Изх. № 180111-500-1/ 11.01.2018 г.

ДО

арх. Здравко Здравков

Главен архитект на Столичната община

КОПИЕ ДО

инж. Стоян Братоев

Изпълнителен директор

На Метрополитен ЕАД

 **С Т А Н О В И Щ Е**

*относно Проект за разширение на метрото в София - транспортно моделиране на три варианта за продължаване на втори диаметър в посока „Студентски град“ с още четири метростанции*

Уважаеми арх. Здравков,

Становището на Спаси София, Спаси метрото и Сдружение “Градски транспорт и инфраструктура” по отношение на извършеното транспортно моделиране на варианти за удължение на Втори метродиаметър до Студентски град е както следва:

Преди броени седмици на заседание на ОЕСУТ беше приета и обсъдена демографската прогноза за Столичната община, показваща, че се очаква населението на район Студентски да достигне това на районите Люлин и Младост. Предвид факта, че южно от Студентски град (ул. Проф. Д-р Иван Странски) общината вече притежава терените, отредени от ОУП за улична мрежа, смятаме, че резервиране на трасето за метро трябва да се съобразява с потенциала на тази територия да бъде застроена.

Транспортното моделиране показва, че натоварванията на вариантите не са достатъчни, за да оправдаят строителство в толкова тежки условия - минаване под или в близост до високо строителство, пресечен терен и т.н. Според нас е много по-целесъобразно да се проучва възможността Студентски град да бъде свързан с факултетите до Семинарията и центъра на града чрез построяване на трамвайна линия, пресичаща комплекса в посока север-юг, навлизаща и в предвидената за застрояване, но неуплътнена територия между Студентски град и Околовръстното шосе.

Заради това Спаси София и Спаси метрото предлагат на ОЕСУТ:

1. *Да приеме Вариант 2 с корекция на трасето след метростанцията при бул. Симеоновско шосе по ул. Проф. Д-р Иван Странски с последна станция при кръстовището ѝ с ул. Акад. Стефан Младенов (при двора на НСА) с перспектива да се удължи до бул. Св. Климент Охридски и при доказана необходимост – долната станция на Симеоновски лифт (Приложение №1);*
2. *Да възложи допълнително транспортно моделиране на трасето от т.1, комбинирано с трамвайно трасе, свързващо Зимния дворец със Семинарията и интермодален терминал (обръщателно ухо за автобусите на обществения транспорт, нова автогара за междуградски автобусни превози и буферен паркинг, свързан с бул. Св. Климент Охридски върху/до метростанцията при НСА) – Приложения №2;*

Настоящият анализ не е включвал в себе си изследване за това колко автомобила (и съответно - пътници), биха се привлекли към метрото с изграждането на буферен паркинг, прихващащ трафик от Бистрица/Железница и/или Симеоново, както и не е изследвал интермодалността на вариантите: допълването им с наземния градски транспорт. Възможността да се резервира по-късо трасе на метрото, което увеличава плътността на транспортната мрежа в района чрез изпреварващо строителство на (заложени в ОУП) трамвайни трасета и обособяването на интермодален терминал с буферен паркинг и преместване на автогара Юг ще е значително по-икономически изгодна на града и системата на обществения транспорт в София като цяло (Приложение №3).

Според нас това е решение, което максимално отговаря на актуалните потребности, както на актуалното население на района: трамвайно трасе може и трябва да изпревари строителството на метро до Студентски град, така и на бъдещите, които ще обитават в момента незаетите територии: метрото ще е разположено близо в относителната ос на комплекса, подобно на разположението му в ж.к. Люлин и Надежда, а наличието на широки перпендикулярни на тази ос улици, способни да обслужват градски транспорт ще осигури стабилна и интегрирана транспортна схема.

Метрото не е панацея.

      С уважение: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Гергин Борисов

11.01.2018

София