

До: арх. Николай Каменов,

Директор на дирекция „Градско пространствено планиране и недвижимо културно наследство“ („Визия за София“)

nkamenov@sofia-agk.com

СТАНОВИЩЕ

по

"Приемане на дългосрочната част на Визия за развитие на София и крайградските територии"

от Местна организация - Оборище на ПП „Зелено движение“

zelenite-oborishte@googlegroups.com

Лице за контакт: адв. Свилен Овчаров, секретар на МО

Относно: "Приемане на дългосрочната част на Визия за развитие на София и крайградските територии"

Уважаеми дами и господа,

Обръщам се към Вас във връзка с публикуваната документация за „Дългосрочна стратегия за развитие на София и крайградските територии до 2050 година“, както и на „Мерки за дългосрочно развитие на Столична община“, съгласно обявлението тук: <https://www.sofia.bg/en/web/guest/adoption-vision-development-of-sofia-and-the-suburbs?fbclid=IwAR0DauHOY5RivdlgqhzQllhE4VlgBJh6rYUXR1B1Wru8qpcDehufh27Rzwo>

Визия за София е една безспорно полезна инициатива, а изработването на дългосрочни мерки и реална дългосрочна стратегия за развитието на града от урбанистична гледна точка следва всячески да бъде поощрявано и насърчавано. От тази гледна точка, приветстваме инициативата.

От друга страна, както Дългосрочната стратегия, така и Мерките за дългосрочно развитие имат възможност за подобряване, тъй като страдат от липса на конкретика и недостатъчно връзка с реалните проблем. От тази гледна точка, надолу посочваме в кои аспекти не са отчетени дългосрочни негативни тенденции, които продължават години, които са реални и, нещо повече, които са установени от изследванията на „Визия за София“. Очакваме тяхното адресиране в двата документа: „Дългосрочна стратегия за развитие на София и крайградските територии до 2050 година“, както и на „Мерки за дългосрочно развитие на Столична община“.

Надолу се спираме основно на теми, свързани с чистотата на атмосферния въздух (ЧАВ), чистата и зелена градска среда, както и на безопасността и удобството на транспорта в София.

Автомобилен град: София не просто е заплашена, но вече се превръща в автомобилен град от американски тип от 50-те до 70 години, при това с бързи темпове. Подобна концепция е напълно отречена от световната урбанистика, като неполезна, неудобна и небезопасна за жителите на един голям град.

Негативната тенденция на автомобилизиране на града е отчетена в изследванията на „Визия за София“, и по-конкретно в докладите по направление „Транспорт“, публикувани тук: <https://vizia.sofia.bg/transport/> Налице е бързо и дори стремително бързо покачване на броя на регистрираните лични автомобили, на лекотоварните автомобили, както и на ежедневно посещаващите града автомобили с регистрация в други градове и области. Цифрите в доклада са стряскащи и сочат на засилване на тенденцията личният автомобил да се превърне не просто в основно, но в единствено възможно средство за ежедневно придвижване на средната класа граждани на София. Проектирайки тенденцията в бъдещето, не е далеч моментът, когато не само средната класа, но абсолютно всеки жител на столицата ще трябва да притежава и използва ежедневно личен автомобил или лекотоварен автомобил, за да участва в стопанския и обществения живот по какъвто и да било начин. Подобно на много лоши примери от САЩ (Тексас, Южна Калифорния и други), липсата на личен автомобил ще се превърне в белег на пълна маргинализация и изключване от социални и икономически контакти на човека (да се разбира - клошар).

Към днешен момент вече се засвидетелства замърсяване на въздуха дори през лятото, когато липсва дежурният виновник - отоплението с твърдо гориво. Данните сочат повишаване нивата на азотен диоксид (NO₂), чийто типичен източник са автомобилите и особено старите дизелови двигатели. Повишаването на ФПЧ през лятото също се отдава на автомобилния трафик, според паралели с други големи градове по света. В дългосрочен план, СО няма да може да прикрива този факт още дълго време, както прави в момента. Отлагането на решаването на този проблем чрез неговото прикриване не прави въздухът по-чист. Единственото решение е намаляване на прекомерния брой автомобили чрез стимулиране на гражданите да използват други видове транспорт.

България е на едно от печалните първи места в ЕС по брой ПТП на глава от населението. София дава значителен принос в тази печална статистика - особено по отношение инциденти с пешеходци и инциденти на пешеходни пътеки. Подобряването на уличната инфраструктура би допринесло за смекчаване на тази черна статистика. Само че разширяването на автомобилната инфраструктура (пробиви, детелини и др. пътни възли, градски булеварди и прочия) води само до повишаване броя на закупените автомобили от гражданите. Не е далеч моментът в който броят на МПС ще бъде равен на броят на жителите на града.

Деградиране на обществения транспорт: Тенденцията на спад на броя на пътниците, и отделно на спад на броя на ежедневните пътувания с масов градски транспорт също е отчетена от докладите на „Визия за София“. В същото време населението на града бавно се увеличава. В двата обсъждани документа обаче липсват конкретни и работещи дългосрочни мерки за адресиране на този проблем и или поне за спиране на негативната тенденция.

Разширяването на метрото, колкото и да е полезно, не успява да „върне“ пътниците към градския транспорт, не успява да компенсира отливът на пътници. Причина за неефективността на системата на „Метрополитен“ ние виждаме в липсата на интермодалност, или на достатъчно свързаност с други видове транспорт или с типични пешеходни маршрути. Едва напоследък при планиране на метро-трасета се отчита нуждата от връзка с железопътната мрежа на БДЖ и НКЖИ, но не по най-удобния за пътниците начин. Липсват удобни връзки с „хъбовете“ на градския транспорт

(съсредоточия като Плиска и др.) и въобще удобни връзки с трамваи, с автобуси, с тролеи. Въобще, концепцията за довозващ характер на градския транспорт води до неудобни за гражданите линии, които не се ползват. Не достигат линиите, които не са „довозващи“, а са „гръбнак“ на обществения транспорт, какъвто е трамваят по бул. Княз Борис III, например.

Отнемане от зелените площи за „Смф“, „Оо“, „Жк“ и прочия евфемизми за застрояване с жилищно-офисни сгради: Въпреки облагородяването на запустели паркови или чисто пустеещи зелени площи, извършвано от СО в последните години (поздравления за което), налице е друга негативна тенденция - намалява общата площ на Зелената система в София. За разлика от горните, тази тенденция не е засвидетелствана от докладите на „Визия за София“, като вероятната причина се крие в невярната статистика на Дирекция „Зелена система“ и в недовършеното картотекиране на дърветата в градска среда в нашия град. Гражданите обаче болезнено усещат това и реагират с нарастващо недоволство. Прекият краткосрочен ефект е влошаване качеството на живот в София (в сравнение с градове като Бургас и Пловдив, например). Неадресирането на тази тенденция ще доведе в дългосрочен план до изкипяване на това обществено напрежение. Възможен е дори до отлив на високообразовани и заможни жители, поради тяхното изселване извън града - в околни градове, в други градове на страната или емиграция в чужбина.

Конкретни мерки и снижаване на абстрактността (или на общите приказки) в документите: От гледна точка на горните негативни тенденции, красиво звучащи цели като „компактен“, „многообразен“, че и „адаптивен“ град и прочия пожелания нямат място в Дългосрочната стратегия, ако няма повече конкретика за адресиране на негативни тенденции като горните. Призоваваме за повече мерки в тази посока, макар и дългосрочни, същите следва да има определено ниво на конкретика (по-надолу изброяваме примерни предложения).

Несъобразяване със съветите на арх. Ян Геел: Припомняме, че СО изплати висок хонорар за консултациите на арх. Ян Геел, което не е лошо само по себе си, тъй като става дума за водещ световен специалист по урбанистика и архитектура на публичната среда. Още повече, че неговите съвети, малко или много, бяха съобразени с особеностите и проблемите на град София. Нещо повече, СО съдейства за превеждането на български и издаването на книгата „Градове за хората“, което е похвално. Както тази книга обаче, така и консултациите на арх. Ян Геел, съдържат много конкретни идеи и предложения за подобряване на градската среда като средства за повишаване качеството на живот на жителите на София. Предлагаме в Мерките за дългосрочно развитие да заимстваме повече от тези конкретни идеи, които, впрочем, са проверени в други големи градове със сходна големина и проблеми. Не е достатъчно просто да копираме заглавията на главите в книгата в обсъжданите два документа за дългосрочното развитие на София - и да ги използваме като бомбастични фрази в двата документа. Нужно е да заимстваме повече практически решения от този специалист. Все пак, за неговите съвети пари сме дали.

Примерни насоки за конкретни дългосрочни мерки:

По-долу споделяме примерни насоки, които впрочем не са нещо ново, тъй като повечето се съдържат в докладите на „Визия за София“ като възможни решения, или се препоръчват от арх. Ян Геел.

1. **Приоритизиране на пешеходеца** - без да се спираме на конкретика, просто следва да се престане с negliжиране на пешеходеца и поставянето му в подчинено положение на автомобила и автомобилния трафик;

2. **Околовръстен трамвай на София** - това би адресирало намаления капацитет на екологично-чист и опазващ въздуха масов транспорт и би създадо удобни връзки и линии както с метрото, така и с другите видове градски или околорадски транспорт, а дори и крайградския жп-превоз (КПВ) чрез връзка с жп-гарите. Детайли се съдържат в писмо на общ. съветници с вх. № рег. № СОА20-ВК66-4183/014.06.2020, както и искане, достъпно тук: <https://sofia.demokrati.bg/document/poiskahme-rabotna-sreshta-vav-vrazka-s-realizatsiyata-na-ringovoto-tramvajno-trase-ot-zh-k-ovcha-kupel-po-bul-todor-kableshkov-do-zh-k-slatina/>
3. **Въвеждане на Скоростен трамвай** - наричан още надземно метро, бърз трамвай или *light-rail* (англ.), това техническо решение присъства във всеки, буквално всеки голям град в Европа;
 - a. причината се крие в следните технически предимства: бързина по обособени трасета (с каквито София разполага);
 - b. безшумност;
 - c. възможност за движение по смесени трасета в центъра;
 - d. възможност за завои с малък радиус при съчленен състав (гъсеничен);
 - e. възможност за движение по железопътните релси на НКЖИ, когато се налага, за предпочитане безнаставни (нетракащи) релси, каквито вече има по Първа линия на НКЖИ;
 - f. максимално висока степен на обезопасяване спрямо пешеходците;
 - g. многократно по-ниска цена на инфраструктурата спрямо подземното метро (поне 2 или 3 пъти по-евтино решение);
4. **Улеснен достъп до Витоша**: Близостта с уникална планина като Витоша дава на София предимство пред всички останали градове в Европа, както и възможност за компенсирание на гражданите заради липсващата и унищожавана зеленина вътре в чертите на града. Детайли се съдържат в доклад на общ. съветници с вх. № <https://sofia.demokrati.bg/document/1680-2/>
5. **Истински вело-алеи**: с подходяща настилка, обезопасяване и означаване; същите следва да отнемат от пространството на автомобилите, от асфалта; негативната тенденция досега бе за вело-алеи да се отнема пространството на пешеходците, лицата с увреждания и майките с колички - а именно от тротоарите, от зелените площи, от други територии; вело-алеите следва да се създават за сметка на пространството за автомобили; по-този начин те биха следвали основните направления на вело-трафика в София, които са радиални - например Младост - Център, Люлин - Център и други;
6. **Интермодалност между вело-transporta и обществения транспорт**: Подобни практики има в различни градове на Европа, използват се различни технически решения. Детайли се съдържат в искане на общ. съветник тук: <https://sofia.demokrati.bg/document/predlozhihme-bezplatno-prevozvane-na-velosipedi-i-elektricheski-trotinetki-v-publichniya-transport/>
7. **Въздържане от нови източници на замърсяване в центъра на столицата** - какъвто източник би бил планирания от СО инсинератора за изгаряне на отпадъци в ТЕЦ-София, който не само няма да реши, но ще създаде нов дългосрочен проблем. Детайли се съдържат в питане на общ. съветници тук:

<https://sofia.demokrati.bg/document/informatsiya-otnosno-zavoda-za-otpadatsi-na-sofiya/>
и тук: <https://sofia.demokrati.bg/document/predlozhenie-za-proizvezhdane-na-mesten-referendum-2/>

С уважение,

.....

(Зелено движение - Оборище, секретар)