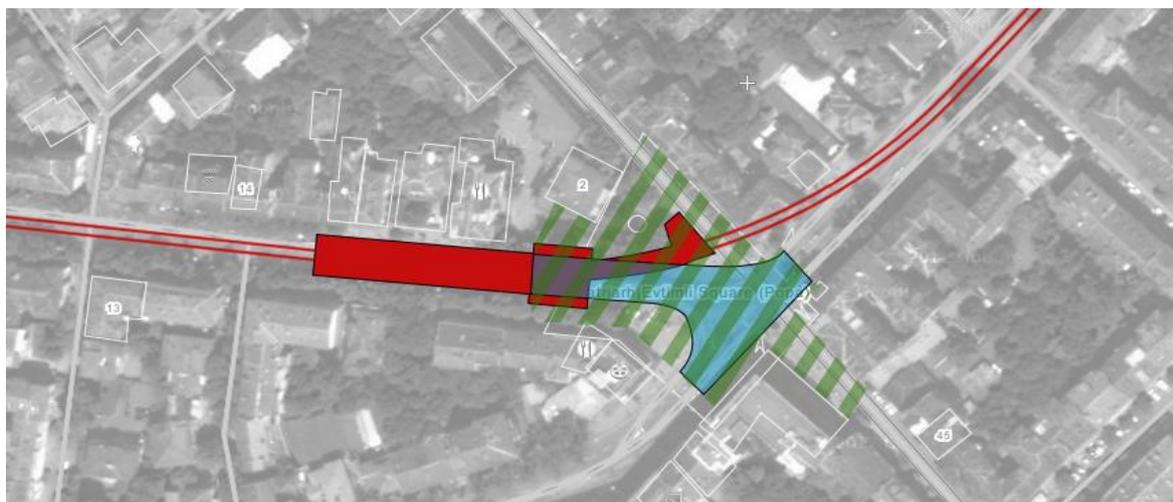
- „Метропроект - Прага“ да включат в проекта конкретно подробно разработено и технически изпълнимо конструктивно решение за отклонението;
- Конструктивното решение да не налага понижаване на техническите параметри за хоризонтални криви;
- Ако решението налага отклонението да е източно от МС 13, да се коригира проекта чрез отпадане на метростанцията и преработка на проекта за МС 12, така че да е с островен перон или да е кросплатформена, за да поеме трансферните функции;

- Ако МС 13 отпадне, в отклонението на Трети метродиаметър да се заложи метростанция в кръстовището на ул. Дойран и бул. Гоце Делчев, където пътничекото ще бъде в пъти по-голям от този на МС 13;
- Ако МС 12 приеме трансферната функция, да се изгради траволаторна връзка с подлеза на пл. Ручей;

### **5. Метростанция на пл. Св. Патриарх Евтимий**

В средата на миналата година проведохме разговори с арх. Петър Диков и той ни увери, че за всяка метростанция ще се изработи урбанистичен проект, който да позволи цялата следа на Трети метродиаметър да се развие и урбанизира. Това ни даде възможност да предложим конструкция за метростанция, разположена под пл. Св. Патриарх Евтимий, която да позволи да се увеличи площта на пешеходната част от площада с над 400% (диагонален raster на Схема №3).

Същността ѝ се изразява в понижаване на автомобилното движение в тунел до кота -7.00 метра и разширяване на пешеходното пространство върху покривната плоча на автомобилния тунел.



**Схема №3**

Предложението ни за конструкция изисква станцията при площада да е разположена на -3 ниво, на -2 ниво да са касовите зали и на -1 – тунелно преминаване на автомобилното движение. За да може достъпа до станцията да не пречи на конструкцията за тунела, подходът към касовите зали трябва да е изнесен извън габарита на тунела.

Настояваме, проектът за конструкция на метростанцията да се преработи така, че дори към момента на строителство на станцията да не е възможно тунелното преминаване да бъде изпълнено, то това да е възможно в бъдеще.

Както сами може да се убедите, ползата на тунелно преминаване на бул. Ген. Скобелев под пл. България дава възможност за формиране на градски център. Такъв може да се

обособи и на пл. Св. Патриарх Евтимий, където има необходимите предпоставки за изграждане на цялостна пешеходна ос от ул. Алабин до бул. Евлоги Георгиев.

## **6. Обезпечаване на връзка с Товарна тангента**

В разработките на „Метропроект - Прага“ фигурира разположение на метростанциите на територията на ж.к. Левски, което не съответства на приетата в Общия устройствен план на София перспектива за развитие на уличната мрежа. Редно е да се отбележи, че в съпътстващата документация на проучванията за Трети метродиаметър, „Метропроект - Прага“ заявяват, цитираме:

*„2 Получения резултат не отчита развитието на уличната мрежа, ролята на метрото като градообразуващ фактор и някои други фактори, влияещи върху избора на пътуване“*

*Източник: Сравнителна таблица на техникоикономическите параметри на отделните варианти, стр. 1, публикувана в сайта на ДАГ. За справка (<http://goo.gl/6t5Sb>).*

Както Ви е известно, ОУП предвижда изграждането на Товарна тангента, която е част от проекта за втори градски ринг и която ще осъществява бърза връзка между кв. Левски и ж.к. Слатина с ж.к. Левски Г, кв. Малашевци и кв. Орландовци.

„Спаси метрото“ вече бе внесло предложение за корекция на разположението на станциите в ж.к. Левски, което да позволи Товарна тангента да има връзка с метрото, без да се наруши обслужването и пешеходната достъпност на комплекса. Допълнихме това предложения и с идеи за корекция на тролейбусния транспорт в района, който да изпълнява довозваща функция до метростанциите, както и удължаване на трамвайното трасе до кв. Враждебна.



**Схема №4**

На Схема №4 сме показали пешеходната достъпност за ж.к. Левски. Както се вижда от нея - със станции, разположени по подобен начин, по-голямата част от ж.к. Левски ще се

намира на не повече от 400 метра от метростанция и нито един блок не остава извън изохрона на пешеходната достъпност с радиус 800 метра.

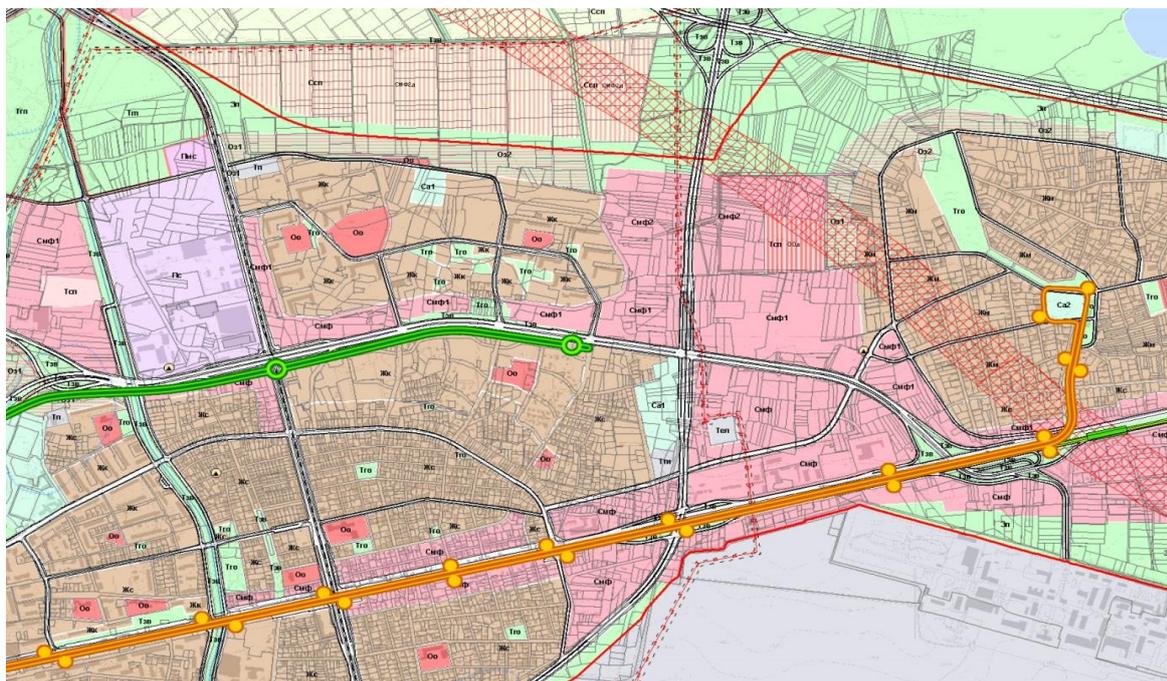
Настояваме „Метропроект - Прага“ да обосноват отказа си да проектират станция, позволяваща директен трансфер на пътниците от Товарна тангента към Трети метродиаметър.

Редно е да се отбележи, че тази връзка може да се обслужва и чрез преместване на планираната метростанция на ул. Витиня. Разстоянието между улиците е 400 метра. При разположение на станцията западно от Товарна тангента се запазва обслужването на жилищните блокове западно от ул. Витиня и се запазва обслужването на източните блокове на ж.к. Левски.



**Схема №5**

На Схема №5 е показана корекцията в тролейбусната мрежа. Предвид пълното дублиране на тролейбусните трасета с предложеното трасе на Трети метродиаметър, предлагаме тролейбусна мрежа по ул. Тодорини кукли и ул. Летоструй, запазваща обслужването на ж.к. Левски и осъществяваща довозваща функция до метрото за комплекса и кв. Левски. За запазване на връзката с тролейбусна ремонтна база „Левски“ предлагаме изграждане на служебна контактна мрежа по ул. Витиня.



**Схема №6**

На Схема №6 представяме удължаването на ТМ 22 до кв. Враждебна. Редно е да се отбележи, че трасето е обособено и за изграждането му няма да се налагат отчуждения в рамките на бул. Владимир Вазов и ул. 8 в кв. Враждебна.

В заключение, изразяваме надежда, че изложеното становище ще бъде взето предвид при гласуване на проекта от Столичен общински съвет, т.к. то цели подобряване на съществуващите разработки и обръща внимание на недостатъците в проекта, които могат да доведат до повишаване на цената за изграждане и експлоатацията на Трети метродиаметър.

Молим и да бъдем предварително известени за датата, на която ще се гласува проектът от Столичен общински съвет.

С уважение: .....

Гергин Борисов

Администратор на Гражданска интернет инициатива „Спаси метрото“

28.02.2013 г.

гр. София