



ЧРЕЗ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

13 јул

ДО
МИНИСТЪРА НА ТРАНСПОРТА
РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ

ПИТАНЕ

от Пламен Данаилов

народен представител от ПГ на „Има такъв народ“

На основание чл. 90, ал. 1 от Конституцията на Република България и чл. 99 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание, внасям питане

ОТНОСНО: Проект за Модернизация на железопътен участък: „София-Перник-Радомир“, като част от Трансевропейската транспортна мрежа предвиждащ изграждане на Подучастък 1.1 Централна гара София – Владая

Уважаеми г-н Министър,

От Децември 2020 в пет столични района върви обява, публикувана в ДВ бр. 107 /2020 на Комплексен проект за изграждане на жп линия Перник-Захарна фабрика (София) през Владая. Реконструкцията се презентира в медиите и в официални съобщения от 2018 като част от проекта за модернизация на железопътната линия Видин-София-Кулата, който е в списъка на приоритетните проекти за трансевропейската железопътна мрежа. Трасето е част от Източен Средиземноморски коридор - Ориент и представлява железопътна магистрала - обект с национално значение.

Още преди 80 години експертите са сметнали, че трасето София – Владая – Перник не е подходящо за товарно движение и са започнали изграждане на линията Перник – Волюяк. Съществуващо вече трасе София-Волюяк-Радуй-Перник, изградена 1940-1950 г. има ролята на байпас на трасето Перник-Владая-София, за да извади товарния трафик от редица жилищни квартали на София и да осигури много по-добри параметри за железопътен превоз. Софийският железопътен възел има съгласно еврокоридорите два основни транзита и те не включват трасето предвидено за реконструкция.

Днес е необяснимо защо съвременната железопътна мисъл решава да направи с европейски средства скоростна жп отсечка минаваща през цял Перник и през половин София! Освен това засегнатите по линията на жп трасето стотици застроени и незастроени частни и бизнес имоти в Княжево, Горна Баня, Овча купел, Факултета, Гевгелийски, Владая, Вилна Зона, Приплат и много други ще изискват процедури и средства за предстоящите отчуждителни процедури. Освен това съществуват забрани

върху имотите съгласно чл. 62, ал. 1 от Наредба № 55 за проектиране и строителство на ЖП линии, гари, прележи и други елементи от железопътната инфраструктура, както и последващите ограничения в чл. 40 ал./1/, /2/ и чл. 41 от Наредбата.

За всички компетентни лица и органи е ясно, че скоростните пътнически превози в Европа не се развиват като превози на 20 км, както е линията София -- Перник. За такива разстояния се прави градска железница – това е видно и от многото предвидени спирки по трасето. И ако някой си представя, че такова трасе ще обслужва много пътници от кв. Княжево, кв. Горна Баня, кв. Факултета и кв. Гевгелийски, то значи този някой не познава гр. София и в частност тези квартали.

От обявената от Министерството на транспорта информация става ясно, че се предвижда реконструкцията от Перник до Радомир да струва близо 300 милиона лева. Реконструкцията на линията Перник-Владая-София става двупътна и включва изграждане на два еднопътни тунела всеки които по 4,8 км. В проекта е предвидено от Владая до Захарна фабрика трасето да остане еднопътно. Необходимите средства по така представения проект са минимум 700 млн. лева. Според публична информация само 20% от тази значителна инвестиция ще дойде от европейско финансиране, а останалите 80 % са от бюджета на България.

Във връзка с изложеното моля да ми бъде отговорено на следните въпроси:

1. Как министерството предвижда да се справи със шумовото замърсяване и последващи вибрации в сградите от засегнатите квартали и райони на София при липса на анализ и оценка на проектните рискове, както и мерки за намаляване и управление на рисковете в проекта?
2. Каква е актуалната икономическа обосновка и сравнителна оценка по отношение на останалите алтернативи за въпросното трасе и оценени ли са последствията от промяна на проекта за България и за предвидените европейски средства?

27.04.2021г
София

Пламен,
на
П