

От
ОП „Софпроект - ОГП“

СТАНОВИЩЕ

*за избор на вариант за проектиране на бул. Тодор Каблешков в обхвата
от бул. България до ул. Луи Айер въз основа представената от
Софпроект концепция и получените мнения и становища
на обществените обсъждания, проведени
на 30.05.2018г. и 12.06.2018г.*

Уважаеми г-н Крушев,

Базирайки се на концепцията, създадена от екипа на Софпроект, и отзивите на граждани от проведените от СО район Триадница обществени обсъждания на 30.05.2018г. и 12.06.2018г. Ви представяме становище относно проектирането и изграждането на бул. Тодор Каблешков в обхвата между кв. “Манастирски ливади-изток” и кв. “Гоце Делчев”:

1. Считаме, че предвидените за изграждане автомобилни платна не съответстват на съществуващият габарит по продълженията му към бул. Цар Борис III и в предвиденото продължение към бул. Черни връх. Кратките увеличавания на габарита предполагат по-голяма вероятност от движение със скорост несъобразена с градските условия, повишена степен на аварийност, както и повишени нива на замърсяване на въздуха и шумово замърсяване. По тази причина, в случай че се реализира габарит с 3 пътни ленти, предлагаме той да бъде ограничен до 2 ленти за автомобилен трафик в посока посредством временна организация на движението до пълното изграждане на ринговия булевард от бул. Цар Борис до бул. Цариградско шосе.
2. Предлагаме да се изгради заложеното в ОУП централно трамвайно трасе, като то бъде споделено с останалата част от наземния градски транспорт чрез полагане на подходяща настилка. По този начин ще се осигури обособен скоростен коридор за целия градския транспорт, като се ограничат закъсненията и се увеличи превозният капацитет. Считаме, че изграждането на обособено трасе за градски транспорт е от особена важност за краткосрочното и дългосрочното развитие на двата прилежащи квартала като наличието или липсата му ще има траен ефект върху транспортните навици на живущите.
3. Във връзка с предходната точка и предвид желанията и нагласите на гражданите предлагаме да се предвиди полагането на колкото се може по-голяма част от трамвайната инфраструктура по трасето. По този начин при осъществяването на продължението на булеварда ще може да бъде реализирана трамвайна линия, свързваща бул. България и бул. Черни връх и вече съществуващия по тях релсов транспорт.
4. В случай, че се реализира споделено трасе за градския транспорт и предвид актуалните текстове на ЗДВП и Наредба № РД-02-20-2 определящи понятията “пътна

лента” и “специализирана пътна лента” предлагаме да се направи независим правен анализ дали 2 автомобилни ленти в посока заедно със споделена лента за градски транспорт отговарят на изискванията на определените според ОУП за брой ленти в посока.

5. Считаме за особено важно за жителите на района да бъдат запазени възможно най-много напречни за булеварда пешеходни връзки на ниво терен. Задължителни според нас са тези по светофарно регулираните кръстовища, както и на всички спирки на градския транспорт. Предвид естеството на автомобилното движение по булеварда, считаме, че и пресичанията на спирките трябва да бъдат светофарно регулирани, като бъдат интегрирани в системите на дирекция “Управление и анализ на трафика”.
6. Предвид разбирането ни за градска мобилност, нагласите на живущите в района, както и намеренията на СО за доразвиване на велосипедната мрежа, считаме за целесъобразно, пространството освободено от ограничаване на габарита на автомобилните платна (т. 1, т. 4) да бъде организирано като еднопосочни велоалеи от двете страни на булеварда чрез физически мерки за ограничаване на автомобилите. Ако резултатът от правния анализ предложен в т. 4 го допуска, предлагаме да се обособи зелена разделителна ивица между велоалеята и пътното платно, ефективно ограничаващо велоалеята от автомобилния трафик. Това велотрасе би било качествена скоростна връзка към бул. България, чието велотрасе се предвижда да бъде продължено до бул. Тодор Каблешков, а от там и към ЦГЧ. Подобно трасе дава възможност и за доразвиване на веломрежата чрез бъдеща връзка към Южен парк по ул. Костенски водопад и/или ул. Луи Айер.
7. Предлагаме зоните за изчакване на кръстовищата по протежението на бул. Тодор Каблешков да бъдат организирани с по 3 ленти за изчакване, посредством намаляване ширината на пътните ленти според Чл. 94. (2) на Наредба № РД-02-20-2 и намаляване ширината на разделителните ивици и/или тротоара. Увеличеният брой ленти в зоната на кръстовището предполага по-добра пропускателна способност и респективно по-добра “поточност” на автомобилното движение. Стесняването на лентите от своя страна би довело до ограничаване на скоростта на навлизане на МПС в зоните на кръстовищата и съответно по-ниска аварийност.
8. С цел подобряване на микроклиматичните условия и естетическите качества на булеварда, както и цялостната екологичната картина на Столична община, считаме за задължително предвиждането на улично озеленяване в разглеждания участък на бул. Тодор Каблешков, с акцент върху дълготрайната дървесна растителност. Редно е да се използват устойчиви на замърсяване, широколистни видове, школувани специално за нуждите на уличното озеленяване, които да понасят добре резитба и да генерират минимално количество биологичен отпадък. Примерни видове, отговарящи на тези характеристики са представителите на род *Fraxinus* и род *Tilia*. Предвид различията в дълговечността на дърветата от двата рода, препоръчваме засаждане на едроразмерни фиданки от род *Fraxinus*. От икономическа гледна точка е добре в проектното решение да се предвиди използването на системи ограничаващи кореновата система (root control systems). Този вид системи освен, че

не позволяват кореновата система на дърветата да нарушава целостта на настилките, подпомага аерацията на почвата и предпазва почвения слой от уплътняване, като по този начин създава условия за качествено развитие на новозасадените фиданки и удължава живота на уличните дървета. В близост до новопроектираните спирки на градския транспорт е задължително засаждането на едроразмерни фиданки, както и надеждното им укрепване с цел превенция от вандализъм. По тротоарите, между дървесната растителност считаме за уместно проектирането на вегетативни ивици с ширина 80-100см, в които да бъде засаден жив плет с цел по-добра физическа и звукова изолация на пешеходния от автомобилния трафик, както и редуциране на шума, засягащ намиращите се в близост жилищни сгради. Препоръчват се видове с дребна листна петура, издръжливи на интензивните условия на градската среда, като например *Ligustrum ovalifolium* и *Tamarix tetrandra*.

Препоръките, които отправяме в тази точка са подкрепени от становища на граждани, присъствали на проведените обществени обсъждания.

9. Като приложение добавяме презентацията ни от 30.05.2018, обобщение на изразените от граждани мнения и предложения, профилът, който получи най-голямо одобрение, както и протоколите от двете обществени обсъждания и всички постъпили становища.