



КАМАРА НА АРХИТЕКТИТЕ В БЪЛГАРИЯ
CHAMBER OF ARCHITECTS IN BULGARIA

РЕГИОНАЛНА КОЛЕГИЯ - СОФИЯ ГРАД

София 1504, ул. Кракра № 11, тел.: 02/980 07 21, тел./факс: 02/980 07 15, email:kab_sofia@abv.bg

Изм. № СГ-300 04.10. 2013 г.

До Главния архитект на София
арх. Петър Диков
Столична Община
Направление Архитектура и Градоустройство
София 1000, ул. "Сердика" № 5
До Главния архитект на Район Овча купел
арх. Емилия Андреева
София 1618, бул. "Цар Борис III" №136В

СТАНОВИЩЕ

Във връзка с представяне на проект на подробен устройствен план – изменение план за регулация на трети метродиа метър, метротрасе : Автостанция Изток (МС 1) , крайния (МС 19) , участък : от края на тунелен участък след МС 14 да крайния (МС 19) и план-схеми на инженерната инфраструктура.

Уважаеми арх. Диков,
Уважаема арх. Андреева,

Във връзка с обявения за обществено обсъждане проект на подробен устройствен план – изменение план за регулация на трети метродиа метър, метротрасе : Автостанция Изток (МС 1) , крайния (МС 19) , участък : от края на тунелен участък след МС 14 да крайния (МС 19) и план-схеми на инженерната инфраструктура, Регионална колегия София-град към Камара на архитектите в България изказва своята принципна подкрепа за развитието на проекта за трети метродиа метър. С оглед на постигане на добър урбанистичен резултат, какъвто жителите на град София заслужават, имаме следните забележки по представения проект, които се надяваме да бъдат взети предвид и отразени в крайното решение.

I. ОБЩИ ЗАБЕЛЕЖКИ

1. Регионална колегия София-град към КАБ изказва категорично становище, че независимо от вида на проекта (в случая регулационен

план), при намеси в градската среда в проектантския екип задължително трябва да участват архитект и урбанист. Няма информация в екипа, разработил настоящия проект да участват архитекти и урбанисти, което се е отразило в липсата на обща визия за присъствието на съоръженията на Трети метродиаметър в градската среда. Липсва цялостното обемно-пространствено проучване на зоните, в които се предвижда намеса, както и подробно изследване на сградите и функциите в зоните на намеса. Трябва да се има предвид, че допуснати поради липсата на компетентен специалист в екипа грешки в разположението на съоръженията на метрото в градската среда, не могат да се коригират при последващ етап на проектиране и ще оставят траен негативен отпечатък.

Настояваме възложителят да включи в екипа архитекти, които да анализират различни варианти и да представят професионална обосновка на приетите решения на последващо обществено обсъждане.

2. Изборът на надземен вариант – покрити естакади на преминаване на метролинията през изградени жилищни райони ще доведе до трайно влошаване на жилищната среда в прилежащите територии, както и изкуственото разделяне на квартала.

Настояваме възложителят да представи триизмерно проучване (визуализация) на надземното преминаване на метролинията, като се отбележат всички околни сгради с височините и функцията им.

II. Забележки, относно обектите, попадащи на територията на район Овча Купел

1. Трасето между Метростанция №16 и Метростанция №17

В УПИ II, кв.114, естакадата на метрото, която е с височина около 12м преминава много близко от юг до двуетажна жилищна сграда – сиропиталище, което ще влоши изключително качеството на обитаване в сградата – шум и засенчване.

В УПИ I, кв. 111, естакадата на метрото, с височина около 12м. преминава много близо от югоизток до бл.510, което ще влоши изключително качеството на обитаване – визуално ще бъдат засегнати до 5 етаж, а откъм шум всички етажи.

В УПИ V – за училище, кв.111, естакадата на метрото, с височина 12м, преминава много близо едно и триетажните сгради на училището, като височинно ще доминира над тях, и ги обгражда от изток и юг. Дворът на училището на практика е разделен на две части, като голяма част от него остава неизползваема. Шумът и засенчването ще нарушат значително качествата на средата.

Настояваме да бъде направена архитектурна обосновка на предложеното решение.

Предлагаме като алтернативно решение подземната част на метролинията да бъде частично удължена, като метростанция 17 стане подземна, а преходът между тунел и естакада се реализира или в УПИ III, кв.115 или в УПИ II, кв.114, като така ще бъдат избегнати множество конфликтни точки без особено оскъпяване.

2. Трасето между Метростанция №18 и Метростанция №19

В УПИ I, кв.10, трасето минава много близко до бл.42, което може да предизвика конструктивни проблеми.

Този проблем може да бъде избегнат с леко изместване на кривата в южна посока до границата на УПИ I – за болница, кв.18.

- III. Във връзка с високия обществен и професионален интерес, както и с това, че до 2020 година от ЕС няма да се предоставя финансиране за Метрото и се разполага с време, настояваме за проектирането на ВСИЧКИ метростанции да се обявяват конкурси.

Председател на Архитектурна колегия Г арх. Милка Белотелева

Председател на Съвета на РК София-град към КАБ арх. Николай Баровски

04.10.2013 г.

