



ДО ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА
КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

КОПИЕ ДО АРХ. ПЕТЪР ДИКОВ
ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

КОПИЕ ДО ДАНАИЛ ПАПАЗОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
И Н Ф О Р М А Ц И О Н Н И Т Е Т Е Х Н О Л О Г И И И
СЪОБЩЕНИЯТА

КОПИЕ ДО КОНСТАНТИН ПЕНЧЕВ
ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ОТВОРЕНО ПИСМО

Уважаема г-жо Фандъкова,

Долуподписаните инициативи, граждански сдружения и експертни групи, в качеството си на представители на гражданското общество и на професионалните урбанисти, архитекти и транспортни експерти, изявяваме за пореден път недоумението и несъгласието си с инвестиционната политика на Столична Община.

Транспортната инфраструктура на София не се проектира с оглед на нейното ефективно и дългосрочно обвързване в единна система. Поредният пример за това е проекта за реализация на кръстовище на две нива и реконструкция на съществуващото мостово съоръжение на пл. "Лъвов мост." Този проект, както Ви е известно, включва изграждане на кръгово кръстовище с две нови мостови съоръжения, опасващи историческия вход на София, както и тунелно преминаване на транзитно направление на бул. "Сливница."

Изграждането на този проект бе аргументирано от арх. Петър Диков като незаменим от транспортна и инфраструктурна гледна точка. Макар всички ние да уважаваме професионалната позиция на арх. Диков, не можем да се съгласим с аргументите му.

Изграждането на кръстовището на пл. Лъвов мост във вида, представен на обществото, е икономически необосновано и ненужно от инфраструктурна гледна точка. Искаме да Ви обърнем внимание на основните пропуски в идейния и последвалия го работен проекти, охарактеризиращи проблемите на методиката на създаване и

изпълняване на задание в подопечната Ви институция:

- Главната причина пл. "Лъвов мост" да е натоварен към днешна дата е липсата на връзката Централна гара - Сточна гара, чрез пробива Ген. Д. Николаев. Арх. Диков защитава нерационалното решение на двусветофарен кръгов обход чрез необходимостта да се улеснят левите завои на кръстовището, но отказва да приеме, че с реализацията на пробива Ген. Д. Николаев, тежестта на левите завои ще изчезне и основната функция на кръстовището на Лъвов мост ще е да обслужва транзитния трафик по бул. Сливница и минималния трафик по бул. Мария Луиза, както е видно от ИОУП - карта на прогнозните интензивности на бъдещата улична мрежа в София 2020. Към днешна дата по пробива Ген. Д. Николаев са изпълнени 150 метра булевард, отчуждителни процедури за болшинството имоти и напълно завършен проект за останалата част от пробива. Този булевард е от ключово значение за града и неговата липса не може и не бива да се компенсира с недообмислени и "пришити" инфраструктурни решения към кръстовища, които не се нуждаят от тях;

- Работният проект предвижда историческата и знакова архитектурна композиция на Лъвов мост да бъде "стерилизирана" чрез обграждането ѝ с активно кръгово движение, регулирано от две светофарни уредби. Това решение визуално и комуникативно изолира мостовата композиция от пешеходния и велосипеден трафик, превръщайки го в недостъпна и нежелана дестинация за туристическа разходка, за пешеходен преход или за велосипедно преминаване. Арх. Диков, на провела се с нас среща на 13.09.2013 г., ни представи скици, показващи корекции, правещи моста пешеходно-трамваен, но те не са убедителни и не показват, че проектантът на кръстовището е отчел удобството на пешеходеца и велосипедиста. Спорна е дори ползата за автомобилистите от кръгово движение, парализирано от напречна светофарна уредба за пресичащата го трамвайна линия, чието съхраняване никой не оспорва.

- Третият основен проблем с проекта за това кръстовище е транспортната комуникация. Арх. Диков се опитва да убеди обществеността, че кръговото кръстовище се прави главно, за да се позволи на трафика да изпълнява по-удобно леви завои, които, както отбелязахме, няма да съществуват след реализацията на бул. "Ген. Д. Николаев" и за да се превърне пл. "Лъвов мост" в обръщало на мнозинството линии на градския транспорт с крайна спирка на пл. "Сточна гара." За наше огромно съжаление, бихме искали да Ви информираме, г-жо Фандъкова, че арх. Диков не само не е наясно с това кои линии правят връзка с пл. "Лъвов мост", но и планира и аргументира проект за 25 милиона лева на базата на транспортно-комуникационен план, който не е нито съгласуван с останалата част от транспортната мрежа на града, нито е парафиран от СОС или ЦГМ, а представлява набор от недефинирани и неизследвани идеи. Те не отговарят на желанията на местните жители, които претендират за намаляване и изолиране на източниците на шумозамърсяване и за увеличение дела на градския, пешеходен и велотрафик не само в района на пл. "Лъвов мост," но и по оста на бул. "Сливница." Към днешна дата през пл. "Лъвов мост" преминават общо дванадесет линии на градския транспорт, като само три от тях използват пл. "Сточна гара" като своя крайна спирка. Тези три линии (А310, Тбб и 7) не са достатъчно натоварени, за да аргументират инвестирането на 25 милиона лева за обръщало. Останалите 9 от линиите, минаващи през пл. "Лъвов мост", предстои или да бъдат преразгледани, тъй като пускането на метрото до ж.к. Младост 4 и Аерогарата ще го наложи, или има голяма вероятност да се преместят на пробива Ген. Д. Николаев, когато той бъде

построен. Този елементарен факт поставя сериозно въпроса как и защо се взимат решенията за строителство на скъпоструващи съоръжения, които не са способни да се изплатят, имайки предвид, че други, вече започнати, но недовършени проекти, са с по-висок приоритет и имат възлова роля в обслужването на трафика в района;

- Това е поредният проект, който е проектиран само с оглед на автомобилния транспорт - характерна слабост на цялостното градско планиране на столицата. Липсва стратегическа визия за намаляване на автомобилния трафик и подменянето му с алтернативни, обществени и релсови форми на транспорт, както повеляват съвременните тенденции в градоустройството. Липсва решителност за запазване, осъвременяване и доразвиване на забравената концепция за София като зелен град. По силата ѝ, бул. "Сливница" и р. Владайска предлагат безценен потенциал за зелен коридор, свързващ градския център с Витоша и северните квартали, с велосипедни и пешеходни алеи и обособени бус ленти. Изключително лошо впечатление прави липсата на каквато и да е мисъл за обвързка (терминал) между превозните средства на наземния и подземния градски транспорт в предложения проект за Лъвов мост. Липсва степенуване на приоритетите на Столична Община, дори в проекти, касаещи толкова знакови обекти, какъвто е пл. "Лъвов мост" - извод, потвърден и от негативната оценката на консултанта "Мот Макдоналд" за планираното изграждане на кръстовища на две нива в столицата. Всичко това показва, че инвестиционната политика на Общината се гради на грешните базови разбирания за това как градът комуникира и как трябва да продължи да се обвързва с различните си видове трафик. Считаме това за недопустимо и престъпно безотговорно - както към историческото и културно наследство на София, така и към пешеходците, велосипедистите и обществените средства, които в крайна сметка идват от данъкоплатеца.

Тези компоненти на проекта: неправилният прочит на инвестиционния приоритет, изолацията на историческа забележителност, непризнаването на необходимостта да се даде предимство на пешеходния и велосипеден трафик и обществения транспорт, липсата на стратегическа зелена концепция и защитима транспортно-комуникационна схема, и пренебрегването на интересите на местната общност, ни карат да изразяваме сериозните си притеснения, че инвестиционната политика на Столична Община е лишена от предварително съгласуван план за действие; че Вие, като кмет и представител на гражданите на София, не изразявате достатъчно твърда позиция и с мълчаливо съгласие позволявате един след друг големите проекти на София да попадат в клопката на некачественото проектиране и краткосрочната перспектива.

Порочната практика в Столична община на строителство в името на строителството и усвояването на средства трябва веднъж завинаги да спре. Не е допустимо в европейска столица, в един от най-старите и значими за съвременната западна култура градове, главният архитект открито да заяви, че "по-добре е да направим нещо сега, макар и с грешки, отколкото да чакаме светлото бъдеще, което никога няма да дойде". Задача на главния архитект е да следи за недопускане на основни грешки при проектиране и изпълнение на проектите, които се реализират от Столична община. Не е приемливо човекът, чиято работа е да брани светлото бъдеще на града, да замазва очите на обществеността, прикривайки слабостите на редица мащабни инфраструктурни проекти чрез несъгласувани с другите институции аргументи. Недемократично и безотговорно е значим инфраструктурен проект в емблематично за града място да започне да се изпълнява, без да е публикуван и преминал обществено обсъждане, без да са обсъдени възможни алтернативи, без да почива на актуални транспортни

анализи и в противоречие със съвременните световни урбанистични практики за автомобилния трафик в централните градски части. Един проект, който влиза в дълбок разрез с устойчивата и зелена градска политика, заявена във Вашата политическа платформа.

Уважаема г-жо Фандъкова, моментът за молби и прошения отмина. С настоящето писмо Ви информираме, че трябва да се действа бързо, ако искаме да предотвратим поредния недоизмислен проект. Настояваме за среща с Вас, за да Ви запознаем с нашите аргументи и с разработените от нас алтернативи за пресичане на порочните практики срещу които досега се борихме поединично. Настояваме за бърза реакция от Ваша страна.

С уважение:

Гражданска Интернет Инициатива "Спаси метрото"
Гергин Борисов - администратор на ГИИ "Спаси метрото"

Сдружение "Велоеволюция"
Иво Делин - Председател на УС

Сдружение "Градски транспорт и инфраструктура"
инж. Цанко Симеонов - Председател на УС

Сдружение "Трансформатори"
Валери Гюров - член на УС

Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт
Веселин Кирев - координатор

Група Град_____

Гражданска група "Зелена Драз Махала"

BlueLink.net - Мрежа за гражданско действие
Павел Антонов, съучредител

25.09.2013 г.
гр. София