

# АРХИТЕКТУРА



Списание  
за архитектурно творчество,  
архитектурна теория  
и критика

2020/1-2

## СОФИЯ

ЗА ОБЩИЯ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН  
ПРОБЛЕМИ НА ГЛАВНИЯ ГРАДСКИ ЦЕНТЪР  
СОФИЙСКИ МЕТРОПОЛИТЕН  
АРХИТЕКТУРА И ХУДОЖЕСТВЕН СИНТЕЗ  
ЮБИЛЯРИ  
РЕЦЕНЗИИ, СТАНОВИЩА

ИЗДАНИЕ НА СЪЮЗА НА  
АРХИТЕКТИТЕ В БЪЛГАРИЯ



Здравословен Живот<sup>🌿</sup>

**Ценностите на интериора**

# Здравословни стени за здравословен **ЖИВОТ**



**Изследователският парк Вива\* дава глас на стените.**

Интериорът зависи много от минералните мазилки. Системите за стена Баумит Клима се състоят от естествени варови продукти с висока абсорбция на водна пара. Системите Баумит Клима регулират вашия вътрешен климат и гарантират здравословно, чисто и уютно обитаване.

\* Viva Park е най-голямото изследователско съоръжение в Европа за сравнителни проучвания на строителните материали.

*Твоят дом. Твоите стени. Твоето здраве.*

Проблемите на архитектурата и градоустройството на София винаги са привличали вниманието и на професионалната, и на широката общественост. И това е естествено – именно на столичните градове, преди всички други, се гледа като на витрина на нацията, като на фокус и най-ярък изразител на новото в живота, културата, строителството. София видимо успешно защитава тези позиции през повече от 140-те си години на столица на Третата българска държава.

Затова, естествено, това не е първият тематичен брой на сп. „Архитектура“, посветен на София – преди 1989 г. такива броеве се подготвяха периодически. След това темата „София“ присъстваше в списанието по конкретни поводи – във връзка с конкурсите за разработването на новия Общ устройствен план, във връзка с конкурсите за източната и западната част на главния градски център, конкурсите за отделни сгради – на СГХГ, сградата на ъгъла на бул. „Цар Освободител“ и бул. „Раковски“, по повод на по-крупни реализации на жилищни структури и обществени сгради, по повод на конкурсите „Визар“, и особено на последния (2018 г.). Естествено беше да се опитаме да представим и по-цялостно, в специален брой, проблематиката на София – така, както бе направено за Варна, Бургас, Пловдив, както предстои за В. Търново, а вероятно и за други наши интересни градове.

Но ясно е, че дори и двоем брой като този не може да обхване даже и част от „горещите“ проблеми на София. Затова в този брой за София акцентите са три: проблемите на Общия устройствен план на София, проблемите на главния градски център – в контекста на двата конкурса за пл. „Св. Неделя“, и проблемите на Метрополитена.

Темата за общите устройствени планове на София е, може да се каже, устойчива. Тя се изостря особено в периодите на интензивно разработване и обсъждане на нови ОУП. Точно такъв е и сегашният момент. Заявен като цел в политиката на Столична община още през 2014-15 г., новият ОУП (или изменение на действащия) са все още в ембрионална фаза. Затова особен интерес представляват наблюденията и изводите от историческото развитие на София и нейното планиране, които са представени тук. Естествено е и отразяването на различни гледни точки към действащия и бъдещ ОУП, което е намерило място в броя.

Темата за архитектурно-пространственото и образно развитие е другата особено важна и постоянно привличаща професионално внимание тема. Тя се изостри особено по повод на организирания от общината международен конкурс за пл. „Св. Неделя“, който с начина си на организация, макар и съответстващ на ЗОП (или точно заради това!), предизвика по желание на софийските архитекти организирането на „паралелен“ (или „алтернативен“) конкурс за същата територия. Тук се опитахме да представим различните, както за площада, така и за конкурсите, гледни точки. Този „панорамен“ поглед говори гостатъчно ясно ако не друго, че все още най-доброто решение за площада не е намерено и търсенето му трябва да продължи.

Докато при първите две теми дискусияният, проблемен подход е ясно изразен, при темата за метрото сме представили преди всичко гледната точка на неговите създатели. През близо половинвековната си история, от първите намерения до днес, Софийският метрополитен е рядък, даже уникален за нас пример за устойчиво във времето качествено провеждане на една крупна инвестиционна и строителна операция. Тя ясно илюстрира развитието на архитектурното мислене през последните 30-40 години и определено представлява интерес като творчески търсения – и постижения. Но метрото освен като строителни и архитектурни характеристики представлява интерес със своето огромно и недостатъчно изследвано влияние и върху „макро“ и „микро“ средата на града със своето огромно влияние и върху живота и поведението на гражданите. Затова темата остава отворена за анализи, дискусия и коментар.

Софийската проблематика се допълва от няколко материала, разглеждащи още важни теми за архитектурата, образа и живота на града. Едната тема е за „небостъргачите“ на София, т.е. за необходимостта и логиката на появата на тези уникални по природата си обекти, които получават все по-широко разпространение в големите градове по света и които все по-осезателно търсят своето място в софийския пейзаж, заедно с всичките присъщи им проблеми. Другата тема е отчасти като антипод на предишната – това е темата за жилищната архитектура, която винаги е най-масова и в най-голяма степен определя качеството на живот, а и общата архитектурна атмосфера във всеки един град. А характеристиката на монументално-пластичното изграждане на София през последните десетилетия допълва в детайл проблематиката на градския пейзаж, разгледана по-рано в контекста на бъдещия ОУП.

Авторите, които участват в броя, са много различни по социална и професионална позиция: това са и ръководители в системата на общината, и проектанти, и изследователи. Това, разбира се, определя и известна пестрота в подходите им. Но това не е беда. Може би по-скоро напротив. Защото така като цяло се разкриват различни гледни точки – творчески, аналитични, управленски, към архитектурно-градоустройственото развитие на столицата.

Разбира се, не трябва да смятаме, че с този брой изчерпваме и „затваряме“ темата „София“. Напротив, надяваме се този брой да стимулира нови и стойностни анализи и публикации – от които София има нужда.

# АРХИТЕКТУРА

1 - 2

2020



Списание  
за архитектурно творчество,  
архитектурна теория и критика  
ГОДИНА ШЕСТДЕСЕТ И СЕДМА

Издание на Съюза на архитектите в България.  
Списание "Архитектура" е включено в националния референтен  
списък на съвременни български научни издания с научно рецензиране  
на НАЦИД.

Тираж: 2000

Адрес: 1504 София, ул. „Кракра“ 11, e-mail: [sab@bularch.org](mailto:sab@bularch.org), [www.bularch.eu](http://www.bularch.eu)  
ISSN 0324-1254

#### Издателски съвет:

проф. д-р арх. Константин Бояджиев  
проф. д.а.н. арх. Борислав Борисов  
ст.н.с. д-р арх. Петко Еврев  
доц. д-р арх. Искра Данголова д.с.н.  
д-р арх. Мария Диамандиева  
доц. д-р арх. Веселина Пеневска  
доц. д-р арх. Елена Иванова  
проф. д-р арх. Росица Никифорова  
проф. д-р арх. Тодор Булев  
доц. д-р арх. Йорданка Кангулкова  
арх. Христо Ганчев  
проф. д-р арх. Валери Иванов  
доц. д-р ланг. арх. Веляна Найденова

**Редакционен екип:** Отговорен редактор на броя: д-р арх. урб. Жана  
Стойчева, проф. д-р арх. Тодор Булев, арх. Евгения Кукушева

**Графичен дизайн и предпечат:** РА Яйцето, [office@theegg.bg](mailto:office@theegg.bg)  
**Коректор на броя:** Лора Султанова

**Първа и четвърта корица:** Панорама на София - снимка Борислав Дрянков  
**Втора корица:** Реклама Баумит  
**Трета корица:** Реклама Софийски Метрополитен

- 4** ПРОСПЕРИТЕТ, ЗДРАВЕ И ОКОЛНА СРЕДА  
*арх. Здравко Здравков - Главен архитект на София*
- 7** ИСТОРИЯ НА ОБЩИТЕ УСТРОЙСТВЕНИ ПЛАНОВЕ НА СОФИЯ (1879 - 2019)  
*д-р арх. урб. Жана Стойчева*
- 19** ОБЩИЯТ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА СОФИЯ – 2006/2009 Г.  
ПОСТИЖЕНИЕ ИЛИ ПРОБЛЕМ  
*арх. Петър Диков*
- 24** ОБВЪРЗВАЩО ПЛАНИРАНЕ  
*арх. Любо Георгиев*
- 28** ВЛИЯНИЕТО НА ОУП НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА ВЪРХУ ФОРМАТА НА  
УРБАНИСТИЧНО РАЗВИТИЕ НА СОФИЯ  
*проф. д-р арх. А. Д. Слаев, чл.-кор. проф. д.а.н. арх. А. Ковачев,  
арх. Б. Ножарова, арх. П. Николов*
- 33** ГРАДСКИЯТ ПЕЙЗАЖ НА СОФИЯ  
*проф. д-р арх. Тодор Булев*
- 40** ИЗКУСТВАТА В ГРАДА  
*арх. Евгения Кукушева*
- 44** ЗА ЦЕНТЪРА НА СОФИЯ  
*проф. д.а.н. арх. Борислав Борисов*

СЪДЪРЖАНИЕ



# АРХИТЕКТУРА

Списание  
за архитектурно творчество,  
архитектурна теория и критика  
ГОДИНА ШЕСТДЕСЕТ И СЕДМА



1 - 2  
2020

КОНКУРСЪТ ЗА ПЛОЩАД „СВЕТА НЕДЕЛЯ“ <i>арх. Александър Петличков</i>	53
О. М. ЗА СЪДБАТА НА СОФИЯ <i>арх. Людмил Леонидов</i>	69
СОФИЙСКОТО МЕТРО В АРХИТЕКТУРНО ОТНОШЕНИЕ Е МНОГО НАД СРЕДНОЕВРОПЕЙСКОТО <i>проф. д-р инж. Стоян Братоев</i>	74
ДИЗАЙН НА ДВЕ ОТ СТАНЦИИТЕ – ЛИНИЯ 1 И ЛИНИЯ 2 <i>арх. Ирена Дерлипанска</i>	79
ПРЕЗ ЮЛИ-АВГУСТ ТРЪГВА МЕТРОТО ОТ „КРАСНО СЕЛО“ ДО „ХАДЖИ ДИМИТЪР“ <i>Пламена Кръстева</i>	81
ОЦЕНКА НА СОЦИАЛНОТО КАЧЕСТВО НА МЕТРОСТАНЦИИТЕ <i>проф. д-р арх. Веселина Пеневска</i>	85
ВИСОКИТЕ СГРАДИ В СОФИЯ – ПРЕДПОСТАВКИ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА РАЗВИТИЕ <i>арх. Ангел Захариев</i>	90
ЖИЛИЩНАТА АРХИТЕКТУРА НА СОФИЯ: ЕДНА ДИНАМИЧНА ИСТОРИЯ С ПРОДЪЛЖЕНИЕ <i>доц. д-р арх. Искра Данолова д.с.н.</i>	98
ЖИЛИЩНИ СГРАДИ В СОФИЯ – GARDEN VISION RESIDENCE <i>арх. Гергана Саралиева</i>	105
ФОТОПАНОРАМА. НОВИЯТ СОФИЙСКИ ПЕЙЗАЖ <i>Добрин Керестелиев</i>	109
АРХ. КИРИЛ ДОЙЧЕВ НА 95+1 <i>арх. Радосвета Дойчева</i>	113
СТАНЧО ВЕКОВ НА 70 ГОДИНИ – АРХИТЕКТУРНО ТВОРЧЕСТВО В „КРАЙНИЯ ЗАПАД“ И „ДАЛЕЧНИЯ ИЗТОК“ НА БЪЛГАРИЯ <i>проф. д-р арх. Росица Никифорова, проф. д.а.н. арх. Иван Никифоров</i>	117
НОВА МОНОГРАФИЯ НА ПРОФ. Д.А.Н. АРХ. АТАНАС КОВАЧЕВ <i>проф. д.а.н. арх. Борислав Борисов</i>	123
ПРИНОС В АРХИТЕКТУРОЗНАНИЕТО <i>проф. д-р арх. Чавдар Попов</i>	125
ЗА АРХИТЕКТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕНИЯ СИНТЕЗ И КНИГАТА „КОИ СМЕ ВСЪЩНОСТ НИЕ“ <i>проф. д-р ланд. арх. Пенчо Добрев</i>	127

# ПРОСПЕРИТЕТ, ЗДРАВЕ И ОКОЛНА СРЕДА

## арх. Здравко Здравков – Главен архитект на София

Арх. Здравко Здравков е основател на архитектурни бюра „Квадра 04“ ЕООД и „Инфраконсулт груп“ ООД. През 2000 г. оглавява отдел „Градоустройство“ в община Плевен, а през 2004 г. заема длъжността главен архитект на община Червен бряг в продължение на четири години. От 2008 г. се занимава изцяло с частна практика в областта на инвестиционното проектиране.

Автор е на проекта за реконструкция на Градски стадион в Ловеч, който се нарежда сред най-високо категоризираните от УЕФА съоръжения в родната „А“ група. Проектира множество жилищни сгради и еднофамилни къщи, както и съпътстващи обекти на инженерната инфраструктура – железопътни гари, бензиностанции. По негови проекти са изпълнени редица производствени предприятия, както и автомобилният завод на Great Wall Motors в България.

През месец април 2016 г. печели конкурса за избор на Главен архитект на Столична община. На 16 май 2016 г. встъпва в длъжност Главен архитект на Столична община и ръководител на Направление „Архитектура и градоустройство“. Печели конкурса за главен архитект с концепцията си за управление на системата и процеса на градско планиране и развитие на Столична община.

По предложение на арх. Здравко Здравков се инициира и създаването на работна група, която да изготви обща визия на столицата и развитието на прилежащите ѝ територии в дългосрочен план до 2050 г. С решение на Столичния общински съвет се приеха Методическите насоки за разработване на дългосрочна Визия за развитие на София и крайградските територии на 23 февруари 2017 г.

В края на 2016 г. датският урбанист и архитект Ян Геел приема поканата да консултира Столична община в създаването на стратегия за развитие на публичните пространства в градския център, поставяйки началото на проект „София – град за хората“. На 4 октомври 2017 г.



арх. Здравко Здравков организира публично представяне на Доклада по проект „София – град за хората“ в УАСГ.

От месец октомври 2018 г. е в състава на членовете на съвета на директорите на „Метрополитен“ ЕАД.

През 2011 г. печели награда в конкурса „Сграда на годината“ в категория „Производствени и логистични сгради“, за автомобилния завод на „Литекс моторс“ в Ловеч.

През 2006 г. печели първо място в категория „Интериорен дизайн“ на вестник „Строителство Градът“.

„Автомобилното движение във Столицата за сега е слабо. Във Столицата се движат не повече от 2500 автомобили и камиони и при все това във някои пресечки на града и най-вече във дадени часове от деня, движението е вече доста затруднено. А какво би било положението след 10 или 20 години, когато се предположа, че във София ще се движат 10-20,000 автомобили, както това е вече случаят с някои балкански столици, ако не се вземат мерки от сега за провеждане на едно правилно улично движение“

ИЗГРАЖДАНЕ БЪДЕЩА ГОЛЯМА СОФИЯ - Какво предвижда планът Мусман - 1938 г.

„По данни от СДВР през 2006 г. регистрираните автомобили в София са 360 на 1000 души. До 2015 г. се наблюдава непрекъснат ръст на моторизацията, достигайки 528 автомобили на 1000 жители. През 2016 г. има лек спад от 2% до 515. Той съвпада с въвеждането на един-

ната информационна система на КАТ и общините за регистрация и deregистрация на автомобили, която пък допринася и за по-точна статистика относно моторизацията. За сравнение моторизацията е със значително по-ниски нива във Виена – 370 (2016 г.)“

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ СОФИЯ – 2019 г.

Качеството на живот и градската среда, застрояването и мобилността в града са основни фокуси и теми сред политиците, бизнеса, гражданите и всички експерти, заети с градското планиране. През изминалите 30 години София претърпя своите трансформации, в които от ГРАД НА ИНДУСТРИЯТА се превърна в ГРАД НА КАПИТАЛА, а впоследствие всички ние развивме зависимостта си от притежаване на вещи, постепенно се лишихме от личната си свобода и станавме зависими от АВТОМОБИЛА. Всеки един от нас усеща подчинението

си към автомобила, натрупано вследствие от кривизаното желание за „лична свобода“ и на механизмите и приоритетите на градското планиране.

През последните години започнахме с промяната на приоритетите в планирането и когато говорим за СОФИЯ като ГРАД ЗА ХОРАТА, ние наистина имаме предвид един град, предназначен за всички. Ходенето пеша е нашата най-основна и естествено обусловена форма на движение. Един мегаполис като София е чудесен град, в който хората могат да се разхождат сред качествена градска среда. Лесно е, здравословно е, устойчиво е и не струва нищо, но как да избереш да се придвижваш пеша, вместо да караш автомобил? Градската структура е гъвкава и тя изисква от нас, като градостроители, да я преосмислим във всичките ѝ разновидности. Предизвикателството се състои в това да създадем един устойчив град, давайки на градската система способността да поема съответните промени, докато в същото време съхранява своите исторически наслоявания.

Действието на тази нова концепция изисква да се адаптират начините на планиране на градската тъкан и нейните компоненти към възможните промени в града в бъдеще, както и да се отчетат всички непланирани намеси в градската среда. Възвращаемостта на инвестициите в отделните имоти също трябва да бъде внимателно преосмислена – дадената строгост на закона и повторемостта на строителните параметри за различни като типология зони, но представени само като цифри – коефициент на интензивност, плътност, коефициент на озеленяване, формиращи тази свързателност, трябва да се заменят с количествени измерители и специфични правила. Внимателното анализиране на визуалните коридори в града е една от задачите през следващите години, с които трябва да се заемем, като я обвържем и с мястото на бъдещите зони за високо строителство в града.

За зоните, в които традиционно се разполага много високото застрояване – „смесени многофункционални зони“ (Смф), следва да се анализира и възможността за създаване на нов градоустройствен инструмент, а именно „плаващ коефициент на интензивност“ с горна и долна граница, който ще бъде свързан с възможност за придобиване на обекти на социалната инфраструктура от страна на Столична община при преминаване на определени фиксирани прагове.

Многофункционалността и разнообразието са другите необходими фактори в правилното планиране на един град, защото те ни дават възможност за съвместно съществуване на различните функции – обитаване, работа, отпих (свободно време), поради което следва в изменението на ОУП да се намери механизмът за насърчаване на тяхното смесване. Успоредно с усвояването на вече „запечатани територии“ и полицентризма, многофункционалността спомага за намаляване нуждата от паразитно придвижване в града. Разнообразието е многостранно: то може да бъде определено за конкретни територии като математически модел или да бъде резултат от политически решения, от дефинирането на градските правила и го прилагане на инструментите, които градското планиране е извело като свой приоритет.

Спешно трябва да се преразгледат и т.нар. „далекоперспективни зони“, давайки възможност за развитие на града по периферията, без да са анализирани и усвоени всички вече „запечатани територии“. София има своя потенциал за „ИНТЕРИОРНО РАЗВИТИЕ“ в териториите на бившите научно-производствени зони, нефункциони-

ращите жп ареали, военните поделения и специалните терени с отпаднала необходимост. Неконтролираното дисперсно развитие на града по периферията през последните десетилетия, без необходимата обезпеченост със социална и техническа инфраструктура, както и обществен транспорт, ни правят зависими от разстоянията, цените на горивата и времето, прекарано в автомобила.

През последното десетилетие привлекателността се е превърнала в решаващ за развитието на градовете фактор. Привлекателността на един град може да бъде измерена едновременно много обективно, като се използват различни икономически, социални и културни индикатори, и субективно, чрез проучване на мнения или чрез градски проверки. Повишаването на привлекателността на София е обвързано и с еднородното, широко разпространено предлагане на услуги из целия град, единна и местна идентичност, основана на установени, общи естетически стойности, заложи в стандартите към създаващата се Наредба за градската среда.

Усилията, които полагаме в управлението на града, са насочени към създаване на по-добро качество на градската среда, промяна в средата на обитаване, развитие на градския транспорт и социалната инфраструктура, връщането на хората в града и привличането на туристи. Повишаването на качеството на живот в града е най-важното условие за благополучието на хората и комплексна цел, която е в основата на нашата работа.

#### КАК ЦЕЛИТЕ ДА СТАНАТ РЕАЛНОСТ:

1. Всички ние сме съгласни с факта, че трябва да ограничим световното затопляне до 2°C до 2100 г., както и че всички ние живеем за сметка на нашата планета, а населението трайно ще продължава да се концентрира в големите градове.

2. Със създаването на дългосрочна Визия за развитие на София и крайградските територии съвместно с екипа на ОП „Софпроект-ОГП“ поставихме цели за устойчиво развитие на града до 2050 г. Така постигайки всяка една от целите, заложи във Визията, градската структура на София ще създаде набор от характеристики, които да гарантират няколко основни форми на равновесие, а именно: между гъстота и жизненост, постоянство и гъвкавост, уравновесеност и разнообразие, свързаност на дългите и късите разстояния, идентичност и универсалност, интензивност и приветстващ градски характер и не на последно място привлекателност и всеобхватност.

3. През 2020 г. сме наясно, че генералната промяна трябва да стартира СЕГА с процедури по изработване на Задание за изменение на Община устройствен план на Столична община, както и ясно дефиниране и картиране на проблемите, които предизвикват прилагането на този план.

4. Нашето бъдеще ще бъде коренно различно от днешния ден. Може би се колебаем да направим необходимите промени, за да не загубим това, което имаме, но трябва да осъзнаем парадоксалния факт, че ако не променим начина си на живот и не създадем нова мобилност, ще причиним непоправими щети на града. За да получим по-качествен живот за в бъдеще, всичко трябва да се промени, а ние като професионалисти имаме шанса да сме участници в най-големия творчески процес на нашето поколение

ТИ и АЗ, всички НИЕ, сме ТУК и посоката на нашето пътуване е амбициозна, а за мнозина дори смущаваща, но крайната ни ЦЕЛ е превръщането на СОФИЯ В ГРАД НА ХОРАТА.

# ЗА ОБЩИЯ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН



## СОФИЯ



г-р арх. урб. Жана Стойчева  
арх. Петър Диков  
арх. Любо Георгиев  
проф. г-р арх. А. Д. Слаев  
чл.-кор. проф. г.а.н. арх. А. Ковачев  
арх. Б. Нождарова  
арх. П. Николов  
проф. г-р арх. Тодор Булев  
арх. Е. Кукушева



## ИСТОРИЯ НА ОБЩИТЕ УСТРОЙСТВЕНИ ПЛАНОВЕ НА СОФИЯ (1879 - 2019)

д-р арх. урб. Жана Стойчева

Жана Стойчева има 36 години професионален стаж, 28 години от които в Направление „Архитектура и градоустройство“ на Столична община в отдели „Териториално планиране“ и „Градоустройство“. Занимава се с проектиране на устройствени и интегрирани планове, с изготвяне на устройствени анализи, проучвания и прогнози.

Хоноруван асистент е в Университета по архитектура, строителство и геодезия в катедри „Градоустройство“ и „Промислени и аграрни сгради“. Участва в научни конференции по устройствено планиране, лектор е на семинари и има публикации и интервюта в медиите.

Нейната книга „Градското планиране на София през прехода (1990-2010)“, издадена през 2017 г., освен у нас е и в университетските библиотеки на Харвард, Оксфорд, Принстън, Бъркли и Торонто, Колумбийския и Пенсилванския университет, в Баварската държавна библиотека, в Библиотеката на Конгреса на САЩ, Държавната библиотека в Берлин и др.



Това е един опит накратко да се опише и илюстрира на ниво общи устройствени планове 140 години планиране на София (1989 - 2019) по периоди и етапи на планиране (Таблица 1), които са съобразени със социално-икономическите и политическите условия в страната. Големият потенциал за развитие на София не е реализиран и за съжаление, в много отношения бе безвъзвратно пропилян.

Структурата на града, която съществува още от римско време, бе постепенно занемарена, а най-големите богатства на София - зелените пространства и връзката с Витоша – бяха пренебрегнати.

Прилагането на общите устройствени планове на София ще бъде предмет на следваща публикация.

ПЕРИОДИЗАЦИЯ НА ПЛАНИРАНЕТО НА СОФИЯ (1879-2019)		
ПЪРВИ ПЕРИОД НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1879-1944)		
Първи етап (1879-1914)	Втору етап (1915-1933)	Трету етап (1934-1944)
<b>1880</b> Регулационен план на София на Амагие, Михаг и Шекс	<b>1924</b> План на строителните зони в София	<b>1938</b> ОГП на София на проф. Мусман
<b>1881</b> Правила за строене на частни постройки в градовете <b>1897</b> Закон за благоустройство на населените места в Княжество България	<b>1924</b> Строително-полицейски правилник	<b>1934</b> Наредба-закон за застрояване на столицата София
ВТОРИ ПЕРИОД НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1945-1989)		
Четвърти етап (1945-1960)	Пету етап (1961-1976)	Шесту етап (1977-1989)
<b>1945</b> ОГП на София на арх. Л.Т онев	<b>1961</b> ОГП на София на арх. Л. Неїков	<b>1979</b> ОГП на София на арх. С.Стайнов
<b>1941</b> Закон за националното стопанство и благоустройството <b>1949</b> Закон за планово изграждане на населените места (ЗПИИМ)	<b>1973</b> Закон за териториално и селищно устройство (ЗТСУ) <b>1973</b> Правилник за прилагане на ЗТСУ (ППЗТСУ)	<b>1977</b> Наредба № 5 за правила и норми по ТСУ
ТРЕТИ ПЕРИОД НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1990-2019)		
Сегму етап (1990-2000)	Осму етап (2001-2010)	Девету етап (2011-2019)
<b>1961</b> ОГП на София на арх. Л. Неїков	ППЗОПОГП 2002 ОУП-2006 ИОУП-2009	ИОУП-2009
промени на ЗТСУ <b>1995</b> новата Наредба № 5 за правила и норми по ТСУ	<b>2001</b> Закон за устройство на територията (ЗУТ) <b>2001</b> Наредба № 8 за обема и съдържанието на устройствените планове (ОСУП) <b>2003</b> Наредба № 7 за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони (ПНОВТУЗ) <b>2006</b> Закон за устройството и застрояването на Столичната община (ЗУЗСО)	<b>2012</b> Промени на ЗУТ <b>2018</b> Промени на ЗУЗСО <b>2019</b> Промени на ЗУТ

Таблица 1 Периодизация на планирането на София (1879-2019)

## 1. ПЪРВИ ПЕРИОД НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1879-1944)

### 1.1. ПЪРВИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1879-1914)

На 22.03.1879 г. София е обявена за столица на България. Тя е малко ориенталско селище с площ от 250 ха и с 18 000 души население. Къщите са групирани в 17 махали, приблизително в границите на сегашния градски ринг. Първият кмет след Освобождението Манолаки

Ташев (10.02.-05.1878) решава неотложни благоустройствени въпроси и определя нови граници на София. През 1888 г. се открива отделение „Кадастър и регулация“, където работят инженерите Йоахим и Вилхелм Бартел, техникът Лудвиг Бартел и „рисувателят“ Йосиф Обербауер. Те изготвят кадастрална снимка на София и околностите на града с прилежащите 11 села. Върху кадастралната снимка на базата на регулационния план, се разработва нов, значително подобрен план.



Фиг. 1 Регуляционен план на София от 1879 г. на Амадие, Михаг и Шекс (личен архив)



Фиг. № 2 Планът на София от 1892 г. (личен архив)



Фиг. 3 Кадастрален план на София от 1897 г. (личен архив)

## 1.2. ВТОРИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1915-1933).

Вторият етап на планиране на София се характеризира с огромен бежански миграционен поток от Македония, Тракия, Добруджа и Западните покрайнини. Регуляционното планиране от 1915 до 1928 г. не успява да награсне основното си и единствено предназначение - да овладее устройствения хаос. През този етап се появяват кварталите „Красно село“, „Овча купел“, „Малашевци“ (1914 г.), „Захарна фабрика“ (1920 г.), „Лозенец“ (1921 г.), „Хаджи Димитър“, „Подуене“ (1922 г.) и др.



Фиг. 4 План на София от 1919 г. (личен архив)



Фиг. 5 План на строителните зони на София от 1924г. (личен архив)

## 1.3. ТРЕТИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1934-1944)

Третият етап на планиране на София е един от най-плодотворните и активни периоди в устройственото планиране. С царски указ за кмет на София е назначен инж. Иван Иванов (25.05.1934 - 9.09.1944). През 1938 г. се образува Столична голяма община чрез присъединяването към града на околните села. Изготвена е Наредба-закон за застрояване на столицата София от 1934 г., която предвижда създаването на нов Общ градоустройствен план (ОГП).

Задачата е поставена на проф. арх. Адолф Мусман, проектант на плановете на Щутгарт и Дюселдорф (фиг. 6).



Фиг. 6 Общ градоустройствен план на проф. Мусман от 1938 г. (личен архив)

## ИЗВОДИ И ОЦЕНКА ЗА ПЪРВИЯ ПЕРИОД НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1879-1944)

От 1879 до 1944 г. София няма нито един Общ градоустройствен план, чиито прогнози да са напълно реализирани с изключение на плана „Амадие“, действал от 1880 до 1891 г., чиито прогнози са почти изцяло осъществени.

Основните планове за София до 1944 г., изработени като модели за устройство и развитие на града преустановяват своето приложение не поради изчерпване на запаса от предвижданията си или поради постигане на пределния си хоризонт, а поради връхлитането на внезапни непреодолими кризи, които обезсмислят техните предвиждания, а с това и приложението им.

Година	Законови и нормативни документи по устройствено планиране (1880-1989)	
	Кадастър	Устройствено планиране
1880	Закон за кадастър на Източна Румелия	
1881		Правила за строене на частни постройки в градовете
1897		Закон за благоустройство на населените места в Княжество България
1908	Закон за кадастър	
1924		Строително-полицейски правилник
1934		Наредба-закон за застрояване на София

Таблица 2 Законови и нормативни документи по устройствено планиране (1880-1944)

## 2. ВТОРИ ПЕРИОД НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1945-1989)

### 2.1. ЧЕТВЪРТИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1945-1960)

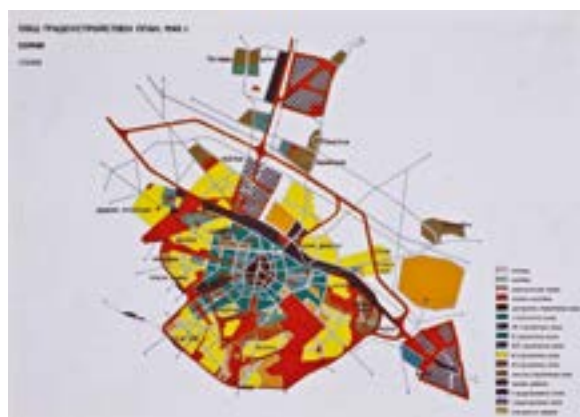
През четвъртия етап на планиране на София кризисното състояние на града се бележи от промяната на общественото-политическото устройство, 12 000 сгради са разрушени от бомбардировките и засилващия се миграционен натиск в резултат от реструктурирането на селското стопанство (колективизацията) и началото на индустриализацията (откриването на работни места в града).

След конкурс с 35 колектива е изработен ОГП (фиг. 7) под ръководството на арх. Любен Тонев и приет през 1945 г. с Наредба-закон от Министерския съвет. Планът предвижда население от 800 000 жители и площ от 4000 ха.

### 2.2. ПЕТИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1961-1976)

През 1956 г. се одобрява задание за изработване на нов генерален план на София. Проектирането се извършва от два колектива с ръководители арх. Любомир Нейков и арх. Васил Сироманов, като работата и обсъжданията продължават до 1960 г. Разликата на двата проекта е в различния подход на двамата ръководители към териториалното и демографското развитие на града.

При обсъждането е избран планът на арх. Любомир Нейков (фиг. 8) като „по-реалистичен“. Темповете на нарастване на града ескалират - само след 5-6 години параметрите на плана са надминати. Като законова основа ОГП на арх. Л. Нейков действа повече от 40 години.



Фиг. 7 Общ градоустройствен план на София от 1945 г. (личен архив)



Фиг. 8 Общ градоустройствен план на София от 1961 г. на арх. Л. Нейков (личен архив)

### 2.3. ШЕСТИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1977-1989)

Петър Междуречки (27.03.1978 - 19.06.1986) е преизбиран три мандата за председател на ИК на СГНС и на Столичния общински народен съвет (СОНС).

При последния социалистически кмет Стефан Нинов (20.06.1986 - 27.07.1990) започва етапно строежът на Софийския метрополитен.

През 1979 г. под ръководството на арх. Митьо Виделов трите плана - районен Териториално-устройствен план (ТУП), Общ градоустройствен план (ОГП) и Комуникационно-транспортен план (КТП), са комплектувани като ОГП на София (фиг. 9) и се подлагат на обществено и професионално обсъждане, придружени от нови проучвания.

Търси се компромисно реалистично решение. Урбанизираната територия е върху 18 222 ха за население от 1 200 хил. до 1 250 хил. души към 2000 г. През 1979 г. планът е одобрен от столичното ръководство и преди внасяне в Народното събрание е било нужно одобрение и от Политбюро на ЦК на БКП, но такова не се получава.

В периода 1988-1989 г. е извършена актуализация и на Генералния комуникационно-транспортен план от колектив с ръководител инж. Симеон Симеонов, който остава неodobрен поради настъпилите в края на 1989 г. промени в обществено-политическото и икономическото устройство на страната.



Фиг. 9 ОГП на София от 1979 г. на колектив с ръководители арх. Ст. Стайнов и арх. М. Виделов (личен архив)

### ИЗВОДИ И ОЦЕНКА НА ВТОРИЯ ПЕРИОД НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1945-1989)

Основните плановете за София, изработени като модели за устройство и развитие на града - Нейков-Сиромахов, и неприетият - Стайнов-Виделов-Ганев, преустановяват своето приложение не поради изчерпване на запаса от предвижданията си или поради постигане на пределния си хоризонт, които обезсмислят техните предвиждания, а с това - и приложението им.

След 1944 г. планирането е централизирано и собствеността като фактор не се отчита и съобразява.

През периода до 1989 г. са поставени основите на законовото (Таблица 3) и административно управление на устройственото планиране на София.

На ниво ОГП са положени основите за развитие на София, особено в компактният град, основните комуникации и градските паркове - започвайки от плана „Мусман“ и минавайки през плана „Нейков“. Устройствоното развитие на града до 1989 г. е една добра основа за нагряждане за следващите 20 години, а и за в бъдеще.

Година	Законови и нормативни документи по устройствено планиране (1945-1989)	
	Кадастър	Устройствено планиране
1949		Закон за планово изграждане на населените места (ЗПИНМ)
1960		Правилник за приложение на ЗПИНМ
1973		Закон за териториално и селищно устройство (ЗТСУ)
		Правилник за прилагане на ЗТСУ (ППЗТСУ)
1977		Наредба № 5 за правила и норми по ТСУ
1979	Закон за единния кадастър на НРБългария	
1983	Правилник за прилагане на Закона за единния кадастър	

Таблица 3 Законови и нормативни документи по устройствено планиране (1945-1989)

### 3. ТРЕТИ ПЕРИОД НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1990-2019)

#### 3.1. СЕДМИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1990-2000)

Новата Конституция на Република България е приета на 13 юли 1991 г.

Новите постановки по отношение на собствеността създадоха условия за активизиране на пазара на недвижимите имоти. При прехода към пазарна икономика и частна собственост дялът на столичното стопанство в национален мащаб намалява.

Утвърден е временен ИК на СНС и за първи път след 1948 г. той е многопартиен и за кмет е избран председателят на Зелената партия Александър Каракачанов (17.10.1990 - 20.10.1991).

На 13.10.1991 г. е избран проф. инж. Александър Янчулев (21.10.1991 - 16.11.1995).

Главен архитект на София от 1986 до 1991 г. е арх. Митьо Виделов, а от 1992 до 1995 г. длъжността изпълнява арх. Яким Петров.

Общинските власти оценяват ситуацията и обявяват национален конкурс за нов Общ градоустройствен план с Решение на VIII сесия на СНС от 13.01.1990 г., т. 6. Главният архитект на София по това време арх. Митьо Виделов внася в ИК на СНС през юни 1990 г. предложение той да протече в три фази:

**I фаза** - търж-конкурс за оферти и идеи;

**II фаза** - ограничен конкурс за предварителен проект за ОГП или за концепция;

**III фаза** - състезаване на два колектива за окончателен проект за ОГП.

На 30.03.1991 г. са предадени 26 проекта.

#### Представените проекти третират следните устройствени постановки:

- въвеждане на принципите за полицентричност;
- оживяване на съществуващите жилищни територии;
- София да стане комуникационноинформационен възел;
- третиране на северната територия на София като геополитически център;
- формиране на сателитни жилищни структури към Лозенската и Стара планина;
- комплексно изграждане и реконструиране на транспортните и инженерни мрежи;
- стабилност на функционалното зоничане;
- ограничаване развитието на компактният град;

- въвеждане на смесено функционално зоничане;
- въвеждане на развиващи се полифункционални зони;
- въвеждане на свободен пазар на земята;
- интеграция между различни функции и дейности.

**Работата по конкурса спира след първия етап. Изминали са 30 години от одобряването на плана „Нейков“. Следва период на изясняване на целите и задачите, които да се поставят пред новия план. Постепенно нещата се връщат в традиционните рамки - частични изменения и неактуален ОГП.**

Вторият демократично избран кмет на София е Стефан Софийски (19.11.1995 - 29.06.2005). При Стефан Софийски започва изработването на нов ОУП на София. Главен архитект на София от 1996 до 2005 г. е арх. Стоян Янев. От 1995 до 2000 г. се създадоха общинските предприятия: „Софпроект-ОГП“, „Софпроект инженерни системи“, „Софгео“ и „Стара София“. Започна изработването на нов кадастрален план.

Проектно-проучвателните работи (ППР) за нов ОГП на гр. София и СО започнаха със Закона за изменение и допълнение на Закона за изработване, одобряване и прилагане на ОГП на София (ДВ, бр. 41/10.04.1998 г.).

До март 1999 г. бе изпълнена I фаза от ППР „Предпроектни проучвания“ - набирането на първична информация, оценка и синтез на състоянието и тенденциите с участието на 34 специализирани програмно-целеви колектива с 300 специалисти.

В края на 1999 г. към България бе отправена покана за преговори за присъединяване към Европейския съюз.

В края на 2000 г. се проведе общ явен национален конкурс - първа съставна част от „Рамкови програми за развитието на гр. София в условията на интеграция на Р България в Европейския съюз“ и етап от разработването на новия ОГП на СО. В заключителния Протокол от 22.12.2000 г. на журито за конкурса „Рамкова програма „София и Европейската интеграция“ взема следните решения:

1. Предвид многообразието на конкурсните проекти, техните предимства, пълнота и идеи, проектите могат да бъдат групирани в различните йерархични нива на програмите, като се отличат и проекти, носители на различни идеи.

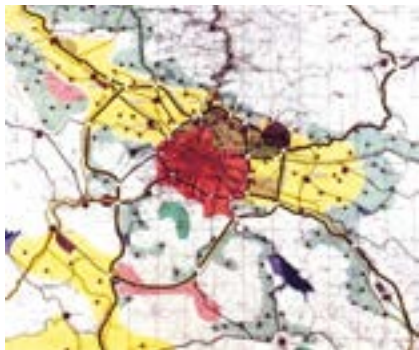
2. Преразпределя наградния фонд и присъжда следните награди:

**ПРОЕКТИ ОТ КОНКУРСА „РАМКОВА ПРОГРАМА  
„СОФИЯ И ЕВРОПЕЙСКАТА ИНТЕГРАЦИЯ“**

**НАГРАДИ ЗА РАМКОВИ ПРОГРАМИ**

**I група проекти - с награди по 18 000 лв.**

За аналитичен структурен модел  
на Рамкова програма



Проект № 8 на арх. С. Стайнов и „Булплан“ ООД

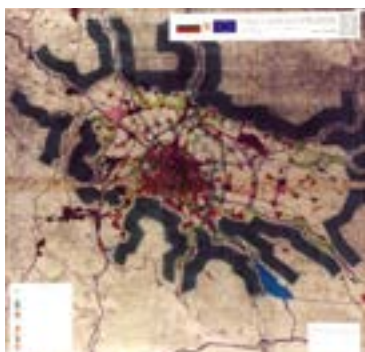
За синтетичен пространствен модел  
на Рамкова програма



Проект № 9 на арх. И. Попов и колектив

**II група проекти - с награди по 14 000 лв.**

За балансиран и  
интегрален подход



Проект № 15 на доц. г-р арх. Ст. Димитров и колектив

За оригинален подход за активизиране ролята  
на София в интеграционните процеси



Проект № 19 на арх. П. Божинова и колектив от „Урбитат“

**III група проекти (10 000 лв.)**

За подробно отразяване на проблематиката на  
Рамковата програма



Проект № 10 на арх.С. Сокерова и колектив

**Награда за структурна програма (9000 лв.)**

За екологосъобразна пространствена организация на  
града и крайградските територии



Проект № 3 на арх. И. Битраков, арх. Ат. Тодоров,  
арх. Д. Кръстев и колектив

Награда за структурна програма (9000 лв.)	Награда за специализирана програма (4000лв.)
За пълна структурна програма за отдиha	За Софийски технополис и развитие на учебно-образователния комплекс
	
Проект № 4 на гоц. г-р арх. А. Ковачев и колектив	Проект № 11 на арх. Р. Червенкова и колектив

Таблица 4 Проекти от конкурса Рамкова програма „София и Европейската интеграция“

### ИЗВОДИ И ОЦЕНКА НА СЕДМИЯ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (1990-2000)

Промяната в политическата и икономическата система след 1990 г. доведе до:

- Устройствените планове на София, правени през социализма, бяха неактуални и пречеха за управлението на процесите на планиране и изграждане;
- Промяната „на парче“ на тези планове за отделни части от територията доведе до сериозни промени и подмяна на важни и стратегически за развитието устройствени решения;
- Масово с частични изменения на отделни планове постепенно беше разрушена предвижданата схема на социалната инфраструктура (училища, детски и здравни заведения и зелената система);
- Агресивното строителство в „Подвитошката яка“ унищожи замислените от години зелени клинове между планината Витоша и града;
- Преуглъжняването на „престижни квартали“ като „Лозенец“ с високоетажно строителство унищожи качества на жилищната среда;
- Остри инфраструктурни проблеми на София с инженерната инфраструктура, транспортните проблеми, екологическите проблеми и проблеми с битовите отпадъци;
- Ефективността от дейността на техническите служби е ниска, резултатите са незадоволителни. Квалификацията на кадрите в районните администрации не е на нужното професионално ниво.

### 3.2. ОСМИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (2001-2010)

Втори (1999-2004) и трети (2004-2005) мандат на кмета Стефан Софийански.

Главен архитект на София е арх. Стоян Янев. През този период влезе в сила Законът за устройство на територията (ЗУТ).

След 2002 г. действаше Правилник за прилагане на закона за одобрение и приложение на ОГП на София (ППЗОПОГП) (фиг. 10) и процедурните частични изменения на територията на Столична община се подчиняваха на устройствените параметри, одобрени с него.

От 2000 г. започна подетап „Сценарии за социално-икономическо и пространствено развитие“ от разработването на новия ОУП на София и СО.

Сформираха осем специализирани колектива (по функционални системи и проблеми) и един синтезен от специалисти от премираните проекти в конкурса „София и европейската интеграция“.

**С Решение № 2 от Протокол № 42/09.10.2002 г. СОС прие „Прегварителния проект“ на ОУП**

**на София и даде разрешение за преминаване към фаза „Окончателен проект“ със срок 30.04.2003 г.**

Бойко Борисов (10.11.2005 - 26.07.2009) стана кмет на София като независим кандидат.

От 15.01.2009 г. Йорданка Фандъкова е кмет на София. Тя полага усилия в строителството и ремонтването на учебни заведения, детски площадки и междублокови пространства, реконструкция на улици и кръстовища. Важен аспект от работата ѝ е стремежът за максимално усвояване на евросредства.

През 2006 г. за Главен архитект на София е избран арх. Петър Диков за първи път след конкурс.

**ОУП на СО (фиг. 12) е приет от СОС и одобрен с Решение № 147 на Министерския съвет от 27.12.2006 г.**

Според „ГРАО“ към 15.03.2007 г. населението на София е 1 381 000 души и надминава демографската прогноза на ОУП - 2003 г., повишеното ниво на моторизация, проблемите в транспортно-комуникационната система, обществения транспорт, паркирането и др. бяха основание за



актуализиране на ОУП на СО, което ЗУТ определя като „изменение на ОУП“ в съответствие с § 7 (1) и (2) на ПЗР на ЗУЗСО.

ПП на ИОУП бе представен за обсъждане и в САБ и Сдружението на софийските архитекти, които представиха и становища, изпратени от кмета на СО за съгласуване и становища от централни държавни ведомства, министерства и експлоатационни дружества.

Бяха получени 33 становища и съгласувателни писма. В НАГ-СО и „Софпроект-ОГП“ ОП са получени 1814 предложения и възражения, които бяха разгледани и обсъдени от работната група.

След направените обобщения от протоколите, публикувани на сайта на НАГ при СО ([www.sofia-adk.com](http://www.sofia-adk.com)) може да се заключи, че от постъпилите възражения и направените служебни предложения са уважени 431 (24%), които да бъдат отразени в ИОУП на СО.

**ИОУП на СО е приет от СОС с Решение № 697 по Протокол № 51/19.11.2009 г. и от Министерския съвет с Решение № 960 /16.12.2009 г.**

#### **СЛАБИ СТРАНИ НА ИЗМЕНЕНИЕТО НА ОУП НА СО:**

- Измененията в обхвата на Западния парк с обособяване на нова устройствена зона (ЖмЗ) води до намаляване на територията на парка и прекъсва развитието на зелената система в западна посока;
- Смяната на предназначението на части от Борисовата градина (в обхвата на отпадналата територия на „Софияленд“, която стана (Смф1).

#### **ИЗВОДИ И ОЦЕНКА НА ОСМИЯ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (2001-2010)**

*През този период спекулативното градоустройство се легализира сред обществото. Не само липсата на адекватна нормативна база, но още повече безсилието или нежеланието на Столична община да наложи определен обществено приет ред доведе до ситуация, в която професионалният подход в защита на обществения интерес беше изключение. Осмият етап на планиране от 2001 до 2010 г. е и етапът на разгръщане на активното поведение на населението и самоуправляващите се общности за решаване на локални проблеми на жизнената среда.*

#### **3.2. ДЕВЕТИ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (2011-2019)**

Кмет на София е отново Йорданка Фандъкова. От 2001 до 2015 г. главен архитект е арх. Петър Диков. От 2016 г. главен архитект на Столична община е арх. Здравко Здравков, отново след проведен конкурс.

В Направление „Архитектура и градоустройство“ беше създадена дирекция, един от основните приоритети на която е недвижимо културно наследство, и отдел „Градско и пространствено планиране“ и дирекция „Градско и пространствено планиране и недвижимо културно наследство“.

**С Решение на СОС № 830 от 18.12.2014 г. се допуска да се изработи задание за изменение на ОУП на СО и възлага на кмета на Столична община в срок до 31.03.2015 г. да внесе в СОС задание за изменение на ОУП на СО, което към момента не е изпълнено.**

Изменение на ОУП на СО само за част „Комуникационно-



Фиг. 10 Правилник за прилагане на Закона за прилагане на Закона за одобрение и приложение на ОГП на София (ППЗОПОП) (личен архив)



Фиг. 11 ОУП на СО, одобрен с Решение № 147 на МС от 27.12.2006 г.

транспортна система - масов градски релсов електротранспорт“ (МГРТ) за нов, Трети метродиаметър на Софийски метрополитен (фиг. 12) е одобрен с Решение № 690 на СОС от 23.10.2014 г. и с Решение № 454 от 11.08.2017 г. от Министерския съвет.

#### **3.1.2. ИНТЕГРИРАН ПЛАН ЗА ГРАДСКО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И РАЗВИТИЕ (ИПГВР)**

За изпълнение на изискванията на Оперативна програма „Региони в растеж“ за програмния период 2014-2020 Столична община през 2012 г. започна изработването на Интегрирания план за градско възстановяване и развитие (ИПГВР), който се прие от СОС през 2013 г. Със Заповед № РД-09-02-13/21.01.2012 г. на кмета на Столична община е обявено класирането:

1. Обединение „София XXI“ ДЗЗД – 91, 77 точки;
2. Обединение „Велдер - УИГ - Буллан - Алтус“ ДЗЗД, 89 точки и
3. „Сдружение София“ ДЗЗД – 63, 98 точки.

С плана беше анализирано актуалното състояние на града във всички направления, създаде се визия

за устойчивото развитие и се определиха зони за приоритетно въздействие през периода 2014-2020 (фиг. 13).

София получи безвъзмездна помощ за създаване на проектна готовност за кандидатстване за финансиране на инвестиционни намерения по ОПРР (Решение № 665/20.12.2012 г. на СОС в допълнение на Решение № 173/05.04. 2012 г. на СОС).

Проведоха се конкурси за реконструкция и благоустрояване на четири зони от централната градска част, за енергийна ефективност и разширение на 33 обекта на социалната и културната инфраструктура, както и за важни трасета на релсовия транспорт.

**Като обща оценка инвестиционната програма на ИПГВР на София не е изцяло изпълнена.**

ИОУП на СО - част „Комуникационно-транспортна система - масов градски релсов транспорт“ (фиг. 14) за разклонение на Първи метродиаметър на Софийски метрополитен от станция „Бизнес парк“ до бул. „Климент Охридски“ и разклонение на Трети метродиаметър на Софийски метрополитен от Военна академия „Г. С. Раковски“ по ул. „Гео Милев“, бул. „Асен Йорданов“, пред МФСЗ „Арена Армеец София“, бул. „Цариградско шосе“ до пътният възел на бул. „Цариградско шосе“ с ул. „Проф. П. Мутафчиев“ е допуснато с Решение № 104 на СОС по Протокол № 71, точка 6 от 28.02.2019 г. (вкл. се одобрява и заданието за изработване на ИОУП на СО и се разрешава едновременно с проекта за ИОУП на СО да се изработи проект за специализиран ПУП).

В изпълнение на Политиката на СО за управление и използване на хидротермалните ресурси и въз основа на разработената през 2017 г. към ОУП на София „Стратегия за използване на потенциала от минерални води и геотермална енергия на територията на СО“.

<https://www.sofia-agk.com/FileBrowser/File?path=esoft.portal%2Fmineralni%20vodi%2FSTRATEGIYA%20-%20MINERALNI%20VODI.pdf>

**Съгласно измененията на ЗУЗСО от 12.04.2018 г. се предлага изготвянето и одобряването на:**

- Наредба за облика на градските пространства, сградите и архитектурните ансамбли;
- Наредба за извършване на проучване, анализ и симулация на транспортното обслужване;
- Наредба за изграждане на елементите на техническата инфраструктура и зелената система;
- Наредба за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройството на територията на СО.

**„София - град за хората“ е пилотен проект за изследване и анализ на публичните пространства в центъра на града по методологията на датския архитект и урбанист проф. Ян Геел.**

Работата на екипа на проф. Геел в София е част от по-мощната заявка на арх. Здравков за фокусиране на политиката на Столична община към развиването на публичните пространства за пешеходци и велосипедисти, за ограничаване на автомобилния трафик и превръщането на София в град с човешки мащаб.

**Визия за дългосрочно развитие на София и крайградските територии**

Подготвителната работа по „Визия за София“ започна с Решение № 655 от Протокол № 21/16.09.2016 г. на СОС, а работата - през септември 2017 г.

Проектът имаше амбицията да подобри начина на градско планиране, като включи още в началото на процесите на взимане на решения всички хора и организации, които участват в създаването на общото бъдеще на София: общински власти, неправителствени организации, инвеститори, изследователи, експерти и граждани.

Година	Законови и нормативни документи по устройствено планиране (1990-2019)	
	Кадастър	Устройство планиране
1995		Наредба № 5 за правила и норми по териториално и селищно устройство
2000	Закон за кадастъра и имотния регистър (ЗКИР)	
2001		Закон за устройство на територията (ЗУТ)
		Наредба № 8 за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове
2002		Правилник за прилагане на закона за одобрение и приложение на ОГП на София (ППЗОПОП)
2003		Наредба № 7 за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони (ПНОВТУЗ)
2006	Закон за геодезията и картографията (ЗГК)	Закон за устройството и застрояването на Столичната община (ЗУЗСО)

Таблица 5 Законови и нормативни документи по устройствено планиране (1990-2019)

## ИЗВОДИ ОЦЕНКА НА ДЕВЕТИЯ ЕТАП НА ПЛАНИРАНЕ НА СОФИЯ (2011-2019)

Като основен принцип при градското планиране и в работата на администрацията на Столична община през деветия етап на планиране на София (2011-2019) бяха обявени Взаимодействието с гражданското общество и осигуряването на прозрачност на процесите за взимане на решения в областта на планирането. Оценка на градското планиране на София за този етап предстои да бъде направена след необходимата за това дистанция на времето и събитията.



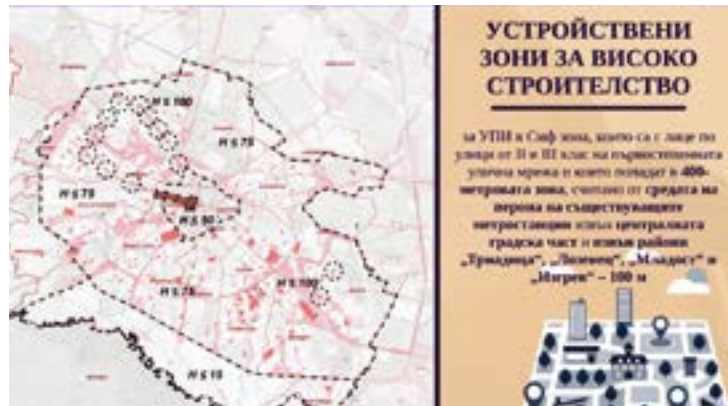
Фиг.12 Изменение на ОУП на СО, Комуникационно-транспортна схема - изменение – Масов градски релсов електротранспорт



Фиг.13 Зони на Въздействие на ИГПДВР София, приети от Общинския съвет



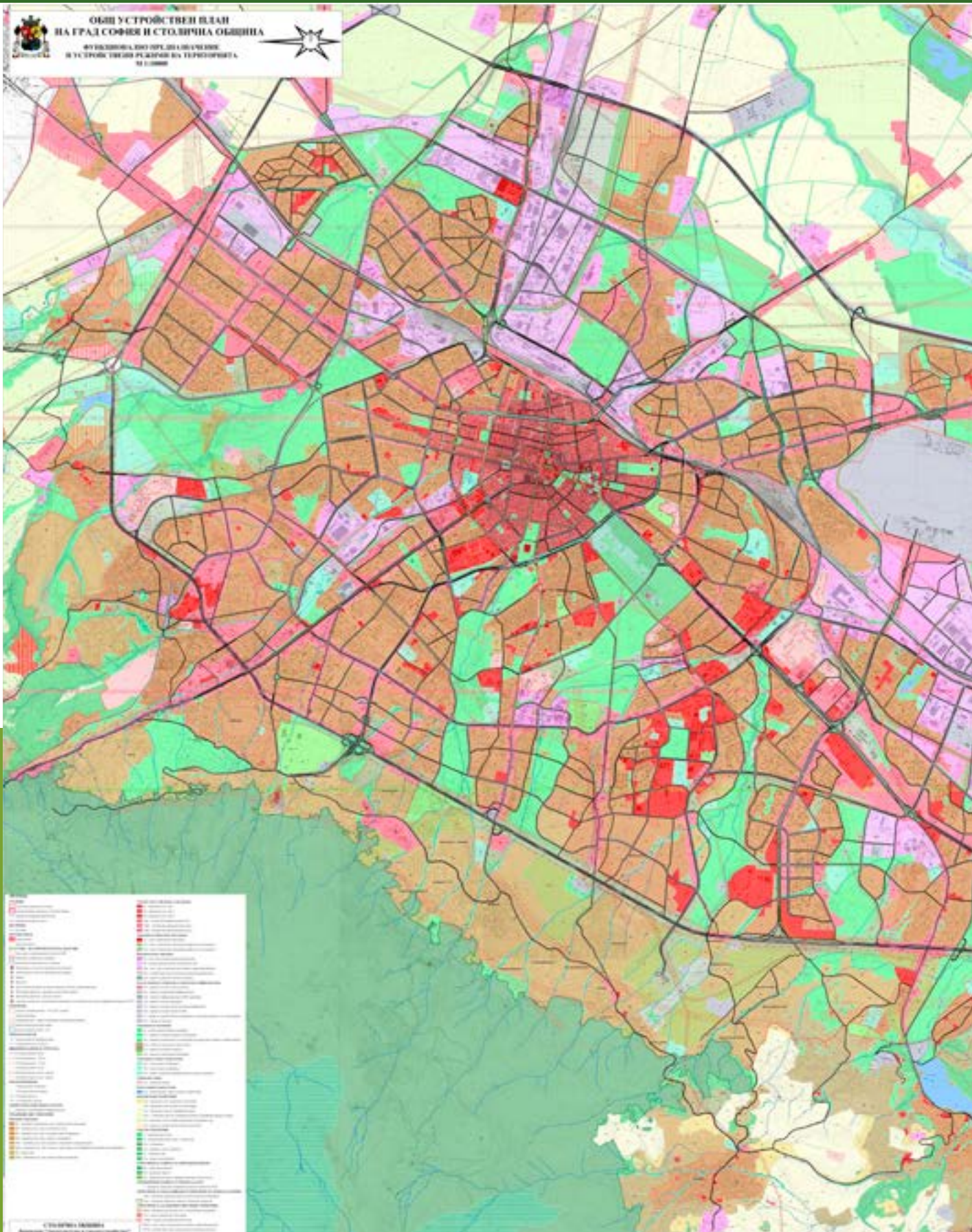
Фиг. 14 Предложение за изменение на мрежата на Софийския метрополитен



Фиг. 15 Устройствени зони за високо строителство съгласно измененията на ЗУЗО от 12.04.2018 г.

## ИЗПОЛЗВАНИ ИНФОРМАЦИОННИ ИЗТОЧНИЦИ, ПУБЛИКАЦИИ И ИНТЕРНЕТ ИНФОРМАЦИИ:

1. Албум с пълния текст и схемите на ОУП на СО Сайт на Софпроект (<http://www.sofproect.com>);
2. Нормативна уредба по кадастъра и имотния регистър Сайт на Агенцията по геодезия, картография.
3. София - 127 години столица. Географско пространство и население. Географско и геополитическо положение Сайт на Столична община (<http://www.sofia.bg/history.asp?lines=53&nxt=1&update=all> м.март 2015 г.);
4. ОУП на София и СО-Синтез-Съкратен доклад-април 2003 г. ([http://www.kab.bg/documents/plan/OUP\\_Resume.pdf](http://www.kab.bg/documents/plan/OUP_Resume.pdf));
5. София 130 години столица. Кметове ( <http://sofiaculture.bg/130/index.php?load=kmetove> м.март 2015 г.);
6. София - 127 години столица. Съвременното градоустройство развитие (1938-1999) Сайт на Столична община (<http://www.sofia.bg/history.asp?lines=2051&nxt=1&update=all> м.март 2015 г.);
7. Сайт на Метрополитен София ([www.metropolitan.bg](http://www.metropolitan.bg)) и [http://bg.wikipedia.org/wiki/Софийско метро](http://bg.wikipedia.org/wiki/Софийско_метро)
8. Сайт на ГИС-София ([www.gis-sofia.bg/](http://www.gis-sofia.bg/));
9. Специализирана администрация - Направление „Инвестиции и строителство“ Дирекция „Инвестиционно отчуждаване“ Сайт на Столична община (<http://www.sofia.bg/tu1.asp?par=64> м.март 2015 г.)
10. Отчет на дейността на Направление „Архитектура и градоустройство“ при изпълнение на политиката на Столична община за устойчиво развитие, управление на процесите в градската среда и минералните води (2009-2015) [https://www.sofia-agk.com/FileBrowser/File?path=esoft/files/news/2015/Otchet\\_2009-2015.pdf](https://www.sofia-agk.com/FileBrowser/File?path=esoft/files/news/2015/Otchet_2009-2015.pdf)
11. План за дейността по устройството и развитието на територията на Столична община за 2015-2019 [https://www.sofia-agk.com/FileBrowser/File?path=esoft/files/news/2015/Plan\\_2015-2019.pdf](https://www.sofia-agk.com/FileBrowser/File?path=esoft/files/news/2015/Plan_2015-2019.pdf)
12. „Градското планиране на София през прехода“ (1990-2010), д-р арх. урб. Жана Стойчева



фиг. 11 ОУП на СО,  
 одобрен с Решение № 147 на МС от 27.12.2006 г.

## ОБЩИЯТ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА СОФИЯ – 2006/2009 г. ПОСТИЖЕНИЕ ИЛИ ПРОБЛЕМ

арх. Петър Диков

Роден в гр. София, 19.09.1953 г.

Завършва архитектура във ВИАС.

КНИПИТУГА (Комплексен научноизследователски и проектантски институт по териториално устройство, градоустройство – архитектура) – проектант, научен сътрудник, ръководител ателие.

НЦТСУ (Национален център по териториално и селищно устройство) – зам.-генерален директор.

НЦТРЖП (Национален център по териториално развитие и жилищна политика) – зам.-генерален директор.

НЦТР – прокуриснт.

„ПроАрх“ ЕООД – управител.

НЦТР ЕАД (Национален център по териториално развитие) – изпълнителен директор.

Столична Община – НАГ - Главен архитект.

Институт за градско планиране - изпълнителен директор.

• Ръководител на проекти и реализации - териториално устройство, градоустройство, архитектура.

• Ръководител на научни и нормативни разработки.

• Ръководител на конкурсни разработки.

Публикации – сп. „Архитектура“, информационен бюлетин на КНИПИТУГА, бюлетин ТСУА, периодичен печат.



В последните години, паралелно с усилената работа по „Визия за София“ и изменението на Общия устройствен план на Столична община, започнаха да се прокрадват къде по-тайно, къде по-явно критики към действащия ОУП, да се появява въпросът трябва ли ни изобщо Общ устройствен план, действащият ОУП на София постижение ли е или проблем. И за кого!

Но нека първо да се върнем малко в историята. Устройствоното планиране на Столицата за дълъг период от време се възприема като национален въпрос, а не като въпрос на местно самоуправление. Планът на София, изработен от проф. арх. Адолф Мусман, е приет през 1938 г. с Наредба-закон за одобрение на общия градоустройствен план (ОГП) на Голяма София. Към него са приети и цял пакет закони като Закона за приложение на ОГП на СГО (голяма София), Закона за Градоустройствения съвет при СГО, Закона за групиране и цялостно застрояване на парцелите в СГО и др. През 1945 г. законът

е изменен с Наредба-закон за изменение на ОГП на СГО (голяма София) и е приет планът „Любен Тонев“. Законът за одобрение и приложение на ОГП на гр. София през 1961 г. отменя Наредбата-закон и се приема планът на арх. Любен Нейков. През 1998 г. е приет Закон за изменение и допълнение на Закона за одобрение и приложение на ОГП на София, без обаче да се променя Общият градоустройствен план. В чл. 10, ал. 3 от Преходните и заключителни разпоредби на този закон изрично е посочено, че „новият Общ устройствен план на Столична община (СО) се одобрява със закон, който съдържа и правила за прилагането на плана“, както и срок за изработване на плана от три години с опция за удължаване с две години.

Началото на работата по действащия Общ устройствен план на София бе стартирано на 13.01.1990 г. с решение на Столичния общински съвет по доклад на тогавашния главен архитект, арх. Митьо Виделов и започна с един конкурс,

обявен в края на 1990 г. Нямам информация имало ли е друг такъв случай в градоустройствената история на България за разработване на ОГП с конкурс, но тогава времената бяха революционни и предполагаха революционни действия. Дотогава са правени четири опита планът „Нейков“ да бъде обновен, но и четирите са били неуспешни. (Това многозначително говори за сложността и комплицираността на ОУП на София, след като по тоталитарно време опитите за нов план са се провалили.)

Във въпросния конкурс участваха 29 колектива (практически цялата градоустройствена гилдия на България). Отличени с предложение да продължат работа бяха колективите на арх. Иван Попов, арх. Александър Найденов, арх. Славей Гълъбов, арх. Любомир Панчев и арх. Петър Диков.

При новоизбрания кмет (Александър Янчулев) и новия Главен архитект (Яким Петров), в края на 1991 г. работата по ОУП бе замразена с мотив „преценка на новите обстоятелства в устройственото планиране след възстановяване на собствеността върху земята и в условията на пазарна икономика“.

В края на 1995 г. кмет на София стана Стефан Софийски, а главен архитект – Стоян Янев. Архитект Янев стартира отново работата по разработване на нов ОУП, като за основен изпълнител бе определено общинското предприятие „Софпроект – ОГП“ с директор инж. Петър Терзиев, а функцията на основен организатор бе възложена на икономиста Людмил Михайлович. Като консултанти в работата бяхме привлечени арх. Славей Гълъбов, арх. Митко Виделов и аз. Екипът, който разработваше Общия устройствен план, бе съставен от повече от 300 специалисти, всеки от тях едни от най-изявените в своята област в България.

Бе възложено на НЦТРЖП (Национален център по териториално развитие и жилищна политика) на колектив, който ръководех аз, разработването на специализирана методика за изработване на ОУП – София.

Паралелно с работата по Общия устройствен план, като временно решение в условията на абсолютно неадекватен на политическата и икономическата ситуация и многократно нарушаван действащ ОГП от 1961 г., бе разработен Правилник за прилагане на Закона за одобряване и приложение на Общия градоустройствен план на София, който бе приет от Министерския съвет на 09.10.2002 г.

В този Правилник бе регламентирано ново зонироване с нови наименования и параметри на устройствените зони и техните показатели, като това зонироване се запази почти изцяло и в

новия ОУП. Основен проблем обаче по това време бе не само липсата на адекватен действащ Общ градоустройствен план, но и неактуализираните подробни устройствени планове, разработени в условията на „общонародна“ собственост върху земята, както и липса на правила за цялостното им обновяване в новата икономическа и политическа ситуация. Това доведе до положение, в което всичко се работеше на парче, с частични планове, решаващи отделни частни интереси и отнето на практика право за защита на публичния интерес (не че Общината и държавата тогава желаеха кой знае колко да го защитават). Частната собственост върху земята от пренебрегвана и потискана до 1990 г. стана фаворизирана и единствено важна.

В тази ситуация в началото на 2006 г. заех позицията на главен архитект на Столична община. Проектът за ОУП бе завършен и вече бе внесен и чакаше в Министерския съвет от средата на 2005 г. с предложение за внасяне в Народното събрание. Междувременно бяха минали избори, Народното събрание бе друго, министър-председателят бе друг и съставът на Министерския съвет бе различен.

Следва обаче да подчертая, че „Софпроект – ОГП“ под ръководството на инж. Петър Терзиев, бяха свършили огромна по обем и качествена по съдържание работа и проектът за нов Общ устройствен план бе на високо професионално ниво. Необходимо е да се отчете и много същественият организационен принос на арх. Стоян Янев – предишния главен архитект. Аз самият в последните две години от работата по ОУП бях напуснал екипа като консултант поради някои професионални различия с ръководството на проекта.

Веднага с постъпването си в Общината предприех действия за изтегляне на документацията, нейното обновяване (без да се променя проектът за ОУП) и внасянето ѝ отново в Министерския съвет. Основавайки се на целия ми професионален (проектантски и административен) опит дотогава, държах да работя с актуален, одобрен и действащ Общ устройствен план дори и при риска в някои детайли да бяха установени дефекти, неточности и грешки. Впрочем по време на конкурса за главен архитект група неправителствени организации настояваха кандидатите да погледнат декларация, в която да поемат ангажименти за бъдещите си действия. Един от тези ангажименти бе да се спере процедурата по одобряване на ОУП и да се започне разработката отначало. Аз подписах декларацията (още си пазя този зелен лист) с изключение на новата процедура по ОУП. И още в началото на работата ми в Общината

заявих, че ако до края на годината (2006) София няма приет ОУП, ще си подам оставката. Действащ Общ устройствен план, от една страна, защитава гражданите и бизнеса от чиновнически произвол, от друга страна обаче защитава и администрацията от натиск (икономически и политически) за извършване на непрофесионални и нередни действия.

Особено важна част от подготовката на разработването на Общия устройствен план бе разработването на изцяло нов Закон за устройство и застрояване на Столична община. Първоначално заглавието, с което се разработваше, бе Закон за одобряване и прилагане на Общия устройствен план на Столична община. Впоследствие при разглеждането му в Народното събрание заглавието му бе променено на Закон за устройство и застрояване на Столична община. Автори на първите редакции бяха адвокат Валя Бакалова и архитект Малина Добрева, като в работата се включиха и редица специалисти архитекти, юристи, инженери, икономисти и др. При обсъжданията и редакциите в Народното събрание основно участваше юристът Борис Милчев.

С този закон се определиха специфичните правила и нормативи за Столична община, както и някои детайлни различия с общите норми в ЗУТ. Законът създаде ново отношение към зелената система на града, транспортната комуникация, санира някои процедури частични подробни устройствени планове, одобрени в противоречие с градоустройствените норми, етика и морал.

В предварителната си редакция Законът имаше претенции и да създаде някои механизми за комплексно управление на територията, както и специфични решения за защита на обществения интерес.

При разглеждането на проектозакона в Народното събрание отпаднаха пет според мен особено важни идеи:

1. Отпадна главата „Органи за координация“, която създаваше специализирани междуобщински структури за координация на устройството и развитието на Столичната и единадесетте съседни общини Божурище, Годеч, Горна Малина, Драгоман, Елин Пелин, Ихтиман, Костинброд, Перник, Самоков, Своге и Сливница. Мотивът да не се приеме бе, че противоречи на ЗМСМА. Аз и досега считам, че такава структура би била полезна и необходима (справка например решението на водната криза в Перник).

2. Отпадна възможността на територията на природен парк „Витоша“ в границите на Столична община да се изработят и процедурат специализирани подробни устройствени планове. Остана само запис, че природен парк „Витоша“ се устройва съгласно плана за управление на парка.

3. Отпадна главата „Специални такси“, с което не се прие таксите и глобите, свързани с устройството и строителството да формират специализиран фонд, който да се изразходва единствено за проектиране и осъществяване на благоустройствени дейности (практика, която се е провеждала в България до 1944 г.).

4. Отпадна законното регламентиране на статута на Повишената стойност – специална такса за земеделски земи, които единствено по силата на устройствен план и без принос на собственика са придобили строителен статут и по тази причина са повишили цената си десетки пъти. Още през 1994 г. Колектив от НЦТРЖП под мое ръководство разработи проект за законови промени и Наредба за повишената стойност (заимствана от практиката в Царство България). След това екипи, водени от агв. Валя Бакалова правиха няколко опита за въвеждането ѝ, всички неуспешни. А при нормативно регламентиране на Повишената стойност съдбата на нашите градове и курорти със сигурност през тези години щеше да бъде много по-различна. И вероятно нямаше да има стотици жилищни сгради без улици, без тротоари, без инфраструктура и т.н.

5. Отпадна изискването за определяне на геодезически точни граници на Столична община в закона (включително землищата на заличените села Калково, Шишманово и Горни Пасарел), поради претенции на община Самоков към съществуващите междуобщински граници при язовир Искър. Тогавашният кмет на Самоков и няколко народни представители заявиха, че ще бламират закона, ако останат тези текстове, и ние ги оттеглихме. Спорът за границите между София и Самоков при язовир Искър все още стои отворен.

Независимо от това Законът в своите текстове реши или по-радикално, или за първи път много наболели и важни за устройството проблеми.

Създаде се много сериозна защита за опазване на зелените площи и паметниците на културата (за съжаление, текстовете за паметниците отпаднаха, непонятно защо, през 2007 г. чрез изменение на ЗУТ).

В закона за първи път се обяви задължителна публичност както на общия, така и на подробните устройствени планове. Години по-късно чрез ЗУТ това стана общо изискване за цялата страна.

Задължението за осигуряване на паркоместа в рамките на урегулирания поземлен имот също бе въведено за първи път чрез ЗУЗСО.

За първи път се определиха нови по-дълги срокове (15 и 10 години) за отчуждаване на терени за общоградската инфраструктура,

зелената система и съоръженията за третиране на отпадъци. За съжаление, тези срокове за повечето подробни устройствени планове скоро изтичат, без да са проведени необходимите процедури за отчуждаване. И това ще доведе до сериозни проблеми в защитата на публичния интерес...

За пръв път в ЗУЗСО и ОУП на Столична община се въведоха и „зони за далекоперспективно развитие“. Те представляват „стратегически резерв“ за разширение на урбанизираните територии. За да не се товари прекомерно общинският бюджет, в ЗУЗСО се предвиди при наличие на интерес към строителство в тези територии преди 2020 г. съответният инвеститор да поеме ангажимента за финансиране и строителство на необходимата инфраструктура. Това задължение отпада тази година...

Законът за пръв път въведе задължителни обществени обсъждания за редица планове като механизъм за пряко участие на гражданите в устройственото планиране.

Със закона се изиска в кратък срок да се изработят и приемат от СОС и наредби за:

- Рега и начина за провеждане на обществените обсъждания;
- Изграждане и опазване на зелената система на територията на Столична община;
- Условиата и рега за предоставяне на данни за издаване на справки за ОУП;
- Условиата и нормативите за изграждане на паркинги и гаражи на територията на Столична община.

Тези наредби бяха разработени и приети в срок с изключение на наредбата за паркирането. Тя бе разработена и внесена, но не бе приета поради едно специфично изискване, което настоявах да се въведе – да няма „служебни“ и платени паркоместа в синята зона. Тогава министерства, посолства, ведомства и банки остро възразиха и наредбата се блокира. А сега с последното изменение на закона от 2018 г. Наредбата с отпадането на чл. 18 изобщо изчезна като изискване. Както впрочем и законовото изискване за осигуряване на паркоместа в нови обекти и забраната за промяната на предназначението на гаражи в съществуващи обекти.

Законът за устройство и застрояване на Столична община и в друга посока е прецедент в законотворчеството на България във времето на прехода – първото му изменение се направи повече от 11 години след приемането му, за разлика от почти всички други закони, някои от които започват да се променят още първата година след приемането си. Например ЗУТ за този период се измени повече от 55 пъти...

По време на процедурите по одобряване на ЗУЗСО

и ОУП през 2006 г. се проведеха доста срещи с неправителствени и граждански организации, които имаха критики и бележки към плана за неотразени зелени площи, за някои от зоните и техните показатели, за транспортната система и т.н. Част от тези бележки имаха основание, но тогава аз твърдо отстоявах тезата, че протакането на приемането на закона и ОУП ще доведе до продължаване на порочната практика на частични изменения и възможности за чиновнически произвол, както и за натиск върху администрацията, и то в неясен времеви период. (Тези, които искаха да се започне отново проектът, бяха връчили на всички кандидати, участващи в конкурса за главен архитект декларация, че ако съответният колега спечели конкурса, ще стартира нов проект за ОУП. Аз единствен не подписах такава декларация.)

Обаче именно поради тези критики и бележки (с голяма част от тях бях съгласен и аз) в ЗУЗСО включихме изискване в срок от шест месеца от влизане в сила на Закона СОС да приеме решение, а Столична община след това максимално бързо да подготви, процедира и внесе в Министерския съвет изменение на ОУП, в което да се отразят препоръките по отношение на зелената система, подобряване на транспортно-комуникационната система, разширяване на гробищните паркове, терените за депа и съоръжения за третиране на отпадъци (тогава бяхме в разгара на кризата с боклука) и преструктурирането на жилищните комплекси. Това изменение се направи с много активното участие на гражданите и НПО, с бурни обсъждания във всички 24 района на Столична община и бе прието от Общинския съвет и одобрено от Министерския съвет точно в указания в закона срок.

С това изменение се подобри комуникационната система, определиха се нови значителни по брой и размер зелени площи със статут на защита, променяха се зоните в посока намаляване на параметрите на много територии, предвидиха се терени за нови гробищни паркове и т.н.

Изменението на ОУП бе одобрено от Министерския съвет на 16.12.2009 г.

Какво не се извърши съгласно Закона:

1. Не бе изготвена рамкова програма за прилагане на Общия устройствен план. Основната причина бе, че за това се изискват финансови разчети за дългосрочно планиране. През 2007 г. бе изготвена в НАГ Програма за развитие на транспортните и инженерните системи в Столична община за периода 2007–2013 г. Тази Програма остана без последствия. През 2012–2013 г. бе разработен Общински план за развитие на Столична община за периода 2014–2020 г., изготвен от „Софпроект – ОГП“ по възлагане на НАГ. Този план също



остана само като документ, без да се приложи чрез годишните бюджети на Общината.

2. Не бе изпълнено изцяло предписанието на параграф 5 от ЗУЗСО за съставяне на актове за публична държавна и публична общинска собственост на парковете, градините и другите зелени площи за широко обществено ползване.

3. Не се извърши и изискваната в параграф 6 проверка на актовете, с които е възстановена собствеността на имоти върху озеленени площи, публична собственост.

Има много критики на ОУП по отношение на показателите на зоните, които според някои предпоставят презастрояването. Интересното е, че не е направена нито една реална стъпка към корекция на тези показатели (всъщност има една – показателите на Кинт за зона Жс – жилищна зона със средноетажно застрояване, се увеличиха с изменението на ЗУЗСО от 2017 г. от 2,3 на 2,5). Въпреки че по отношение на показателите многократно съм изказвал становище, че законът не ги обявява за задължителни, а за максимални, а в градоустройството има и понятие „целесъобразност“, което дава механизми за недопускане на тези максимални стойности, този „недостатък“ би могъл да се коригира с една проста корекция на параметрите на зоните.

Що се отнася до общата структура, зониранието, системата на градската комуникация и развитието на републиканската пътна мрежа в ОУП, според мен Общият план е актуален и добре балансиран и днес.

Благодарение на рестрикциите на ОУП и на ЗУЗСО извънселитната територия и земеделските земи на Столична община се опазиха от хаотично застрояване, допуснато около редица други градове в България.

При всички критики към въздействието на ОУП върху съществуващите жилищни комплекси, следва да отбележа, че през ЗУЗСО се измена чл. 22, ал. 4 и ал. 5, които силно ограничиха частичните планове и параметрите в комплексите.

Специално по отношение на транспортно-комуникационната система основният проблем е (а това е и основен проблем изобщо в развитието на София), че не се изградиха основни, предвидени в ОУП трасета. Планът предлага модерната и днес схема на опорни тангентни трасета, които да променят разпадатата схема на развитие от последните седемдесет години и да извадят паразитното движение от центъра, както и да улеснят кореспонденциите между отделните градски части. С изключение на „големите“ тангентни трасета – Северна скоростна тангентата,

Южната дъга на Околовръстния път, западната част на Околовръстния път, довършването и цялостната реконструкция на Източната част на Околовръстния път (между впрочем една седмица преди да напусна, по мой доклад бе одобрен от СОС планът на последната отсечка на Южната дъга: „Младост“ – магистрала „Тракия“, която започна да се строи в края на миналата година), вътре в града се изградиха съвсем малки тангентни отсечки. Все още не е започнала реализацията на „най-важната“ улица (както я определих още 2006 г.) – бул. „Тодор Каблешков“ – бул. „Г. М. Димитров“ от бул. „Цар Борис III“ до бул. „Цариградско шосе“. Все още няма и намек за изграждане на районната артерия, свързваща „Малинова долина“, „Кръстова вада“ и „Манастирски ливади“ успоредно на Южната дъга. Все още не е започната т.нар. Източна тангентата от Северна скоростна тангентата до бул. „Цариградско шосе“, не е започнато дори градоустройствено проектиране на западната тангентата от „Овча купел“ през „Люлин“ и „Надежда“ до Ломско шосе.

Общият устройствен план, както споменах, реши много елегантно и проблема с резервите за развитие на града. С обособяването на т.нар. „зони за далекоперспективно развитие“ се определиха територии за разширяване на урбанизираните зони, като не се товари прекомерно общинският бюджет. Изключително рисково е да се говори за ново разширяване на урбанизираните територии, включително и за така наречения „северен град“. В ОУП са предвидени значителни разширения в тези територии, които, за съжаление, не се продължиха в подробни устройствени разработки. В комуникационно отношение за това северно развитие са предвидени редица нови връзки. Този „северен град“ след затварянето на МК „Кремиковци“ (за което има принос и ОУП) получи много сериозни перспективи за развитие.

С всички тези разсъждения се опитвам да покажа, че действащият Общ устройствен план носи вероятно своите недостатъци, но положителните му качества са много повече. И тези, които немотивирано и некомпетентно го критикуват, а някои се опитват дори да го отричат, нека си дадат сметка за рисковете, които носи това поведение.

Когато се критикува и отрича нещо, е задължително да се предложи какво точно трябва да го замени. И защо трябва да се измени. Иначе попадаме в ситуацията на народната мъдрост, че когато вървим без да знаем къде точно искаме да отидем, задължително попадаме на място, на което категорично не желаем да бъдем...

## ОБВЪРЗВАЩО ПЛАНИРАНЕ

За Визията за София, Общия устройствен план (ОУП), стратегическото и пространствено планиране

арх. Любо Георгиев

Любо Георгиев (1981, София) е архитект, съчетаващ проектантски, академичен и обществено ангажиран опит.

Учи архитектура в IUAV (Венеция, Италия) и TU Delft (Делфт, Холандия). Любо е работил и живял в Шотландия, Италия, Холандия и Китай. Автор е на статии и е участвал като лектор в различни конференции в Европа. Има богат опит като проектант и ръководител на мултидисциплинарни екипи. Между 2014 и 2016 е директор на ONE ARCHITECTURE WEEK в Пловдив. В момента е ръководител на екипа, координиращ съставянето на Визията за дългосрочно развитие на София, както и директор на столичното общинско предприятие „Софпроект - ОГП“.

Заемани позиции: Директор на фестивал за съвременна архитектура и градска среда ONE ARCHITECTURE WEEK, Пловдив, България (2014-2016); Водещ проектант в архитектурно и ландшафтно бюро Turenscape, Пекин, Китай (2012-2014); Водещ проектант в архитектурно бюро Creative Collaboration, Пекин, Китай (2012); Съосновател на архитектурно бюро de+ge architecten, Ротердам, Холандия (от 2010).



### ОУП е териториален план

Неговата основна цел е да подреди територията и директно свързаните с нея ресурси и да начертае тяхното устойчиво използване или създаване във времето. Не всички фактори, които влияят на процесите и дейностите в една територия, са предмет на ОУП. За хората, парите, знанието и други подобни фактори има различни секторни планове и стратегии. ОУП не бива да възплъщава целия стратегически арсенал на една община. Той трябва да е част от **системата** за стратегическо и пространствено планиране. ОУП и всички други общински планове и стратегии трябва да са създадени така, че да работят **обвързано**. В момента това не е така.

### Кой е бащата, или по-скоро коя е майката?

В момента съществува, но не работи много добре, система за вертикално обвързване на документи – от европейските директиви, през

националните стратегии, до общинските планове и програми, и накрая до конкретните действия. Не работи добре, защото рядко се съпоставя кумулативният ефект от конкретните действия спрямо първоначалния замисъл. Но това е друг въпрос. Ако за вертикалната обвързаност има поне формална процедура, то за хоризонталната **обвързаност** тази процедура на практика не работи. Например в Столична община действат 21 стратегии, 4 програми, 10 стратегически плана, както и Общ устройствен план. Всички тези стратегически документи **влияят** един на друг и почти винаги имат своето материално изражение върху територията. Координацията при тяхното създаване не е добра, даже понякога липсва. Планове и стратегии в Столична община в момента могат и биват създавани или възлагани от различни общински звена. Това води до разнопосочност, а понякога и до противоречия между различните стратегии и планове. Затова

една община има нужда от документ, който да задава **единна посока** за всички секторни планове и стратегии, включително и за ОУП, по един обвързан и координиран начин. Има нужда от **визия**.

### Визия за София

Идеята за създаване на визия, която да обвърже всички секторни планове и стратегии и да даде посоката за развитие на София в следващите няколко десетилетия бе обсъждана в периода 2015-2016 г., когато организирах неформални срещи в София по въпроса за възможна реформа в системата за градоустройство. Може би като следствие от този процес в края на 2016 г. Столичният общински съвет взе решение за създаване на „Визия за София“, която да бъде и основа за изменението на Общия устройствен план.

### Плановите засягат всеки

В последното десетилетие има съществен граждански интерес към ефекта от плановете, а във все повече случаи и към процеса на тяхното създаване. Появиха се думите и изразите „презастрояване“, „кафява зона“, „боядисано в зелено“, „унициативен комитет“ (която не е новост, но вече в почти всеки софийски квартал има такъв). В моите очи този интерес е провокиран от засилващата се **ангажираност** на обществото със **средата**, която обитаваме. Хората се вълнуват. Осъзнаването на важноста на планирането от все повече хора е нещо добро. Гражданската и предприемаческата активност и изразяването по публичен и отговорен начин на мнения и желания от **непрофесионалисти** относно стратегиите и плановете, дори такива като ОУП, е нещо нормално, положително, дори силно желано. По-далновидно и по-устойчиво е да включваме различните заинтересовани страни още от началото на процеса на планиране, да обясняваме значението и ефекта на всеки конкретен план, отколкото да гасим пожарите на недоволството след това. Това не е профанизиране на професията, а поемане на отговорност пред обществото за резултата на нашата работа. Плановите и стратегиите трябва да се обвързват не само един с друг, ами и да бъдат **обвързващи за хората**, за които те са създадени. Тоест хората трябва да ги възприемат, а за това е необходимо да ги разбират. Обвързването на различни заинтересовани страни в процеса на създаване на „Визия за София“ бе един от основните принципи на работа. НПО, браншови организации, политици, изследователи, предприемачи, граждани и инвеститори, общо над 10 000 души и организации, участваха в този процес. Създаването на всеки един план и стратегия, включително и ОУП, трябва да следва този подход – събиране, анализ и срещане на мнения, разяснителни кампании, обсъждане на ефекти и дефекти, търсене на подкрепа. Процесът трябва да е **воден от експерти**, но да не се затваря само в експертната общност.

### Данни – много, постоянно и за всичко

Доброто и убедително планиране винаги се е основавало на данни. За разлика от миналото обаче, в днешно време данните са огромни, навсякъде и постоянно „течащи“. Доброто планиране може и трябва да отчете това, защото доброто планиране значи да боравиш с актуалните данни, да създаваш **анализи**, тоест знание, на тяхна база, и оттам да извеждаш предложения. Българските общини са забравили ползата от събирането на данни и техния анализ. Данните, с които работят местните администрации, в повечето случаи не са систематично събирани, не са достатъчни, понякога не са актуални, а дори се случва и да не са достоверни. Затова съществена част от усилията, които бяха положени при създаването на „Визия за София“ бяха именно в посока на събирането и обработката на **данни** – население, зелени площи, сгради, икономическа активност, мобилност, културен живот и много други. Тези данни бяха използвани за създаването на доклади за **състоянието** на средата. И впоследствие за формулирането на целите и мерките на Визията. Подобен, тоест основан на данни (и то много) и анализи (и то задълбочени), ще бъде и процесът по изменение на Общия устройствен план, както и по актуализацията или създаването на общинските стратегии. Този процес обаче не бива да е еднократен, само за създаването на един или друг документ. Събирането и обработката на данни, създаването на анализи и заключения, както и последващите от това предложения за промяна на плановете и стратегии трябва да са **постоянен процес**. Защото средата и процесите в нея се променят постоянно.

### Планиране без край

Постоянният поток от информация и различната скорост на движение при постигането на целите във всеки един план водят до необходимостта от третирането на един план не като монолит (статична карта и текст, които се преосмислят в цялост на всеки 15 години), ами като **система** от елементи, всеки обвързан с другия и отчитащ взаимните **влияния**, но всеки със своята динамика и съответно с различна **честота на обновяване**. В момента ОУП на Столична община е монолит. От приемането му през 2009 г. промени са правени само в схемите за релсовия транспорт и по-точно за метрото. Промени, които са изключения и са продуктувани по-скоро от специфични цели за развитие, заложили от самата компания „Метрополитен“, отколкото да са изследвани като общоградски ефект и необходимост. По един много специфичен за София начин, промени се правят и в Закона за устройство и застрояване на Столична община. Има разногласие дали това всъщност не представлява промяна в ОУП. И двата вида промени се правят без да бъде изследван широкият ефект от техния резултат. В започващия сега процес на изменение на ОУП трябва да преминем от статичното, хартиено

планиране с големи скокове на всеки 15 години към постоянен процес на анализ на състоянието на елементите на средата и процесите, протичащи в нея. Да можем да правим симулации в различни диапазони и с различни стойности на уравненията. И съответно да създадем възможност за различни хоризонти на изменение на елементите на плановете, винаги изследвайки ефекта и ползата от всяка една потенциална промяна и постигайки добър баланс между предвидимост и гъвкавост. Структурата на ОУП е необходимо да бъде организирана така, че да отразява териториалния характер на плана – по физическите условия (инфраструктури) на средата. А ефектът от ОУП да бъде постоянно проследяван, изследвайки дейностите (функциите) в града.

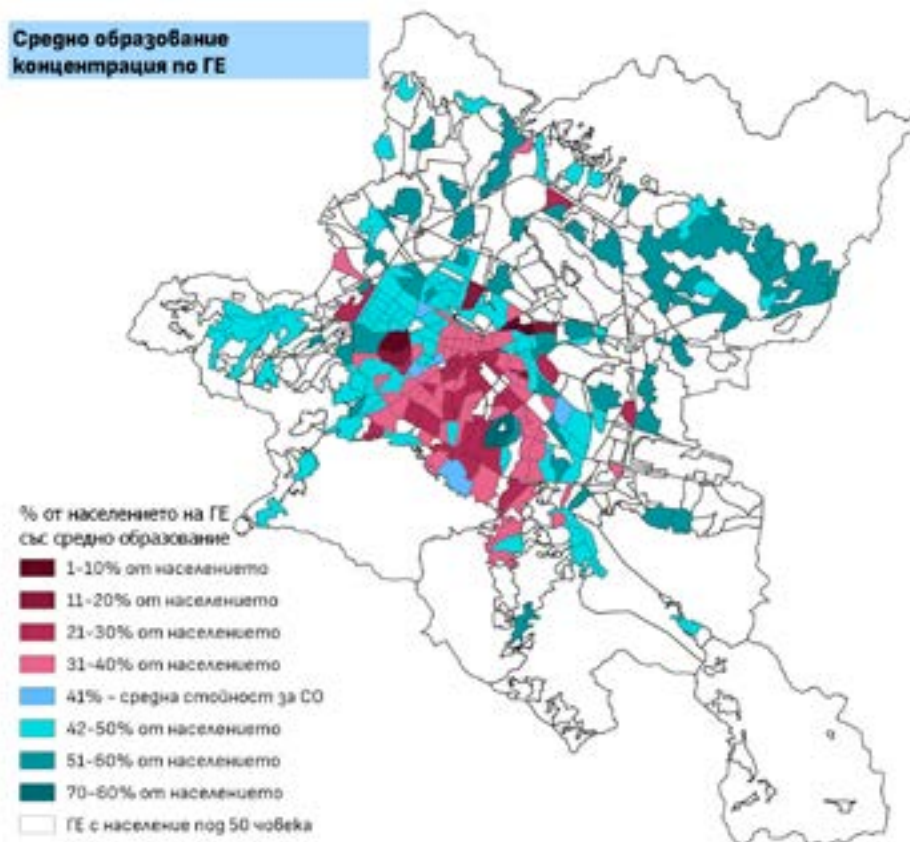
### Един териториален план

Планирането в днешно време няма нужда, даже не бива да се съобразява с ограниченията на хартията, тоест с **мащаба**. Наличността на данни на микро ниво (обект, функция, елемент) и възможността за тяхната агрегация на всевъзможни нива позволяват „**фракталното**“ разпределение на информацията и съответно плановете в безброй нива/мащаби.

Предписанията, както и данните за средата могат да се съдържат в един и същи план. Това в момента е възможно технически и концептуално, но не и законово. Предвид технологичния характер на времето, в което живеем, може би има причина да се замислим дали не би било по-добре всички териториални плановете в една община, стигайки до отделните инвестиционни намерения, да бъдат третирани като един **цялостен** териториален план.

### Заедно

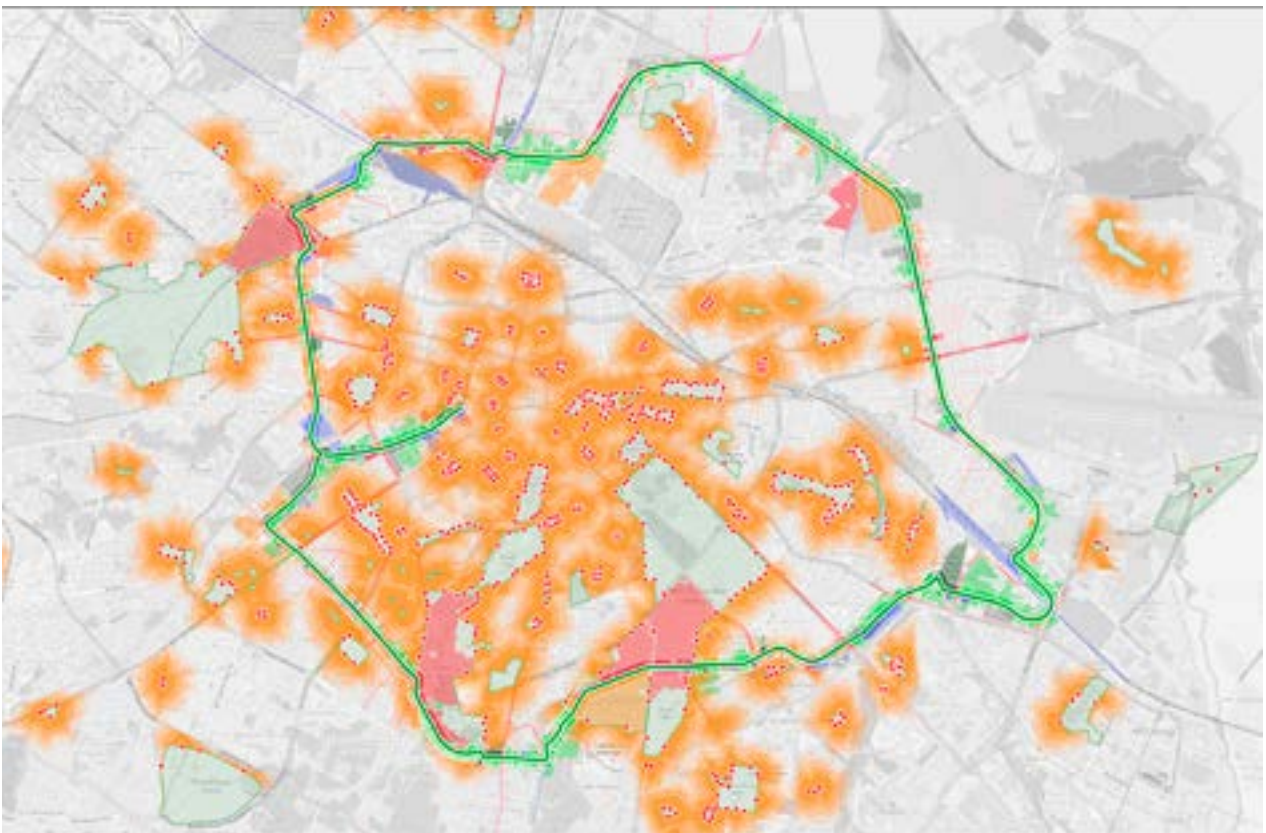
При изменението на ОУП ще се работи както бе работено при съставянето на Визията – събирайки данни, правейки анализи, обвързвайки това с останалите водещи документи на общината, отчитайки взаимовръзките и най-вече включвайки различните заинтересовани страни. Предстоящото изменение само ще спечели, ако знанието и **опитът** на професионалната общност на градостроителите в България бъде **въвлечен** максимално продуктивно, независимо от разликите в използваните технологии, в контекста на натрупания опит, дори независимо от разликите във възрастта и възгледите. Всеки един **съвет**, всяка една конструктивна **критика** има своето място в процеса на обновяване на ОУП.



Фиг. 1 Планът на София - публичен форум за изменението на Общия устройствен план, 17 януари 2019 г.



Фиг. 2 Карта на УПИ в СО, предвидени за озеленяване с подробен устройствен план



Фиг. 3 Карта на достъпа до Входи на обекти на зелената система в комбинация със съществуващата, но отчасти неизползвана, железопътна инфраструктура в София и съответната собственост на терените.

## ВЛИЯНИЕТО НА ОУП НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА ВЪРХУ ФОРМАТА НА УРБАНИСТИЧНО РАЗВИТИЕ НА СОФИЯ

проф. д-р арх. А. Д. Слаев, чл.-кор. проф. д.а.н. арх. А. Ковачев,  
арх. Б. Ножарова, арх. П. Николов



Дванадесет години след както действащият Общ устройствен план (ОУП) на София беше приет от Народното събрание и десет години след приемането на Изменението на ОУП предстои ново актуализиране на плана. Под формата на инициативата „Визия за София“ текал предварителните проучвания по основните направления на плана. Несъмнено сега е необходимо да се оцени действието на ОУП до момента, за да може да бъде подобро неговото действие. В тази статия ние изследваме влиянието на плана

върху формата на урбанистичното развитие на София, поради нейното ключово значение за устойчивото градско развитие.

### **Урбанистична форма и градска устойчивост**

Съществуват три основни форми на урбанистично развитие: *моноцентрична*, *полицентрична* и *дисперсна*. Моноцентричната форма се характеризира с доминиращо компактно централно ядро с мощна притегателна сила, ограничаваща развитието на

периферията и крайградската зона. Дисперсната урбанистична форма е противоположност на моноцентричната по своята разпръснатост и ниска плътност. През последните десетилетия тя е все по-разпространена в Западна Европа и най-вече в Северна Америка поради т.нар. „градски спръл“, иначе казано, „разливането“ на градовете, представляващо разпокъсано урбанизиране с ниска плътност на терени по градската периферия и в крайградската зона. Третата алтернатива е полицентричната структура, тоест система от няколко градски ядра, които може да не са равностойни, но са съизмерими по основните си параметри. Най-често едното от ядрата в полицентричните структури доминира, но ако неговата притегателна сила е многократно по-мощна от тази на останалите ядра, системата се превръща в моноцентрична.

Разграничават се две значения на полицентричността (Davoudi, 2003). Едното означава система от главни, вторични и третични градски центрове вътре в основното градско ядро, а второто означава селищна структура от урбанизиран ядра – градове, села, сателитни селища или предградия. Когато обсъждаме урбанистичната форма, ние визираме структурата от селищни образувания, а не системата от градски центрове и подцентрове в един компактен град. Урбанистите и архитектите най-често се отнасят негативно към моноцентричната градска структура поради популярното отрицателно отношение към високата интензивност и предубеждението, че големите градове са презастроени и претоварени (Bertaud, 2004). Затова през последните десетилетия на XX век повечето планове в Европа си поставят за цел да разтоварят големите градове и да ограничат разрастването им.

От друга страна, някои урбанисти като Берто (Bertaud, 2004) и Прюдом и Лиї (Prud'homme & Lee, 1999) изтъкват предимствата на моноцентричната структура за високата ефективност на транспортните връзки и на трудовия пазар. Берто, Прюдом и други автори подчертават, че именно трудовият пазар е основният фактор, чрез който големите градове предлагат на жителите си по-висок жизнен стандарт, по-добри условия на обитаване и по-добро търговско и обществено обслужване. От края на XX и началото на XXI век отношението към плътността и интензивността на застрояване съществено се променя. Урбанистичната теория изтъква ключовото значение на градската форма за устойчивото развитие. Широко разпространено е мнението, че дисперсните урбанистични форми, свързани с разливането на градовете (градския спръл) влошават урбанистичната устойчивост поради ниската плътност и прекомерната консумация на земя, инфраструктура, енергия, природни ресурси и ландшафти. Тази негативна оценка извежда на преден план предимствата на полицентричните

структури, които осигуряват оптимално съчетаване на интензивно урбанизиран ядро със свободни природни територии.

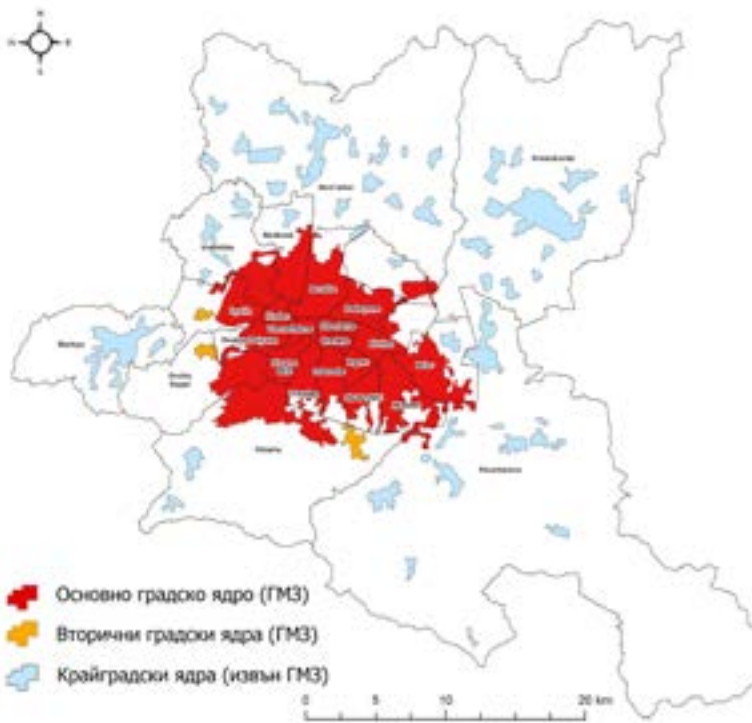
### **Насоките на ОУП София за развитие на урбанистичната форма**

ОУП на Столична община (СО) има за цел да определи главните тенденции и насоки на развитието на София и основните ѝ урбанистични системи, както и развитието на околградския район (Никифоров & Никифорова, 2016; Иванов, 2018; Илиева, 2014; Ковачев & Райновска, 2012; Ковачев & Петров 2016, Райновска, 2013, Slavev & Kovachev 2014). Относно урбанистичната форма действащият план стимулира развитието на полицентрична структура, както и развитие на т.нар. „висококатегорийни“ ниско интензивни крайградски зони. Основни принципи за устройство на територията, заложили в ОУП на СО са:

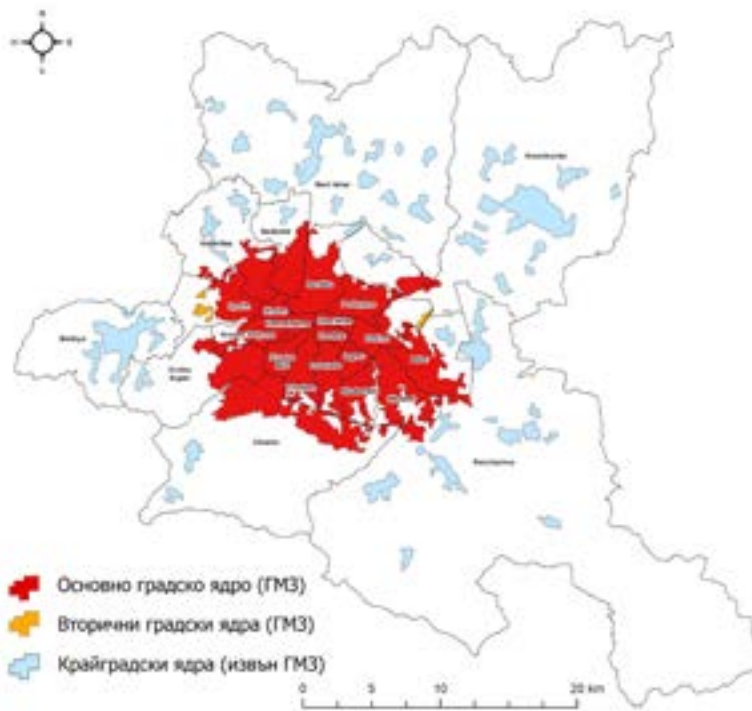
- Ограничаване на компактно нарастване на територията на гр. София. Подобряване на жизнената среда в компактният град чрез преструктуриране и реконструкция.
- Формиране на линейно-точкови урбанизационни структури по петте основни оси на развитие.
- Регулиране на застрояването в южните територии, опазване и доразвитие на парковете.
- Формиране на нова зона за развитие по протежение на трасетата на трансевропейските транспортни коридори в северната част на общината.
- Съхраняване на териториите между компактният град и Северната гъза на Околвърстния път като културен ландшафт и резерв за бъдещо развитие.

Планът подчертава необходимостта да се промени съществуващата „силна моноцентрична“ форма, като се развие система от шест макропространствени структурни единици: Централна, Северозападна, Северна, Североизточна, Югоизточна, Югозападна, които се приемат като оптимални териториални структури за интегрирано управление на градоустройствените процеси. Изгражда се полицентрична структура от главен градски център, вторични и третични обслужващи центрове. В северните крайградски територии тази структура прераства в полицентрична система от населени места и центрове от второ и трето ниво с регионално и локално значение.

Така ОУП на СО има за цел да преобразува „съществуващата моноцентрична структура на града в полицентрична“ (Столична община 2003, с. 103), като заедно с това се стреми да децентрализира „обитаването за постигане баланс в урбанизацията и използване резервите на териториите извън компактният град“ (с. 104). За целта е предвидено стимулиране на



Фиг. 1 Застроени терени в Столична община по класификациите на CLC – 2000 г.



Диаграмата е изготвена по проект ТУРАС от Н. Крунич, Институт за архитектура и урбанизъм на Сърбия

Фиг. 2 Застроени терени в Столична община по класификациите на CLC – 2012 г.



„висококатегорийното обитаване в природни и екологични зони“ (Софпроект, 2009, с. 26), като в крайградските територии северно от София са предвидени повече устройствени зони за застрояване с ниска плътност и етажност. Тоест ОУП стимулира както полицентричното, така и дисперсното развитие на града, без да отчита вече широко разпространеното критично отношение към градския спрол.

#### **Оценка на влиянието на ОУП София върху урбанистичната форма**

Вече повече от десетилетие в периферните и крайградските райони на София вървят интензивни урбанизационни процеси (ил. 1-4), но според някои проучвания, въпреки действието на ОУП на София, до момента формата на урбанистичен растеж остава непроменена (Nikolov, 2013; Slaev & Kovachev, 2014; Daskalova & Slaev, 2015; Slaev & Nedovic-Budic, 2017; Slaev et al., 2018; Nozharova & Nikolov, 2018). Проучванията са извършени по проект ТУРАС (2011-2016) по Седма рамкова програма за научни изследвания на ЕК с цел сравняване на развитието на три столици в Югоизточна Европа – София, Белград и Любляна. В проекта участваха екипи на Варненския свободен университет, „Софпроект-ОГП“, Института за архитектура и урбанизъм на Сърбия и Университета на Любляна.

Анализът е направен по CLC (Corine Land Cover) данни (1990-2012) от Европейската агенция за околна среда и по дефинициите на Европейския тематичен център за наземна среда към агенцията. За българската част на проучването са използвани още и данни от Националния статистически институт, както и от „Софпроект-ОГП“ за последните години. На база на дефиницията за градска морфологична зона (ГМЗ) (т.е. урбанизирана морфологична зона от градски тип) са разграничени три вида градски територии – 1) компактен град (т.е. основно градско ядро), 2) вторични ядра на градската морфологична зона и 3) урбанизирани райони извън тази зона, тоест крайградски селищни образувания. На фигури 1 и 2 са графично представени резултатите за 2000 и 2012 г.

В това проучване формата на урбанистично развитие е изследвана по девет показателя, изнесени в Таблица 1. Индексът на компактност на дадено градско ядро и гъстотата (или „назъбеността“) на периферията се определят във функция на отношението на дължината на външната граница към площта на ядрото. За справка по използваните показатели виж Schwartz (2010), Jaeger & Schwick (2014), Oueslati et al. (2017). Резултатите за София са показани в Таблица 1.

Таблица 1. Индикации за тенденции към градско разливане или моноцентричност в развитието на Столична община за изследвания период

		Тенденции към градско разливане (спрол)	Тенденции към моноцентричност
1.	Дял от населението, живеещо в ГМЗ		нарастване
2.	Обща урбанизирана теория (ГМЗ и извън ГМЗ) спрямо броя на населението		4.52% нарастване на общата урбанизирана територия срещу 9.15% нарастване на населението
3.	Отношение на общата територия на ГМЗ спрямо крайградската територия (извън ГМЗ)		нарастване
4.	Брой на крайградските ядра (извън ГМЗ) на км <sup>2</sup>		намаляване
5.	Среден размер на крайградските ядра (извън ГМЗ)		нарастване
6.	Компактност на централното градско ядро	слабо намаляване	
7.	Гъстота („назъбеност“) на периферията на централното градско ядро	известно нарастване	
8.	Средна гъстота („назъбеност“) на периферията на крайградските ядра		без промяна
9.	Градска и крайградска гъстота на обитаване (извън ГМЗ)		Увеличаване на градската гъстота без промяна на крайградската гъстота

## Заключение

Анализът на процесите по райони показва, че гъстотата на обитаване в централната част на София е намаляла и част от населението се е ориентирало към периферните и крайградските зони, преди всичко към Витошката яка, но това не е довело до намаляване на степенята на моноцентричност, тъй като гъстотата на обитаване в периферията и крайградската зона е висока. Така, въпреки че два показателя свидетелстват за наличие на елементи на дисперсно развитие, шест показателя доказват, че моноцентричността на София е нараснала.

Как можем да оценим резултатите от действието на плана по отношение на урбанистичната форма до момента? Очевидно тенденциите в развитието на тази форма не съответстват на формулираните в ОУП на СО цели за реструктуриране на „съществуващата моноцентрична структура на града в полицентрична“ и за разтоварване на централното градско ядро посредством развитието на зони с ниска етажност и плътност. Но това не може да бъде оценено като „неуспех“ на ОУП поради най-малко две причини. Първо, ограничаването на разлятото, нископлътностно и дисперсно развитие изцяло съответства на съвременните тенденции към урбанистична и екологическа устойчивост, разумно усвояване и икономично използване на териториалните ресурси и природни дадености. Второ, приложението на плана до момента дава обоснован приоритет на развитието на компактния град, но същевременно съхранява всички възможности за бъдещо изграждане на полицентрична структура от селища-сателити, ако такава урбанистична форма се докаже като по-ефективна от съществуващата.

### Източници:

Bertaud, A. (2004) *The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence?* Working Paper 2004-01; University of California, Berkeley.  
Daskalova, D., Slaev, A.D. (2015) *Diversity in the suburbs: Socio-spatial segregation and mix in post-socialist Sofia*. *Habitat International* 50: 42-50.  
Davoudi, S. *Polycentricity in European Spatial Planning: From an*

*Analytical Tool to a Normative Agenda*. *European Planning Studies* 11: 979-999.

Jaeger, J.A.G., Schwick, C. (2014) *Improving the measurement of urban sprawl: Weighted Urban Proliferation (WUP) and its application in Switzerland*. *Ecological Indicators* 38, 294-308

Nikolov, P., (2013), „A survey of Bulgarian (national) planning and regulation acts and documents concerning urban sprawl“, 2nd International Scientific Conference „RESPAG“, 22-25.05.2013, Belgrade.

Nozharova, B., Nikolov P., (2018), „The policy framework and the active mobility in Bulgaria“, 2nd International Conference on Urban Planning – ICUP 2018, Nis.

Oueslati, W, Alvanides, S., Garrod, G. (2015) *Determinants of urban sprawl in European cities*. *Urban Studies* 52(9), 1594-1614.

Prud'homme R, Lee C.W. (1998) *Size, Sprawl, Speed and the Efficiency of Cities*. Working Paper. Paris: Université de Paris XII, Observatoire de l'Économie et des Institutions Locales.

Schwarz, N. (2010) *Urban form revisited: Selecting indicators for characterising European cities*. *Landscape and Urban Planning* 96, 29-47.

Slaev, A. D., Kovachev, A. (2014) *Specific Issues of Urban Sprawl in Bulgaria*, *European Spatial Research & Policy*, Vol. 21(2), pp. 155-169.

Slaev, A.D., Nedovic-Budic, Z. (2017) *The Challenges of Implementing Sustainable Development: The Case of Sofia's Master Plan*. *Sustainability* 9(1) 15: 1-19.

Илиева, Ж. (2014) *За да има бъдеще българското културно-историческо наследство*. Сборник „Бъдещето на българското културно историческо наследство през погледа на младия учен“. Издателство „За буквите“, София.

Иванов, В. *Социална инфраструктура*. Издателство на УАСГ, София.

Ковачев, А., Петров, П. (2016) *Обновяване на жилищни сгради и комплекси, изградени по индустриализирани технологии в България*. Проблеми и тенденции. IX Международна научна конференция „Проектиране и строителство на сгради и съоръжения“, 15-17.09.2016, Варна.

Ковачев, А., Райновска, Р (2012) *Многофункционалните училищни пространства – развитие и перспективи*. VI Международна научна конференция „Проектиране и строителство на сгради и съоръжения“, 13-15.09.2012. Варна.

Никифоров И., Никифорова М. (2016) *Градоустройството в България през XX и XXI в контекста на европейското*. Славена, София.

Райновска, Р. (2013б) *Актуален поглед към реконструкцията на училищните сгради*. Шеста международна научна конференция, ВСУ „Черноризец Храбър“, 30.05-01.06.2013, Варна.

Столична община (2003) *Общ устройствен план на гр. София и Столична община*.  
„Софпроект-ОГП“ (2009) *Изменение на Общ устройствен план на Столична община*.



## ГРАДСКИЯТ ПЕЙЗАЖ НА СОФИЯ

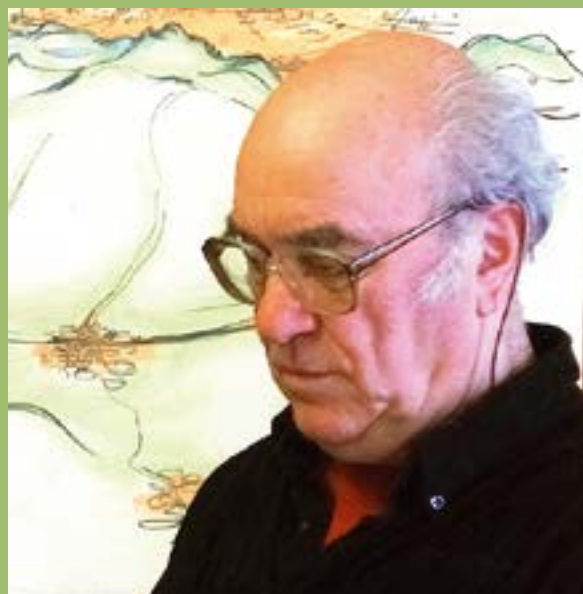
проф. д-р арх. Тодор Булев

Роден на 21 април 1944 г., с. Изгрев, община Левски. Архитект, завършил Московския архитектурен институт (магистър, 1969). Доктор на архитектурните науки (1973), професор (2007), член на Руската академия за архитектура и строителни науки (Москва) (1999). Заместник-председател на Съюза на архитектите в България (от 2004 до 2009 г.).

Председател на САБ от 2009 г.

Преподава във ВСУ „Черноризец Храбър“ (2004 – 2014), във ВСУ „Л. Каравелов“ и Националната художествена академия - София.

Носител на награди от редица архитектурни конкурси, Националните прегледи на архитектурата и от Международното трианале на архитектурата в София „Интер-арх“ през 1983 г. за книгата „Естетически проблеми на съвременната архитектура“ и през 2018 г. – за четирите тома „Изкуството архитектура“ (Награда на Министерството на културата на Р България). Награден с почетен знак – „Златна значка“ на САБ (2004) и „Златна значка с циркон“ (2014).



Понятието „градски пейзаж“ звучи като оксиморон, но въпреки това широко се употребява в теорията и практиката вече много десетилетия. Смисълът, върху който се акцентира чрез него е образно-психологическото комуникативно въздействие на градската „тъкан“, градската морфология, градската структура и в най-общ смисъл – на градската среда.

Градската предметно-пространствена среда се изгражда от разнообразни по размер, изграждане и комуникационен характер компоненти – сгради, детайли, улици, площади, квартали. Тази многоплатност и йерархична многопространственост на възприемането и осмислянето ѝ от хората я определя като особено сложна, многопластова комуникативна система. Именно тази нейна природа се влага в понятието

„градски пейзаж“ като относително автономна характеристика във взаимодействието „човек – градска среда“.

Градският пейзаж има важна роля в това взаимодействие. Чрез своята образно-комуникативна същност той информира за средата, насочва моментното поведение, но и живота на хората, участва в отговорния и необходимия за това психически процес на пространствената ориентация. Чрез характера си градският пейзаж формира емоционални, трайни психически реакции, говори за същността на средата и определя нашето отношение към нея – според ценностите, които разкрива. Сред тях съществено място заема естетическите компоненти, естетическото въздействие. Разчитайки пейзажа, градските жители се

ориентират не само в своето непосредствено пространство, пространствено дефинирано поведение, но и се приобщават към неговото културно послание, изграждат си стереотипи на градско поведение. Затова и качеството на градския пейзаж е свързано с удовлетворението от средата, с общественото възпитание, с качеството на живот, оттам – с развитието на градската икономика, в частност с развитието на туризма, но също и с цялостната привлекателност на града чрез образното разкриване на неговата индивидуалност и идентичност – качества, от които се нуждаят и постоянните обитатели, и приходящите.

Какво е характерно и важно за София от гледна точка на градския пейзаж.

На първо място, столицата е вече разпростира на десетки квадратни километра много голям град, чийто общ образ вече се изгражда от образа на множество различни части, все още в повечето случаи притежаващи определена индивидуалност. Тази индивидуалност трябва внимателно да се изследва, за да се развива! От друга страна, важно е все пак градският жител да може да осмисли и връзката между частите, т.е. града като цяло. Тук София има редкия за голям град шанс да може да бъде видяна в своята цялост от високо, като на карта (от склоновете на Витоша), предлагащи панорамни гледки. Но това възприемане все пак е изключение. Както и за всеки друг град, масовото възприемане се осъществява **чрез движението в градските пространства**, повтарящите се или уникални „маршрути“ в живота на градския жител. Затова особено значение придобива композиционната схема на главните комуникационни трасета (главният комуникационен скелет) в две измерения – ясна обща схема и индивидуални схеми на вторичната мрежа в отделните градски части, на свой ред ясно свързани с главната. Тук София има предимството на своята ясна центрично-радиална схема на входни артерии, улици, насочени еднозначно към историческото ядро, към главния градски център, и на относително ясният контур на това ядро. Постепенно броят на тези радиали се увеличава от пет, исторически най-устойчиви, до 10-12 сега, но запазвайки яснотата на радиалната си ориентация (периферия – център), те не всички са в такава ясна връзка с ядрото. Нарасналият и продължаващ да се увеличава и уплътнява масив на градското застрояване вече се нуждае от обогатяване на композиционния скелет: от ясен втори, трети пръстен, от ясно оформени нови периферни трасета и нови комуникационни „фокуси“ и „оси“ – т.е. развитието на комуникационния „скелет“ има, освен ясните за всички функционални стойности, и своите образни измерения. София има някои специфични

проблеми в това отношение: разсичащият града жп ареал, обширната „сива зона“ на северните промишлени територии, неясната връзка с центъра на кв. „Овча купел“, „Искър“, неясната пространствено-композиционна схема на „Младост“ като конгломерат от няколко квартала и др.

Едновременно с нарастването на града се извършва и уплътняване на незастроените територии в него. Това е естествено и е една от възможните насоки в развитието на София. Но така възниква друг важен проблем в развитието на софийския пейзаж – изявяващата се все по-осезателно **непрекъснатост** в нарастващата територия на застрояването. Допреди 50-60 години София е все още относително ясно разчленена от линейно развити, също радиално ориентирани открити пространства; това позволява периферните квартали да се четат достатъчно ясно като обособени пространствени структури. През 70-те и 80-те години, а още повече през последните десетилетия, това постепенно се губи. Това води до проблеми не само в пространствената ориентация, но също във възприемането на тези квартали като относително обособени индивидуалности. А усещането за такава индивидуализация на частите е задължителна за образа на големия град, за което вече стана дума. Затова насочването на развитието на софийския пейзаж трябва да се справи с тази задача.

Тук трябва да подчертая още една ценна особеност на София. Това е „мозаечната“ обща структура на пейзажа. В него ясно се изявяват различни „пейзажни“ структури – на „стария град“, на панелните комплекси от 70-те – 80-те години, на запазени нискоетажни квартали, вече и най-новото застрояване – само по себе си също доста разнообразно по обемно-пространствен характер, на големите паркове, на големите промишлени ареали, главно на север. В тази мозаечност все пак се изявяват две закономерности. Едната е концентричността спрямо градския център: историческо ядро, стар град, периферни повисокоетажни жилищни комплекси. Другата е коригирането на тази концентричност на юг с ивичност, поради отчитане в застрояването на склоновете на Витоша и Люлин. Трябва да се подчертае, че ако първата характеристика е пряко следствие на функционалната и икономическата моноцентричност на София, то втората изисква целенасочено регулиране, за да се запази балансът и хармонията в отношението „град – природа“. На места тази „мозаечност“ се подсилва от някои „местни“ особености в уличната мрежа, предметния характер на пейзажа. Това, че София, макар и обширна

застроена територия, не е еднородна, а се сгради от фрагменти с различен характер (въпреки че това е вече частично нарушено от родствения облик на големите панелни масиви и от възникващата непрекъснатост, но и в условията на тази непрекъснатост) придава разнообразие и вътрешна разчлененост на пейзажа. Така наред със задачата за относително единство в „макро”обхват възниква необходимостта и от обратния подход – т.е. запазването на разнообразието в пейзажа на столицата чрез детайлното развитие на уличната мрежа, етажността и характера на застрояването, мащаба на пространствата, зелената, материалите, цветността и пр.

Поглеждайки градския пейзаж на София в неговото историческо развитие, неизбежно правят впечатление характерните за бързо нарастващите градове „скокове” в етажността и мащаба на застрояването. До първите десетилетия на XX век София е предимно едно- и двуетажен град, но през 20-те - 30-те години в централната част се появяват сгради на по до 5-6 етажа; през 60-те - 70-те години масовото застрояване не само в периферията е 8-10 етажа, а се появяват и сгради по на 15-20 етажа. През 70-те години се появяват високите сгради на хотелите „Москва”, „Родина”, „Ню Отани”, на Министерството на транспорта. Така стигаме до 35-40-50-етажните „небостъргачи”, които вече се търсят от инвеститорите на най-случайни места – не само от гледна точка на характера на пейзажа, но и от комуникационна и структурна гледна точка.

Съвместяването и зрителното напластяване на такива толкова различни обеми е съвсем не лесно и не безболезнено. Рядко можем да видим, даже в самия център на София, подравнени и височини, и корнизи, както това е характерно за „имперски” столици като Париж, Будапеща, Виена. Вместо отражение на ред, закон, дисциплина, социална хомогенност, уличните силуети на София говорят по-скоро за спонтанност, неравностойност, пренебрегване на правилата. Контрастите, които днешните строителни амбиции внасят в образа на града, са далеч не винаги хармонични. Случайността в разполагането на големите обеми отнема от традиционната им семантика, смисловата им роля на обществено значими реперни. Ако можем да оправдаем разположението на групата на „Милениум център” (при НДК), предвид на обширните пространства околоръст, то появяващата се група високи сгради на „Солни пазар” определено е чужда на историческия облик на тази част от центъра. Всъщност в София трябва да се осъществи по-цялостно регулиране на обемно-пространственото изграждане чрез

етажността на застрояване, като се изследват не само един или два, а редица фактори. Така например от десетилетия хълмът Лозенец се виждаше като подходящо място за високи сгради, подчертаващи тази характерна теренна форма. Аз самият тогава разработих конкурсен проект (с последващо възлагане и приемане), в който проучвах тук композиция(!) от високи сгради. Но ето че сега, когато се направи крачка в тази посока (с небостъргача „Златен век”), възникна остра обществена реакция с мотива да не се закрива гледката към Витоша!

Във физически, предметен аспект четири основни вида компоненти изграждат пейзажа: архитектурата с нейните обеми и фасади, растителността с нейния богат декоративен ефект, земната повърхност (разнообразно оформена) и предметното запълване. Всички заедно оформят „петия елемент” – пространството, което позволява движението и възприятието и което позволява образното взаимодействие на близки и отдалечени, големи и малки компоненти.

За архитектите е свойствено да поставят на първо място архитектурата, а и да се стремят да проектират „своята” сграда като открояваща се, силно индивидуална. Към това се добавят и разпространените инвеститорски нагласи за по-голям застроен обем (съответно скрита или явна по-голяма височина). Най-сетне това е и реакцията на прекаленото типизиране, което съпътстваше масовото, особено жилищното строителство. Но отдавна е забелязано, че не по-малка, а и по-важна роля в определени случаи имат съотношенията, взаимодействията между сградите. На тази основа се развива исторически устойчивият принцип на градския ансамбъл. Този принцип предполага определено степенуване във въздействията, различия, но и родство. Можем да констатираме, че в редица случаи – „Цариградско шосе”, бул. „България”, се получава пъстра и противоречива картина, сградите буквално се стремят да се „надвикат” и си пречат една на друга. На обратния полюс са редица нови затворени жилищни комплекси – в тях виждаме да се възражда потискащата типизация, повторемост на неразличими архитектурни единици.

В облика на София много важна роля има зелената. Това е така, защото, трябва да се подчертае, София въпреки всичко продължава да е – и трябва да остане – един много „зелен град”, в който от големите паркови масиви, зелената се просмуква почти във всяка „клетка” на градския организъм. Малко от големите европейски градове притежават толкова разгърнатата мрежа на улично озеленяване, особено в историческото ядро. Но тази ценна черта е

застрашена: по-възрастните софиянци помнят „Цариградско шосе“ като „етажно“ озеленен с храсти от рози и дървесна растителност, бул. „Сливница“ допреди десетина години бе също с богата растителност. Нищо подобно не можем да видим нито в жк „Манастирски ливади“, нито по „Южната дъга“ или по насочения към Витоша бул. „Черни връх“ в горната му, наскоро застроена част. В т.нар. Стар град можем да видим и редица малки „зелени оазиси“, които са и популярни „жизнени пространства“ и така обогатяват образа на отделните квартали. Този подход би могъл да намери място и в усвояваните сега нови територии.

Но може би най-важна от детайлните характеристики на градския пейзаж – това е характерът на градските пространства: като степен на оформеност, размери, пропорции, „затвореност“ или „отвореност“, оттам и изграждане чрез тях на „vista“ (погледи), насочени към различни, гопълващи образа на пространството архитектурни обеми или отдалечен природен декор. На София ѝ липсват просторите на водните площи, които така обогатяват погледите в Париж, С. Петербург, Вашингтон, Будапеща. Но София притежава изключително силен характер именно от гледна точка на присъствието на външно разположения природен декор, „нахлуващ“ в образа на градските пространства.

Разбира се, това е на първо място „синият купол“ на планината Витоша, която е от по-далечните подходи към града и възприемаме като нейна емблема, „София и Витоша са неразлъчни, както Неапол и Везувий“, пише през XIX век Ф. Хохщетер. Но отвътре, от града, Витоша постепенно губи своето присъствие, все по-малко градски пространства „общуват“ необезпокоявани с нея, немалко „зрителни коридори“ към нейния силует бяха затворени. Ясно е, че образната връзка на градския „интериор“ с Витоша (а за северните територии – и със Стара планина, за западните – с Люлин, за източните – с Лозенската планина) трябва да бъде наблюдавана, контролирана и съхранявана. Сравнително лесно е да се инвентаризират тези коридори. Много по-трудно е да се запазят, защото предполагат контролиране на етажността, понякога в много неочаквани места.

Още веднъж ще подчертая, за идентичността на всеки град е важно да има не един, а повече квартали с индивидуален облик, да има повече емблематични сгради – не само в центъра, а и в периферията. От години изследвам възприятието на града, главно чрез редица анкети със студенти. Почти винаги в София се посочват като емблематични няколко централни

сгради – храмът „Св. Ал. Невски“, Ректоратът, Народният театър, НДК. За територията на София и множествеността на нейните квартали това е малко!

Всичко казано дотук говори за необходимостта от инструменти за изследване и регулиране на качествата на пейзажа като самостоятелна творческа задача, особено що се отнася до архитектурно-пространственото изграждане, и особено в обхвата на ОУП. Какви могат да са тези инструменти? През 2001 - 2005 г., по-късно и до 2010 г. към ОУП на София бяха разработени регулиращи схеми за градския пейзаж в три обхвата – община, компактен град, център. В тях се разглеждаха общата композиционна схема, обемно-пространственото изграждане, погледните места, разполагането на сгради – нови „емблеми“, и даже места за нови монументи. По-късно тези основни схеми бяха „надградени“ чрез разработени и целеви схеми по отделни теми: за изкуственото осветление, за рекламно-информационните елементи. (Именно част от схемите към Генералния план на изкуственото осветление, поради техния по-синтезен характер, са показани тук.) През 70-те-80-те години бяха цялостно проектирани, с тяхното предметно запълване: бул. „Витоша“, площадът пред Народния театър, пл. „Славейков“, пространствата около НДК. Сега в София отново се реконструират цели пространствени структури като пл. „Независимост“, бул. „Витоша“ и ул. „Граф Изгнатиев“, но с това по-ясно изпъкнаха и сложните проблеми на детайлния градски дизайн. Сега по инициатива на главния архитект на София се правят проучвания за „стандартизиране“ на решенията за обзавеждане на улчните пространства чрез специална наредба. Всички тези практики изискват внимателно да се анализират в техните възможности, предимства и недостатъци.

Отново трябва да се постави въпросът за разработване на специализирани проучвания и схеми при актуализацията на ОУП. При това трябва особено да е ясно, че сами по себе си схемите не са достатъчни и искат своето продължение и реализация чрез други, по-подробни проекти, следователно регулирането на пейзажа изисква определена дисциплина в урбанистичното поведение. При това в същото време трябва да се запази и относителна гъвкавост, свобода, възможност за вариации и спонтанност. Защото и спонтанността е естествено присъща на града, а крайният педантизъм ще унищожи едно от най-ценните качества на градския пейзаж: да отразява и изразява жизненото богатство на самия град, на дизайна на градския пейзаж.

Но така или иначе, регулирането на качествата на градския пейзаж трябва да намери своето място в урбанистичните политики на столичния град.



Фиг. 1 жк „Люлин“



Фиг. 3 кв. „Бояна“, с парка на НИМ



Фиг. 2 Центърът, НДК



Фиг. 4 жк „Западен парк“



Фиг. 5 Обща схема на градския пейзаж на София, според действащия ОУП и Генералния план на осветлението





Фиг. 6 кв. „Бояна“, с парка на НИМ



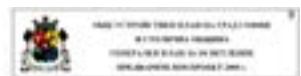
**Проектно-ландшафтни фактори и компоненти в композицията на визуалното състояние на територията**

- Използване на зелени площи
- Използване на водни площи
- Използване на зелени площи до 20 м
- Използване на зелени площи до 30 м
- Използване на зелени площи до 40 м
- Използване на зелени площи до 50 м
- Използване на зелени площи до 60 м
- Използване на зелени площи до 70 м
- Използване на зелени площи до 80 м
- Използване на зелени площи до 90 м
- Използване на зелени площи до 100 м
- Използване на зелени площи до 110 м
- Използване на зелени площи до 120 м
- Използване на зелени площи до 130 м
- Използване на зелени площи до 140 м
- Използване на зелени площи до 150 м
- Използване на зелени площи до 160 м
- Използване на зелени площи до 170 м
- Използване на зелени площи до 180 м
- Използване на зелени площи до 190 м
- Използване на зелени площи до 200 м

СТУДИО ПЛАННИ  
 Изпълнение: "Архитектурна и градска архитектура"  
 ИИП "С.Филипов" - Обществен проект, стр. 10 от 10



Фиг. 7 Концепция за излъчване на композиционния скелет на града чрез осветлението



**Компоненти - компоненти на визуалното състояние на територията**

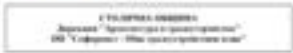
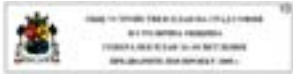
- Използване на зелени площи
- Използване на водни площи
- Използване на зелени площи до 20 м
- Използване на зелени площи до 30 м
- Използване на зелени площи до 40 м
- Използване на зелени площи до 50 м
- Използване на зелени площи до 60 м
- Използване на зелени площи до 70 м
- Използване на зелени площи до 80 м
- Използване на зелени площи до 90 м
- Използване на зелени площи до 100 м
- Използване на зелени площи до 110 м
- Използване на зелени площи до 120 м
- Използване на зелени площи до 130 м
- Използване на зелени площи до 140 м
- Използване на зелени площи до 150 м
- Използване на зелени площи до 160 м
- Използване на зелени площи до 170 м
- Използване на зелени площи до 180 м
- Използване на зелени площи до 190 м
- Използване на зелени площи до 200 м

СТУДИО ПЛАННИ  
 Изпълнение: "Архитектурна и градска архитектура"  
 ИИП "С.Филипов" - Обществен проект, стр. 10 от 10

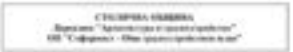




Фиг. 8 Схема на обемно-пространственото изграждане :степенуване на височините и връзка със социалния организъм, природни и исторически фактори.



Фиг. 6 Схема на обемно-пространственото изграждане: степенуване на височините и връзка със социалния организъм, природни и исторически фактори



## ИЗКУСТВАТА В ГРАДА

### Практиката на Столична община през последните години

арх. Евгения Кукушева

Завършила „Опазване на архитектурното наследство“, специалност „Архитектура“ в УАСГ.

Специализира „Реставрация, методи за намеса и социализация на сгради – паметници на архитектурата“ във Франция и Испания и „Алтернативни източници на енергия и използването им“ в Испания.

Работи като проектант в „Транспроект“ и „Арх и Арт“.

Експерт в Направление „Архитектура и градоустройство“ на Столична община в отдел Градски дизайн, реклама и публични пространства. Член на комисии и експертни съвети.

В „Билборд“ е проектант и координатор на проекти.

Сега е проектант на свободна практика.

Създател на дружество „Архитектурно наследство“ към САБ.

Прави разработки за „Културни маршрути на територията на Балканския полуостров“ към ИКОМОС, „Социологическо проучване за архитектурата на посткомунистическото общество“ към Института по социология на БАН, презентации по теми за архитектурното наследство. Пише статии за архитектурата и изкуството.



Процедурите по изграждане на паметници и художествени елементи на територията на София е регламентирана с двете общински наредби – Наредбата за именуване и преименуване на общински обекти, поставяне, преместване и премахване на паметници и художествени елементи на територията на Столична община и Наредбата за преместваемите обекти, за рекламните, информационните и монументално-декоративните елементи и за рекламната дейност на територията на Столична община. Узаконяването е дълго поради пътя, който трябва да бъде изминат от възникването на идеята до нейната реализация.

Всяко искане получава становище от Експертно-

художествения съвет при Дирекция „Култура“ в СО и от главния архитект на града. Докладът за решение до Общинския съвет се обсъжда задължително от Постоянната комисия по устройство на територията и жилищната политика и Постоянната комисия по образование, наука, култура и културно многообразие при СОС, които изготвят мотивирано становище и го представят за разглеждане на заседание на Столичния общински съвет. Той взема решение. След него проектът постъпва за съгласуване в Специализирания експертен съвет за изобразителни изкуства на Министерството на културата. Финалният документ е разрешението за строеж или поставяне, който издава главният архитект след обсъждане на Общинския експертен

съвет по устройство на територията, градски дизайн и реклама.

Предложение за поставяне, преместване и премахване на паметници и други възпоменателни знаци (паметни плочи, барелефи и др.) могат да правят кметът на Столична община; общински съветници; кметовете на райони и кметовете на населени места; ръководствата на обществени, стопански, научни, културни, неправителствени и други организации; инициативни граждански комитети със състав не по-малко от 20 души, формирани чрез съответна пописка.

Художествените елементи на градския дизайн служат за естетизация, оформяне на градската среда, повишават нейните художествени качества и подобряват качеството на живот на гражданите. Столична община води публичен регистър на паметниците и другите възпоменателни знаци, както и на по-значимите художествени елементи на територията на града, с визуална информация за тях, с информация за тяхното авторство, местонахождение и специфика.

Експертно-художественият съвет разглежда и дава становище и относно поставяне на временни художествени инсталации или инсталации със значимо визуално присъствие в градската среда и празничната украса на територията на Столична община.

За възпоменателните знаци и художествените елементи следва да бъде провеждан конкурс между различни идеи за оформяне и изграждане на по-добра визия на градската среда.

Регламент, макар и гълъг, има, но на практика липсата на културно-политическа стратегия и генерална схема за разполагането на тези обекти, съобразена с устройствена концепция за опазване и развитие на културно-историческото наследство в общия устройствен план (КИН на ОУП), доведоха до хаотичното им разпределение. Инициативата е подета от сдружения, формирани на случаен принцип, всяко борещо се за мащабното изтъкване на историческата личност или събитие, станали техен патрон. Посещението на чужда правителствена делегация се превръща в повод за изграждането на паметници (Гарибалди, ген. Гурко на едноименните площад и улица, Роналд Рейгън и Махатма Ганди в Южния парк). Конкурсното начало е заменено с дарения, приемани охотно и безкритично от администрацията. На обявените общински конкурси участват едни и същи автори, което води до провалянето им (пам. Ив. Иванов). Самото обявяване на конкурсната процедура не е плод на предхождащо интердисциплинарно проучване на необходимостта и възможностите за реализация на нейния резултат (паметник на жертвите на комунистическите режими по света в градина „Св. Седмочисленици“).

София е исторически град, но връзката с паметта на средата при позиционирането на монументите не е водеща. За едно и също място се „борят“ вече съгласувани готови проекти за други локации (паметници на: Самуил, Симеон Радев, Захари Стоянов...). Синтез между пространство, сградата и



Паметник Махатма Ганди



Паметник Симеон Радев



Графити



Сграда НАГ



Мост на Влюбените



паметен знак не се търси. Монументът се огражда с фон. Едни до други съжителстват творби, изградени с различна идейна насоченост. Желанието всичко да се случи в „центъра“ на града доведе до насладване на пречещи си взаимно изключващи се като формообразуване, мащаб и шрифт елементи и форми. (НДК, градината „Св. Седмочисленици“, площадът пред катедралата „Ал. Невски“, около църквата „Св. София“, Художествената академия и Галерията за чуждестранно изкуство.)

Съществуването на паметниците се обяснява с табели край тях (Цар Самуил).

За парковите пространства не се изработва план-схема на монументално-декоративните елементи. Там се добавят нови и нови. „Пренаселването“ е факт.

Узаконени като ремонт се появиха несъществуващи като предвиждане произведения (инсталация-емблема на детската „Евровизия“ на бул. „Витоша“, обекти в Борисовата градина).

Обществените обсъждания се обявяват и провеждат формално и манипулативно, колкото да бъдат изпълнени законовите изисквания.

Нарасналите амбиции за себеизтъкване окичиха входовете и фасадите на партерните етажи на сградите с паметни плочи, някои от тях изработени от гробищни майстори в типична гробищна стилистика. На места са изредени цели списъци.

Конкурсът за „централната градска част“ се опита да прекрати внасянето на фрагментарни проекти за реконструкция на емблематични пространства в столицата. Подходът обаче за работа „на парче“ се пренасочи от проектирането на малки участъци от територия с всичките ѝ компоненти към обновяване на отделни елементи

(настилки, лампи, пейки, улични колчета...), без да се вземат предвид всички участници в цялостното изграждане на пространството като фасадите на сгради, техническата инфраструктура, рекламните и информационните надписи. Те останаха обект на друга разработка, без тя да съблюдава историческия контекст и без срок на реализация. Малкият размер на тротоарните плочки, несъобразен с ергономията на човешкото тяло и липсата на характерни детайли, търсейки по-скоро декоративен ефект, доведе до „ремонт на ремонта“ и „контрол на контрола“. Агресивното „обогатяване“ с преместваеми обекти, винаги чужди по цвят и форма на първоначалния замисъл, престои.

Конкурсът за пл. „Св. Неделя“ още веднъж показва, че проекти, изработени и журирани от архитекти, непознаващи духа и спецификата на конкретното място, не могат да изявят основните предпоставки за неговото формиране, връзката и взаимодействието му с околните пространства, сгради и все още непроучени археологически останки. Премираните разработки заплашват да унищожат вече изграденото и неразкритото.

Зачести появата на изрисувани калкани, училищни физкултурни салони, трафопостове и стени на транспортни съоръжения със съмнителни като художествена стойност сложети и графити (ул. „Париж“, паркинг срещу ЦУМ, училище и подлез пред гара „Подуяне“, колони на „Моста на влюбените“ и др.). С поставянето на „Бронзовата къща“ и програмата „Навън“ общината направи неуспешен опит да обособи атакуваната непрестанно от предложения за паметници и акционни събития площадка на бившия мавзолей като място за временни инсталации. Замисълът пропадна поради битуюващата практика художниците да представят само визуализация на намеренията си, без да се интересуват и съобразяват с конструктивните възможности за реализацията им.

Динамиката на нахлуване в последните 20 години на кратковременни прояви – изкуствено стимулирани фестивали, мапинги, временни изложби на открито със сменящи се внушения и неголям естетически заряд, измести значението на мемориалните обекти. Те умориха жадните в началото за освобождаване от догмата граждани. По-лесни за консумация, неизискващи за възприемането им годините натрупвания на традиционните изкуства, ивентите изиграха ролята си за отърсване от ненужното. Постепенното им отмиране обаче показва, че неслучайно симбиозата между различните видове изкуства, отчитаща мястото на всяко в общото още като замисъл, щадяща, толерантна към историческите натрупвания, насочена към човешкия мащаб е водеща в устойчивото формообразуване.

Градската среда е място на връзка и взаимодействие между хората. Тя трябва да се изгражда единно и хармонично. Правилното осмисляне на историческите податки, актуализирането им със съвременни материали и начини на утилитарна и монументална изява показва грижа към самите нас, стимулира бъдещ интерес за обогатяване на образната и емоционалната визия на града.

# ПРОБЛЕМИ НА ГЛАВНИЯ ГРАДСКИ ЦЕНТЪР



## СОФИЯ

проф. д.а.н. арх. Борислав Борисов  
арх. Александър Петличков  
арх. Люгмил Леонидов

## ЗА ЦЕНТЪРА НА СОФИЯ

проф. д.а.н. арх. Борислав Борисов

Професор д.а.н. арх. Борислав Борисов е професионалист с признание в страната и чужбина.

Той е избран за председател на сдружение „Градоустройство“ към Съюза на архитектите в България, на Сдружение на урбанистите в България и на архитектурна колегия към Камарата на архитектите в България (КАБ) - София.

Директор на Националния център за териториално развитие към МРРБ (2006-2011).

Като общински съветник в Столична община той е инициатор за създаване на нов парк „Възраждане“, за запазване на градинката до Руската черква, за съхраняване на къщата на Яблански срещу Народното събрание и за много други въпроси от сферата на архитектурата и градоустройството на София. Носител е на почетния знак на Столична община.

Проф. д.а.н. арх. Борислав Борисов е един от учредителите на Архитектурния факултет във ВСУ „Л. Каравелов“ през 2006 г., ръководител на катедра „Градоустройство“, теория и история на архитектурата“ (ГТИА), декан на Архитектурния факултет и ректор на ВСУ „Л. Каравелов“.

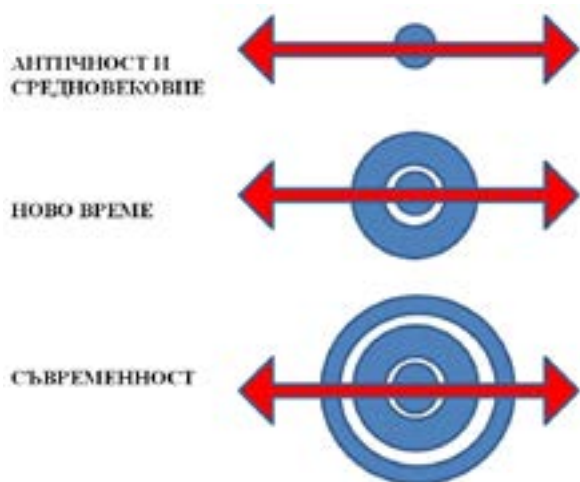


Настоящата статия е опит за обобщение на част от публикациите ми по темата през последното десетилетие и от учебните ми занятия със студенти и докторанти по архитектура във ВСУ „Л. Каравелов“. Тя отразява виждането на автора по едни от най-дискутираните и най-спорните въпроси от развитието на гр. София. Градоустройствените проблеми на нашата столица са много и касаят целия град, но тези на центъра като че ли са едни от най-актуалните за неговото бъдещо развитие. Центърът е и онази най-важна част от територията на града, с която се идентифицират всички негови обитатели. Тук са разположени най-представителните площади, улици и сгради на България и на София, с най-много паметници на недвижимото културно наследство. В центъра е

концентриран най-оживеният обществен живот – делови, политически, културен и търговски. Тук се преплитат всички градски функции, които в синтез създават неповторимо чувство за принадлежност към уникалната местна общност.

Проблемите са от различно естество, но се открояват тези на комуникационно-транспортната система, на опазването на архитектурното наследство и на градската памет, на общественото обслужване, на зелената система, на пешеходното и велосипедното движение, на транспортно успокоените зони и на достъпността. В териториално отношение изпъкват градоустройствените проблеми на източната ос, на западната ос и на северната ос на главния градски център, в т.ч. обществените

пространства „пред“ и „зад“ Централна гара. Дори най-централният площад – пл. „Независимост“, не е получил своето оптимално и убедително решение по мнението на професионалистите и на много от гражданите и гостите на София. Конкурсите за някои централни зони и заданията за тях бяха относително неуспешни и без необходимия професионален анализ. София има уникални потенциални възможности за несравнимо по-добро оформяне на обществените си пространства в своя център. Специфично обстоятелство за хилядолетна София е устойчивото запазване на градския център като местоположение през различните епохи и като ситуация до днес. Вследствие на



В миналото, когато градът е бил относително малък по своята територия и население (и е нямало автомобили), е било напълно естествено пътищата да се пресичат на централния площад. Това по никакъв начин не обосновава общоградския автомобилен транзит и днес да разкъсва историческата градска тъкан в центъра. Напротив, това ни задължава да преосмислим организацията на движението, да освободим центъра от излишния транзит и да оформим обществените пространства като красиви, добре озеленени, удобни и привлекателни транспортно успокоени зони.

И ако частично транзитът „север – юг“ се ограничава с пешеходната зона по булевард „Витоша“, то другото транзитно комуникационно направление за автомобили „изток – запад“ се е запазило и до днес през центъра независимо от многократното уголемяване на града и кръстосването в центъра на най-много линии на обществения транспорт. Това води до сериозни проблеми на достъпността от двете страни на автомобилната артерия и значително намалява атрактивността и качествата на центъра като цяло. Градоустройствените грешки на

това историческите периоди последователно, исторически неизменно и уникално са наслоявали един върху друг недвижимите културни слоеве от всички времена, през които градът е съществувал. Ценности от античния период днес са разположени непосредствено под ядрото на съвременния градски център. Това обстоятелство довежда до факта централният площад „Независимост“ да е разположен върху античния форум на римска „Сердика“, където се кръстосват двете главни оси на древния град, „север – юг“ и „изток – запад“. Това място е предопределено преди хилядолетия като пресечна точка на основните пътища през Софийското поле непосредствено до минералния извор.



„новия делови център“ в западното направление по бул. „Т. Александров“ и на „предгаровия“ площад допълнително утежняват ситуацията.

София все още няма устойчива градоустройствена концепция за развитие на източната, западната и северната ос на своя главен градски център. Необходимо е преосмисляне на градоустройственото решение на тази изключително важна част от центъра, наследяваща уникални ценности в архитектурната памет на столичния град. Историческият град има неповторима градска атмосфера на емблематичните за София и България площади и улици, на публичните пешеходни пространства, които трябва да се възродят като най-важни елементи в архитектурно-градоустройствената композиция на града и неговия център. Това мотивира изследването на възможностите за обновяване на източната, западната и северната ос на главния градски център като транспортно успокоени зони с оптимизирана организация на движението и доминиране на пешеходната функция, както и преосмисляне на главния софийски площад „Независимост“ и орълицата от останалите централни площади, които

понастоящем са обикновени кръстовища или паркинзи. Вместо автомобилното движение и паркинзите София може и трябва да има нови по-красиви и по-богати пешеходни зони. Това безспорно трябва да бъдат бул. „Цар Освободител“ и околните пространства от площад „Независимост“ до Софийския университет и площад „Орлов мост“ на изток, бул. „Тодор Александров“ до бул. „К. Величков“ на запад и бул. „Мария Луиза“ до прегаровия и заггаровия площад на север. По своя градоустройствен потенциал тази част от главния градски център на София няма аналог в страната ни. По оста „изток – запад“ в продължение на векове са се развивали главните исторически събития от миналото на българската държава след националното ни освобождение. Днес обаче бул. „Тодор Александров“ и бул. „Цар Освободител“ представляват по-скоро транзитни улични артерии, които разделят, а не обединяват пространствата от двете страни на автомобилното движение, а вместо площади има кръстовища и обикновени паркинзи. Оживяването, социализирането и интегрирането на архитектурно-градоустройствената памет от наследството на всички исторически епохи, включително от Античността и от

периода на Третата българска държава чрез създаване на нови, съвременни, транспортно успокоени зони е професионално и обществено предизвикателство за тази част от главния градски център. Осите на главния градски център „север - юг“ и „изток - запад“ наследяват приемствено двете гревни, най-големи улици на антична Сердика, „Кардо-максимум“ и „Декуманус-максимум“, където е бил съсредоточен общественият живот на града, а римляните построили форума на техния кръстопът, там където сега е централният площад на София – пл. „Независимост“.

Изнасянето на автомобилния транзит от центъра на градското ядро в неговата периферия може да се осъществи в тангенциални или секторни комуникационни връзки в контекста на съществуващата радиално-кръгова градоустройствена структура. За София вече е крайно недопустимо запазване на този транзит и площадните паркинзи в центъра и не-обоснованото пресичане и разделяне на неговата територия. Транзитът и излишното паркиране нарушават възможностите за осъществяване на източната и западната пешеходна зона в най-важната част от историческия център.



Древна Сердика



Източна ос

### Относно източната ос

Схематичните изображения, които поясняват историческата обусловеност на източната ос от плана на древна Сердика и запазване на същата ос с плана от 1881 г. върху средновековната градска структура при учредяване на Третата българска държава са многозначителни илюстрации на устойчивата градоустройствена традиция на София. Разстоянието между двете сгради на Народното събрание (историческите сгради на парламента и на бившия партиен дом) с двата площада „Народно събрание“ и „Александър I“ е около 600 м. Двете парламентарни сгради са разположени приблизително в двата края на възможно най-интересната и най-„софийската“ зона, съчетаваща богатството на българската

история с архитектурно-градоустройственото наследство на градския център. За сравнение разстоянието между пл. „Независимост“ и централния вход на НДК е повече от два пъти по-голямо (около 1400 м) и вече отдавна е пешеходна зона. Дори дължината на чисто пешеходната ос по бул. „Витоша“ (около 650 м), измерена от бул. „Патриарх Евтимий“ до ул. „Алабин“, е по-дълга от източната ос в цитирания отрязък. В посочения пример на сравнение и двете оси на главния градски център се кръстосват от седем на брой напречни пресичания, но в случая с бул. „Цар Освободител“ тези пресичания водят до по-голямо разнообразие и богатство на уникални архитектурни и градоустройствени обекти. Всъщност двете оси са коренно различни по



своя облик, структура и функция. Обновяването на източната ос като най-представителната и най-емблематичната за софийския център обществена зона, възраждането на съществуващите и създаването на нови обществени пространства в тази част на центъра на град София е актуална професионална задача с първостепенно значение. В това отношение от особено значение е градоустройственият потенциал за обновяване и реабилитиране на исторически изгубилите се функции, за възраждане на автентичното предназначение и за превръщането на обществените пространства в центъра от паркинги, кръстовища и транзитни автомобилни артерии в най-удобните, приятни и красиви обществени места. Ролята на булеварда е на обединител, а не на делител. Необходимо е композиционно оформяне и пререструктуриране на обществените богато озеленени пешеходни пространства в единна система. Площад „Атанас Буров“ заедно с площад „Александър I“ са възлово обществено пространство и портална ситуация за източната ос. Преустройството на площад „Александър Невски“ изисква освобождаването от транзитните транспортни функции, както и от прекомерното паркиране. Оформянето му

следва да бъде като пешеходна зона, особено пред катедралния храм от запад и в пространството за церемонии пред „Вечния огън“. В участъка на Художествената академия е целесъобразно изграждането на представителна обществена сграда с публични, а не затворени функции, която да рамкира площада от изток и евентуално да позволява реализиране на пешеходна връзка в дълбочина до паметника „Св. св. Кирил и Методиї“ пред Националната библиотека. На юг, североизток и запад трябва да се осъществят пешеходни връзки съответно с площадите „Народно събрание“, „Васил Левски“ и „Николай Гяуров“. Площад „Народно събрание“ също трябва да придобие постоянна пешеходна функция, без да се премахва изцяло автомобилното движение по бул. „Цар Освободител“ южно от паметника. Транспортното успокояване чрез обхождане на паметника от юг, освен че ще реабилитира площадното значение на пространството пред Народното събрание, ще даде възможност за по-добро ансамблово обвързване на сградата на парламента и паметника пред нея като неразделно функционално, архитектурно-художествено и обемно-пространствено единство.



Фиг. 1 Схематично изображение за обновяване на съществуващи и за създаване на нови площи като ансамбъл от обществени зони и пешеходни пространства в източната част на главния градски център



Фиг. 2 Схематично изображение на потенциална възможност за запазване на зоната „Жълтите павета“, достъпността на контактните пространства от двете страни на пешеходната ос и илюстриране ролята на булеварда като структурен обединител

Площад „Васил Левски“ от своя страна също може да придобие постоянна пешеходна функция чрез извеждане на автомобилния транзит от изток и преобразуване на кръстовището от кръгово в трикълно-полукръгло, така че паметникът да бъде естествен завършек и кулминация на пешеходната ос пред него. Това ще позволи да бъде решен проблемът с достъпността на паметника от посоката на барелефа с лика на Апостола. Неслучайно паметникът е проектиран от арх. Антонин Колар в контекста на кръгъл площад с идеята барелефният портрет да

бъде обърнат към центъра на града и да бъде общодостъпен за всички граждани. Площад „Николай Гяуров“ (бивш „Червеният площад“) може да стане изцяло или частично пешеходен чрез реализиране на автомобилно движение по ул. „Раковска“, надземно или подземно, след сравнителен анализ на подходящи варианти. Необходимо е реабилитиране на площадната функция на приземно ниво и допълнително подобряване на движението по ул. „Раковска“ в участъка между бул. „Дондуков“ и бул. „Цар Освободител“. Градоустройствено е важно да

се осмисли пешеходната връзка между площад „Александър Невски“ и Градската градина, както и достъпността до Руската църква „Св. Николаї Чудотворец“. Подземният урбанизъм ще даде допълнителни възможности за обвързване на археологическите ценности под и до черквата „Св. София“ с подходите от запад. Софийската опера е единствената голяма обществена сграда с общоградско и национално значение, която няма площадно пространство. Значението и функцията на тази важна обществена сграда изисква увеличаване на пешеходната площ пред централната фасада и източно встрани от нея и създаването на нов площад като част от ансамбъла на обществените зони и пешеходните пространства в източната част на главния градски център на София. Огромни потенциални възможности за развитие на нов и уникален градски площад „Римски амфитеатър“ са заложи в зоната на архитектурното наследство от античния период до кръстовището на бул. „Ал. Дондуков“ и ул. „Буганеца“. Западно това пространство се рамкира от бившия Младежки театър, източно от сградата на НИПК и хотел „Арена ди Сердика“, северно от Битовия комбинат и от юг с обмислена в бъдеще нова рамка, даваща възможност за достойно експониране на ценното недвижимо културно наследство и запазване на градската памет от античния период. Чрез архитектурно-градоустройствено оформяне на пространството около къщата с часовника е възможно да се осъществи добра пешеходна обвързаност с Градската градина и на изток с пространството на площад „Ал. Невски“, както и на другите площи с общоградско значение. Софийският римски амфитеатър е археологически паметник с потенциал, разположен в центъра на град София, на 300 м от Източната порта на гревна Сердика и по своите размери в план се доближава до Колизеума в Рим, при което съчетанието на римски театър и късноантичен амфитеатър е уникално в световен мащаб.

### Относно западната ос

Разглежданата територия включва бул. „Тодор Александров“, вкл. контактната му зона от бул. „Константин Величков“ на запад, до бул. „Мария Луиза“ на изток. Напречният профил на този булевард се състои от два пешеходни тротоара, две улични платна с по три ленти в посока за автомобили и една опасна за движение лента за велосипеди и разделителна ивица в средата, всичко с минимална обща ширина от 31 м. Разделителната ивица е широка около 1 м, изградена е с бордюри и метални мантинели и е без озеленяване. Разстоянията между кръстовищата по бул. „Тодор Александров“ са два до три пъти по-големи от аналогичните разстояния между кръстовищата по напречните комуникационни артерии, които са от по-висок клас и с по-важно значение за комуникационно-транспортната система на градския център и на града като цяло. Последното обстоятелство значително намалява достъпността между териториите от двете страни на булеварда, който се превръща по тази причина в делител, а не в обединител на двете (в близкото минало и доскоро) неразделни части от главния градски център. Допълнително влияние върху облика на булеварда има заниженото озеленяване в комбинация с лошите пешеходни и велосипедни връзки. Картината се допълва от хетерогенната структура на силуета от двете страни на бул. „Тодор Александров“, липсата на пасажни и други форми на проникване на общественото обслужване в дълбочина на ограждащите квартали и транзитен, магистрален характер на автомобилното движение.

Възможна и необходима е съществена промяна с включване на повече зеленина, повече кръстовища и по-добра пешеходна, велосипедна и автомобилна достъпност. След разработване на вариантини проучвания за обновяване на разглеждания булеварден участък се стига до извода за ново градоустройствено третиране на това публично пространство.



а) съществуващо състояние



б) проектно предложение

Схематично сравнение между извадка от действащия ОУП на Столична община и концепция за част от възможните промени. План-схемата онагледява първостепенната улична мрежа на гр. София по класификация: а) съществуващо; б) проектно.

От схемата е видно, че бул. „Тодор Александров“ разкъсва градската тъкан на главния център на гр. София на две части. Той не обединява, а разделя

северната от южната му прилежаща територия. Неговият клас неаргументирано и с негативни последици за централната градска част е по-висок от класа на булевардите „Опълченска“, „Дондуков“, „В. Левски“ и др. Достъпността между зоните от двете страни на булеварда е нарушена. Предлага се бул. „Витоша“ и бул. „Цар Освободител“ да са транспортно успокоени пешеходни зони.



Съществуващо състояние



Проектно предложение – нови кръстовища

Графичното сравнение между съществуващото състояние и проектното предложение на кръстовищата по бул. „Т.Александров“ в участъка между бул. „Мария Луиза“ и бул. „К. Величков“ доказва възможностите за ситуиране на нови кръстовища. От сравнителния анализ се вижда, че напречните на бул. „Т. Александров“ рингови артерии като „К. Величков“ и „Опълченска“ имат кръстовища на много по-малки отстояния, независимо от своето важно комуникационно-

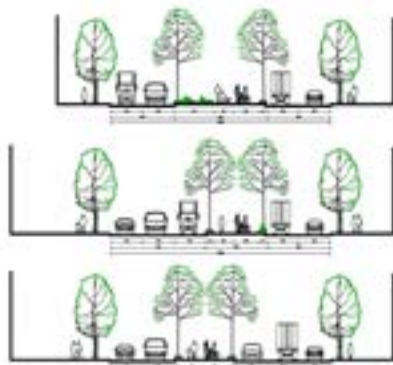
транспортно значение. Този факт доказва неблагоприятна диспропорция в сравнението по приетия критерий за сравнение. Вследствие на това се предлагат три нови кръстовища и широка зелена разделителна ивица с пешеходно и велосипедно движение от бул. „М. Луиза“ и бул. „К. Величков“. Концепцията предвижда отпадане на кръстовището пред Министерския съвет и Народното събрание вследствие пешеходната зона „Цар Освободител“.

бул. „Т. Александров“



Обновяването на бул. „Т. Александров“ чрез богато озеленена разделителна ивица с едроразмерна дървесна растителност, осигуряваща сянка, колорит и екологичен ефект илюстрира възможностите за обособяване на нови кръстовища. Две ленти в посока в основните участъци и три ленти пред всяко кръстовище с обособяване на левия завои са напълно достатъчни. Пропускателната способност ще бъде съизмерима с тази при кръстовището с бул. „Мария Луиза“, с бул. „К. Величков“, както и в зоната на площад „Независимост“ и на бул. „Дондуков“, където вместо разделителна ивица има обособено трасе на трамвай. Примерното предложение на кръстовището с ул. „Антим I“ и връзката на вливане и отливване с ул. „Отец Пауций“ доказват запазване на пропускателната способност при подобряване на пешеходната достъпност и озеленяването.

Трябва да се очакват четири положителни



Напречен профил

Схематичното изображение на напречния профил на булевард „Тодор Александров“ с промяна на броя на лентите в отделните посоки преди, след и между отделните кръстовища в участъка от ул. „Опълченска“ до бул. „Христо Ботев“ показва, че е възможно подобряване на озеленяването и на пешеходното и велосипедното движение. Разделителната ивица осигурява обособяване на необезпокоявано провеждане на левия завои, без да се получава характерното за съществуващото състояние изчакване и задръстване в зоната на кръстовището. Това е възможно без да се намалява пропускателната способност на булеварда. Предимствата от обновяване на бул. „Т. Александров“ между бул. „К. Величков“ и бул. „М. Луиза“ с увеличаване броя на кръстовищата, обособяване на озеленена разделителна ивица, редуциране на автомобилния транзит и подобряване на общественото обслужване са неоспорими.

**Относно пл. „Независимост“, разположен в центъра на кръстовището м/у източната, южната, западната и северната ос на ГГЦ**

ефекта от обновяване на бул. „Т. Александров“ с повече кръстовища и по-широка, добре озеленена разделителна ивица:

1. Функционално-интеграционен ефект от подобрената достъпност на прилежащите територии от двете страни на булеварда. Това стимулира общественото обслужване.

2. Екологичен ефект от много по-силното озеленяване в разделителната ивица с висока дървесна и ниска тревна и цветна растителност.

3. Естетически ефект от премахването на грозните метални мантинели и създаването на красиво озеленено, градско, обществено, булевардно пространство.

4. Хуманистичен социален ефект от подобряването на пешеходното и велосипедното движение, повишената достъпност, привлекателната среда, удобното обществено обслужване, ниската скорост на автомобилното движение.



Кръстовище

Площад „Независимост“, наричан неофициално „Ларгото“, е с формата на издължен правоъгълник с ширина около 70 м, но без да може да се определи с каква дължина, защото липсва рамкирането му от запад по посока към бул. „Т. Александров“. В преходните десетилетия са разработвани многократно проекти за архитектурно-градоустройствено оформяне на западната рамка на площада. Безспорно той е най-централният площад на столицата поради възловото си разположение в града и значението на едни от най-важните държавни сгради на страната, които са разположени край площада – Народното събрание, Министерският съвет и Президентството. Около този площад ансамблово са разположени още пет важни градски площада. От изток – пл. „Буров“ и пл. „Александър I“, от юг – пл. „Св. Неделя“, от запад – площадното пространство около католическата катедрала „Св. Йосиф“ и от север – пл. „Бански“. Разработването на цялостен проект за посочения ансамбъл от площади е по-актуална и по-важна задача от частичното проектиране и реализиране на отделни елементи

на ансамбъла, вкл. на пл. „Св. Неделя“. Схемата на ансамбъла от площадни пространства около пл. „Независимост“ недвусмислено аргументира



Схема площади 2020

Три са основните архитектурно-градоустройствени проблеми, стоящи за разрешаване пред централния софийски площад „Независимост“:

- Редуцирането на автомобилния транзит, нова организация на движението и евентуално преосмисляне на трамвайното трасе.

- Разглеждането на площада като неразделна част от цялостен ансамбъл на обществени площадни пространства и рамкирането му от запад (заг статуята на София).

- Интегрирането на недвижимо то културно наследство от различните исторически епохи и съвременността и реабилитиране на обществените функции на площада.

Относно редуцирането на автомобилния транзит и задръстванията е напълно възможно разглеждането на кръстовището не като четирикълно, а като кръгово, с основни три направления, на север – към бул. „Мария Луиза“, на изток – само към бул. „Дондуков“, а не към бул. „Цар Освободител“ и на запад – към бул. „Тодор Александров“. Търсенето на симетрия е желателно поради историческата приемственост относно симетричното решение на основната архитектурна рамка в източната част на площада и неговия представителен характер. Рамкирането на площада от запад зад статуята на София и в непосредствена близост до западната порта на Сердика може да се постигне с изграждането на второ надземно ниво на архитектурен обект. Възможен е покрит пешеходен мост с обществено обслужване и информационен център, арка по подобие на други градове или друга обществена функция. По този начин се получава издължен правоъгълен площад с размери 70/315 м или в пропорция 1:4,5 по подобие на много световноизвестни примери като пл. „Сан Марко“ – Венеция (с размери 70/180 м, т.е. със същата ширина, но по-малка дължина), „Червения площад“ в Москва (с размери 130/382 м,

тяхната взаимна обвързаност, зависимост и цялостност.



Площад „Независимост“

или пропорция 1:3, но почти два пъти по-широк от пл. „Независимост“), пл. „Свети Вацлав“ в Прага (с размери 70/682 м и пропорция 1:10 и със същата ширина на пл. „Независимост“, но приблизително два пъти по-дълъг от него), Площада на конгреса в Буенос Айрес (с размери 140/470 м и пропорция 1:3,4) и др.

Схематично изображение на възможностите за ново градоустройствено оформяне на пл. „Независимост“ и освобождаване на източната ос от автомобилно движение

**Относно северната ос и пространствата „пред“ и „заг“ Централна гара** Северната ос, свързваща историческия център на града с жп гарата остана по същество във вида от градоустройствения период на създаването си преди много години. Съществени намеси има единствено в оформянето на предгаровия площад и на пл. „Лъвов мост“ преди няколко години. И двата площадни проекта бяха сериозно критикувани от професионалната ни общност, но така и не се стигна до общоприето решение. Концепцията за осъществяване на връзка от двете страни на жп ареала, макар и заложена в ОУП на Столична община, остана нереализирана. Нещо повече – допусна се необоснована приватизация и на терените и сградите северно от жп гарата, та дори и на много търговски обекти в предгаровия площад. Застрояването с няколко еднотажни едроплощни търговски обекта от типа на „Баухаус“ северно от гарата компрометираха възможностите за модерна и едромащабна градоустройствена намеса с цел създаване на нов обществено-делови и търговски вторичен градски център, който би стимулирал развитието на града в северна посока. Един от проблемите е достъпността от двете страни на жп ареала – с обществен транспорт, с автомобилно, пешеходно и велосипедно движение. Друг проблем е освобождаването и стимулирането на възможността за развитие

на нов делови център (новото Сити) в непосредствена близост до историческия център, без да се засяга и осакатява съществуващият исторически център с неговата специфична градоустройствена структура и атмосфера. Трети проблем е търсенето на възможности за осмисляне на бъдещото териториално развитие на София в северна посока с функционално, инфраструктурно и композиционно приобщаване на населените места от Софийското поле в подножието на Стара планина. Всичко това частично може да се компенсира чрез нова градоустройствена концепция на обвързване на териториите от двете страни на жп арела и застрояването на предгаровия и задгаровия площад, така че на север да се създаде важен притегателен градоустройствен ансамбъл и естествен завършек на северната ос на главния градски център на София. В структурно

отношение е възможно да се обособят три взаимно свързани териториални части от север на жп гарата. Западна, с вече съществуващите търговски еднотажни обекти, която може да се преосмисли като достъпност и интензивност на застрояване. Централна, свързваща териториите от север и от юг на жп арела и с надлъжни размери, съизмерими с разстоянието между бул. „Мария Луиза“ и бул. „Христо Ботев“ и с градоустройствената композиция на нов делови център. Източна, с възможностите за етапно развитие в бъдеще.

Развитието и стимулирането на северната ос, която има потенциал около Централна гара за интензивно застрояване може да освободи част от напрежението за презастрояване на западната ос на главния градски център по протежение на бул. „Тодор Александров“.



София – Център

#### ПУБЛИКАЦИИ НА АВТОРА ПО ТЕМАТА

- [1] Борисов, Б. Архитектурно-градоустройствени аспекти за обновяване на софийските площади, Международна научна конференция ВСУ „Любен Каравелов“ 2013, с. 364-369.
- [2] Борисов, Б. От площада до площада пред парламента – или за метаморфозите в градоустройственото развитие на източната ос на софийския център. Многообразие в единството. Брой 2014. София „135 години столица на България“, „Съюз на учените в България“. София, 2014. 75-83. ISSN: 1314-0825.
- [3] Borisov, B. The eastern axis of Sofia city center. Proceedings International Scientific Conference BASA'2016. Bulgarian Academy of Science and Arts. 23-25 november 2016. 31-37. ISBN 978-954-8931-50-2
- [4] Борисов, Б. Хуманизиране на западната ос на Софийския център. XVII Международна научна конференция ВСУ '2017, в. „Строител“, 17.11.2017 г.
- [5] Борисов, Б. Предизвикателствата в градското планиране на София. Автомобилният транспорт през градския център. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2017.
- [6] Борисов, Б. Площад „Независимост“ и градоустройствените проблеми на Софийския център. Доклад на IX международна научна конференция по архитектура и строителство ArCivE 31.05-02.06.2019 г., ВСУ „Черноризец Храбър“, Варна. ISSN 2535-0781.
- [7] Борисов, Б. Градоустройствени проблеми на софийския център. ХѲХ Международна научна конференция по строителство и архитектура ВСУ '2019. София, 17-19.10.2019 г. ISSN 1314-071X.

## КОНКУРСЪТ ЗА ПЛОЩАД „СВЕТА НЕДЕЛЯ“

(или за паметта, поуката от грешките и... егото ни на първооткриватели)

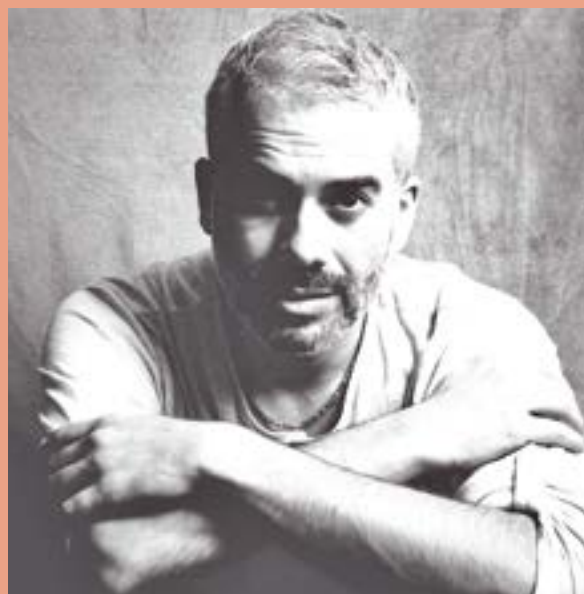
арх. Александър Петличков

Член на Съюза на архитектите в България (САБ). Член на Камарата на архитектите в България от 2008 г. с пълна проектантска правоспособност, рег. № 03626.

Над 10 г. професионален опит, работил е за български и чуждестранни компании в областта на инвестиционното проектиране (ЕТ „АРХ ДИНЕВ“, „SDG ARCHITECTS – CALIFORNIA“, „VECOMPLEX“, „Едно Архитектурно Студио“, „Екозиг“).

Докторант към катедра „Градоустройство“ в Архитектурния факултет на Университета по архитектура, строителство и геодезия.

Мото: „По-малко означава повече“ („Less is More“) – Мис ван дер Рое



Архитектурните конкурси имат повече от 2500-годишна история. Акрополът в Атина е бил резултат от архитектурен конкурс през 448 г. пр. н. е. По време на Възраждането много проекти, иницирани от църквата, са решени чрез архитектурен конкурс. Пример е проведеният през 1419 г. конкурс за купола на катедралата във Флоренция, който е спечелен от Филипо Брунелески. В края на XVIII в. в няколко страни, включително САЩ, Великобритания, Ирландия, Франция и Швеция, се провеждат открити конкурси. В Англия и Ирландия през XIX в. има над 2500 състезания за пет десетилетия, като само в Лондон са 362. Кралският институт на британските архитекти е изготвил първия набор от правила през 1839 г. и набор от официални правила през 1872 г. Германските регламенти са въведени през 1867 г. През същия период в Холандия асоциация за развитие на архитектурата (Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst)

започва организирането на концептуални конкурси с цел стимулиране на креативността на архитектите. На 25.10.2019 г. на конференцията, посветена на международните архитектурни конкурси, организирана от Международния съюз на архитектите (МСА) и Съвета на архитектите на Европа (САЕ), в централата на ЮНЕСКО, Париж, под наслов „Архитектурните конкурси: ключов инструмент на политиката за гарантиране на качество в изградената среда“ беше приета съвместна декларация, с която се настоява политиките и държавните органи да включат архитектурните конкурси като препоръчителна процедура в законите за обществени поръчки, за да насърчават устойчиви, отлични и отговорни решения за сградите и общностите.

С не толкова дълга история, но все пак история е конкурсът за площад „Света Неделя“. Площадът е обект на поредица конкурси и идеи за намеси от началото на XX в. до днес – ремонт и

възобновяване на църквата „Света Неделя“ по проект на архитектурно бюро „Васильов – Цолов“ (започва през юни 1927 г. и тържествено осветен на 7 април 1933 г.); международен конкурс за центъра на София (1961), поредица проекти за градския център, разработвани от екипи на КНИПИ „Софпроект“ след средата на 1970-те, конкурсът за идеи за бъдещето на София под наслов „София и европейската интеграция“, проведен в началото на 1990-те, конкурс за идеи за развитие на центъра на София (1999), конкурс за ЦГЧ – „Западно направление“ (2001) и т.н., и последният опит за организиране на международен конкурс за архитектурно-художествено оформление на пл. „Света Неделя“ (2013), който завърши неуспешно. „Открит конкурс за възстановяване, обновяване и изграждане на площад „Света Неделя“ и прилежащите му публични пространства“ е заглавието на обявения от Столична община през 2018 г. конкурс. „Целта е да се създаде мрежа от общодостъпни пространства, като се запази тяхната идентичност.“ Площад „Света Неделя“ е възлов елемент от централната градска част, която представлява най-голямото по площ и концентрация пространство с изявен публичен характер и изразено ядро на центровата система на град София. Елементите на територията са тясно обвързани помежду си в единна развиваща се жизнена система чрез разнообразните възможности за достъп и придвижване и благодарение на късите връзки между преливащите едно в друго представителни, културни, развлекателни и търговски функции в рамките, около и по протежение на разнообразните като мащаб площади, градини, булеварди и улици, обществени сгради и комплекси.

Множеството изброени проекти и конкурси предполага и наличие на много изследвания и идеи, на много критични материали, на много изводи и предложения за решение на проблемите. Сегашната общодостъпна информация може да ни даде достоверна картина дали това е така (говорим за последните 10-15 години).

За съжаление, освен обикновеното отразяване на приключилите конкурси, на пръстите на едната ръка могат да се преброят аналитичните и професионално-критични материали. Няма тогава защо да се учуваме, че паметта е прекалено къса (особено когато няма какво да помни). Но все пак е добре да си припомним някои професионални и непрофесионални мнения, а след това да поговорим и за паметта, и за поуката от грешките или пък за това... че всеки се счита за първопроходец.

„Основният мотив за членовете на журито беше, че не можем да разрешим и последното място в София, което има културно и историческо значение, да бъде предмет на случайна организация, на случайно поставяне на културната тема. Наложил се виждалото, че трябва да се възстанови

духовното пространство на това място в София. Журито презърна идеята за възстановяване на това духовно място, което липсва на София. Така зазубихме интерес към плочници и пейки и започнахме да гледаме на проектите от много по-далечна перспектива – както назад в историята, така и в пространството. ... Има места, на които трябва да спрем и затихнем; те лекуват. Площад „Св. Неделя“ е бил такова място и трябва пак да стане. Намесата в него е градоустройствена „кардиохирургия“! Пипаме в двехилядолетното сърце на града. ... Тази едностранчивост (презастъпени партери за сметка на отсъстващите фасади) при изобразяването на градските пространства бе широко застъпена слабост. Тя води до едностранчиво представяне на проблема, а от това следва и неговото само частично решаване“ (арх. Христо Генчев – председател на журито през 2013 г.).

„Столичната община провежда политика за „проектна готовност“ на обществено значими обекти чрез прескачане на основополагащи принципи и добри практики. ... Предлага се на участниците пълна свобода за взимане на решения – от премахването на трамвайните линии до обособяването на нови пешеходни зони, при положение че в центъра на града подобни интервенции могат да разбият мажорамката на градския трафик. ... Транспортното решение не може да бъде предмет на такъв конкурс и за пореден път разкрива липсата на ясна транспортна стратегия на възложителя“ (писмо, по повод конкурса 2012-2013 г. от арх. Анжел Захариев (AAA Architects), „Група Град“, арх. Пламен Братков (АЕДЕС Студио), арх. Петър Торнбов (b-XII), арх. Георги Кътов (IO Architects), арх. Иваило Петков (IOAM Architecture) и арх. Димитър Паскалев (Архитектоника Студио). Подкрепено е от What Association, Сдружение „Трансформатори“, Sofia Architecture Week, Камарата на архитектите и Съюза на архитектите).

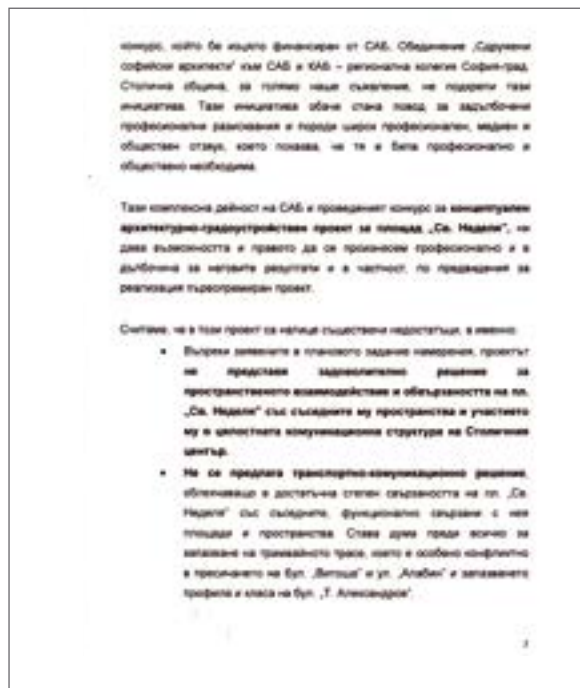
„Площадът е духовен център на София и там се преплитат сложни архитектурни и градоустройствени проблеми. Спецификата налага да се работи повече върху концептуалната част, преди да се стигне до строителни дейности. ... Не бива да се бърза, защото поправките са скъпи и не трябва да се повтаря опитът с ул. „Граф Изнатиев“ в още по-тежък вариант“ (изказване на проф. д-р арх. Тодор Булев – председател на САБ по повод последния конкурс). „Най-добрите проекти се получават тогава, когато има съгласие между различните участници в процеса на градското планиране и строителство – инвеститори, проектанти, урбанисти, представители на обществеността и общините“ (арх. Галина Тачиева – журьор в последния конкурс).

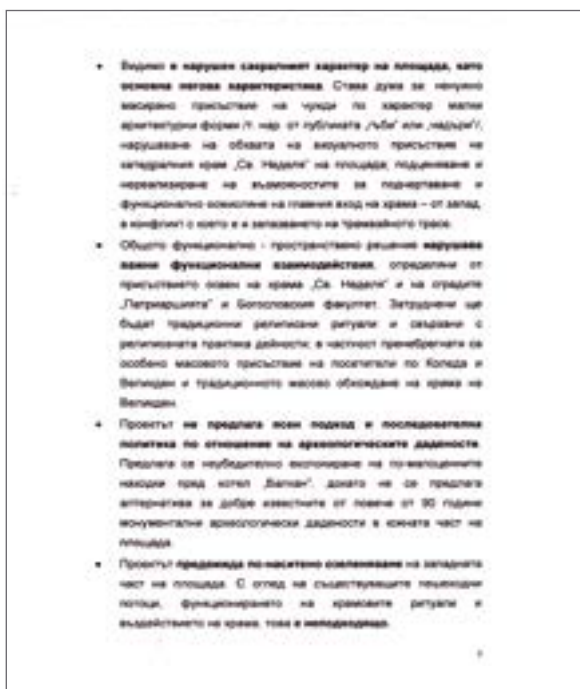
„Според мен от представените проекти е трудно да се даде категорична оценка кой е най-



добър. Проблемът идва от самото задание и колегите са се съобразявали с него. Като софиянец и архитект не мога да приема, че това решение на лошо задание може да бъде добро. ... Като започнем с това, че историческият център на София и комуникационната му схема не позволяват така лесно да се зачеркват улици, без да се проведе един предварителен дебат. Няма предварително даден отговор на въпроса искаме ли да бъдат затворени улиците, за да може на това решение да бъде намерен адекватен отговор с един добър проект. ... Проектът просто изглежда несвързан със средата за нашата София, но не защото архитектът не си е свършил работата, а защото му е зададен грешният въпрос. ... Много лесно в София се пренаписват историите и се заличава миналото. А всяко действие и намеса в обществените пространства пренаписва историята. ... Според мен ненамесата е най-добрата намеса. Това, което аз си представям, е намиране на решения, които са в по-малък мащаб. ... Основният въпрос, който трябва да си зададем, е от какво има нужда това пространство и какво трябва да се случва на него. Дали трябва на него да се провеждат събития, хепънинзи, фестивали, шоупрограми, театър на открито или нещо друго. Така естествено ще се оформи пространството. Трябва да се даде време от около 3-4 години и да се насърчават различни дейности, но с достатъчно обявяване от страна на общината, и да се види каква инициатива има в самите софиянци. Ако те решат да не участват, да не предложат идеи, да не проведат нищо на това пространство, то тогава те ще заслужават съдбата си (мнение за последния

конкурс на архитект Божидар Хинков, професор в Международната академия на архитектурата). „Първопремираният проект, за съжаление, търпи много критики. Най-важната според нас е, че се negliжира най-древният слой от стратиграфията на площада – антична Сердика !!! Първопричината за обявяването на този конкурс бе експонирането на археологическото наследство на София – един от най-древните градове на Европа! Моето мнение е, че не трябва да се преминава към реализация на проекта дотогава, докато не се изясни археологическото ниво на площада. Необходимо е Софийска община да възложи на Националния археологически институт при БАН разработването на археологически кадастър на резервата „Сердика-Средец“. Необходимо е изясняване и концептуално осмисляне на подхода и методите на консервация, реставрация и експониране на антична Сердика като цяло, в пълна обвързаност на разкритото антично наследство, както и с контекста на резервата „Сердика-Средец“. Софийска община би следвало да направи анализ на всички компрометиран и провалени конкурси за София, които са проведени до момента, в условията на пазарната икономика, и да се извлекат съответните изводи. Според нас основният извод е, че провалите се крият в некачествени задания. По-разумно би било да се правят конкурси най-напред за изработване на задания от интердисциплинарни колективи. Заданията да подлежат на широко професионално и обществено обсъждане“ (доц. д-р арх. Добринна Желева-Мартинс).





Писмо изх. № 1-24/22.01.2020 г. на САБ и САА до Столична община

За да прехвърлим разсъжденията си върху основната тема, която е заложена в настоящата статия, си позволявам да предложа няколко цитата, които считам за основа на един нов, различен начин на мислене.

„А може би най-важният урок за един архитект идва тогава, когато хората се нуждаят от нещо свършено просто като сянката, а тя се окаже оскъдна. Сред неархитектите битува схващането, че ни трябва въображение, за да рисуваме и скулптираме форми. Вероятно помага, но далеч по-ценно въображение е способността да си представиш пълнокръвния живот в местата, които описваш, с неговите нужди и желания. Иска ми се да кажа, че знаем правилните отговори и формули, но истината е, че в процеса сме въоръжени единствено с модели, сравнения и собствените си сетива. А успехите и неуспехите на местата, които създаваме, стават ясни едва след като бъдат населени от хора: тогава в тях се случват истории, които ние с нашите илюстрации не бихме могли да разкажем“ (Явор Иванов, Идеи за площад „Света Неделя“: От транзитно движение към градски живот).

„Изградената среда засяга всички нас. Това е отварящата реплика на всяка конференция по архитектура. Елитарна през 70-те години, забравена през 80-те, преоткрита през 90-те, изолирана през 00-те, архитектурата днес се възприема най-вече като причина за безпокойство, дисциплина, недостатъчно запозната с нейните последици, която трябва да бъде разгледана и контролирана. Минаха дните на великопепната изолация, привилегированите обсъждания

сред съмишленици и похвалите един на друг. Архитектурата е приковала погледа на властите и бизнеса в света и има едно нещо, за което те са съгласни: твърде много е заложено, за да се остави архитектурата на архитектите. Всъщност изградената среда влияе върху всички нас емоционално и икономически. Но докато сградите обикновено ни правят по-богати, те изглежда не ни правят по-щастливи. Никога емоционалната оценка на изградената ни среда не е имала по-голямо значение.

Двете реалности съществуват едновременно и в пълен паралел. Макар че би било очевидно да се очаква подобно несъответствие да предизвика ожесточен дебат между частния и публичния сектор, нищо не може да бъде по-далеч от истината. И публичният, и частният сектор обсъждат изградената среда в сходно позитивистични условия: жизнеспособност, ангажираност на общността, приобщаване ... Всяка концепция внимателно прескача всяка възможност за идеологически разлив.

Но въпреки непрекъснато нарастващия си обем, речникът на съвременното планиране остава любопитно късоглед и не съдържа терминология, която да обяснява или дори регистрира гнешната среща между икономическите печалби и очевидното емоционално напрежение, приписвано на изградената ни среда. Повечето от неговите термини просто се съсредоточават върху последното, без изобщо да поставят под въпрос защо парадоксът съществува, на първо място.

Зад аранжировките на уличните мебели, вносната растителност и произведения на изкуството,

политическите листовки и брошурите на предприемачите неизменно разкриват копнеж за архитектура от миналото, недвусмислено показват пристрастие към традицията – не толкова към проблемите за решаване, колкото към популяризирането на политическия рег. Отричайки всяка възможност за диалектически спор, думи като жизнеспособност, щастие и благополучие се усещат като гигантска почит към очевидното: не критика, а одобрение на изградената ни реалност, скрит начин да се гарантира, че истинските интереси в работата никога не са обсъдени, камо ли докоснати" (Из статия за авторитетното издание Dezeen на Рейнур де Граф - холандски архитект, урбанист и писател).

Какви изводи можем да направим (не налагам моето мнение като меродавно, а като мнение, което може да предизвика обмисляне на основни професионални тези, дебати, творчески разсъждения, а защо не един смислен диспут за новите реалности и нашата готовност за това):

1. За професионалистите – Успехът на един проект не е в красивото триизмерно представяне, а в неговата необходимост, жизненост и реално одобрение на общността, която ще го ползва.

2. За властта – Паметта на общинската власт очевидно е къса. Провалите не оставят особен отпечатък върху нея и непрекъснато трябва да им се напомнят грешките в миналото, за да се избегнат в бъдещето. Вероятно сега са заложили на картата, че ако победителят в конкурса е световноизвестен архитект, то критиците към работата му ще са по-малко. Сега остава от общината да намерят и чужд изпълнител, така качеството ще е гарантирано.

3. За хората – Интересът на обществото към тази част на града, съсредоточила културно-историческото ни и археологическо наследство и административните функции на държавата, би трябвало да е огромен. Промените ще засегнат не само живеещите и работещите в централната зона.

Но опитът от досегашни обсъждания показва колко пародийни и формални могат да са подобни дебати. Общинарите, проектантите и гражданите взаимно си прехвърлят грехове. В крайна сметка общественото обсъждане реално не допринася с нищо за развитието на казуса. А това е добре дошло за усвояването на предвидените средства!

Колко обикновени граждани могат да разчетат и осмислят чертежите? Това създава сериозни бариери пред информираността на обществото. В същото време сегашната нормативна уредба формулира като дискусии дори и най-добре организирани обсъждания. Това пък

не задължава възложителя на заданието да се ангажира с направените от гражданите гравитни предложения.

Публичните дебати безспорно имат принос в развитието на градските части, но към тях трябва да се подхожда отговорно, за да доведат до общественополезен резултат.

Необходим е нормален, а не формален диалог между общината и гражданите.

Предлагам на вниманието ви кратък обзор на намеренията на възложителите, представяне и обсъждане на проектите от международния конкурс за площад „Света Неделя“ и от алтернативния конкурс на Съюза на архитектите в България, премираните проекти, нещата, които предизвикаха в мен тези разсъждения.

## ОТКРИТ КОНКУРС ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ, ОБНОВЯВАНЕ И ИЗГРАЖДАНЕ НА ПЛОЩАД „СВЕТА НЕДЕЛЯ“ И ПРИЛЕЖАЩИТЕ МУ ПУБЛИЧНИ ПРОСТРАНСТВА, ОРГАНИЗИРАН ОТ СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Целта е да се създаде мрежа от общодостъпни пространства, като се запази тяхната идентичност.

### ЦЕЛИ НА ПРОЕКТА

- Осъществяване на **приемственост** между напластените през времето исторически слоеве
- Обвързване на публичните пространства с **човешки мащаб**
- Осъществяване на **връзка между пешеходните пространства**
- Създаване на **достъпна и безопасна връзка** между посетителите и експонирани археологически ценности
- Подобряване на **достъпната среда**
- Осигуряване на **активност** по всяко време на деня и годината
- Създаване на **съвременен градски гизайн**
- **Икономическа целесъобразност** на концептуалното решение.

### ЗАДАНИЕ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ И ОБСЪЖДАНЕТО МУ

Възложител на заданието за конкурса е **НАГ**, а изпълнител – **УАСГ – ЦНИП ЕООД, Архитектурен факултет, Катедра „Градо-устройство“**. **В авторския екип влизат:**

ръководител екип - доц. г-р арх. В. Иванов, доц. г-р арх. Е. Димитрова, доц. г-р арх. М. Ташева, доц. г-р арх. Я. Кьосев, гл. ас. г-р арх. В. Златинова, гл. ас. г-р арх. В. Чангулев, гл. ас. г-р урб. И. Мутафчийска, гл. ас. г-р урб. А. Буров и ас. урб. В. Симеонова.

Съгласно заданието за проектиране:

„**Конкурсът** има за цел разработването на **концептуален архитектурно-градоустройствен проект** за площад „Света Неделя“, който да открие културните измерения на градския процес и да се базира върху уважение към „духа на мястото“, като обоснове и приложи интегриран подход, който:

- да съхрани неговата **културна и пространствена идентичност** – характера му на централно и представително, но и гостъпно, приобщаващо и демократично градско пространство;
- да създаде условия за **развитие на неговата функционална и пространствена структура** в унисон със съвременните изисквания за енергийна и ресурсна ефективност на градските процеси, за гарантиране на безопасна и здравословна градска среда, както и за оптимизиране на натиска на града върху заобикалящата го природна среда;
- да се постигне **баланс в натоварването** на пространството с транспортни потоци, развиването на **успокоени зони** и обвързването на показателите за комфорт с показателите за функционална ефективност на пространството;
- да **преосмисли самия процес на градско планиране** в съответствие с постановките за включването на градските общности в процеса на пространствено планиране“.

Обществено обсъждане на задание за разработване на концептуален архитектурно-градоустройствен проект за площад „Света Неделя“, гр. София се проведе на 10 октомври 2017 г. от 17,30 ч. на площад „Независимост“ (под куполите на „Ларгото“).

„Стотината столове, подредени под куполите на „Ларгото“ в края на работния ден, бързо се заемат. Участниците в обществения дебат за бъдещата визия на емблематичния площад „Света Неделя“ и пространствата около него са най-вече архитекти, журналисти, общински служители и шепя заинтересовани пряко от промените граждани. Интересът на обществото към тази част на града, съсредоточила културно-историческото ни и археологическо наследство и административните функции на държавата, би трябвало да е огромен. Промените ще засегнат не само живеещите и работещите в централната зона...“

На пръв поглед заданието, изработено от екип на Университета за архитектура и градоустройство и консултанти по археология, сблъсква най-болезнено интересите на пешеходците и автомобилите. Но под стъкления купол на „Ларгото“ в деня на дебата няма разгневени граждани, словесни престрелки, няма дори случайно попаднали сред археологическите

разкопки хора, липсват и страничните въпроси към общинарите, експертите, та и към главния архитект на София. Тонът на дискусиата е сдържан, леко апатичен. От Направление „Архитектура и градоустройство“ на СО и екипа на УАСГ обясняват липсата на кръстосан словесен огън с многобройните си предварителни разговори със заинтересованите граждани. Но дали разпалени дискусии не липсват, защото подобни обсъждания все по-често налагат извода, че краят им е предизвестен? А след пушилка и шумотевицата става това, което трябва да стане... Всъщност съгласно действащата наредба за обществени обсъждания по устройството на територията общественият дебат за визията на Ларгото, за който ви разказахме в началото, не е дебат. Старият нормативен акт не предвижда обществено обсъждане на задание на градоустройствен проект. Мястото също беше избрано въвн от действащите регламенти. Според правилата това обсъждане би трябвало да е затворено между стените на НАГ. С други думи, случилото се е въпрос на добра воля от страна на Направление „Архитектура и градоустройство“ (НАГ) и инициативата на главния архитект Здравко Здравков за промяна на старата нормативна уредба. Съгласно внесените от главния архитект предложения в обществените обсъждания би трябвало занапред задължително да се включват мненията на експерти, граждани и неправителствени организации. А устройствените планове и проектите, финансирани от общината, би трябвало да се обсъждат още в началната им фаза, когато се определят целите им. Дали обаче промените ще нормализират диалога между гражданите и общината предстои да видим“ („Обществени обсъждания има, обществена полза от тях – рядко“, Искра Ценкова).

ПЪРВИ И ВТОРИ ТУР, ЖУРИ

**В първия етап** от международния конкурс за идеен проект за обновяване на площад „Св. Неделя“ в историческия център на София са заявили участие 14 екипа. Журито определя **седемте участника**, на които Столична община изпраща покани да разработят идейни проекти:

- Консорциум: OW/MA/CL (УУ/МА/КЛ) с членове на консорциума: One Works, Maofficina, Cracknell
- Студио „Паола Вигано“
- „Конкурент-90“ ЕООД
- Студио „Вилмот“
- Студио „Фуксас“
- Обединение AI Architects LLD, CLAB Architettura, Юрий Шередега, Дина Дригзе, Евгений Ширинян
- Обединение „ДжитиЕрЕф & Студио Морфе“ с участници в обединението: Студио

„Морфе“ и „Джовани Тортели Роберто Фрасони Аркитети“.

В **международното жури** участват арх. Борислав Игнатов и доц. Йорданка Кандулкова – представители на Камарата на българските архитекти, арх. Григор Дойчинов – представител на Съюза на архитектите в България, арх. Сергей Кузнецов – главен архитект на Москва, арх. Марлена Хапах – главен архитект на Варшава, арх. Йони Бабоци – директор на департамента по териториално планиране и градско развитие на Тирана, арх. Мартин Аарц от Ротердам, арх. Сотирус Цолус от Атина, работещ в Дубай, арх. Галина Тачиева, която работи в САЩ, представителите на Регионален исторически музей София – г-р Венета Хангжийска, инж. Борис Чилев и арх. Валентина Върбанова, арх. Ясен Кьосев от Университета по архитектура, строителство и геодезия и Мария Маханджиева – юрист от Направление „Архитектура и градоустройство“ на Столична община. Председател на журито е г-жа Малена Егрева – председател на Постоянната комисия по образование, наука, култура и културно многообразие към СОС.

**Вторият етап** приключва, журирането също и на 29 ноември са обявени резултатите от конкурса.

- **Първа награда** печели Студио „Фуксас“
- **Втора награда** печели Обединение AI Architects LLD, CLAV Architettura, Юрий Шерегеза, Дина Дридзе, Евгений Шириня
- **Трета награда** печели „OW/MA/CL (УУ/МА/КЛ)“ с членове на консорциума: One Works, Maofficina, Cracknell
- **Четвърта награда** се присъжда на Студио „Паола Вигано“
- **Пета награда** – Студио „Вилмот“

ПРЕМИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ОТ МЕЖДУНАРОДНИЯ КОНКУРС, ОРГАНИЗИРАН ОТ СО

(Проектите са представени с анотациите към тях, изготвени от съответния участник.)

## АНТИЧНОСТ И МОДЕРНОСТ, ДВИЖЕНИЕ И КОМУНИКАЦИЯ (STUDIO FUKSAS)

Площад „Света Неделя“ се намира в сърцето на българската столица София и предвид своето



местоположение и размер от 34 хил. кв. м неговата реновация е интервенция от ключово значение дори за цялата страна. За създаване на силна културна идентичност проектът подчертава и интегрира съществуващото архитектурно-историческо наследство, археологическите находки и сгради с религиозно предназначение и им придава еднакво културно значение, като крайната цел е намаляване на противоречията между древен и съвременен град. Подготовката на концепцията стартира с рамката на римската античност, като са използвани пътните оси *Cardo* и *Decumanus* за екстраполиране на чистата геометрична форма на квадратния модул. Трамвайната линия разделя мрежата на две, като създава обществен парк и настлана с плочки зона. Новият площад не само ще бъде музей на открито, но също така и място за социално взаимодействие и комуникация. Чрез превръщането на част от бул. „Княгиня Мария Луиза“, „Александър Стамболийски“, „Витоша“ и „Съборна“ в пешеходни пасажи интервенцията ще се превърне в социален катализатор. Проектантите целят да демонстрират непрекъсващата връзка между история и градска съвременност благодарение на присъствието на античната римска ос *Cardo* под остъкленото погово покритие и подчертаване на факта, че древните и съвременните човешки потоци все така текат по едни и същи пътища.

От модулите на настилката подобно на естествена гора израстват белите вертикални хай-тек елементи – навеси, които с формата си напомнят българското национално цвete – розата, и влизат в диалог със северните и южните портикови фасади на храма „Света Неделя“. Тези високотехнологични елементи, освен че осигуряват сянка и подслон, използват възобновяема енергия и създават проект с нулево въздействие върху околната среда. През деня те ще трансформират слънчевата светлина в електричество чрез прозрачни фотоволтаични панели. Допълнителна функция е възможността за събиране на дъждовната вода за напояване. Акумулираната през деня енергия осигурява осветлението на площада през тъмните часове на денонощието и гарантира достъпност и безопасност.

## АМФИТЕАТЪР И ЗЕЛЕНИНА ПОДЧЕРТАВАТ





### АРХЕОЛОГИЯТА (AI ARCHITECTS LLD)

Сформираната от нас група „Смисъл“, проучи историята на формирането на най-стария градски площад, разговаря с жителите на София, представители на духовенството, местни архитекти, политици и общественици. Заедно с теренното проучване проведохме подробна оценка на градския контекст, разказва пред ГРАДЪТ арх. Евгений Ширинян. Трафикът ще расте само благодарение на гъсто населените райони и бизнес клъстера по оста „Тодор Александров“ – „Цариградско шосе“. Затова предприехме радикална стъпка – блокиране на автомобилния

трафик в района на пл. „Независимост“ и спирката на „Ал. Стамболийски“ пред църквата „Света Неделя“. Според нашите изчисления пренасочването на трафика по булевард „Сливница“ и булевард „България“ с помощта на светофари, както и развитието на мрежа за обществен транспорт ще се справят със съществуващите потоци от трафик. За целите на ефективно развитие участъкът на „Тодор Александров“ от „Опълченска“ до „Мария Луиза“ се стеснява до 2 ленти, което ще даде възможност да се развие както уличен фронт, така и плътното застрояване, като се вземе предвид запазването на съществуващите визуални коридори на емблематични сгради.

Архитектурното решение на площада включва непрекъснато пешеходно пространство, където линиите на релефа са обединяващ дизайн код, а подземните нива придобиват нов дизайн и нови връзки помежду си. Границите около археологическите обекти се разширяват и ще се включат в цялостното ландшафтно решение. Районът на юг от църквата „Света Неделя“ се променя минимално. Пространството под Ларгото е подходящо място за бъдеща оранжерия. Амфитеатърът ще бъде организиран около главните разкопки в близост до храма „Света Неделя“, а настилката ще бъде наложена по такъв начин, че ще образува контурите на археологическите обекти. Декоративната вода повишава микроклиматичния комфорт около „Света Петка“ и археологическия обект по протежение на ЦУМ.пейзажът и озеленяването свързват различни части от територията на проектиране.

Територията включва 9 археологически обекта, а за 8 от тях (най-близкият и най-малкият терен към храма е планиран за консервация и затваряне) е разработена програма за социализация и озеленяване в 3 стъпки – градски дигитален маркетинг, временни инсталации и озеленяване. През всички етапи преминава ландшафтен дизайн и озеленяване. Подробен каталог на решения за озеленяване е идентифициран. Като част от градския маркетинг ние предвиждаме разработването на VR или AR приложения, 3D мапинг и групи технологии. За обновяването на фасадите е използван същият тристепенен метод.

### **КУЛТУРЕН КОРИДОР РАЗКРИВА МНОГОЛИКАТА ИСТОРИЯ НА СОФИЯ (КОНСОРЦИУМ OW/MA/CL)**

Нашата визия за предефинирането на площад „Света Неделя“ не е да насложим още един хоризонтален слой върху предишните, а да дефилираме вертикално през историческите слоеве и да композираме нова поредица от

пространства, които разкриват и приветстват миналото, настоящето и бъдещето на София. Единен пролом (slice) по оста на историческото римско Cardo има силата да разкаже многоликото минало на София чрез четимо и консолидирано дефиле. Простиращо се на север от Богословския факултет към сжамията „Баня Баша“, дефилето се вписва в ключов културен коридор, преминаващ през градския център на София като част от по-широка съединителна тъкан между културни институции и градски райони. Дефилето разкрива историческите пластове под терена и едновременно с това обединява площадните пространства, които са реорганизираны, за да вместят жизнерадостен низ от функции, дейности и прояви. „Света Неделя“ отново е мястото за хората, чиято безопасност и удобство се осигуряват от затварянето на площада за преминаващия автомобилен трафик. Проектантски принципи – Достолепие чрез визуално разграничаване. Новият площад „Света Неделя“ реагира чувствително на съществуващите исторически активи на обекта, включващи различни видове сгради – паметници на културата, и археологически останки. Проектът на новия площад извежда на преден план сградите и археологията, отделяйки изключително внимание на единството на пл. „Св. Неделя“. Интеграция между града и археологията. Новият площад осигурява уникални и променящи се точки за наблюдение и възприемане на останките – отгоре, на нивото на очите, и госта изненадващо – отдолу, всичко това организирано в линейна ос, разказваща многослойната история на София. Покрита и разкрита? За да осигури поглед към историята, като същевременно запази обществено място за функции и дейности, проектът създава условия, в които „руините“ биват възприемани както в покрито, така и в закрито състояние – понякога закрито отново с цел подобряване на отношението. Едно пространство с различни среди. След



размисъл върху многото предишни предложения за площада – където цялата обществена зона е дефинирана като голямо пространство с единен характер – предлаганият проект решително дефинира не едно, а поредица от взаимосвързани пространства в рамките на площад „Света Неделя“. Цялостният прочит на площада показва единство и разпознаваемост от всички входни точки, при все че в него има различни среди за разнородни дейности и за обслужване на различни ползватели. Устройствен характер на основните пространства. Южен плаза – Плазата южно от църквата „Света Неделя“ е пространство с величествен и обществен характер. Откритата „твърда“ планировка в центъра с настилка от траен гранит придава на църквата „Света Неделя“ гостолепно присъствие като визуален завършек на бул. „Витоша“ и създава терен за временни базари и фестивали. Периферията на Южен плаза е обточена с дървета, пейки и други тихи места за сядане, поглед към минавачите и похапване, изваждайки търговския живот от сградите на площада, когато метеорологичните условия позволяват. Паркова зона – За разлика от откритата, „твърда“ планировка на Южен плаза северната страна на църквата е оформена като „мек“ градски парк с ландшафтно оформление – уютна и спокойна градина в рамките на площада. Паркът предлага място за почивка на сянка или за сядане върху затревен хълм с изглед към римските останки пред „София хотел Балкан“. Северно разширение. Пространството на площад „Света Неделя“ се разширява северно от бул. „Тодор Александров“ към района покрай ЦУМ и завършва при джамията „Баня Баши“. Този район, където са експонирани по-рано разкрити археологически останки, е преосмислен като изпълнено с живот пространство за социално смесване.

**КОНКУРС ЗА „КОНЦЕПТУАЛНО АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОУСТРОЙСТВЕНО РЕШЕНИЕ НА ПЛОЩАД „СВЕТА НЕДЕЛЯ“, обявен от Съюза на архитектите в България, Обединение „Сгружени софийски архитекти“ и Регионална колегия София-град към КАБ**

**ЦЕЛИ НА КОНКУРСА**

1. С провеждането на конкурса се цели да се осъществи широка професионална и експертна консултация по бъдещето на пл. „Света Неделя“, центъра на София и бъдещето на столичния град.
2. Конкурсът, организиран от нас, за разлика от „официалния“ конкурс, се стреми към изявяването на градоустройствените

проблеми и задачи и няма инвестиционно ориентиран характер.

3. Чрез организирането и провеждането на конкурса организациите се противопоставят на практиката на провеждане на архитектурни конкурси въз основа единствено на ЗОП.

**ФОРМА НА КОНКУРСА**

Конкурсът е явен – с организирана изложба, журиране с докладване и обсъждане на проектите. Извършено е журиране от „публиката“ чрез анкети сред присъстващите на дискусията на 29.11.2019 г. и делегатите на ХХХ ОС на САБ.

**ЗАДАЧИ ПРЕД УЧАСТНИЦИТЕ**

1. Изясняване и даване на предложение за успокояване на транспортно-комуникационното натоварване на пл. „Св. Неделя“ и свързаните с него пространства чрез проучването им в достатъчно широка пространствена рамка.
2. Предложение за опъване и обогатяване на обемно-пространствения характер на пл. „Св. Неделя“.
3. Изясняване на подхода към експониране и социализиране на археологическото наследство и оптимално свързване с основната пешеходна равнина.
4. Предложение за оживяване на основната пешеходна равнина чрез третиране на „партерните“ части на сградите и обзавеждането на откритите пространства.
5. Обвързване на предложенията със запазване и засилване въздействието и функционирането на катедралния храм „Св. Неделя“.
6. Интегрирано транспортно-комуникационно решение на основните нива с отчитане на всички участници в движението, с предимство на пешеходците.

Реализацията в проектните предложения на така формулираните задачи се явяват основа за подхода при оценката от журито.

Плановото задание, изготвено от Столична община, може да бъде ползвано от участниците по тяхно усмотрение, но не е задължително като насоки за работата им.

**ЖУРИ НА КОНКУРСА, НАГРАДИ**

Журито на конкурса, одобрено със Заповед № 14/24.10.2019 г. на Прдседателя на УС на САБ е в състав:

- арх. Борислав Борисов (САБ)
- арх. Валентина Василева (КАБ)
- арх. Лидия Лазарова (САБ)



арх. Владимир Дамянов (КАБ)  
арх. Людмил Леонидов (САБ)  
арх. Емил Сардарев (КАБ)  
ланд. арх. Тачо Пеев (САБ)  
арх. Иван Аврамов (КАБ)  
арх. Христо Ганчев (САБ)

Журието излъчи носителите на награди, както следва:

#### ЧЕТИРИ НАГРАДИ

- Колектив арх. Венета Кавалджиева, урбанист Теодора Павлова, арх. Лилия Кънева и кандидат-архитекти (студенти) Жана Василева и Васил Долджев
- Колектив арх. Чавдар Йотов, арх. Светла Йотова и арх. Мария Маркова
- Студентски колектив от ВСУ „Любен Каравелов“ – Йоанна Бойчева, Гергана Петкова, Мелани Качарова
- Студентски колектив от ВСУ „Любен Каравелов“ – Раня Мохамед, Лилия Спасова, Елена Иванова, Петя Димитрова, Денис Русев и Пламен Пеев

#### ШЕСТ ПООЩРЕНИЯ

- Колектив арх. Георги Бачев и арх. Васил Бръшков
- арх. Владислав Николов
- Колектив арх. Константин Пеев и арх. Милчо Томов
- арх. Димитър Младенов
- Студентски колектив от УАСГ с ръководител Лилия Иванова
- Студентски колектив от ВСУ „Любен Каравелов“ с ръководител Станислава Пашова

В резултат на проведена анкета сред присъстващите на дискусиата и участниците в Общото събрание на САБ има следните номинации на публиката:

#### **1-во място за колективи с ръководители:**

арх. Венета Кавалджиева  
арх. Чавдар Йотов и арх. Светла Йотова

#### **2-ро място за колективи с ръководители:**

канд.-арх. Мартин Стоянов  
арх. Константин Пеев и арх. Милчо Томов.

#### **3-то място за колективи с ръководители:**

арх. Димитър Младенов.

#### ДОКЛАДВАНЕ НА КОНКУРСНИТЕ ПРОЕКТИ

В определения срок бяха получени общо 21 проекта. Всеки участник имаше правото да докладва своя проект пред журието, което беше направено при добра и стегната организация, по график.

Журието одобри единодушно, по предложение на проф. д-р арх. Тодор Булев, провеждане на пресконференция на 27.11.2019 г. в БТА.

#### ПРЕСКОНФЕРЕНЦИЯ В БТА



На 28.11.2019 г. в БТА беше проведена пресконференция на организаторите на алтернативния конкурс. Разяснени бяха мотивите за провеждане на конкурса и желанието на браншовите организации да предизвикат обществен интерес, да дадат възможност за по-широко обсъждане, да обогатят кръгозора и възможните решения за площада. В случая се бърза да се реализира един проект, но няма как това да доведе до добър резултат. Зоната е сложна територия, която изисква оглеждане от много страни и пестеливост на изразните средства.

#### ДИСКУСИЯ

На 29.11.2019 г. в зала 2 на Централния дом на архитекта, в обкръжението на проектите от току-що приключил алтернативен конкурс, бяха дискутирани архитектурно-градоустройствените проблеми на Центъра на София, решенията, които дават участниците в конкурса, необходимостта от широко професионално обсъждане, начините за решаване на наболелите въпроси чрез информираност и консенсус между възложители, проектанти и ползватели.

За коректното решение на проблемите на площад „Света Неделя“ изключително важно е **решаването на градоустройствените въпроси** на тази част от София. От правилното им решение зависят обликът и животът на площадното пространство, но също и функционирането на градския организъм. **Проектът дава цялостно градоустройствено решение за:**

**КОМУНИКАЦИОННО РЕШЕНИЕ – ПРЕНАСОЧВАНЕ НА ТРАНЗИТНИЯ ТРАФИК**

# ОТЛИЧЕНИ ПРОЕКТИ ОТ АЛТЕРНАТИВНИЯ КОНКУРС НА САБ, ССА И РК НА КАБ – СОФИЯ ГРАД

*Проектите са представени с анотациите към тях, изготвени от съответния участник*

**ПРОЕКТ НА КОЛЕКТИВ АРХ. ВЕНЕТА КАВАЛДЖИЕВА,  
УРБАНИСТ ТЕОДОРА ПАВЛОВА, АРХ. ЛИЛИЯ КЪНЕВА И  
КАНДИДАТ-АРХИТЕКТИ (СТУДЕНТИ) ЖАНА ВАСИЛЕВА  
И ВАСИЛ ДОЛДЖЕВ**



- Ново решение на **бул. „Тодор Александров“**:
- **Профил** - в рамките на сегашния габарит на платното (съгл. нормите):
  - по **2 автомобилни ленти в посока**;
  - **надлъжно паркиране** в южната част на платното;
  - **двупосочна велоалея**;
  - с разделителни ивици между тях и между платната.

Тезата, на която „стъпва“ решението ни, е промяна в характера на улицата – от транзитна в обслужваща, посредством телескопично намаляване на профила ѝ от периферията към центъра на града.

- **Кръгово** кръстовище пред Народното събрание. С реконструкцията му предвиждаме разкриване на археологията – там се очаква разкриването на уникални мозайки, установени при строителството на Ларгото.

- **бул. „Ал. Стамболийски“:**

- Прекъсване на автомобилната връзка с бул. „Тодор Александров“ и бул. „Княгиня Мария Луиза“ – освобождаване на Площада от транзитно автомобилно движение.
- Превръщането на бул. „Ал. Стамболийски“ в улица, обслужваща прилежащите сгради,

с „успокояване“ на автомобилния трафик, е обвързано и с предложена нова организация на движението по преките, със смяна на посочността на някои от тях – с цел осигуряване на бързи и удобни развръзки от и към бул. „Тодор Александров“.

- решение с организиране на Паркиране – надземно и подземно с около 250 места, и освобождаване на тротоарите (с ширина 5.50 м) за пешеходно движение, което ще даде възможност за развитие на пространството на площад „Света Неделя“ на запад като пешеходна структура.

- **Трамваят:**

- Привърженици сме на идеята по възможност хората да не се „вкарват“ под земята – особено в центъра, лишавайки ги от възможността да се докоснат до историята на града.

- Трамваят е най-подходящото съвременно екологично средство за наземен транспорт и като символ на модерната градска среда от периода на индустриалния подем през миналия век, трябва да се съхрани в това пространство.

- **С изместване** на трамвайните линии в западна посока осигуряваме възможност за „отваряне“ на площада към официалния вход на църквата от запад.

- Особено важна е проектната спирка в северната част на площада, която прави **пряка и удобна връзка на трамвая с първи и втори метроуаметър**. Това е необходимо за свързването на метрото с трамвайните маршрути на запад по бул. „Македония“ и бул. „Цар Борис III“, които след предвидената реконструкция ще работят като **скоростен трамвай**.

- По този начин постигаме една важна цел – обвързване на релсовия транспорт в общ организъм.

- Осигуряване на **автомобилен достъп** до Метрополията, хотел „Балкан“, МОН, КПКОНПИ;

- Осигуряване на **паркиране** пред и странично на хотела – с усилена настилка;

- С цел осигуряване на **удобна и достъпна среда за всички**, предлагаме изграждане на нови стълбища с асансьори и рампи.

## ХРАМ „СВЕТА НЕДЕЛЯ“ – РЕШЕНИЕ, СЪОБРАЗЕНО С ПРАВОСЛАВНИТЕ РИТУАЛИ

- Запазване на **вертикалната планировка** около църквата, необходима за нейното функциониране – осигуряваща пешеходна и автомобилна достъпност към всички подходи.
- Запазване на съществуващите **дървета**, които са в имота на църквата.
- Осигуряване на достатъчна **площ** пред официалния вход от запад – за традиционното събиране на хора на 2-та най-важни християнски празника.
- **Алеи** за традиционното обикаляне на храма на Рождество и Възкресение и за литийни шествия.

## АРХЕОЛОГИЯ – СВЪРЗВАНЕ В ЦЯЛОСТЕН КУЛТУРНО-АРХЕОЛОГИЧЕСКИ КОМПЛЕКС „СЕРДИКА“

- Концепцията в проекта е баланс между съвременно и антично, които да живеят в хармония и взаимно допълване.
- Проектът предлага **частично** разкриване на археологията под площада, експонирането – открито и покрито и свързването ѝ в общ комплекс с наличната археология по „Мария Луиза“ и Ларгото.
- **Открит** археологичен парк – пред хотел „Балкан“.
- **Покрит** археологичен парк – до западната част на крепостната стена.
- На мястото на сегашния подземен паркинг – **възстановяване на археологията**, разкрита при строителството на метростанция „Сердика I“, която според нашите проучвания се съхранява в склад (на територията на „Илиянци“). На подземно ниво предлагаме свързването ѝ с комплекса на **Западната порта и църквата „Свети Спас“ под Булбанк**.
- Продължаването на подземното пространство на Ларгото **на изток до подлеза пред Народното събрание**. Там се очаква разкриването на уникални мозайки, установени при строителството на Ларгото.
- Предлага се и свързването (подземно) на Ларгото със зоната на **Ротондата „Свети Георги“** и археологията там.
- За свързване на археологията в единен комплекс се предлагат **2 „пробива“ – в южната част на съществуващия подлез** – при църквата „Св. Петка Самарджийска“ и под Ларгото, с изграждане на стълбище под единия „ръкав“ на прохода в сградата на Министерството на образованието към Ротондата „Св. Георги“.
- В пространствената концепция за формирането на един цялостен комплекс „Сердика“ се предвиждат и места за експониране на повече от 1000 археологични находки и ценни артефакти, съхранявани досега на различни

места.

- **Маркиране на 2-те главни оси** – Карго и Декуманос:
  - Уникално запазена е **пресечната точка** на Карго и Декуманос – открито и на нивото на съвременния град.
  - надземно – с маркиране Карго Максимус в настилката;
  - подземно – с разкриване на оригиналното Римско Карго Максимус под конструкцията.

## ПЛОЩАД – ПОЛИФУНКЦИОНАЛЕН – ЗОНИРАНЕ

- Археологичен парк;
- Храмова зона;
- Паркова зона.



ПРОЕКТ НА КОЛЕКТИВ АРХ. ЧАВДАР ЙОТОВ, АРХ. СВЕТЛА ЙОТОВА И АРХ. МАРИЯ МАРКОВА



Налице са четири вече традиционно обособени пространства, които трябва да се разглеждат интегрално. Площад „Света Неделя“ не може да се изолира и разглежда самостоятелно. Нашата разработка за площад „Света Неделя“ предлага цялостно решение на центъра на София. В нашия проект премахваме изцяло наземното автомобилно движение, трамвая и паркинга пред хотел „Шератон“, за да стане центърът изцяло пешеходен. Решението ни предлага площада да е на две нива, като съществуващото горно ниво да стане „покритие“ на археологичните разкрития чрез монолитна стоманобетонна конструкция на кръгли колони посредством концентрични кръгове с център купола на „Св. Неделя“, ясно очертани и в графиката на настилката. Така категорично подчиняваме пространството

на площада на църквата, като подчертаваме сакрално-ритуалния му характер.

Подземното ниво е достъпно откъм всички основни подходи – бул. „Витоша“, ул. „Съборна“, бул. „Стамболийски“ – с възможност да се свържат двата подземни паркинга, ако, разбира се, не пречат на археологията. Това дава възможност и за подземно обслужване на хотел „Балкан-Шератон“.

Част от площада предлагаме да се оформи като форум, който да слеза до нивото на съществуващия подлез и да се яви пространствена връзка на двете нива. Около този форум организираме освен разкриването и експониране на археологията така и пространствено и комуникативно ясна и цялостна връзка със станциите на метрополитена. Форумът, който е разделен на три части от пешеходното преминаване в четирите посоки се явява ключов и „връзва“ четирите основни пространства на центъра, включително и площад „Света Неделя“. Естествено, той освен за рекреация ще се ползва и за културни прояви.

Нашето решение предлага градоустройствено и пространствено да се довърши основната идея за центъра, започнат от 50-те години, която интегрира в себе си и площад „Св. Неделя“. За целта подчертаваме двете исторически наложени се оси: властовата ос изток – запад, която затваряме със сграда от запад (евентуално ново софийско кметство, с пространствено преминаване в западна посока под него) и по този начин „Ларгото“ получава своя естествен пространствен завършек. Сакрално-религиозната ос от църквата „Св. Неделя“ до джамията е подчертана с доизграждане на единен обем в квартала срещу сградите на Булбанк и ЦУМ.

Двете оси са изявени категорично с решенията на площадите: по оста И - 3 доминира симетрията, на която отговаря площадно пространство, обединяващо входовете на „сградите на властта“; следва интегриращата графика на форума с център пресечната точка на двете оси, пренесена и на ниво подлез; нов монумент по оста – предлагаме това да е паметник на основателя на българската държава; водни площи и фонтани в ос зад монумента.

Проектът предвижда отвора на „Ларгото“ да се покрие и на ниво подлез да се създаде музеев комплекс с горно естествено осветление, монтирано между ивиците на настилката на площада, а пешеходното ниво действително да се превърне в най-главният български площад, подчертан в настилките от кръг, чийто център е в пресечната точка на трите „властови“ главни входа и изцяло освободен от наземен транспорт.



**ПРОЕКТ НА СТУДЕНТСКИ КОЛЕКТИВ ОТ ВСУ „ЛЮБЕН КАРАВЕЛОВ“ – ЙОАННА БОЙЧЕВА, ГЕРГАНА ПЕТКОВА, МЕЛАНИ КАЧАРОВА**

Решение на площадно пространство „Света Неделя“ – Обемът на църквата разделя пространството на площада на две, което затруднява възприятието на площадното пространство. Площадът се възприема като такъв само и единствено като се погледне отгоре. В ежедневието площадът се използва за транзитно пешеходно движение. В проектно решение към пространството на площада придаваме и включващите се в него улици, които правим пешеходни, с усилена настилка за достъп на специализираните автомобили. Насочеността към главния елемент на площада – църквата „Света Неделя“ – подсилваме чрез цвета на настилката, като същевременно подчертаваме пространствената рамка. За да потопим археологията в площада, използваме стъклено покритие, тъй като тя е част от нашата история.

Решение подземно ниво на площад „Света Неделя“ – Чрез проектно решение предлагаме преминаването на пешеходния поток да се осъществи на две нива. Като ниво археология пренася съвременния човек към една група епоха – античност, разкривайки едно от основните направления на античния град кардото – преминавайки по него, разкриваме и част от археологическите обекти, които могат да бъдат разгледани и докоснати. Кардото е бил свързващ елемент между Северната и Южната порта. Използвайки неговата каменна настилка, придаваме насоченост на движението на хората. Подземното ниво на площада се обвързва със съществуващата разкрита археология и основните подходи към метростанция „Сердика“. По този начин площадът на църквата „Света Неделя“ прелива от съвременния град към античния.



**ПРОЕКТ НА СТУДЕНТСКИ КОЛЕКТИВ ОТ ВСУ „ЛЮБЕН КАРАВЕЛОВ“ – РАНЯ МОХАМЕД, ЛИЛИЯ СПАСОВА, ЕЛЕНА ИВАНОВА, ПЕТЯ ДИМИТРОВА, ДЕНИС РУСЕВ И ПЛАМЕН ПЕЕВ**

Проектът цели преди всичко да възвърне и утвърди до голяма степен изгубения площаден характер и функция на пространството около църквата „Света Неделя“.

Идеята е площадът да се превърне в една привлекателна и достъпна зона от градската среда, която да предразполага за едно по-приятно и по-продължително пребиваване в рамките на същия.

Основна предпоставка за постигането на тази цел

е прекъсването на транзитното автомобилно движение в рамките на площада, което от своя страна налага и цялостно преосмисляне организацията на уличното движение в центъра на града.

Площадът бива допълнително освободен от временни търговски обекти по периферията, а археологическите разкопки пред хотел „Балкан“ се устройват като обект на подземния урбанизъм. Рамката на площада се подчертава с нови дървета и зелени площи с места за сядане и отмора. По този начин основният фокус попада именно върху църквата „Света Неделя“, а площадът респективно запазва своя сакрален характер. Зелените площи около храма биват преосмислени,



мака, че от една страна да подчертават значението и функцията на паметника, а от друга, да структурират площадното пространство, следвайки основните пешеходни направления. Чисто органично получената форма, наподобяваща човешко око, елегантно се завършва от танзиращата от запад линия на градския трамвай. Запазването на трамвайната линия като културно-исторически маршрут с ретро влак цели да улови и предаде частица от духа на старата София и занаят.

#### ПУБЛИЧЕН ОТЗВУК

**Списък на използваните публикации, интервюта, телевизионни предавания**

Обявиха конкурс за площад „Света Неделя“ в столицата. - citybuild.bg (<http://citybuild.bg/news/obnavi-na-konkurs-ploshtad/21549>) -15.01.2013 /13:18  
 Конкурсът е мъртъв, да живее конкурса! Коментар на ГРУПА ГРАД относно конкурса за площад „Света Неделя“, ([www.kab-sofia.bg/component/content/article/46-polezno/1850-komentar-na-grupa-grad...](http://www.kab-sofia.bg/component/content/article/46-polezno/1850-komentar-na-grupa-grad...)) -11 февруари 2013 / 00:00  
 арх. Павел Попов, Конкурсът за площада „Света Неделя“. – Култура, бр. 29 (3000), 13.09.2013. (<http://newspaper.kultura.bg/bg/article/view/21270>)  
 арх. Христо Генчев, Градоустройствена кардиохирургия в сърцето на града. - Култура, бр. 29/13.09.2013.  
 Арх. Павел Попов, Конкурси, конкурсчета. - Култура, бр. 8, 28.02.2014. (<http://newspaper.kultura.bg/article/view/21922>)  
 Яна Букова, Ако архитектурата е застинала музика, центърът на София ще бъде застинала чалга. - Култура, бр. 8, 28.02.2014.  
 арх. Тодор Булев, Генезисът на провала. - Култура, бр. 8, 28.02.2014.  
 За качествена градска среда са необходими планиране, ясни правила и отговорност на участниците. Интервю на Стефимир Грозев с арх. Петкана Бакалова и арх. Тодор Булев, 10.10.2018, TV Bloomberg Bulgaria.  
 27 проекта в конкурса за обновяване на площад „Света Неделя“ в София. (<https://gradat.bg/bgpro->

[jects/2013/05/21/2065491\\_27\\_proekta\\_v\\_konkursa\\_za\\_obnovi-avane\\_na\\_ploshtad\\_sveta](https://www.capital.bg/politika_i_ikonotika/bulgaria/2013/05/28/2069532-dvama-pobediteli_v_konkursa_za_nov_oblik_na_ploshtad))

Двама победители в конкурса за нов облик на площад „Света Неделя“, Кристина Климентиевна. ([https://www.capital.bg/politika\\_i\\_ikonotika/bulgaria/2013/05/28/2069532-dvama-pobediteli\\_v\\_konkursa\\_za\\_nov\\_oblik\\_na\\_ploshtad](https://www.capital.bg/politika_i_ikonotika/bulgaria/2013/05/28/2069532-dvama-pobediteli_v_konkursa_za_nov_oblik_na_ploshtad))

Идеи за сърцето на София, Кристина Климентиевна. ([https://www.capital.bg/politika\\_i\\_ikonotika/bulgaria/2013/06/16/2083012\\_idei\\_za\\_surceto\\_na\\_sofia/](https://www.capital.bg/politika_i_ikonotika/bulgaria/2013/06/16/2083012_idei_za_surceto_na_sofia/))

Обществени обсъждания има, обществена полза от тях – рядко, Искра Ценкова. - Сега, бр. 267/16.11.2017 г.

Ремонтът на „Света Неделя“ ще е по-скандален от Графа, Владимир Йончев,

([https://m.offnews.bg/news/Analizi-i-Komentari\\_65/Remont-na-Sveta-Nedelia-shte-e-po-skandalen-ot-Grafa\\_716554.html](https://m.offnews.bg/news/Analizi-i-Komentari_65/Remont-na-Sveta-Nedelia-shte-e-po-skandalen-ot-Grafa_716554.html)) - 29 ноември 2019 - 18:29 | 33306 | 23

Реконструкцията на пл. „Света Неделя“, се нуждае от по-широко обсъждане. - CityBuild.bg - (<http://citybuild.bg/news/rekonstruktziyata-sveta-nedelia/40870?fbclid=IwAR1teoEDArs-2hPgD81KXziGfElUcQLMAiOQitdplWDAXVdWvIBINXP645QI>) - 28.11.2019 /15:34

[https://www.dnevnik.bg/video/2019/11/29/3999081\\_kak\\_izglejda\\_ploshtad\\_sv\\_nedelia\\_v\\_proekta\\_na\\_studio/](https://www.dnevnik.bg/video/2019/11/29/3999081_kak_izglejda_ploshtad_sv_nedelia_v_proekta_na_studio/)

<https://dnes.dir.bg/sofia/alternativniyat-konkurs-za-ploshtad-sveta-nedelya-veche-ima-22-proekta>

<https://svetanedelya.com/proekti/>

<https://www.facebook.com/yvobojkov/posts/2716108565098640>

Четири награди определиха в алтернативния конкурс за пл. „Света Неделя“, Ема

Димитрова. - CityBuild.bg - ([http://citybuild.bg/news/che-tiri-nagradi-opredeliha/40893?fbclid=IwAR1GrUPoF2SUUn2y7g6RdNpDEA9czPzMF57QxhAmUxwV71g\\_Cy1rChW6Pqk](http://citybuild.bg/news/che-tiri-nagradi-opredeliha/40893?fbclid=IwAR1GrUPoF2SUUn2y7g6RdNpDEA9czPzMF57QxhAmUxwV71g_Cy1rChW6Pqk))

01.12.2019 / 16:33

Защо все още има несъгласия за площад „Света Неделя“? Какво още трябва да бъде решено?, Георги Мърхов - ([https://stroiinfo.com/zashto-ima-nesuglasia-za-ploshtad-sveta-nedelia/?fbclid=IwAR2TgZLUcMblieRlyY82TZfGctrZF8F-C\\_KNNumx6XCpb-t0Uav5fd\\_ICxA](https://stroiinfo.com/zashto-ima-nesuglasia-za-ploshtad-sveta-nedelia/?fbclid=IwAR2TgZLUcMblieRlyY82TZfGctrZF8F-C_KNNumx6XCpb-t0Uav5fd_ICxA))02.12.2019.

Общината няма монопол върху идеите за развитие на града. Интервю с арх. Тодор Булев, (<https://www.segabg.com/category-observer/arh-todor-bulev-obshtinata-nyama-monopol...>), 06.12.2019

Идеи за площад „Света Неделя“, От транзитно движение към градски живот, Явор Иванов, (<https://toest.bg/ploshtad-sveta-nedelya-renovirane/>), 07.12.2019

За площад „Света Неделя“, Анета Василева, Архитектура (<http://kweekly.bg/publication/5751>), 13.12.2019

Проектът „Фукас“ - самоцелна, модернична фукня и транспортен запек в центъра на София, Иво Иванов. - (<https://faktor.bg/bg/articles/petak-13-proektat-fukas-samot-sel>), 22.12.2019

Арх. Добрина Желева-Мартинс - ([zheleva-martins.com/tag/konkursi-za-arhitekture-konkursi-za-guz/](https://zheleva-martins.com/tag/konkursi-za-arhitekture-konkursi-za-guz/))

Рейнир де Граф: Заложено е твърде много, за да оставим архитектурата само на архитектите. - (<https://1kamf.com/rejnir-de-graf-zalozheno-e-tvarde-mnogo-za-da-ostavim-arhitekturata...>)

„Да не забравяме, че жизнените или щастливите градове са такива, защото са богати градове“, 29.01.2020

Новите дрехи на площад „Света Неделя“ – Висша мода или кич, Виолета Иванова, (<https://topnovini.bg/novini/854556-novite-drehi-na-ploshtad-sv-nedelya-vissha-moda-ili...>), 20.02.2020

Международен конкурс за площад „Света Неделя“, Радостина Попова. - ([https://gradat.bg/content/mezhdunaroden-konkurs-za-ploshtad-sveta-nedelya?fbclid=IwAR04\\_rZTKCn-JCYdC-myeBUObet47aftdddTiHeCTdHy6hAuVWkZ85o9m59yo](https://gradat.bg/content/mezhdunaroden-konkurs-za-ploshtad-sveta-nedelya?fbclid=IwAR04_rZTKCn-JCYdC-myeBUObet47aftdddTiHeCTdHy6hAuVWkZ85o9m59yo))

## О. М. ЗА СЪДБАТА НА СОФИЯ

арх. Людмил Леонидов

Роден в София през 1948 г.

Завършил Висш инженерно-строителен институт през 1973 г., специалност „Архитектура“.

До 1995 г. работи в „Техноекспортстрой“ и „Булгарпроже“ като проектант, групов ръководител, ръководител на ателие, представител на ТЕС в Зимбабве и изпълнителен директор на международната строителна компания „TESTRUST“.

След 1995 г. е управител на проектантска и консултантска фирма „Фар 90“ с десетки реализирани проекти в Африка, Близкия изток и България и награди в национални и международни конкурси.

До 2013 г.:

- Ръководител на курсовете на БААИК и САБ по прилагането на договорните условия на FIDIC в България
- Вещо лице в Софийски районен съд
- Хоноруван преподавател към катедра „Международни икономически отношения“ на УНСС – специалност „Управление на инвестиционни проекти“
- Зам.-председател на Комисията по устройство на територията, строителство и архитектура в СОС
- Член на Комисията по нормативни уредби в СОС
- Член на експертния съвет на ДАГ
- Рецензент на система „Обитаване“ на ОУП на София
- Ръководител на екип за изработване на специализирана програма към ОУП на София за реконструкция на главния градски център
- Ръководител на екип за изработване на специализирана



програма към ОУП на София за ревитализация на проблемните територии и пилотен проект за ромски селища и жилища.

- Член на журито на алтернативния конкурс за идеен проект за обновяване на площад „Св. Неделя“ в историческия център на София

Когато трябва да се вземе колективно решение, но някой не е съгласен със съдържанието на документ, има право след подписа си да сложи О. М., което означава „Подписвам с ОСОБЕНО МНЕНИЕ, защото не съм съгласен с взетото решение“.

Символично такава беше реакцията на Архитектурната гилдия по повод на проведения „официален“ конкурс за идеен проект за обновяване на площад „Св. Неделя“ в историческия център на София. Българските

фирми бяха отстранени от участие в конкурса и той от национален се превърна само в интернационален. Това унищително отношение към родните архитекти, печелили национални и международни конкурси и създали през последното столетие не един шедевър, предизвика тяхната реакция. САБ, ССА и КАБ - РК „София град“, уважавайки желанието им да кажат своето мнение за съдбата не само на площада, организираха „алтернативен“ конкурс. Това справедливо действие беше разбрано неправилно от СО и беше оценено като опортюнизмъ.

Съвсем различна беше реакцията на Столична община само преди 10 години, когато пак САБ организира и проведе „алтернативен“ конкурс за изграждането на „Вторичен градски център“ на 4-ти километър в отговор на проведенения „официален“ международен конкурс. СО дори гласува сума от 10 000 лева в подкрепа на конкурса, която САБ така и не получи, но това е друга тема.

Конкурсът за площад „Св. Неделя“ отприщи натрупващото се недоволство за начина, по който се решава съдбата на София. Ситуацията може да се отъждестви с отношенията в едно семейство, където родителите нямат право да мъчат, когато децата им тръгнат в грешна посока. Длъжни са да се намесят, да им посочат къде бъркат и да ги научат как да коригират поведението си, за да не бъдат изхвърлени от обществото.

Причината за разногласията не е само този конкурс, а нивото на компетентност на отделните личности, представляващи институциите, които имат право да управляват града от името на всички му граждани. През 2000 г. арх. Стайнов прогнозира, че това ще се случи и изработи една много интелигентна система от програми, която трябваше да направи управлението на града и прилагането на ОУП независими от субективните фактори. Предостави безвъзмездно всички материали на тогавашния главен архитект и като обяснение за подарения масив от знания цитира гумите на своя именит баща: „Щастието е в това да бъдеш полезен на другите“.

Законът за устройството и застрояването на столичната община, след драматични дискусии в НС, влезе в сила на 28.01.2007 г. В него в § 3 е записано: „В срок шест месеца от влизането в сила на този закон кметът на Столичната община изготвя Рамковата програма за прилагане на Общия устройствен план, подлага я на обществено обсъждане и я внася в Столичния общински съвет. Столичният общински съвет одобрява програмата и я внася за приемане в Министерския съвет“.

Изминаха 26 пъти по шест месеца и Рамковата програма е толкова далече от реализация, колкото беше и при приемането на закона. Тя е документът, който тълкува и управлява прилагането на Общия устройствен план на София. Тя трябваше да сложи край на отживялото времето си рисуване на градоустройствени схеми и да управлява процеса на устройственото планиране от замисъла до реализацията и в процеса на експлоатация. Рамковата програма

трябваше да определи структурните програми, а те, от своя страна, специализираните програми.

Блоковете на програмите трябваше да бъдат взградени в пет групи: Програми, свързани с жизненодейностните функционални системи, Програми, свързани с интегриращите функционални системи, Програми, свързани със социално-икономическите и ресурсните системи, Програми, свързани с интегриращите средови системи и Програми, свързани със системите за управление на устройствения процес.

Ако това се беше случило, десетки неугачи през последните години щяха да бъдат избегнати и София щеше да знае накъде върви, а не да се лута из кривите улици и в крайна сметка да се върне на изходната позиция, там, откъдето тръгна преди 20 години. Тогава въпросът да има или да няма конкурс и кой да участва нямаше да предизвиква спорове.

София има странна и в голяма степен предизвикана съдба. С променлив успех и много компромиси градът се развива до наши дни. Това е наследството, което получихме. Сегашното състояние на София е далеч от понятието „европейска столица“. Ние не притежаваме Стария град на Прага, очарованието на Париж, лукса на Лондон или историята на Рим и Истанбул. Имаме единствено шанса, че градът е разположен в подножието на Витоша. Едва ли скоро София ще стане „красив град“, колкото и локалният ни патриотизъм да ни пречи да виждаме истината. С общи усилия София може да се превърне поне в „приятен и гостоприемен град“.

Извиненията с „лошото наследство“ са безпочвени, макар че, като изключим Берлин, останалите европейски столици имат непрекъсната многовековна история на материално и духовно развитие. Истината е, че Европа няма да дойде, за да свърши това, което можем да направим сами. Доказателство е анализът за състоянието на европейските градове, изготвен от бившия министър за Европа в британското правителство - Д. Макшейн. Той казва: „Градовете на бившата съветска империя - Прага, Варшава, Будапеща и Дрезден, след мръсотията и занемареността на комунизма, сега не само изглеждат красиви, но имат ново излъчване на европейска толерантност и модернизъм, отговарящи на 21-вековната история на Европа“.

При такава оценка, в която справедливо отсъстваме, стремежите ни би трябвало да се насочат към това първоначално София да стане



поне безконфликтен град, макар че конфликти винаги ще съществуват, но основните могат и трябва да бъдат разрешени. За разлика от повечето европейски столици, София не е разделена на Стар (изграден преди столетия) и Нов град. При нас делението е по-скоро териториално – на централни и прилежащи територии, което пък няма нищо общо с административното ѝ деление.

Отправната точка на всички начинания сега трябва да бъде „човекът“. За съжаление, във всички досегашни разработки отсъства „човекът-обитател“. Има територия, има инфраструктура, има комуникации и пр, но „човека“ го няма. Как ще се чувства той в преустроенния град, който не се е наел да изследва, може би защото в миналото „в името на човека“ бяха допускани много грешки.

Проф. С. Гзел, формулирайки проблемите на урбанизма, стига до извода, че „Градът може да се отъждестви с човешкия организъм и да се диагностицира“. Така „здрав“ град означава нещо повече от липса на болест или увреждане. Това означава пълно физическо, психическо и социално здраве – място, на което ние не сме обезпокоявани от нищо, защото нивото на комфорт надхвърля възможностите на естествения гразнител – заобикалящата ни среда. Както и при лечението, точната, пълна и навременна диагноза не е достатъчна, за да се спаси територията, ако не се подготви и проведе адекватна интервенция. Това е основната тема, по която настояваме обществеността да чуе нашето професионално мнение.

За състоянието на града са изписани стотици критични страници. Тяхната „диагноза“ е, че градът продължава да боледува. Физическото му състояние е тревожно, но ние до такава степен сме свикнали с него, че го забелязваме само когато се връщаме от чужбина. Тези, които ни обясняват колко много е направено, не си дават сметка, или наистина не знаят, какво правят държавите по света, за да бъдат столиците им все по-човешки подредени, красиви и удобни за обитаване.

Ще цитирам една констатация отпреди две десетилетия във връзка с конкурса „София и европейската интеграция“: „...Не е приключила подмяната на инженерните мрежи. Повечето изградени колектори не се използват рационално. Голяма част от улиците не са добре нивелирани и не са асфалтирани а павирани, което предизвиква силно запрашаване в сухите периоди или образуване на кални локви, когато вали. Уличната канализация блокира при по-силни дъждове. Градските инсталации, особено водопроводът, често аварират.

Пропаданията на настилката и гупките след ремонт на съоръженията са нещо обичайно. Уличното осветление е в лошо състояние. Уличните дървета рушат настилките, за които не се полагат никакви грижи. Броят на МПС многократно надвишава възможностите за паркиране. Усвояването на подземните пространства е въпрос на далечна перспектива. ... Липсват обществени тоалетни. На най-неподходящите, но оживени места, възникват пазари на открито с неугледен вид и съмнително качество на продаваните стоки. Будките за вестници и всякаква пасмантерия, покрити с брезент и ламарина, безразборно и полузаконно са заели малкото свободна площ по тротоарите. Това състояние прогоня и малкото чуждестранни туристи, които някога, заради спокойствието и патриархалния дух харесваха София и я посещаваха... Никои не си харчи парите, разглеждайки мръсен и неуютен град като забележителност, освен специалистите по „урбанистична патология“, и то само с научна цел. Това състояние е една от причините крупните чужди инвестиции да бъдат сведени до минимум. И т.н.“.

За две десетилетия почти нищо не се е променило. В самия център на града, между площадите „Руски паметник“, „Петте къшета“ и „Македония“, се вижда каква е била София преди повече от 50 години. Освен физически унищожена, тя до голяма степен е и недостъпна, защото ул. „20 април“ беше затворена за движение, заради едно заведение, което се появи на пресечката с бул. „Христо Ботев“. Истински подвиг е движението на инвалиди и на майки с детски колички по разбитите плочници. Поне половината от единствената градинка е заета от строящата се повече от десетилетие Арменска църква, която от няколко години изобщо не се строи.

Тези, от които зависи промяната, никога не са стъпвали на тази територия, защото не слизат от колите си и не се отделят от придружителите си, които ги водят на други места. От „онези години“ на „Петте къшета“ е запазена ламаринена будка за вестници, завита с брезенти. В периметър от няколко стотин метра има всякакви друзи ламаринени произведения и „магазини“, които продават стоката си през прозореца на мазето. В този периметър попада и НДК. Това е само един много малък пример, който показва, че в плановете за промяна липсва мисълта за ЧОВЕКА с неговите потребности.

Целта е за негова сметка да се финансират проекти, които да показват колко много се

инвестира в разхубавяването на София. Такъв е случаят с площад „Св. Неделя“.

Този площад е поне на 2000 години. Под него са улиците и сградите от времето на Рим. На повърхността, като на театрална сцена, са подредени църквата от 1850 г., Богословският факултет и Софийската света митрополия от 1930 г., жилищни кооперации от същото време, хотел „Балкан“ от 1960 г., банката от 1970 г. и разкопките, започнали през 2015 г. и вече замразени.

Съдбата на площада зависи от решаването на няколко други проблема от общоградски характер, които не могат да бъдат третираны чрез този конкурс.

Първият въпрос, който трябва да намери отговор, е кое да запазим за сметка на кое. Историята е и под земята, и на повърхността. Имаме и примери за подражание – Рим и Скопие. В Рим историята е истинска и е наследствена. В Скопие нито е истинска, нито е наследствена. У нас историята е истинска, но не е наследствена. Ако римската история се експонира по начина, по който това беше направено през ЦУМ и на Ларгото, ще получим още една мъртва зона с непонятна експозиция, а не площад.

Вторият въпрос трябваше да бъде за съдбата на древния път, водещ цяла Европа до Босфора. Неудачното комуникационно решение на Ларгото унищожи възможността за по-свободно третиране на територията. Бул „Тодор Александров“ е като пълноводна река и комуникацията между двата бряга в повечето случаи е само визуална.

Третият въпрос касае съдбата на трамвая. Ако той се изпрати да преминава по трасето на бул. „Христо Ботев“, инвестициите за преместването му са нулеви. Завинаги ще бъде ликвидирани и абсурдът с дублирането на линията на метрото. От запазването или не на трамвайните линии зависят съдбите на бул. „Мария Луиза“ и бул. „Стамболийски“.

Без трамвай бул. „Мария Луиза“ може да запази транспортната си връзка с бул. „Тодор Александров“ и да поеме паркирането на повечето коли, които атакуват централната

градска част. Бул. „Стамболийски“ може да се превърне в пешеходна зона до площад „Възраждане“. Това е последното останало свободно място в центъра на София, където все още може да се изгради сграда на Софийската опера. Според световноизвестни оперни певци сегашният салон за събрания в Земеделския народен дом е с лоша акустика.

И двата въпроса не се решават с конкурси, а чрез структурната програма „Градски комуникации и транспорт“, която включва специализираните програми: „Външен транспорт и изходящо-входящи комуникации“, „Комуникации“, „Обществен транспорт“ и „Пешеходно и велосипедно движение“. Тези програми трябваше да са изготвени паралелно (не една след друга) преди повече от 10 години. Ако това се беше случило, нямаше да се налага да решаваме проблемите на София с конкурс за площад.

Не на последно място, площадът трябва да се спаси от колите на „Шератон хотел Балкан“. Решението е елементарно и не изисква никакви инвестиции. Сградата на президентството е проектирана така, че парадният ѝ вход е от север, точно срещу парадния вход на Министерския съвет. Без никакви проблеми транспортният достъп до хотела може да бъде от там, където сега излизат президентските коли, а входът откъм площада да остане само за пешеходци.

Обявителите на „Официалния конкурс“ би трябвало да разбират, че „Особеното ни мнение“ не е противопоставяне, а професионално притеснение от допуснатите грешки, които ние виждаме много по-ясно, защото в ежедневната си работа непрекъснато се сблъскваме с тях.

Недопустимо е да се провеждат конкурси по Закона за обществените поръчки, които изискват творческо професионално мислене при нерешени основни проблеми на града. Обществената поръчка за архитектурна творба е толкова абсурдна, колкото и обществената поръчка за изпяване на арията на Фигаро примерно.

# СОФИЙСКИ МЕТРОПОЛИТЕН



## СОФИЯ

проф. д-р инж. Стоян Братоев  
арх. Ирена Дерлипанска  
Пламена Кръстева  
проф. д-р арх. Веселина Пеневска

## СОФИЙСКОТО МЕТРО В АРХИТЕКТУРНО ОТНОШЕНИЕ Е МНОГО НАД СРЕДНОЕВРОПЕЙСКОТО

проф. д-р инж. Стоян Братоев

Проф. д-р инж. Стоян Братоев е роден на 19 януари 1954 г. От 1992 до 1999 г. е Генерален директор на общинска фирма „Метрополитен“, а от 1999 г. е изпълнителен директор на „Метрополитен“ ЕАД, общинското предприятие, управляващо Софийското метро. От 1998 г. ръководи изграждането и въвеждането в експлоатация на Линия 1 и Линия 2 на метрото в София, а от 2016 г. – на новата Линия 3. Стоян Братоев е строителен инженер със специалност „Тунели и метрополитени“ от 1979 г., през 1985 г. защитава докторат по метростроителство, има 65 научни публикации, в това число 6 книги, както и 2 изобретения в областта на подземното строителство. Участва в редица научни разработки, ръководства за проектиране и др. През май 2015 г. е удостоен с орден „Стара планина“ първа степен за строежа на столичното метро. Почетен гражданин на София от 2012 г.



### - Проф. Братоев, как се развиват във времето идеите за изграждане на метро в София?

- Още през далечната 1968 г., с решение на правителството на Р България започва проучване първо за подпаважен трамвай, по-късно го формулират като „скоростен трамвай“. В процеса на това проучване се констатира, че от 600 000 жители София е нараснала на 800 000 души и тенденцията е да стигне милион към 1980 г. Затова през 1970 г. правителството взема решение изследването за подпаважен трамвай да прерасне в проучване за изграждане на метро в София. От 1970 г. в продължение на две години се готви специален Технико-икономически доклад за метро в София и през 1972 г. той е одобрен от МС. Съгласно този документ бъдещото столично метро трябва да има три диаметъра, с обща дължина 51 km и дял в системата на градския транспорт около 50%. В доклада са очертани основните направления за развитие на софийската подземна железница – едното е запад – изток („Люлин“ – „Младост“), другото е север – юг („Надежда“ – „Лозенец“), а третото е Княжево – Центъра – Ботевградско

шосе. Но това са само направления, които не са били ситуирани в градската планировка. На базата на одобрения Технико-икономически доклад се разработва Генерална схема за развитие на метрото в София, която вече закрепва в голяма степен направленията в градската планировка на столицата. След това тази схема няколко пъти е допълвана с решения на Народното събрание, МС и на Столичния общински съвет.

Първоначалната Генерална схема на метрото в София залага изграждането на 3 линии, като в периферните части на някои от тях има разклонения. Тя предвижда освен това метрото да има по-голяма дължина, отколкото е предложено в технико-икономическия доклад, защото в София вече има доста над милион жители, когато е правена промяната в Общия устройствен план на столицата. През 2006 г., при изменение отново на Общия устройствен план, е заложена и сегашната схема за развитие на метрото. Така че Генералната схема на метрото сега е с 3 линии, с разклонения в периферните части на някои от тях. Последната идея е метрото да има 75

километра, 67 метростанции, с дял в системата на градския транспорт 60%, с разклонения на линиите в периферните части на града, така че всяка линия в далечна перспектива да има Х-образна структура. Това означава на диаметър да има по два маршрута (две линии) – при първия диаметър две разклонения в западна посока (към Околовръстното и към „Обеля“) и две в източна посока (към Летището и Бизнес парка). Втората линия – в северна посока, да има едно разклонение към „Надежда“ и продължение в посока „Илиянци“, а в южна посока – продължение от ул. „Сребърна“ в посока Околовръстното и отклонението, за което е направено предварително проучване към Студентски град. На третата линия разклонението в източна посока е към „Слатина“ и бул. „Владимир Вазов“, а в западна – в посока „Овча купел“ – Горна баня. Обсъждат се и идеи да има разклонение след МС „Красно село“ в посока кв. „Бъкстон“. Това са само идеи, но винаги така

се тръзва. В Генералната схема е одобрено само разклонението по първата линия в източна посока – към Летището и Бизнес парка, в западна посока – към Околовръстното и „Обеля“ и по втората линия – към „Илиянци“ – „Надежда“. Другите отклонения все още не са одобрявани в Генералната схема, само ги има в разработки и решения на експертни съвети.

**- Какво развитие на строителните методи и технологии се наблюдава в изграждането на метрото в София?**

- Първият участък – западният радиус на Линия 1 на метрото, е строен по класически открит способ – с котлован с откоси и котловани с укрепвания съответно в зависимост от наличието на сгради в близост до трасето или наличието на свободни пространства за изкопането на котловани с откоси. В тези котловани се изграждаха конструкциите на



метростанциите или на тунелите, след което се засипваха и се възстановяваше повърхността над тях. В изградените по този начин съоръжения се извършваше монтаж на оборудването и архитектурно довършителните работи. Прилагаха се предимно масивни укрепвания с голяма коравина, което позволяваше строителството да се извършва в непосредствена близост до съществуващи сгради и съоръжения, без да се застрашава тяхната цялост. По този метод бяха строени метростанциите от участъка пл. „Св. Неделя“ – „Люлин“ и три от станциите от пл. „Св. Неделя“ до „Младост“. Приложен бе и на част от станциите от Линия 2 – „Львов мост“, „НДК“, „Европейски съюз“, „Дружба“ и др.

С оглед на все по-натоварения трафик в София по-голямата част от новоизграждащите се станции се строят по т.нар. Милански метод. Той се прилага, когато се налага по-бързо възстановяване на повърхността над съоръженията на метрото. При него по направление на бъдещите стени на конструкциите на станциите и тунелите се изграждат шлицови стени, без да се разработва общ котлован. Върху тези шлицови стени се изпълняват покривните плочи на тунелите или на метростанциите. След това при възстановено движение над станциите или тунелите се извършват изкопните работи под защитата на покривните плочи и се изграждат останалите конструкции на съоръженията. Този метод бе приложен при строителството на част от станциите „Жолио Кюри“ и „Г. М. Димитров“ и на част от тунелите в съседство с тези станции. На Линия 2, с оглед минимализиране на времето за спиране или ограничаване на движението по основни улици, този метод бе приложен на станциите „Княгиня Мария Луиза“, „Централна гара“ и „Джеймс Баучер“ под бул. „Черни връх“ в кв. „Лозенец“, а така също за съоръженията за смяна на посоката на движение на влаковете след нея, както и за метростанция „Витоша“. След като диаметърът тръгна в източна посока към „Младост“, за първи път се приложи от 2005 до 2009 г. нова технология – т.нар. „щитов метод“ – между станциите „Сердика“ и Стадион „Васил

Левски“. Механизираният щитов метод бе много подходящ за терена на София, тъй като го приложихме при изграждането на тунелите в централната градска част, където те са със значителна дължина и поради наличието на археологически находки и с оглед избягване на разкриването на изкопи със значителна дължина на големи булеварди. При този метод имаме механизирани разработване на почвите в челото на стоманен цилиндър, наречен „щит“, и монтиране на тунелна конструкция под защитата на този цилиндър в задната му част. Машината се придвижва от система хидравлични крикове, запълвани в готовата тунелна конструкция в задната част на щита. Поради значителната дълбочина на тунелите този метод бе приложен за участъка „Пл. „Св. Неделя“ – Стадион „В. Левски“, както и за участъка „Пътен възел Надежда“ – ул. „Хан Аспарух“ преди бул. „Патриарх Евтимий“. Поради разполагането на тунелите под нивото на подземните води, и на двата участъка бяха предвидени щитове с хидравлична забойна камера с противоотлагане в забоя. Това позволяваше да се предотвратят сляганята на терена над тунелите и негативните последици за разположените над тях сгради. Методът се приложи и при строителството на централния участък от Линия 3 от Малък градски театър „Зад канала“ до „Красно село“ (кръстовището на ул. „Житница“ с бул. „Цар Борис III“).

При изграждането на някои станции и тунели използвахме и Нов австрийски тунелен метод (НАТМ). Той се прилага ефективно на участъци със значително заложение от терена и ограничен воден приток. При него на части се разработва малък участък от забоя, върху него се полага първична конструкция (облицовка) от армиран торкрет (пръскан бетон) и на определено разстояние зад него се армира и с торкрет или специален преместваем кофраж се бетонира вторична конструкция (облицовка) на тунела. Нов австрийски тунелен метод използвахме за изграждане на връзката на метростанцията на стадион „В. Левски“ и тунела под бул. „Драган Цанков“ пред Националното радио. Поради спецификата



Строителство на ст. „Константин Величков“, началото на 80-те години



Тунелопробивната машина, с която беше изграден 7 км двутунелов път на Линия 3 от „Красно село“ до Малък градски театър „Зад канала“

на геоложките условия, дълбоките подземни води и значителната дълбочина на заложене на тунелите от втория метродиаметър в участъка под бул. „Черни връх“ от хотел „Хемус“ до бул. „Дж. Баучер“ строителството им бе извършено по този метод. Впоследствие с него бе изпълнен и тунелът до следващата станция по Линия 2 – МС „Витоша“, както и някои обекти от Линия 3 – тунелът от Малък градски театър „Зад канала“ до бул. „Владимир Вазов“ и част от трасето в кв. „Овча купел“.

Една от най-впечатляващите ни станции „Сердика 2“ от Линия 2 пък е изградена по Модифициран НАТМ. Той е характерен за по-сложни геоложки и хидрогеоложки условия и по-значителна дълбочина (около 22-24 м), както и необходимост от по-голямо напречно сечение (21 м). С оглед запазването на археологическите находки, разкрити при изкопните работи за „Сердика 2“, проектът ѝ е актуализиран и перонният участък е изграден по модифицирания вариант на Новия австрийски тунелен метод. Напречното сечение на станцията е 258 м<sup>2</sup> и е едно от най-големите в Европа. То е от сводов тип с широчина на свода 21 м и височина 16 м. Поради големия размер на напречното сечение, неблагоприятните геоложки условия и обилното количество подземни води, изграждането му е едно от най-сложните строителни мероприятия, прилагани в нашата практика. Метростанцията от Линия 3, ситуирана на „Орлов мост“, е също много сложна и се изгради по този метод – от централна шахта с размери 30 x 20 м. Южно от станцията тунелите на метрото на Линия 3 преминават под действащите тунели на Линия 1, поради което дълното на метростанцията е разположено на значителна дълбочина от 26 м. Станцията ще е свързана с действащата метростанция „СУ СВ. Кл. Охридски“.

#### **- Какво е качеството на строителните работи, оборудването и архитектурата?**

- Смяя да твърдя, че качеството на строителството е прилично, на добро ниво. Колкото до техническото устройство на метрото, то е на изключително високо ниво, тъй като оборудването, което използваме, е на водещи световни фирми – „Сименс“, „Балфор Бити“, „Ериксон“, „Капш“, „Хитачи“, „Панасоник“. А архитектурата на станциите е това, което пътниците виждат. Тя като стойност не тежи, защото е между 2 и 3% от стойността на метрото, но ако се направи под 2% като стойност, тя със сигурност ще гразни на фона на останалите станции. По-добре да се направи с половин процент повече разход, но да стане прилична. На Софийското метро това му е хубавото, че архитектурата на станциите е запомняща се и е на едно изключително добро ниво – както самото архитектурно решение, така и изпълнението. Ние и затова връщаме многократно проекти, гледаме ги, обсъждаме ги много пъти, докато изберем подходящия. Трябва да се има предвид, че метрото е технологично съоръжение и архитектурата се подчинява на транспортната му функция. Когато не е добре направена, тя започва да страда. Софийското

метро в архитектурно отношение е много над средноевропейското. Който е ходил по чужбина и е видял другите метра, знае за какво става дума. И тук не говоря за метрата в Париж, Лондон и Ню Йорк, които са стари, а за съвременните метра и Софийското твърдо е над средното ниво като архитектура. Освен това и архитектурите, с които работим, се развиват през годините и всяка тяхна нова станция е по-добра от предишната.

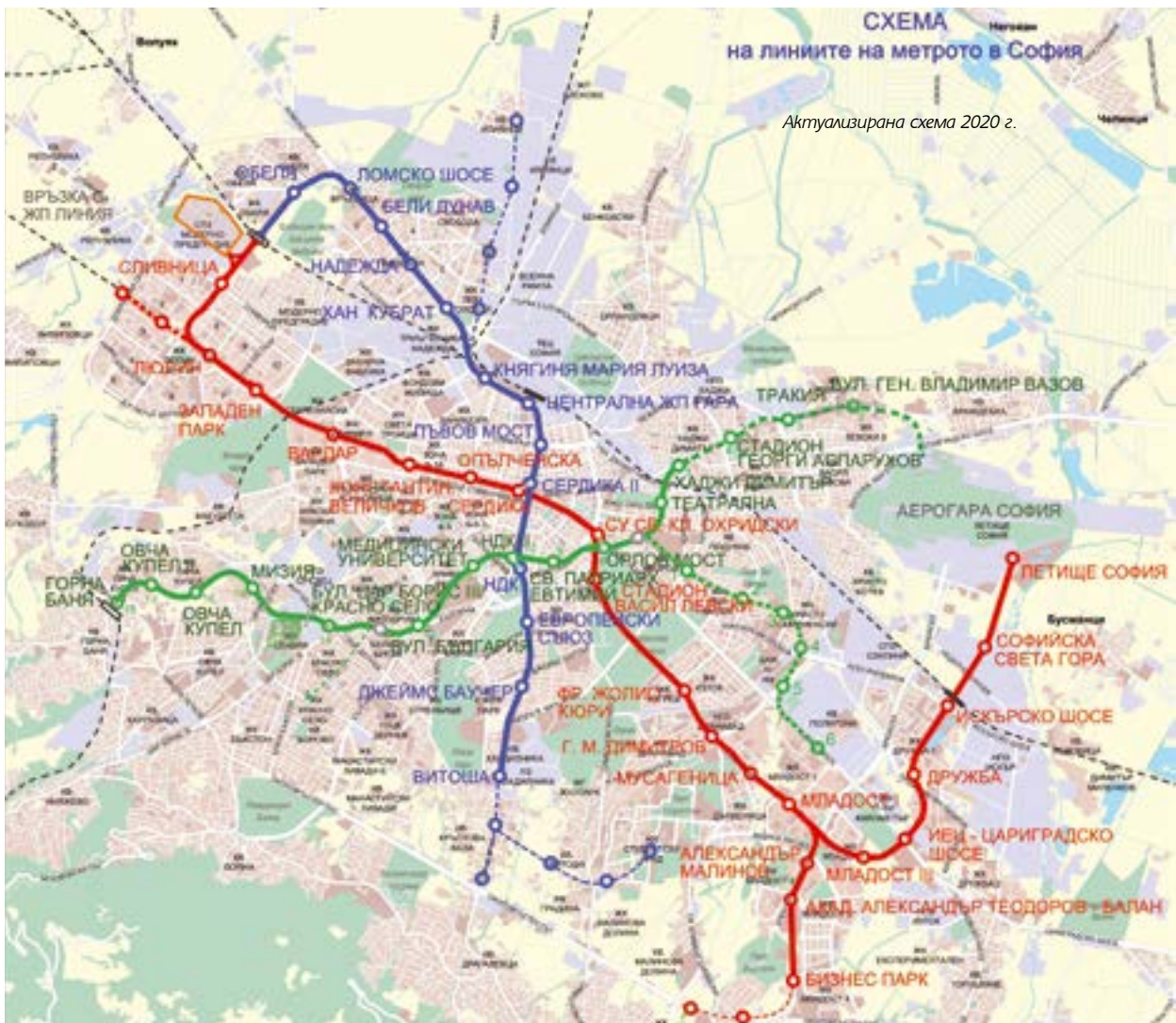
#### **- Кои от тях бихте изтъкнали?**

- По различните станции имаме различни архитекти – като почнем от първия диаметър – станция „К. Величков“, която е една от тези с най-хубави пропорции според мен, е по проект на арх. Славеи Гълбов. Станциите „Сердика“, „Софийски университет“, „Ст. В. Левски“, „Опълченска“, „Обеля“ и „Младост 3“ от Л1 и „Орлов мост“ от Л3 са на арх. Красен Андриев. „Мусагеница“ е на Фарид и Елена Пактиавал. Техни са и станциите на „Младост 1“ от Л1, двете „НДК“ от втора и трета линия и „Европейски съюз“ от Л2. Арх. Ирена Дерлипанска е автор на „Ал. Малинов“, „Акад. Ал. Теодоров-Балан“, „Летище София“ от Л1 и на „Витоша“, „Надежда“ и „Бели Дунав“ от Л2 и на „Медицински университет“, „Музика“, „Овча купел“ и „Овча купел 2“ от Л3. Арх. Константин Косев е на „Цариградско шосе“ и „Искърско шосе“ от Л1, „Джеймс Баучер“ от Л2 и на три от Л3 – „Театрална“, „Хаджи Димитър“ и „Горна баня“.

#### **- Метрото често е определяно като гръбнак на София.**

- И с право, то не е самоцел, а необходимост, особено за София, която непрекъснато расте и регистрираните автомобили в нея са над 800 000, а дневно се движат към 300 000. Улиците са строени преди 100 години и имат много малко изменение, особено в централната градска част, малки са възможностите за разширение и затова са тези задръствания в пиковите часове. Ако не беше метрото, този процес щеше прогресивно да се влошава. Метрото в момента е причина за редукция на трафика до около 25%, което води до това, че близо 100 000 колици по-малко вече ползват автомобили. Във въздуха над столицата всекидневно се отделят вредни вещества – фини прахови частици, въглеродни двуокиси, серни съединения, оловни аерозоли, азотни окиси. Поради наличието на метрото от тях всяка година вече се отделят 79 000 тона по-малко. Очаква се те да надхвърлят 90 000 тона с въвеждането на третата линия.

Друг много важен показател е средната скорост на пътуване с метрото – тя с надземния градски транспорт в София е от 14 км/ч до 18 км/ч максимум в периферните части, а в пиков час пада на 10 до 14 км/ч. За метрото няма час пик и извън пик – там средната скорост е постоянна 36-38 км/ч, което прави два пъти и половина по-висока скорост и затова от центъра до периферията пътуването е от 10 до 15 минути от отдалечените части, докато с надземния транспорт в пиков час е около 50-60 минути от периферията до центъра и обратно. С автомобил средната скорост е между 15 и 22 км/ч, най-много до 24 км/ч, т.е. тя е почти



два пъти по-ниска отколкото с метрото. Тази полза води до спестяване на време от пътуване. Среднодневно сега пътниците на метрото спестяват около 110 000 човекочаса, т.е. всеки пътник икономисва 30-40 минути.

**- Изграждането на метрото получи нееднократно признание за качество от авторитетни международни форуми.**

- Софийското метро има досега 5 международни награди. През 2017 г. „Метрополитен“ ЕАД получи на церемония в Берлин престижната „Златна европейска награда“ за качество и фирмено управление от Асоциация „Other Ways Management & Consulting“ в категорията „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Основните критерии, по които бе извършено класирането, са успешно реализиране на проекти с европейско финансиране и финансиране от ЕИБ, финансов контрол при изпълнение на дейностите, обем и качество за извършената работа. В началото на миналата година „Метрополитен“ получи и „Златна награда“ за най-добро транспортно обслужване на гражданите. Сертификатът се присъжда от Европейските бизнес награди (EU Busi-

ness Awards). На местно ниво също имаме госта отличия – с наградата „Сграда на годината“ са били отличавани метростанциите ни „Сердика 2“, „Летище София“, „Александър Малинов“ и „Джеймс Баучер“. Получавали сме и наградата „Сграда на публиката“ за станциите „Софийски университет“ и „Мусагеница“. На 20 март 2018 г. проектът „Изграждането и развитието на Софийското метро“ бе отличен с авторитетната Голяма награда „Най-успешен инфраструктурен проект на десетилетието 2007-2017“ по време на специалното издание на инициативата „Infrastructure Bulgaria Awards 2018“. Това бе инициатива под егидата на Министерството за българското председателство на Съвета на Европейския съюз 2018 и в партньорство с Министерството на транспорта, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на околната среда и водите и Министерството на енергетиката, а журито му бе съставено от авторитетни представители на оперативните програми „Транспорт“, „Региони в растеж“, „Околна среда“, както и на водещи професионални, академични и браншови организации в сектора.

*Интервюто взе П. Кръстева*



## ДИЗАЙН НА ДВЕ ОТ СТАНЦИИТЕ – ЛИНИЯ 1 И ЛИНИЯ 2

арх. Ирена Дерлипанска

### **В ст. „Витоша“ се преливат взаимно живата природа и създаденото от хората**

Интериорният похват при метростанция „Витоша“ (на ул. „Сребърна“, до мол „Парадайс“) от Линия 2 на Софийското метро е изцяло подчинен на местоположението и името. Търсено е едно свободно декоративно решение на художествения образ на третирането на стени, подове и тавани, подсказващи близостта с природата и планината. Най-характерни са решенията на облицовките по стените – меки линии на многоплатови планински хълмове, изпълнени в хармонични нюанси на зелен гранитозрес и цветна мозайка – „поляни“. Останалите материали по облицовките са естествен гранит – светло сиво-розов, светложелт златен и тъмнозелен пастелен, които чрез пиластри и пана пресичат динамичните вълнообразни планински линии и обособяват отделни „природни“ картини. Тези граматични лъчи пресичат по подобен начин и подовата настилка, създавайки усещането за свързаност на вертикалните и хоризонталните равнини на интериора, за изгата на светлините и сенките, а също и общата идея за природната безкрайност и всеобхватност във всички измерения. Един съществен елемент и търсен акцент са кръговете от мозайка в пода като малки цветни градини сред светлия сиво-розов гранит. Точно над тях са спуснати осветителни тела, изпълнени по специален дизайнерски проект, които са с размерите на „цветните“ градини и наподобяват стилизирани цветя. Така мекотата на извивките от облицовки по стените се обогатява и насища с още елементи, взети от живата природа и претворени в обемно-пространствената композиция. Търсената непрекъснатост на измеренията преминава и в пластичните извивки по таваните и продължава с подходящи материали (еталбонг), цветове (светли и меки) и форми. Дори предвидените места за сядане на пътниците – пейките, са проектирани с естествени материали – дърво и метална конструкция, отново в меки, обтекаеми форми.

Подлезите са изпълнени в по-стегнат стил, но отново на места акценти от ракурсни лъчи от контрастни цветово ленти пресичат плоскостите на стените и подовете. Преобладаващият материал за подовете и



стените е светло сиво-розовият гранит, обогатен с ивици от зелен гранитозрес и вертикали от зелен гранит – пиластри и пана.

Оформянето на търговските обекти в подземните зони е замислено да е в едни по-динамични обеми към подходите за мола, които подсилват линейната ракурсност в пространството и е в синхрон със стилистиката на пространствените решения в мола.

В зоната на подлези 5 и 6 е предвидено място за декоративно художествено пано, синтезирано в архитектурната среда.

В дъвата вестибюла е намерено място за декоративни пластмаси като вертикални продължения на дългите оси на вестибюлите.

Преливането на обемите на вестибюлите и перона е подпомогнато от прозрачните стъклени парпети.

Образът на тази метростанция ще стане знаков за целия метрополитен с пресъздаването на природната хармония в едно обществено пространство, маркирано от високотехнологични комуникационни структури, където динамиката на движение се отразява във флуидността на

интериорната пластика. Сякаш живата природа и средата, създадена от хората, се свързват и преливат взаимно.



Метростанция „Витоша“

### Ст. „Летище София“ – космически футуризм и жива природа

Идеята за интериорното решение на метростанция „Летище София“ в район „Дружба“ е органично свързана с цялостния облик на тази част от метрополитена, която е надземна и в контекста на авиационните технологии е с подчертано футуристичен характер. Затова вътрешнопространствената организация се състои в една фина намеса на моделиране на перона, без да се нарушава общата връзка с архитектурно и конструктивното формообразуване. Ефектът на лекота и ажурност на външния образ се подчертава интериорно – използват се елегантни прегради от метални струни за преграждане, привнасят се екстериорни елементи от живата природа – тавани с формата и рисунъка на небосклон, дървета под тези тавани, цели ленти от озеленяване, места и зони за сядане като части от паркови пространства, воден акцент с фонтан. Затова и използваните материали, освен че са малко на брой, са само естествени – камък, метал, вода, зеленина. Така се засилва усещането за жива връзка с природата и с реалните цветове, едно търсено преливане на пространствата вътре – въвн като органично разтваряне на капсулираните технологии в общата тъкан на естествената среда.

Входната зона на станцията се фокусира около фонтан със скулптурна пластика и с дискретен воден ефект по два концентрични кръга от метални въжета. Фонтанът и радиално разположените пейки се изпълняват от два цвята естествен гранит. Пейките позволяват поглед както към фонтана и перона, така и към пистите за излитане на Терминал 2 на летище София. Оформена е зона за касата и обслужващ бар-кафе, който също е облицован с гранит. В пространството във височина като пръстен над носещите колони се поставя хербаризирано озеленяване.

В зоната на перона се образува линеарен ритъм от акценти на големи дървета в саксии, около които има места за сядане, а над дърветата се поставят дълговидно платна от „Барисол“ с отпечатано небе. Между тези дървета се поставят двустранни пейки, формата на които е с мека дълговидна S-образна извивка, изпълнени отново от два цвята гранит и ленти от неръждаема стомана за облегалки.

Зоната, в която се извършват маневри с мотористите, не се затваря, а дискретно се отделя с мрежа от вертикално разположени метални въжета, с възможност за разполагане на рекламни табла върху тях.

Поговата настилка навсякъде е естествен гранит с два цвята, като акцентните елементи на фонтана и големите саксии с дървета се оформят като медалиони от четири цвята различен гранит. Гранитът е преобладаващо с габарит на плочите 60/120 см за укрупнен ефект и преминава от входа навътре от „горена“ повърхност в полирана.

Таваните се изпълняват от иноксови плоскости 30/120 см от „Хънтър Дъглас“ в дълговидна форма, следвайки архитектурата на станцията и ефектни платна от „Барисол“ с отпечатано небе. Отново едно преплитане, а не противопоставяне на космическия футуризм с живата природа.

Обкръжаващите стени се оставят видими, като архитектурно-конструктивната тектоничност на станцията органично и открито присъства в интериорната идея. Така отново се подсилва смисълът на общата взаимосвързаност на обществените пространства, организирани от хората във връзка с технологичния прогрес и вътрешната им потребност от неразривна хармония.



Метростанция „Летище София“

Метростанция „Летище София - терминал 2“ е проектирана от „Ателие Серафимов архитекти“ ООД (арх. Т. Серафимов и арх. Р. Серафимов) и арх. И. Дерлипанска

Проектът е изпълнен 16.11.2012г. – 30.03.2015г.  
Главен изпълнител: „ОБЕДИНЕНИЕ „МЕТРО СИФЕР“, „Джи Пи Груп“ ООД

## ПРЕЗ ЮЛИ-АВГУСТ ТРЪГВА МЕТРОТО ОТ „КРАСНО СЕЛО“ ДО „ХАДЖИ ДИМИТЪР“

### Пламена Кръстева

Пламена Кръстева е родена в Пловдив. Завършила е специалността „Политология“ в УНСС и има магистърска степен по „Бизнес администрация“ в НБУ. Има 20-годишен стаж като журналист в печатни издания. Била е редактор „Общество и политика“ в русенския вестник „Утро“ и негов заместник-главен редактор по-късно. В националните всекидневници „Преса“ и „Новинар“ е водила ресурсите „Столична община“ и „Столичен общински съвет“.

От 2016 година работи като „Връзки с обществеността“ на „Метрополитен“ ЕАД. Гл. редактор е на сп. „Софийското метро“.



През 2020 г. ще заработят 12 метростанции от новата зелена Линия 3 на Софийското метро. На финала е изпълнението на първите два етапа от грандиозния проект за изграждане на 12 километра метродиааметър, свързващ през центъра на столицата кварталите „Овча купел“ и „Хаджи Димитър“.

През юли-август ще заработят 8 от тях – „Красно село“, „Бул. България“, „Медицински университет“, „НДК“, „Св. Патриарх Евтимий“, „Орлов мост“, „Театрална“ и „Хаджи Димитър“. Строителството им започна през 2016/2017 г. и завърши през декември 2019 г.

В момента производителят „Сименс“ провежда изпитания на влаковете и системите за сигурност, които ще приключат преди въвеждането в експлоатация на участъка. Единичните изпитания на основните системи завършиха. В момента се провеждат комплексни

изпитания с повече влакове. От май по трасето ще се извършва движение на влаковете по график.

„Заради извънредната ситуация в последните 2 месеца част от екипа на „Сименс“ беше изтеглен и тестовете вървят по-бавно. Получихме предложението от „Сименс“, вместо да пуснем участъка на два етапа, както планирахме – първо 5 км и след това още 3 км, да се пусне целият участък от „Красно село“ до „Хаджи Димитър“ някъде през юли-август“, съобщи в началото на май кметът Йорданка Фандъкова.

Третата линия, за разлика от първата и втората, е с по-високо ниво на автоматизация и повече системи за управление. Затова е необходимо по-дълго време за настройки и изпитания, за да се гарантира безопасността на пътниците. Освен че са най-ново поколение, новите влакове имат опция за автоматично управление без машинист.

В началото все пак ще бъдат управлявани от човек, но неговите действия са ограничени. Така се намаляват рисковете от човешки грешки. При нужда влаковете имат опция за ръчно управление. Новост по трасето са безопасителните автоматични предпазни оградни стени срещу инциденти в метрото. Стъклените презгради са високи метър и 60 и са синхронизирани с вратите на метроваковете, отварят се, когато моторисата пристигне, за да се качат пътниците. При потеглянето ѝ вратите отново се затварят. Перонните презградни врати са най-добрата мярка за безопасност и пречка срещу инциденти с граждани. За разлика от другите две линии, влаковете по третата са от един вид и с еднакво разположение на вратите. Затова е възможно да се оборудва цялата линия с такива презградни стени за по-голяма безопасност.

По новата линия ще се движат 20 влака на „Сименс“, модел „Инспиро“. На производителя „Сименс“ са поръчани още 10. Новите моториси са със светъл интериор, атрактивно осветление, модерна климатична инсталация и намалени нива на шум. Те са целите проходими, за разлика от досегашните, при които вагоните са отделени. Влаковете ще получават ток чрез пантограф. Другата особеност е, че напрежението е двойно по-голямо от сегашното – 1500 волта, което ще позволи да е по-икономично. При използването на спирачки или по инерция двигателите на влаковете се превръщат в генератори и произвеждат ток, който влиза в системата, и другите влакове, които са по трасето, го ползват. Това води до 20% икономия на енергия. Новите моториси са с олекотена конструкция – кошът е от алуминий.

Третата линия има нови системи за автоматика и управление, които ще се монтират за първи път в България. При този лъч чрез радиосигнал по отсечката ще се подава сигнал на влака, т.е. ще се знае разположението на моторисата буквално с точност до сантиметри.

С новите 8 станции метрото ще превозва по още над 50 000 пътници дневно. През късната есен се планира да заработят и останалите 4 станции в

„Овча купел“. Това ще са станциите „Мизия“, „Овча купел“, „Овча купел 2“ и „Горна баня“. С тях ще бъдат пуснати всичките 12, които се изграждат през последните 4 години. Строителството им трябва да приключи в края на май, след което ще започнат настройките и изпитанията на системите за управление и безопасност.

В края на новата линия в „Овча купел“ се строи и малка жп гара. Тя ще осигурява удобна връзка на пътуващите с влак от Перник с най-бързия и екологичен транспорт. Строителството на новата жп гара вече е в напреднала фаза, а тя ще се намира на последната станция – на околовръстния път при „Горна баня“. Връзката с метрото ще е директна, през тунел. Така на пътуващите с влак няма да им се налага да слизат чак на Централната жп гара. Там ще е и един от общо трите буферни паркинга по линията. И трите паркинга са до станциите в жк „Овча купел“. Те ще имат общо около 600-700 места.

Първоначално в час пик влаковете по третата линия ще се движат на интервал от 5 минути. Когато се пуснат всичките 12 станции, ще се прецени според пътническия поток какво намаление на интервала да се извърши. При изграждането на цялата трета линия с разширенията към квартал „Левски Г“ и в посока „Слатина“ е предвидено в час пик интервалът да падне на 3 минути. От „Овча купел“ до центъра ще е около 10 до 12 минути, а от „Красно село“ до Центъра около 6. Натоварването след пускането на 12 станции първоначално ще е около 90 000 нови пътници, а в далечна перспектива ще достигнат 130 000 пътници. С пускането на продълженията до „Владимир Вазов“ (Етап 3) ще скочи на 170 000, а с изграждането и в „Слатина“ (Етап 4 от Линия 3) ще стигне в перспектива над 200 000 пътници.

С първите два етапа на новата линия метрото ще достигне 52 км и ще има 47 станции. „Изграждането на Софийското метро остава и през 2020 г. стратегически проект на Столична община. Плановете ни са със строителството на цялата трета линия Софийското метро да заеме над 50% от градския транспорт на София“, категорична е кметът на София Йорданка Фандъкова.



*МС „Бул. България“ – перон (автор арх. Красен Андреев). Сн. Десислава Кулелиева*

*МС „Бул. България“ – перон (автор арх. Красен Андреев). Сн. Десислава Кулелиева*





*МС „НДК“ – изглед от Вестибюла. Сн. Иван Шишиев*

*МС „Св. Патриарх Евтимий“ – Вестибюл. Сн. Иван Шишиев*



## ОЦЕНКА НА СОЦИАЛНОТО КАЧЕСТВО НА МЕТРОСТАНЦИИТЕ

проф. д-р арх. Веселина Пеневска

Изследователските интереси на **проф. д-р арх. Веселина Пеневска** са в социалните аспекти на архитектурата и градската среда, креативността в архитектурата, иновативните методи на преподаване на архитектура. Магистър и професор по архитектура, доктор и доцент по социология. Автор на монографиите „Пространството като част от човека“, „Социално качество на архитектурната творба“, „Иновативни хотели“, „Креативна форма в архитектурата“ (под печат). Ръководител и участник в множество национални и международни изследователски проекти. Преподавала е в УАСГ, Нов български университет, ВСУ „Любен Каравелов“.



Защо някои метра се възприемат като привлекателни и вдъхновяващи – в Москва и Санкт Петербург, Прага и Будапеща, Ванкувър и Монреал, а други се смятат за не особено приятни, дори отблъскващи – тези на Лондон, Париж, Берлин, Виена, Барселона? Кои са онези характеристики, които карат пътуващите да се чувстват добре в първите и по-зле във вторите? Кое влияе върху функционалното удобство и психологическия комфорт при пребиваване в метрото?

Проучванията показват, че пътуващите не харесват клаустрофобичните пространства, пренаселеността, дългите коридори и сложните преходи, трудната ориентация, заплахата за личната безопасност, скучното неестетично обкръжение, нездравословния микроклимат, занемарената поддръжка. Общата констатация е, че при проектирането и управлението на повечето станции са пренебрегнати психологическите и социално-психологическите потребности на пътуващите.

Не съществува обаче цялостен подход, с който да се описва и оценява социалното функциониране на метростанциите и отношението на пътуващите към тях – а това би могло да подсказва идеи как те

да станат по удобни и привлекателни за хората, които ги ползват.

Настоящата статия предлага такава цялостна оценка на социалното качество на софийските метростанции, базирана на методика, интегрираща основните фактори за комфорт на потребителите в метрото. Тя оценява доколко софийските метростанции осигуряват условия на пътуващите да постигнат целите си – оперативни и психологически. Състои се от шест стъпки, които анализират отделните компоненти на социално-пространствената среда на станциите. Два източника на информация са в основата ѝ – констатациите на психологическите дисциплини и системите за оценка на устойчивото функциониране на архитектурните обекти.

**Първата стъпка** за оценяване на социалното качество на метростанциите определя основните цели на пътуващите. Може да ги разделим на две основни групи – функционални, свързани с осъществяване на набелязаното действие и психологически, свързани с комфорта

<sup>1</sup> Методиката е разработена и подробно представена в монографията на авторката „Социално качество на архитектурната творба“, Граал, 2016.

при това осъществяване. Към първите са: да се достигне безпрепятствено до платформата, да се получи бързо билет, да се премине лесно през контролата, да не се сгрешат посоките, да се пренесе неудобен багаж, да не се чака дълго. Към вторите попадат приятен престой в метрото, спокойствие и безопасност, защита на личното пространство, избягване на конфликти и конфузни ситуации.

**Втора стъпка.** Тя отговаря на въпроса „Имат ли пътуващите свобода на избор в преследване на целите си?“. Оценката се извършва по два показателя.

Първият е възможност на пътуващите да избират алтернативни варианти на действие. Възможността за избор се приема от психологическите дисциплини като основен фактор за комфорт на индивида във всяка ситуация. Софийските метростанции осигуряват такъв избор по отношение на входа и изхода от метрото, на осъществяване на вертикалната комуникация, на начина на чакане.

Вторият показател е възможност за контрол над параметрите на средата – защото липсата на контрол намалява комфорта от пребиваването във всяко обкръжение. Тази възможност не присъства в софийските метростанции – пътуващите не могат да променят интериорните параметри като микроклимат и обзавеждане. Възможни са обаче вандалски прояви, което намалява чувството им за сигурност.

**Трета стъпка.** Водещият въпрос тук е „Има ли пътуващият нужната му информация, за да вземе решение за осъществяване на целите си?“. Използват се два показателя за оценката.

Първият е възможност на пътуващия да се ориентира в обкръжението. Ориентацията в станциите не поставя сериозни изпитания – структурата на пространствата е проста, с отчетливи ключови елементи. На места обаче е затруднено намирането на точния изход от перона към желана точка на повърхността. Проблем е и ориентацията при станции, разположени в мрежа от подземни коридори и подлети като „НДК“ и „Западен парк“.

Вторият показател е наличие и достъпност на информация, необходима за вземане на решения, подпомагащи целите на пътуващия. На платформите има указателни знаци за посоките на движение на влаковете и изходите към повърхността. Има и часовници с астрономическия час и времето до пристигането на следващия влак, последното обаче липсва във фоайетата. Няма информация за връзка с отговорни лица при нужда. Само в мотрисите има „интерком“ за връзка с ватмана, съобщава се и телефон за контакт при забравен багаж.

Достъпността до информация на места е затруднена. Указателните табели за изходите от платформите са обикновено чак до стълбите и трябва да се приближиш, за да ги разчетеш – при сгрешена посока трябва да се измине обратно цялата платформа. В някои станции стрелките за посоката на движение са разположени така, че

може да объркат зрителя към кои релси сочат – близките или далечните (сн. 1). Дизайнът на указателните единици на двете метролинии е различен, което затруднява ориентацията. Апаратите за маркиране на билети и карти са три вида и различното място за маркиране е объркващо.

**Четвърта стъпка.** Основният въпрос тук е „Налични ли са услугите и удобствата, от които пътуващият има нужда и има ли достъп до тях?“. Използват се два показателя за оценка.

Първият е възможност на индивида да достигне до желана точка. Повечето станции са леснодостъпни, с пряк подход от кръстовище или по подземни коридори от по-далечни места. Някои преходи обаче са твърде дълги, с оскъдни или липсващи обозначения („НДК“, „Западен парк“), което засилва дискомфорта и възпрепятства цели като „лесно да достигна до станцията“, „да не закъснея“, „да се чувствам добре“ (сн. 2).

Вторият показател е наличие на необходимите за пътуващите услуги и удобства в станцията. Целта „снабдяване с пътен документ“ се обслужва от каси и автомати във фоайетата на всички станции. „Комфортно чакане на влака“ се обслужва от местата за сядане и багаж, а информационните табла и монитори предлагат полезна информация и забавни клипове, а за хората с обемист багаж са предвидени допълнителни входове. За възможната цел „задоволяване на биологични нужди“ не е предвидена питейна вода и санитарни възли, вероятно с цел безопасност, но липсата им е съществено неудобство.

**Пета стъпка.** Водещият въпрос тук е „Добре ли се чувства физически и психически пътуващият, за да може да предприеме планираните действия – осигурено ли му е комфортно пребиваване в качеството му на биологична и психическа единица?“ Тук се използват два показателя за оценката.

Първият е параметри на физическото пространство. Повечето станции са под земята, без пряк изход и гледка навън, което може да породи безпокойство, клаустрофобия и стрес. Станциите на повърхността не винаги оползотворяват това предимство – „Мусагеница“ например е оградена с пластмасови плоскости, пропускащи светлината, но не и погледа. Някои станции са с много нисък таван и тесни платформи, което, наред с оскъдното осветление и убийните цветове, засилва дискомфорта – „Г. М. Димитров“, „Стадион Васил Левски“, „Сливница“, „Жолио Кюри“. Във възловите станции „Сердика 2“, „Лъвов мост“, „Бизнес парк“ в час пик се струпват големи маси хора, което е заплаха и за безопасността, и за личното пространство – но платформите им не са по-широки от останалите станции с по-скромнен пътнически поток (сн. 3).

От двата типа конфигурации – „пешеходна улица“ с обща платформа за двете направления и „подлез“ с разделени платформи – първите са по-функционални и по-привлекателни, защото са по-просторни и по-лесно се коригира сгрешена посока. Много станции са със спорен естетически облик





Сн. 1. Знакът в червено сочи към дясната платформа, но се отнася за лявата (снимка <http://forum.gtsofia.info>)

(при цялата субективност на такава преценка) и пораждат усещането за финансова и творческа нищета с елементарните си композиционни решения и нехармонични цветови решения. Няколко станции се открояват с впечатляващ дизайн, успяват да излъчат и послания с дискретната си символика – „Александър Малинов“, „Александър Теодоров-Балан“, „Сердика 2“, „Витоша“ (сн. 4).

Вторият показател е параметри на микроклимата – качество на въздуха, шум, осветление, температура, вибрации. Дори и да има измервания, резултатите не са известни. Ако на пероните се обявява текуща информация, че стойностите им са в нормите, както се прави на места в града, това би намалило дискомфорта.

**Шеста стъпка.** Тя отговаря на въпроса „Може ли пътуващият да контролира взаимоотношенията си с околните, за да предприеме желано действие?“. Оценка е по два показателя.

Първият е възможност на пътуващия да установи и контролира желаното от него персонално пространство. Да се регулира междуличностната дистанция е възможно само ако платформата не е пренаселена. Конфигурацията на местата за сядане не позволява да се спази личното пространство и не предлага варианти за различни групи хора – пейките навсякъде са в редица, с изключение на „Опълченска“, където е възможно относително уединение на двама (сн. 5).

Вторият показател е наличие и ефективност на мерките за охрана на мястото. Такива сигурно са налице, доколкото се изискват от нормативните уредби, но малко от тях са видими. Пътуващите не знаят какви мерки за безопасност са взети и дали са ефективни, не се виждат и охранители, към които да се обърнеш при нужда – това намалява чувството за защитеност и комфорт.

Платформите на някои станции от типа „подлез“ имат необозрими зони – „Стадион Васил Левски“,

„Цариградско шосе“, „Младост 1“, „Княгиня Мария Луиза“ – което може да улесни антисоциални поведения (сн. 6). Заплаха за безопасността са и поредиците вертикални стъклени плоскости по тавана на „Софийски университет“, „Стадион Васил Левски“, „Джеймс Баучер“ – тези гигантски ножове над главите на хората са опасни при дефект на материалите или земен тряс (сн. 7). Поддържа се приемлива чистота, на места обаче изгорелите крушки не се подновяват с месеци, има спрели часовници – сигнал, че полаганите грижи не са стопроцентови, а комфортът на пътуващите е в графа „второстепенен“.

**Седма стъпка.** Тя обобщава резултатите от оценката чрез два обобщаващи въпроса – „Осигурява ли физическата среда на станциите условия за постигане на целите на пътуващите?“ и „Поставя ли физическата среда препятствия пред постигането на целите на пътуващите?“. От предходния анализ можем да заключим, че организацията на пространството на софийските метростанции осигурява достатъчни, макар и не перфектни условия за функционалните цели на пътуващите. Повечето станции осигуряват и условия за постигане на техните психологически цели, предлагайки приемлив комфорт при пребиваването в станцията.

В същото време някои станции притежават и характеристики, които допринасят за понижаване на психическия комфорт. Организацията на подходите към някои от тях поставя препятствия пред функционалната цел „бързо да достигна до входа“. Необходимата на пътуващите информация не навсякъде е леснодостъпна. Интериорният дизайн на места може да засили чувството за клаустрофобия. Не е ясно как се охраняват станциите, а елементите на някои от тях може да се окажат опасни в определени ситуации – тесните платформи, необозримите зони, стъклените декорации по таваните.



Сн. 2. Входът към станция „НДК“ на пресечката на бул. „Витоша“ и „Патриарх Евтимий“ – начало на дълъг подземен преход и преграда на подхода към парка (снимка <http://citybuild.bg>)



Сн. 3. Отесняла в час пик платформа на станция „Сердика 2“ (снимка <http://smart.dir.bg>)



Сн. 4. . Метростанция „Александър Теодоров-Балан“ – артистична реплика на панорамата на повърхността (снимка <http://offnews.bg>)



Сн. 5. Организация на местата за сядане (снимка авторът, <http://wikimapia.org>)



Сн. 6. Потенциално опасна „зона на здрача“ зад колоните, които не позволяват обзорност на пространството в станция „Мария Луиза“ (снимка [www.metropolitan.bg](http://www.metropolitan.bg))



Сн. 7. „Стъклени завеси“ над главите на пътуващите на станция „Софийски университет“ (снимка [www.metropolitan.bg](http://www.metropolitan.bg))

# АРХИТЕКТУРА И ХУДОЖЕСТВЕН СИНТЕЗ



## СОФИЯ

арх. Анжел Захариев  
доц. д-р арх. Искра Данголова д.с.н.  
арх. Гергана Саралиева

## ВИСОКИТЕ СГРАДИ В СОФИЯ – ПРЕДПОСТАВКИ И ПОТЕНЦИАЛ ЗА РАЗВИТИЕ

арх. Анзел Захариев

Завършил е Архитектура в Университета по архитектура строителство и геодезия, гр.София и е специализирал в Института по жилищна политика и градско развитие към университет „Еразмус“, Ротердам, Холандия.

Арх. Захариев е хоноруван преподавател в УАСГ, лектор и участник в конференции и симпозиуми в страната и Европа. Автор е на редица публикации в областта на градоустройството и архитектурата. Участва активно в граждански инициативи, свързани с планирането и управлението на гр.София: фондация ГРУПА ГРАД, Лаборатория „ЗА градско развитие“ и др.

Арх. Захариев е един от основателите на архитектурното бюро „А и А АРХИТЕКТИ“. Работил е по проектирането на многобройни проекти в София, включително на редица значими обекти като: Бизнес парк София, Капитал Форт, Скай Форт, Музейко, NV Tower, Вторичен градски център южно от Централна гара София и др.

Заедно с екипа на „А и А Архитекти“ е носител на многобройни архитектурни и градоустройствени награди.



Високите сгради са неизбежни в големите градове и това се дължи на засилената урбанизация и на глобализацията. Благодарение на глобализацията имаме бързо разпространение на капитали, технологии, инвестиционни модели и модели на градско обитаване. Градовете са все по-свързани помежду си заради отвореността на икономиката, туризма и мобилността на населението, а стремежът към личностно развитие и реализация води до нестиваща миграция към големите урбанистични центрове. Големите градове стават още по-големи и още по-значими икономически. Пазарът на недвижими имоти се развива в силните им икономики и създава предпоставки за изграждането на мащабни инвестиционни проекти, включително на високи сгради. Сходните

процеси на развитие на пазарите водят до сходни пространствени измерения на градското развитие в различни точки на света. Бързото разпространение на технологии и знание улеснява изграждането на високи сгради в сеизмични райони и в райони с липса на традиции във високото строителство. В резултат на всичко това броят на високите сгради в световен мащаб расте непрекъснато.

Европейските големи градове са застигнати от същата глобална вълна на високо строителство, която наблюдаваме в Азия и Америка. Допреди двадесет години значителен брой високи сгради имаше само в няколко европейски града: Лондон, Париж, Франкфурт и Москва. Сега те изникват във всички европейски градове с население над

милион жители, трансформирайки силуетите на традиционно ниски градове като Виена, Милано, Берлин, Братислава, Хага, Осло, Магрид и др. В същото време появата на високи сгради е съпроводена с разгорещен обществен дебат за съхраняването на идентичността на градската среда. От друга страна, липсата им е признак за проблем с икономиката на града, региона или страната.

София, като европейска столица с население над 1 милион жители, с развита отворена икономика в сферата на услугите и ИТ индустрията, бързо растящ туристически сектор и силна обвързаност с други урбанистични центрове в региона е невъзможно да бъде подмината от вълната високо строителство. Комбинацията от пазарни предпоставки и глобална обвързаност доведоха до стартирането на проекти за високи сгради в столицата, а комбинацията между пазарни предпоставки и регулациите определиха тяхната локация.

Пазарният потенциал за високи сгради в европейските градове се проявява основно в следните видове проекти: офисни сгради, градски хотели и жилищни сгради във високия пазарен сегмент и на ключови градски локации – в близост до централните или до значими транспортни възли.

Общите предпоставки са: висока пазарна цена на имотите, която да оправдае по-скъпото строителство на високите спрямо ниските сгради; развит местен пазар на недвижими имоти, който да има достатъчно търсене, за да поеме мащабните проекти; припозната от пазара локация за концентрация на обекти с подобна функция. Локалните предпоставки са свързани с капацитета на пътната инфраструктура и на градския транспорт; локалните ограничения за височината; мерки за насърчване на инвестициите в определени градски райони; видимост и свободно пространство около обектите – близост до парк, площад, воден басейн.

Офисите са най-разпространената функция за високите сгради. Компаниите търсят имиджови сгради за своите офиси, видимост на корпоративните символи, гледки от високо към града и извисяване над конкурентите. Освен големите корпорации, финансови институции и телекомуникационни оператори, в последните години технологичните компании се превърнаха в оновен ползвател на високите офисни сгради. В някои европейски градове правителствените и общинските институции също са ползватели на високи офисни сгради.

Високите градски хотели са работещ бизнес модел, подходящ за силно урбанизирана среда и за локации с ограничен размер на терените. Панорамните гледки са ценени от туристите и посетителите, а през последните години се наблюдава силна тенденция за изграждане на барове, ресторанти, зали за събития, площадки за наблюдение и други обществени дейности в най-високите части на сградите, включително и в офисните сгради.

Жилищните високи сгради във високия пазарен сегмент също са често срещани проекти в

големите европейски градове. Панорамните гледки от високите етажи са символ на престиж и висок социален статус. Възможните локации за поява на такъв тип сгради са скъпите жилищни райони, терени в близост до паркове, до развити офисни зони или търговски центрове. Тенденцията е жилищните функции да се допълват с услуги като почистване, паркиране, хранене, спорт, забавления и др. Развитието на сервизирани апартаменти е мотивирано от съвременния динамичен живот и стремежа на активните хора за повече свободно време.

Мултифункционалните сгради, комбиниращи офиси, жилища и търговски обекти също са предпочитан модел в проектите за високи сгради. Пресъздавайки многообразието на градските центрове, те се появяват на локации, където има пазарен потенциал за повече от една функция. Тези сгради са свързани с редица технологични и планировъчни предизвикателства, свързани със съжителството на различните функции в една сграда.

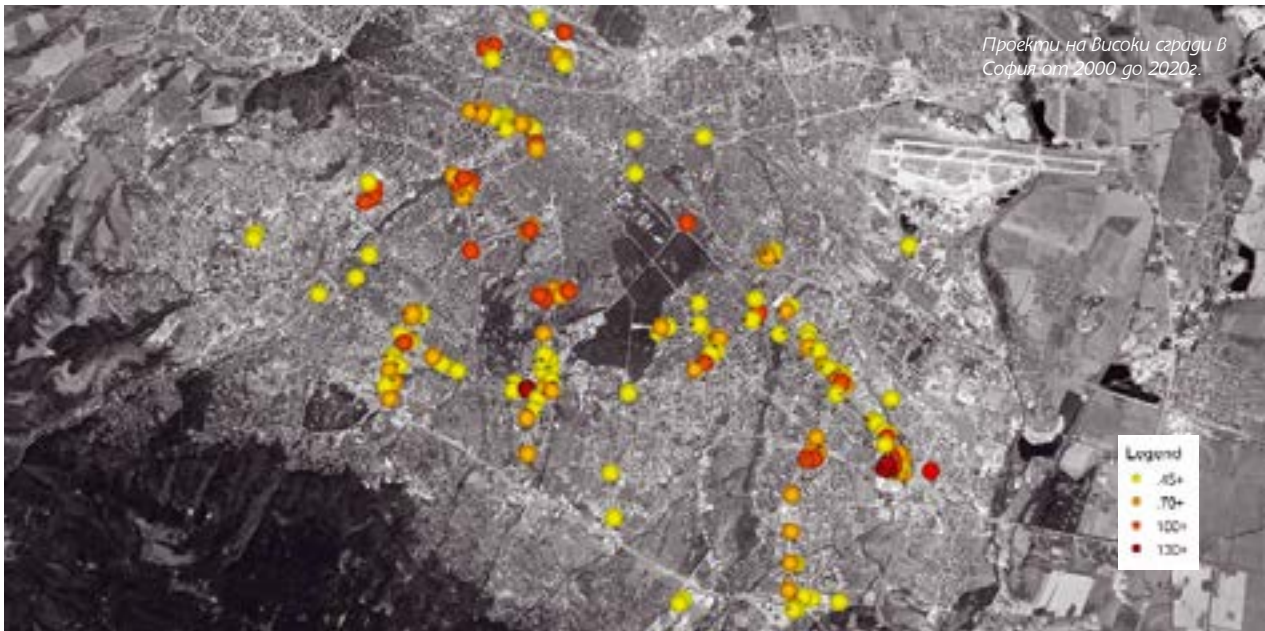
В София са налице всички предпоставки за появата на описаните видове високи сгради: население над 1,5 милиона жители, висока гъстота на застрояването и достатъчно висока цена на земята в определени локации, пазарно търсене за такива обекти, достъп до познания и технологии.

Потенциалните локации за високи сгради са в близост до центъра на града, до развити офисни и жилищни зони или големите търговски центрове – тип мол, като южните и източните части на града имат по-голям потенциал заради по-високата цена на имотите. Задължителна е близостта с главен градски булевард и спирка на метрото.

Друг важен фактор за появата на високи сгради в София е концентрацията на проекти със сходна функция в пазарно припознати локации в резултат от развитието на местния пазар на недвижими имоти. Концентрацията е свързана с повишаване на интензивността и етажността на застрояването и стартиране на проекти за високи сгради.

Засега в София този процес е най-забележим в районите с концентрации на офиси: бул. „Цариградско шосе“, зоната на Бизнес парк София, зоната на НПЗ „Хладилника“ и бул. „България“. И четирите зони са с високи параметри на застрояване и до 2018 г. бяха без ограничение във височината на сградите. Зоната на „Западното направление“ е по-специфична и нейното развитие не се подчинява на същите принципи и трябва да бъде разглеждана отделно.

Най-голямата офисна зона – бул. „Цариградско шосе“, обхваща територия от 2,0 кв. км, концентрира над 40 000 работни места във вече изградени офисни сгради или в строителство и има най-много проекти за високи сгради след 2000 г. – 15 сгради с височина над 50 м, включително 9 с височина над 70 м. Възможностите за застрояване са усвоени под 50% и има действащи устройствени процедури за още над 10 сгради с височина над 70 м. Зоната на Бизнес парк София е с площ около 1 кв. км. Изградените до момента офисни сгради, както и сградите в процес на изграждане са с капацитет около 27 000



работни места. Потенциалът за строителство в зоната е усвоен на 60%, като през последните две години стартира реализацията на няколко сгради с височина над 45 м. Въпреки че зоната на НПЗ „Хладилника“ е по-малка по площ – 0,8 кв. км, и около 17 000 работни места в съществуващите сгради и тези в строеж, към тази зона има засилен интерес за изграждане на високи сгради, както офисни, така и жилищни. Зоната на бул. „България“ е с най-голяма степен на изграденост и съответно с по-малко на брой налични терени за нови високи сгради.

Следващият етап от развитието на тези офисни зони е в допълването им с жилищни функции. Вече се наблюдава интерес към жилищни проекти около офисите на бул. „Цариградско шосе“ и Бизнес парка, а в НПЗ „Хладилника“ броят на офисните и жилищните проекти е равен. Част от жилищните проекти в офисните зони са в изцяло жилищни или многофункционални високи сгради, следвайки принципа, че жилищата трябва да са разположени над офисите.

С уплътняването на пазарно перспективните зони ще се получи естествено групиране на високите сгради, което ще действа положително за оформянето на градския силует и за изграждането на нова визуална идентичност на града. От друга страна, свръхконцентрацията и групирането на много на брой високи сгради на малка територия може да доведе до негативни ефекти, наблюдавани от десетилетия в други градове по света – прекомерно натоварване с автомобилен трафик; оживеност само в част от денонощието, ако са само с една функция; потискане на развитието на други зони в града, превръщайки ги в зониспални; социални и икономически дисбаланси в градовете. Регулирането на свръхконцентрацията включва инвестиции в инфраструктурата на съществуващите зони – предимно в развитието на мрежата на релсовия градски транспорт и предприемането на мерки, ограничаващи монофункционалното развитие. Най-ефективният начин обаче е превръщането на нови градски

територии в зони с пазарен потенциал, които да са географски балансирано разпределени на територията на града.

Формирането на нови зони с пазарен потенциал за концентрация на офиси и съответно на високи сгради в София е възможно при едно от следните условия: много голяма частна инвестиция или целенасочена общинска политика. В първия случай инвестиционното намерение трябва да бъде с мащаб, който да може да промени имиджа на локацията, да повиши значително цените на имотите в района и да привлече други инвестиции в сгради и инфраструктура. По подобен начин се развива зоните на Бизнес парк София и на НПЗ „Хладилника“ – Мол „Парадайз“.

Целенасочената общинска политика за развитие на зони с нисък пазарен потенциал трябва да включва комплекс от мерки: подходящи параметри на застрояването в устройствените планове; изграждане на пътна и техническа инфраструктура, изграждане на атрактивни обществени градски пространства: паркове, площици, пешеходни зони; развитие на релсовия градски транспорт; данъчни и финансови стимули. От прилагането на действащия ОУП вече е доказано, че само устройствените параметри не са достатъчен стимул. По примера на редица успешни проекти за регенерация от Европа общината може да управлява процеса по планиране, привличане на инвестиции и изграждане. В София има потенциал за такова участие на общината в регенерацията на бившите промишлени зони в западната и северната част на града и жп ареалите.

По отношение на единичните проекти на високи жилищни сгради, които не са в близост до офисните зони, южните територии имат по-голям пазарен потенциал за високи жилищни сгради, но и жителите на тези територии са по-чувствителни към изграждането им, основно заради драстичната промяна в традиционната градска среда, породена от дългогодишния инвестиционен натиск към тези територии. Освен в районите с по-високи



Панорама двуетажна София, 1910г.



Панорама седеметажна София, 1940



Конкурси за Дом на съветите, 1952 - 1963 г.

цени на имотите (южните), можем да очакваме такива проекти и в по-периферни райони, тъй като понякога повишаването на височината на жилищните сгради е в резултат от стремежа за запазване на интензивността на застрояването при освобождаване на празно пространство на ниво терен за зони за отдих, паркинги и др.

Въвеждането на по-строги регулации за височината на сградите е най-ефективният ограничител за появата на високи сгради, ако това е необходимо. Най-разпространената регулация е свързана със засенчването и ослънчаването на жилищните сгради. Важно е да се отбележи, че в България регулациите за засенчване са по-рестриктивни от повечето европейски държави. Друг често срещан тип регулации са свързани с опазването на историческите градски зони и традиционния характер на градската среда. Обикновено обект на защита са центровете на градовете и районите с ансамбли от исторически сгради. Често срещано явление е този тип регулации да се въвеждат след анонсирането на спорен проект за висока сграда, предизвикващ широк обществен дебат. Предмет на регулации са и гледките към природни и градски забележителности от важни обществени градски пространства: площади, булеварди, паркове – т.нар. „визуални коридори“. Въздушният трафик също може да ограничи височината на сградите, особено когато летищата са в близост до градовете, както е и случаят със София.

Към момента в София действат ограничения за височината в различните райони на града, въведени с ОУП и ЗУСО. Визуалните коридори са в процес на разработка. Действащите ограничения обаче не отчитат редица фактори и е нужно да бъдат прецизирани според спецификите на различните градски територии и да са подчинени на цялостна политика за градско развитие. Формирането на регулации трябва да бъде свързано със задълбочено проучване на пазарните потенцили и симулации на последиците, заради големия риск от пазарно изкривяване.

### Високите сгради в София – хронология на промяната в градския силует

През последните години сме свидетели на трансформация на градския силует на София, свързана с увеличаване на височината на сградите и уплътняване на застрояването.

Погледнато в исторически план, сегашната трансформация е поредната за последните 140 години – от ориенталски в европейски град, в двуетажен, шестетажен, десететажен и така до днешните проекти за високи сгради.

Всяка от досегашните трансформации е предизвиквала обществено недоволство. Недоволството не е успявало да спре процесите, но е предизвикало въвеждане на регулации, защото процесите на трансформация са породени или от развитието на устойчиви пазарни и обществено-икономически промени, или от централно наложени политики в резултат на тези промени. Тъй като тези промени са се случвали паралелно в различни градове със сходен политико-икономически контекст, а в последните години повсеместно заради глобализацията, можем да открием сходни примери и тенденции в пространственото

развитие на София и другите големи европейски градове.

В първите години след Освобождението градът се разделя с ориенталския си характер и се „европеизира“ с бързи темпове благодарение на новия регулационен план и строителството на сгради по европейски образец. Преобладаващата височина на сградите от този период е 2-3 етажа, силуетът е доминиран от камбанариите на църквите.

С навлизането на стоманобетона през 20-те и 30-те години на ХХ век започва втората голяма трансформация в градския силует след Освобождението. Благодарение на новите строителни техники, появата на асансьора, развитието на пазара на недвижими имоти и новите градоустройствени правила започва уплътнение и израстване по височина на централните и на източните райони на града. Двуетажни къщи с дворове се заместват от изнесени към улиците 5-6-7-етажни кооперации. Следвайки пазарната логика, центърът на града е с най-високо строителство, намаляващо плавно към периферията.

Тоталитарният режим след Втората световна война налага централизирана планова икономика и обществени взаимоотношения по съветски образец. В столицата започва масовото строителство на сгради в характерния стил от сталинския период. На мястото на разрушения от бомбардировките от войната търговски център на столицата се изграждат монументалните сгради на новата власт, доминирани от кулата на Партийния дом. Като градоустройствен контрапункт се планира изграждането на сталински небостъргач за Дом на съветите. В края на петдесетте години се изгражда високата 109 м и наподобяваща класически небостъргач Телевизионна кула.

През 60-те години започва проектирането и изграждането на жилищни комплекси, включващи високи сгради. В силуета на 5-7-етажна София започват да се открояват новите 10-15-етажни сгради и комините на ТЕЦ-овете. В сърцето на града се строят две емблематични високи сгради: магазин „София“ и Министерството на транспорта. В края това десетилетие започва изграждането на високите градски хотели по универсалния модел с високо тяло за жилищната част и нисък подиум за обслужващата част: хотел „Рила“, парк-хотел „Москва“, хотел „Хемус“, хотел „Плиска“.

През 70-те започва строителството на още по-високи сгради – 80-100 м: хотел „Ню Отани“ (сега „Маринела“), сградата на КНСБ с иновативната си окачена конструкция, Новотел „София“, хотел „Родина“, ВМА, „Енергопроект“, ПРОНО и др.

През 80-те години височината на жилищните сгради расте – появяват се десетки жилищни сгради с височина около 70 м – в жк „Младост“, жк „Захарна фабрика“, „Зона Б5“, „Зона Б15“. Планират се няколко нови високи обществени сгради на бул. „Цариградско шосе“ – ИГК „Родина“ и новите сгради на БНТ и БНР, както и един небостъргач на бул. „България“. Средната височина на сградите в големите жилищни комплекси „Младост“, „Люлин“,



Панорамна десететажна сграда в София, 1979



Високите хотели в София, 1970 - 1980 г.



Проект за регенерация на Централна гара



„Надежда“, „Дружба“ е над 10 етажа, като отделни сгради стигат до 25-27 етажа. София се оформя с характерната за социалистическите градове пространствена структура – огромни квартали-спални в периферията на града, разпокъсани от огромни промишлени зони, с голяма интензивност и височина на сградите и рязка граница между град и извънградски територии.

След настъпилите обществено-икономически промени през 1989 г. централизираната икономика и планиране са в колапс за сметка на развиващото се гребно предприемачество. Мащабните проекти от 80-те за високи обществени сгради остават нереализирани. Частният строителен сектор и пазарът на недвижими имоти започват да се развиват, но ще им трябват още две десетилетия до появата на по-мащабни проекти. Високите жилищни сгради от периода на социализма западат заради липсата на поддръжка и раздробена собственост. Новите жилищни сгради са 5-7-етажни с по няколко мансардни етажа. Дискутираните сред архитектите възможности за местоположението на бъдещите високи сгради гравитират около центъра на града, западното направление и южните квартали.

От 2002 до 2009 г. в страната и в София се развихри строително-инвестиционен бум, породен от перспективите за членство в ЕС, глобалния икономически ръст и навлизането на значителни чуждестранни инвестиции в недвижими имоти. На местния пазар се наложиха нови модели за офисни сгради и търговски центрове. Въвеждана се редица технически новости в проектирането и строителството. Изработи се и се прие нов Общ устройствен план (ОУП) на гр. София, позволяващ строителство без ограничение във височината в значителна част от града (зони Смф, Смф 2, Ц2). В периода на строителен подем се одобриха застроителни планове за над петдесет сгради с височина по-голяма от 70 м, десетки от тях се проектираха на ниво инвестиционни проекти, а на няколко от тях дори стартира строителството. Пазарът на недвижими имоти се разви бързо, но създамата се еуфория изкриви реалните преценки за потенциала на определени проекти и локации. Стартираха спекулативни проекти на нелогични локации и с прекалено високи параметри на застрояване, подкрепени от грешните предвиждания на ОУП. Икономическата криза от 2009-2010 г. и следващите няколко години на стагнация спряха реализацията на голяма част от мащабните проекти в столицата.

Нереализирани проекти за високи сгради в София стартирали в периода 2002-2009 г.: Акрополис – м, ЕСЕ – 180 м, JBL – 130 м (впоследствие Златен век), Нов правителствен център на бул. „Цариградско шосе“ - 4-ти км, Arco Towers – 100 м, Риофиса – 110 м, Ропотамо плаза – 100 м, София Бизнес Тауър – 100 м. Завършени високи сгради в София, стартирали в периода 2002-2009 г.: Капитал Форт – 126 м, Миленуим център – 112 м, „Софарма-Литекс“ тауърс – 85 м, Инфинити тауър – 85 м, Телус тауър – 75 м, Бенчмарк бизнес център – 70 м, Мега парк – 70 м, Европа център – 70 м.

След 2012 г. започна възстановяването от кризата и от 2015 до 2020 г. българската

икономика е в непрекъснат растеж, съпроводен от концентрацията на инвестиции, бизнеси и население в столицата. Това доведе до значителен ръст на пазара на недвижими имоти в града и до много по-голямо разграничаване в цените на имотите по райони. В районите с по-високи цени и подходящ пазарен профил стартираха нови проекти за високи сгради: офисни, жилищни, хотелски и мултифункционални.

Проекти за високи сгради в София в периода 2015-2019: Парагайз тауър – 215 м (мултифункционална), Скай форт – 202 м (офисна), Златен век – 120 м (мултифункционална), Гранд каньон – 118 м (мултифункционална), Ай тауър – 113 м (хотел), NV Tower – 107 м (мултифункционална), Ийст форт – 90 м (офисна), Синерджи Тауър – 85 м (офисна), Сервиз „Изток“ – 100 м (мултифункционална), офисна сграда на бул. „Тодор Александров“ – 85 м, и над десет сгради с височина между 50 и 75 м.

За пръв път след 1989 г. се наблюдава многобройно строителство на жилищни сгради с височина около и над 50 м. Тези проекти са насочени предимно към средния и високия пазарен сегмент, като част от тях се опитват да обогатяват жилищните функции с допълнителни услуги в сградите.

Жилищни сгради с височина над 49 м в София в периода 2015-2019: Златен век – 120 м, жил. сграда на ул. „Филип Кутев“ – 75 м, Диамант – 70 м, Авигеза – 50 м, Gtower – 50 м, А3 – 50 м, Хармония – 45 м, Г.М. Димитров – 50 м, Нове хоумс – 50 м, 80 Тинтява – 50 м, Via Bulgaria 2 – 50 м, Тех Парк Резидънс – 50 м, Park View Residence – 50 м и мн. др.

Няколко спорни проекта за високи сгради в центъра и южно от него: Телус Тауър (75 м) на пл. „Македония“, Ай Тауър (113 м) на Солни пазар, Миленуим център (112 м) до НДК, Златен век (120 м) в „Лозенец“, Парагайз тауър (215 м) в НПЗ „Хладилника“, предизвикаха вълна от недоволство от страна на широката общественост и специалистите. Критиката към тези проекти е в няколко посоки: използване на законодателни „вратички“ за безконтролно увеличаване на параметрите на застрояването, допълнително натоварване на локацията с автомобили, дисхармония с градоустройствения и архитектурен характер на прилежащата среда, закриване на важни гледки към Витоша. Недоволството от тези проекти доведе до обществено настроене срещу всички нови високи сгради, което от своя страна доведе до политическа реакция и въвеждане на ограничения във височината на застрояването с промените в Закона за застрояване на Столична община (ЗУСО) от 2018 г. Въпреки че тези ограничения спират процедурите за нови високи сгради над 75 м до приемането на изменението на графичната част на ОУП, те не засягат всички действащи ПУП, РУП и визи за проектиране, както и сградите в процес на строителство.

В следващите няколко години ще наблюдаваме резултатите от вече стартиралата фаза на промяна в градския силует с изграждането на високите сгради в строеж, като навлизането в следващата фаза ще зависи от развитието на световната икономика и евентуална нова икономическа криза.

Възможно е следващата фаза на повишаване на

етажността да се осъществи в периода след 2025 г. с приемането на промяната в ОУП и с навлизането в нова фаза на развитие на местния пазар на недвижими имоти. С тази нова фаза можем да очакваме появата на нови високи офисни сгради и multifunctionalни сгради в съществуващите зони с висок инвестиционен интерес – бул. „Цариградско шосе“, НПЗ „Хладилника“, „Дианабад“-„Изток“. Групирането на виски сгради в тези зони ще стане видимо в градския силует и групите ще действат като визуални репери. Постепенно групите високи сгради, оформящи запомнящи се силуети ще се превърнат в нови символи на градска идентичност. Те ще имат значително присъствие в медиите, визуалните изкуства, градския фолклор. Общественият дебат ще се насочи към архитектурните достойнства на отделните сгради и възможностите за обществен достъп до високите им етажи.

Най-голямата трансформация на градския силует ще бъде свързана с регенерацията на индустриалните зони и жп ареалите. С изчерпване на възможностите за строителство в компакния

град тези територии ще започнат да привличат инвестиционен интерес. Структурата и размерът на имотите предполага по-задълбочено планиране и въвеждане на нови инвестиционни модели, включително ПЧП. Най-перспективни са териториите около Централна гара, НПЗ „Балканкар – Сердика“, Сточна гара, НПЗ „Искър“. Можем да очакваме високи сгради в проектите за регенерация на тези зони поради няколко причини. Една от причините е стремежът за реализация на високи параметри на застрояване в комбинация с освобождаване на максимално пространство на ниво терен за изграждане на обществена инфраструктура и зони за отдих. Многофункционалното предназначение на тези зони и изграждането освен на жилища, но и на офисни сгради и хотели също ще бъде предпоставка за строителството на високи сгради. Възможно е да се появят и нови модели на обитаване, комбиниращи жилищата с хотелското настаняване, както и нови технологии на строителство, например високи сгради от дърво.



Нереализирани проекти, 2005 - 2010 г.



Реализирани проекти, 2005 - 2010 г.



*Проекти в строеж, 2020 г.*



*Проблемни проекти, 2020 г.*

## ЖИЛИЩНАТА АРХИТЕКТУРА НА СОФИЯ: ЕДНА ДИНАМИЧНА ИСТОРИЯ С ПРОДЪЛЖЕНИЕ

доц. г-р арх. Искра Данголова г.с.н.

*Архитект - 1967 г.; проектант:* Енергопроект 1967 - 1969 г.  
Софпроект – Генплан 1969 - 1970

*Урбаносоциолог - изследовател:* БАН, Институт по социология 1969 - 2009

*Доктор по социология:* 1974 БАН, Институт по социология  
*Доктор на социалните науки:* 1998: Париж, Université de Paris X-Nanterre, Ecole doctorale « Philosophie de la ville »

*Преподавател:* ВИАС, катедра „Градоустройство“; ВЛТИ; Paris, Nancy-France;

*Гост-лектор в:* Англия, САЩ, Китай, Германия, Швеция, СССР, Румъния, Полша и др.

*Експерт на Европейската комисия:* жилищна политика, бездомните и бездомността



Повече от осем хиляди години е историята на столичния ни град: преминал през няколко имена, през десетки заселвания и гонения, през нападения, войни, пожари, разруха и нови съграждания, през възходи и падения... Но винаги тук! Винаги в полето на кръстопътя между Балкана и Витоша, винаги с обитатели, които ценят бликащия извор на топлите минерални води и плодородните земи, умерения климат и зелените склонове, оградящи полето. От землянките и дървените бараки през вековете обитателите на града са намирали подслон в каменни или кирпичени домове, съграждали са яки градски стени и внушителни дворци. Много са видели и

направили през хилядолетията заселниците на Софийското поле. Откриваме навсякъде следите на това ценно минало на предците, търсим начини да ги съхраним и в същото време умуваме как достойно да усъвършенстваме и устроим с градежи днешните обитатели на столицата. За да открием съвременните знаци на жилищното строителство в София, най-рано можем да надникнем в историята на града след Освобождението ни от турско робство през 1878 г. Тогава София наброява едва около 11-12 000 жители. Къщите им са предимно дървени, кирпичени и най-много стигат до два ката (фиг. 1). Застрояването им е без особени правила - както времето и

събитията го отреждали. Около топлия минерален извор, който тече от паметивека, оживлението винаги нараства и пак там, където са кардото и декуманусът на хилядолетния полис, започват да се градят най-личните сгради. Винаги там е началото.

### Първи етап: Еднофамилната и роговата къща

След 1878 г. настъпва подемът на населението с новите функции на освободения град – най-последно българска столица! Разгръща се бурно строителство: на държавни и търговски институции, на лични жилища „по европейски модели“ – архитектурните знаци на един зараждащ се нов европейски град, на ново европейско общество, в нова европейска държава. Затова българите заминават да учат архитектура в европейските университети и се връщат, за да строят по европейски новата българска държава. Пристигат и европейски архитекти да строят по техни проекти. Братята Прошек разгръщат строителните си таланти. Населението на столицата бързо нараства, идват все нови и нови жители. Строят се **еднофамилни, рогови къщи**, които започват да бележат очертаващия се гръбнак на града. Малко от тях са останали в съвременна София, но все още има: „Вазовата къща“, „Буровата“ (фиг. 3), „Финговата“, „Чапрашиковата“ (фиг. 5) и още ... (фиг. 4). Те са от свидетелствата за началото на новото жилищно строителство в съвременна София, за първия период на жилищната архитектура в началото на XX век – къщи, които започват да дават новата пространствена плът на града. Идват обаче и войните...

### Втори етап: Жилищната кооперация

След Първата световна война (ПСВ) територията на държавата е прекроена, столицата се задържа от прииждащите бездомни българи и бежанци. Подслонът не стига. За първи път започват опити за строеж на многоетажни жилищни сгради, в които се поместват повече жилища, за повече семейства – появява се моделът на жилищната кооперация. Първата жилищна кооперация в София е със 72 жилища! Строи се през 1927 - 1929 г. – преживява силно земетресение по време на строежа и много перипетии. Издига снага на ъгъла на ул. „Московска“ и ул. „Раковски“. Гражданите я наричат „Голямата къща“, а иначе е кръстена „Света София“. Проектантът ѝ е младият арх. Лазар Парашкеванов, завърнал се от фронта, но учил за архитект в Бърно и поел в общината тежката задача да търси подслон на хилядите бездомни в столицата. Той решава да въведе в София модела на жилищно строителство, практикуван от години в други европейски страни. Въвеждането на „съпритежателния дом“ или „кооперацията“ – това се оказва най-важното решение за жилищното строителство в новата столица! Но не и най-лесното, защото много „глави“ на семейства се поддавали на слухове и се опасявали, че в такъв дом всичко ще е общо и



Фиг. 1 ул. „Търговска“ с безистена: XIX в.



Фиг. 2 Улица със „Сливнишкия пазар“, XIX в.



Фиг. 3 ул. „Московска“ 41, дом „Буров“, 1932-33 г., арх. С. Овчаров.



Фиг. 4 Бул. „Евл. & Хр. Георгиеви“ 159-161, „Близнаците“ на братя Парушеви, арх. Н. Лазаров 1911



Фиг. 5 бул. „Евл. & Хр. Георгиеви“ 125, дом „Чапрашиков“, арх. Цолов, арх. Васильов, 1932 г.



Фиг. 6 ул. „Оборище“ 12, дом „Г. Семерджиев“, арх. Белковски, арх. И. Данчов 1932-33 г.



Фиг. 7 ул. „Оборище“ 27, дом „Куюмджийски“, арх. Т. Златев, арх. Д. Коев, 1928 г.

дори жените ще са общи – „както в Русия“ ... Жилищната кооперация става типичният пример на архитектурен образ за обитаване в София през периода между двете световни войни. Разгръща се бурно кооперативното жилищно строителство. Това е вторият значим период на жилищно строителство в столицата. Влияние в архитектурното му решение оказва политиката на развитите европейски страни, които търсят и намират кооперативни форми за подслон на групи обитатели – участници в индустриалния възход на времето си.

Това е мирният период между двете световни войни. Време е да се гради и да се търсят очертанията на една подобаваща за столица градска структура, а не само да се ценят парцелите, на които да се извисяват тук и там жилищните кооперации. Става ясно, че само с регулации и без градоустройствен план София не може да се развива съобразно съвременните културни изисквания и начин на живот на все по-нарастващото население. Проектът „Мусман“ със своите „за“ и „против“ става предизвикателство за още по-задълбочен професионален подход към изграждането на столицата като град и като жилищни масиви. Споровете по него не секват, налагат се корекции. Но този път градската плът на жилищното пространство трябва да се изпълнява предвидимо и съобразно плана на града – да се структурира далече по-ясно и импозантно. Полагат се вече очертанията на истинска европейска столица с широки булеварди и павирани улици, групират се в квартали местата за жилищно строителство. София започва да добива чертите на „европейски“ град, а многофамилните сгради стават съставните му елементи.

Идеите на модернизма от началото на века, родени от прогресивните архитекти на Европа, постепенно завладяват жилищната архитектура у нас. През 1919 г. в Германия се основава школата на БАУХАУС и рационалните ѝ принципи, както архитектурни, така и социални – увличат много архитекти. Тези принципи бързо се усвояват и разпространяват и у нас, за да дадат подходящ подслон на хиляди бездомни чрез проектите на модернизма за новите жилищни сгради. Усвояват ги и младите български архитекти, повечето от тях учили в европейски университети. За кратко време в София израстват десетки жилищни кооперации, които създават новия, последвалия етап от развитието на архитектурния облик на града, етапа на масовото жилищно кооперативно строителство.

### Трети етап: Раждането на жилищния комплекс

Модернизмът постепенно завладява архитектурния образ на новото строителство в столицата ни и продължава да се развива, за да повиши качествата на жилищната среда.

Когато през 1925 г. Льо Корбюзие излага в „Гран Пале“ макета си на плана „Воазен“ („Съседство“) за примерно жилищно строителство в модерния град, той показва как може да се поберат стотици хиляди семейства в големи и високи сгради, без да се претрупат терените, защото е нужно да има простор и добро ослънчаване между тях. Той вече е обмислил модела на урбанистичната структура на модерния град със сферите: „труд, обитаване, отдих, комуникации“ – основните социални дейности, които човешката общност упражнява. Този основен документ, който обществото на модернистите приема на своя конгрес през 1933 г., е наречен Атинска харта. Льо Корбюзие е създал и модулора. Изучил е пространствените измерения на всяка част от човешкото тяло при различни дейности в покой и в движение. Модулорът се превръща в първата ергонометрична азбука за съотнасяне на човешкото тяло в движение и размерите на заобикалящото го пространство. Но Льо Корбюзие не се ограничава само с индивида. Той и модернистите търсят пространствените измерения на човешката общност в жилищното пространство при изпълнението на различните ѝ дейности, за да се стигне до онова ново и измеримо съчетание между пространствена общност и социална общност, което носи оптималните възможности за живот на много обитатели. Все пак те живеят заедно в жилищната среда на сградата и извън нея. Всичко е съчетано, измерено, изчислено... За кратко време се създава един нов пространствен език, нов и непознат дотогава подход на проектиране, но създаващ удовлетворителен и прогресивен модел за обитаване от хиляди семейства: жилищният комплекс – най-висшата социална организация в жилищното пространство, която модернизмът създава в архитектурата.

Но този съзидателен подем в архитектурата на града се прекъсва отново, защото идва Втората световна война (ВСВ). Забавя се прилагането на модела, но не се забравя. Веднага след ВСВ се реализира проектът за първия вариант на модела: сградата на Марсилската единица, повторена по-късно в няколко различни интерпретации в различни градове на Франция. Става дума за изграждането на голяма и сложна архитектурна структура, чийто социален състав и изглед на сградата е вече световноизвестен христоматиев пример на модернизма за обитаването като социален модел и като архитектурен модел. В него има вътрешни улици, жилища на две нива, търговия, детска градина, общи помещения за обитателите, зелена градина с място на покрива за изри и престой на обитателите, място за защитено паркиране на колите – накратко: обитаване, което съчетава задоволяването на многостранни потребности и дейности на обитателите като брой и състав. Тази сложна социална и архитектурна структура в компактен вариант предхожда изграждането на разгърнатата в пространството типология на



Фиг. 8 ул. „Московска“ 29, кооп. „Св. София“, арх. Парашкеванов, 1927-29 г.



Фиг. 9 ул. „Раковски“ 149, кооп., арх. Хр. Берберов, 1937 г.



Фиг. 10 ул. „Московска“ 1, кооп. „Караджата“, арх. Кр. Гечев,  
арх. П. Карасимеонов, 1929 г.



Фиг. 11 Бул. „Витоша“ 48, кооп. „Негков“, арх. Радославов, 1936-1938 г.



Фиг. 12 Бул. „Витоша“ 19, кооп.

„териториалната единица“ – „жилищен комплекс“. Този напредък в развитието на жилищното пространство, в устройването му поновому завладява и много български архитекти.

След ВСВ разрухата в София и в страната е още по-голяма – хиляди столичани намират домовете си в руини. София се задъхва от бездомни, от пришълци. Политическата система на страната е сменена. Столицата става като че ли събирателното място за спасение на хиляди българи – те търсят работа, търсят надежда за подслон. И така чак до 60-те години, когато се взима правителствено решение за внос на над 30 домостроителни комбината, за да се строят ускорено жилищни блокове по индустриален начин и се реши по-бързо жилищният недостиг в столицата и в цялата страна. Но по-важното е, че идеите на модернизма и най-висшата му форма – жилищният комплекс, създават модела за жилищното пространство в градската структура у нас – един модел, роден от архитектите модернисти, обединени от различни страни в школата на БАУХАУС с една обща цел – да създават за всички видове обитатели възможности да се приютят в достойни условия на живот. Основната, най-важната идея, около която жилищният комплекс се организира у нас, това е: съответствието между социалната структура на обитателите и техните дейности и изискванията им към пространството. Чрез подходяща организация те успяват да ги изпълняват и развиват. Точно по този повод си струва да се надникне в същността на идеята за създаването на жилищния комплекс, както и в практическата ѝ интерпретация.

В края на 60-те у нас започва индустриалното, сглобяемото строителство на жилищни блокове, а това е началото на третия и най-важния период на застрояване на столичния град – жилищните комплекси. Работят се усилено градоустройствените планове на бъдещите жилищни комплекси. Строи се бързо. Всеки ден израстват нови и нови жилищни структури. След това се устройват междублоковите пространства: садят се дървета и храсти, коват се беседки, детски площадки, устройват се магазини, спортни площадки, читалища. Обитателите взимат дейно участие. Постепенно се появяват и допълващите комплекса сектори за услуги, обслужващи потребностите на обитателите на първично административно ниво, на жилищно ниво, както и съответстващите образователни сгради – детски градини, училища, читалища, както и здравни заведения, спортни и културно-развлекателни дейности, търговски заведения, магазини, общинско ръководство и т.н.

Този трети етап от новото развитие на жилищното строителство на София намира своя край в началото на 90-те години. Но още преди него, през 1989 г. у нас започват демократичните





Бул.. България

промени. Периодът на развитие на социализма постепенно остава в миналото и като резултат се прекратява панелното производство и масовото сглобяемо индустриализирано жилищно строителство. В София вече са построени или са пред завършване малко над 30 жилищни комплекса. Те вече са изградили структурната мрежа на града. Стотици хиляди обитатели са намерили подслон и сигурност в новите си жилища в комплексите като предварително са предоставили средствата си за бъдещия дом с надежда да изчакаат реда си за настаняване. Но със закриването на домостроителните комбинати се преустановява производството на жилища. Не всички спестители на жилищни влогове обаче дочакват домовете си. Те остават ограбени. За съжаление, те не успяват да получат нито един кв. м. жилище, нито лев обратно. Разпродава се набързо и ценния общински фонд от жилища. София остава и без подходящ социален жилищен резерв... А как ще продължи оттук нататък строителството в столицата ни?

#### **Четвърти етап: Хаотично предприемачество и затворени жилищни комплекси**

В началото на 90-те години, след преустановяването на индустриалното жилищно строителство, започва следващият, четвърти основен етап от развитието на столичното жилищно строителство, който продължава и сега. Само че е трудно да му се даде име. Някои го наричат условно период на „хаотичното жилищно строителство“. Други говорят за „строителство за агресивно трупане на капитали“. Този етап наистина започва хаотично. Частни предприемачи навлизат в териториите на жилищните комплекси, водени от интереса си да получат евтино терени, снабдени с пълен набор от градска инфраструктура, и да спечелят много. Те биват подкрепени от „податливи“ служители на обществени институции, които с риск (или от невежество!) да провалят вложените идеи в планирането и строителството на жилищните комплекси „откриват“ възможности за вместване на нови строежи върху зелени площи, горички,

детски площадки, паркинзи и къде ли не в междублоковите пространства на комплексите. Това разрешение за реституция на терени в рамките на жилищните комплекси ги превърна от модел на модернизма в модел на антимодернизма. Има стотици случаи на искове за реституция на земеделски земи в урбанизираните територии на жилищните комплекси, които, за съжаление, биват удовлетворявани. А трябва да са категорично забранени.

Този особен четвърти етап в жилищното строителство на София засега може да бъде наречен накратко: етап на „хаотично предприемачество“. Но дешифрирането му е разнопосочно. Подобно жилищно строителство е допуснато поради дълбоки несъвършенства в законотворчеството, както и в политиката на съдебната и местната власт, които допускат налагане на диктат на пазара. То е недвусмислен резултат на слабост в жилищната политика, която се нуждае от сериозни интервенции, за да не се допускат „пробиви“ чрез административни действия. Тези деструктивни пробиви не биха били възможни в много случаи, ако законотворчеството ни не позволяваше да се „прекратят“ правила, за да се разреши желанието за строеж на предприемача, който има една основна цел – да печели. Характерният му стремеж, поне за този период, може да се определи в следните посоки: 1. Издирване на „реституирани“ парцели за строителство в рамките на жилищен комплекс; 2. Разрушаване на съществуващи сгради и заместването им с нови; 3. Дострояване и надстрояване на съществуващи сгради; 4. Вместване на нови жилищни сгради чрез „промяна“, на установените градоустройствени решения.

При всяко положение става дума за развитие на жилищното строителство в София „на парче“, често пъти чрез арогантно вместване на нови обекти в „старата“, в обособена вече архитектурна градска среда – а това са сигналите за социална

и професионална неяснота в развитието на жилищната политика в милионния град. Какво може да се очаква в бъдеще? Посоките са различни. В очакване сме на новия градоустройствен план на града, на нова и ясна жилищна политика. Но едва ли за един хилядолетен град, който е натрупал постепенно културата на своя архитектурен образ може да се приеме политика на застрояване чрез хаотично предприемачество.

Един от много сериозните въпроси, които жилищната политика на столичния град трябва да реши, това е забрана за строителството на затворени жилищни комплекси. Искане ни се да продължим да вярваме в корените си, които идват от хилядолетия и които са ни оставили в наследство възпроизвеждането на философията на полиса, на онова струване на хора и дейности, които общуват, работят съвместно и милеят за своите общи пространства, борят се заедно за благополучието на общността си, а не за разпадането ѝ. Редно е да оставим като чужди на културата ни това „озраждане, затваряне и отделяне на общността“, като в „зоокейтка“ или това ясно въвеждане на социалната сегрегация. Столичният град не се нуждае от затворени жилищни комплекси (ЗЖК), той все още е открит в стремежите си към създаване на нова политика за жилищно съжителство и строителство. София трябва да продължи да търси „заедно“, а не „поотделно“ традиционните си от векове форми на обитаване и чрез тях да продължи жилищното строителство в подходяща среда.

София се нуждае от нова жилищна политика, съчетана с ново законодателство, от убедителна градска политика за развитие на жилищните пространства, за стимулиране на демократично общуване между обитателите, за създаване и спазване на правила, които стимулират усъвършенстване естетиката на града и качествата на условията на живот на обитателите му.

Година	Периоди на преобладаващ тип жилищно строителство в столичния град след 1878 г.
1890 - 1925	строителство на еднофамилни и родиви къщи
1925 - 1960	строителство на жилищни кооперации
1960 - 1990	строителство на жилищни комплекси
След 1990	хаотично предприемачество в жилищното строителство и затворени жилищни комплекси

По-голямата част от илюстрациите са ползвани от книгата на: Русков, К. Ангелов, Ч. (2016), *Стари жилищни сгради в София 1878 - 1940*, изд. „Проф. Марин Дринов“, София.

## ЖИЛИЩНИ СГРАДИ В СОФИЯ GARDEN VISION RESIDENCE

арх. Гергана Саралиева

Завършила е Архитектура в Университета по архитектура строителство и геодезия, гр.София.

1982 – 1992

КНИПИ „СОФПРОЕКТ“ , Проектант-архитект

Проектиране и реализации на еднофамилни къщи и административни сгради, резиденции за чуждестранни посланици, реконструкция на сградата на Биологическия факултет гр. София и проекти и конкурси за България, Кувейт, Абу Даби и други страни.

1992 – 1993

Участие в международни проекти за енергийно ефективна архитектура и проекти за Германия. Проекти и реализации на еднофамилни къщи и др.

1992 – досега

„Арх.инженеринг“ ООД и „Арх.инженеринг 2003“ ООД, проектант, съдружник и управител

1992 – 2009: проектиране и реализация „до ключ“ на жилищни и офисни сгради в Централна градска част, жк Яворов, кв. Лозенец, кв. Павлово и др. сгради с вентилируеми окачени фасади на бул. „Витоша“, бул. „Христо Ботев“, и други обекти.

2009 – 2020: проектиране на офисни и жилищни сгради, проект на тенис комплекс в Борисовата градина, цялостни реконструкции на стари сгради в центъра на София, вкл. сграда паметник на културата.

Интериорни проекти и реализации на офиси, еднофамилни къщи, апартаменти, магазини, СПА центрове и реконструкции.

2009: участие в международния конкурс за „Проект за при-



добиване на концепция за изграждане на многофункционален комплекс - Вторичен Столичен център", като член на консорциум „АДАИС проект“. Колективът, спечелил 3-то място след „Доминик Перо архитект“ и „Фостър + Партньори“.

От 2012 г. член на УС на Българския съвет за устойчиво развитие (BGVC) и член на работна група „Енергийна ефективност и сграден комфорт“

Идеята на сградата произтича от локацията ѝ в полите на планината Витоша. Възхновенето за архитектурните решения е водено от зеленината, простора и спокойствието на околното пространство. Въпреки че сградата е многофамилна, със 7 апартамента, надделява впечатлението за индивидуална къща сред природата, в която всеки обитател може да усети стила и уютта на собствен дом.

Подходът за разпределението на всеки апартамент е индивидуален, с идеята всяко жилище да може да се възползва от специфичните

предимства на изложението и височината си. В партерната част жилищата са максимално свързани с терена чрез просторни зелени тераси и широки отваряеми витрини. Имат директен поглед и връзка със зеления двор, а към улицата са отгърпнати навътре и отделени от нея с ограда от зеленина. Жилищата на следващите два етажа разполагат с обширна тераса, изпълняваща ролята на собствен двор, свързан чрез плъзгащи се витрини с дневната и столовата. Камината на източните апартаменти предлага възможност за почивка с лятно барбекю и чаша студено питие

Върху шезлонга на терасата, наслаждавайки се на чудесна гледка към София и планината. А вътрешните камини на всички апартаменти – неповторимото усещане на уют и топлина сред снежната тишина на планината през зимата. На последния етаж е разположен пентхаус с прекрасна гледка във всички посоки и зелен покрив.

Сградата е разгърната към двора, което позволява всяко жилище да има изложения в три посоки и да не граничи странично с никои друг апартамент. Това допринася за усещането за собствен независим дом, което е допълнено от комфорта на съвместно обитаване. За целта са предвидени помещения за фитнес и за СПА, осветени естествено чрез собствен осветителен двор. Поддръжката на тези помещения, както и на двора и останалите общи части и охраната на сградата ще е възложена на хора, посветени изцяло на грижата за сградата.

За да отговаря на съвременния динамичен стил на живот, сградата предвижда голям подземен гараж с капацитет 12 места, за всяко от които е предвидена възможност за зареждане на електромобили. Гаражът е достъпен чрез пътнически и автомобилен асансьор и в него е предвидено и помещение за мотори и велосипеди. До входа на сградата има помещение за скутери и детски колички, а самото фоайе е просторно и включва зона за почивка и изчакване и помещение за охрана.

Сградата е напълно топлоизолирана с ефективна изолация под и над земята, а стъклопакетите са тройни с висококачествени стъкла, подбрани в зависимост от изложението на фасадата. Комфортът в жилищата е допълнен от предвиденото във всички помещения погово отопление. Обилните подпочвени води в района са превърнати от проблем в решение, като за целта е изградена цялостна хидроизолационна и дренажна система, включена към големи подземни резервоари. Така събраната вода ще се използва за поливни нужди, вкл. и за зеления покрив, в сухите периоди, спестявайки огромни количества питейна вода. На покрива е предвидена фотоволтаична система за нуждите на общите части на сградата.

Облицовката на сградата е много светла, а остъкляванията са големи и многобройни, което осигурява ефирност на силуета ѝ на фона на планинския пейзаж. Големият озеленен двор с много дървета и зелените покриви допринасят за лекотата и сливането на сградата с природата. Архитектурата е съвременна, със спокойни и ясни линии в изчистен стил. Цялостният ефект от визията на сградата, използваните материали, обширният двор, богатата зеленина, светлите просторни помещения с красиви гледки и функционалните общи части е един малък и спокоен оазис, който осигурява възможност за съвременен стил на обитаване за хора с отворено и модерно мислене.







## ФОТОПАНОРАМА: НОВИЯТ СОФИЙСКИ ПЕЙЗАЖ. ХУДОЖЕСТВЕНИЯТ СИНТЕЗ В СТАНЦИИТЕ НА МЕТРОПОЛИТЕНА

### Добрин Керестелиев

Роден е в гр.София на 18 февруари 1946 г.  
Възпитаник на Факултета по журналистика в СУ „Климент  
Охридски“.

От 1967 г. работи като асистент-оператор в Българска  
телевизия, където прави филми от поредиците „Хубава  
си татковина“ – „Пътуване по Дунава“, „Сините очи на  
България“.

Като кореспондент за отрасъл „Строителство“ изкачва  
всичките високи сгради на българските градове, прави  
много снимки от новостроящите се тогава обекти,  
комини и язовири.

От 1976 до 1990 г. в Съюза на архитектите създава  
една поредица от филми за българската архитектура  
като фотограф и оператор. Заедно с арх. Пенчо Велев  
обикаля светите места и заснемат филм за черквите и  
манастирите по българските земи. В същия период прави  
и около 160 000 снимки и диапозитиви за многото изложби  
на САБ в страната и чужбина. Не престава да работи и за  
Българската телевизия.

1968 – 2019 Режисьор и оператор на повече от 900 филма и  
телевизионни предавания

1969 – 2012: 12 награди на наши и международни фестивали  
2016: удостоен със Златно перо на Съюза на българските  
журналисти.



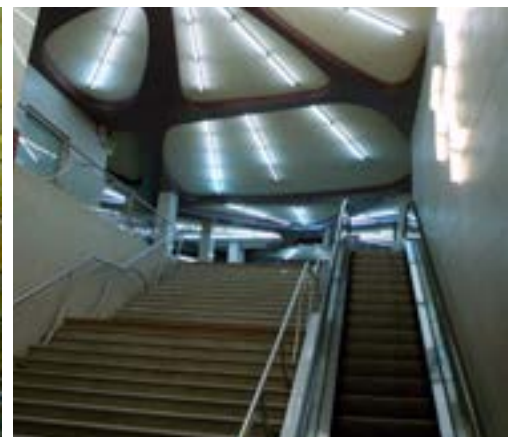
Фотопанорамата на Добрин Керестелиев показва  
реалистично и безпристрастно различния облик на  
града, което особено ясно личи в усвояването на  
новите южни територии. Снимките акцентират  
не толкова върху отделните сгради, колкото върху  
общия характер на архитектурната среда и градския  
пейзаж. Налага се сравнение с традиционния облик на

„стария град“, а даже и с квартали като „Стрелбище“,  
„Гоце Делчев“ и „Св. Троица“, застроявани през 60-те  
и 70-те години. То буди много въпроси относно  
качеството на пространствата, мащаба, мястото  
на човека в града и общия вид на градската среда,  
които се изграждат с наше участие през последните  
десетилетия. (бел. рег.)

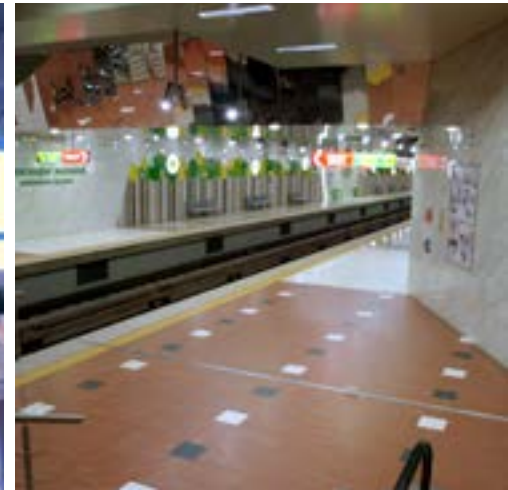








Документирането на общото решение и художествено-пластичните творби в станциите на „Метрополитен – София“ от Добрин Керестелиев бе извършено със съдействието на ръководството на „Метрополитен-София“ през месеците февруари и март на 2020 година във връзка с изготвянето на II Национална изложба „Изкуствата на обществения форум“. Художественият синтез в метростанциите като настоящи решения и бъдещи проекти ще е тематична част от нея. Отложена заради пандемията от „Ковид – 19“, се очаква тя да се проведе в края на 2020 или през първата половина на 2021 г. (бел. рег.)





# ЮБИЛЯРИ

**арх. Кирил Дойчев на 95+1**

**арх. Станчо Веков на 70**

## АРХ. КИРИЛ ДОЙЧЕВ НА 95+1

арх. Рагосвета Дойчева

**Арх. Кирил Дойчев, к.арх.н., НФАИА**  
Почетен член на АИА – Американския съюз на архитектите, НФАИА, 1991 г.

**ПАТРИАРХ НА РАЦИОНАЛНОТО ПЛАНИРАНЕ НА СЪВРЕМЕННАТА БОЛНИЦА**

*В интервю и статия за своя 96-годишен баща – архитект и ментор, арх. Рага Дойчева представя забележителни моменти от неговата дълга и творческа кариера, поставила основите на съвременното болнично проектиране, за ефективно, модерно и икономично строителство на сложните болнични комплекси.*

Възпитаник на Техническия университет в Дрезден, арх. К. Дойчев завършва архитектурното си образование в Политехниката в София през 1947 г. Оттам попада в творческата среда на ЦАПО (фиг. 2) (предшественик на „Главпроект“), ателие № 8 с ръководител проф. арх. Иван Данчов. В разцвета на тези години младият архитект е активен участник не само в изграждането на множество нови окръжни и районни болници и санаториуми, но и в значителни прояви като конкурса за Партийния дом на БКП, където конгресната зала и подходът към нея се изпълняват по Трета премия - проекта на ателие № 8.

В началото на петдесетте години и въпреки „спирачките“ на политически гонения, на които той става жертва, арх. Кирил Дойчев намира място за творческа изява в проектантската група на Светия синод. Завръщането към проектирането на обществени сгради и навече на болнични комплекси слага началото на плодотворно десетилетие, през което по негови проекти се изграждат Окръжна болница – Бургас, Хирургически блок на ВМИ – Варна, Окръжна болница – Шумен, Районна болница – Павликени и много други.

КЪМ АРХИТЕКТУРА НА НОВИ ИДЕИ И РАЦИОНАЛНОСТ  
С Окръжната болница в Бургас арх. К. Дойчев слага начало на нова и модерна архитектура на болниците в България, до този момент обърнати към миналото на павилионния и класицистичен стил. Планировката и обемното решение,



както и фасадното третиране са в стила на рационализма на Баухаус. Налага се нов облик – на компактната, вертикална и икономична болнична сграда, по-прилягаща за нуждите на средата на XX век. Този творчески подем на младия архитект процъфтява в обобщаването на глобални идеи за болничното проектиране на бъдещето, които той синтезира в дисертация с научен ръководител проф. арх. Станчо Белковски под название „Икономика на здравното строителство“, за което придобива степен „Кандидат на науките“ от ВИАС през 1963 г.

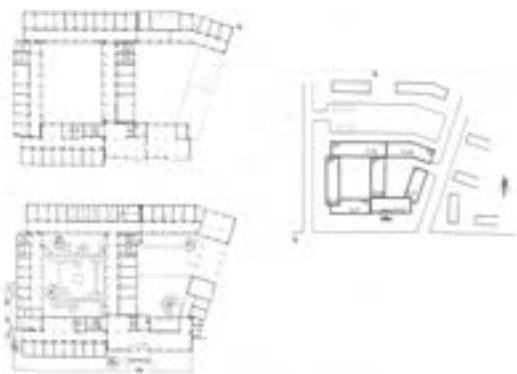
НОВАТОР В ОБЛАСТТА НА СЪВРЕМЕННИТЕ ЛАБОРАТОРНО-ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКИ КОМПЛЕКСИ  
Периодът 1966-1975 г. е отбелязан с подем на идеи в тогавашното Министерство на народно здраве, където арх. К. Дойчев става основна водеща фигура в изграждането на съвременната



*С колеги в ЦАПО, 1949 г.; от ляво надясно арх. Благой Тръпков, арх. Христо Бояджиев, арх. Кирил Дойчев, арх. Ангел Додов*



*Център по хигиена и Клиника по професионални заболявания, Медицинска академия, София*



*Градска поликлиника, Велико Търново. Ситуация и план входен и първи етаж*



*Градска поликлиника, Велико Търново*

здравна мрежа. Нови идеи за обединение на съществуващите научни институти по хигиена и корелация на хигиена, условия на труд и професионални заболявания предизвиква интерес в Световната здравна организация (СЗО) и ЮНЕСКО да финансират и съдействат за изграждането на единен, интегриран хигиенен комплекс. След едногодишно проучване на западноевропейския опит арх. К. Дойчев проектира и изгражда най-новаторска за времето си (и по днешните стандарти) лабораторна база на комплекса – Центъра по хигиена в Медицинска академия (фиг. 3). Градоустройствените идеи на този комплекс, състоящ се от три тела, оформящи пространство и подход (висок монолитен и елегантен лабораторен блок, „кацнал“, върху двуетажен стилобат, аула и по-нисък издължен обем на клиниката) е достоен контрапункт на подобна композиция на сградата на ООН в Ню Йорк, разположена като важен декор в дъното на голяма плацета.

#### МАЩАБНО МИСЛЕНЕ ПРИ ИЗГРАЖДАНЕ НА МРЕЖАТА НА ХИРУРГИЧЕСКИ БЛОКОВЕ

В зората на съзряваща здравна мрежа, при нужди от бързо и ефективно строителство, арх. К. Дойчев разработва унифициран многоетажен хирургически блок, който отговаря на прагматични изисквания, но също така осигурява флексибилност – двукоридорна система и конструктивно решение на голяма ос с размер 7,20 м, но в същото време и с ритмични снопове от инсталации, присъщи за болнична сграда. Това решение позволява идеята за компактна и монолитна болница да процъфти – клиничните единици с болнични легла вече могат да се разполагат удобно и рационално в стационарния блок, при широко развит диагностично-операционен блок. Този проект се прилага в Русе, Ямбол и Велико Търново, като някои от проектите остават недовършени след началото на прехода през 1989 г.

#### ИДЕЯТА ЗА УНИФИЦИРАНА ПОЛИКЛИНИКА – С РАЦИОНАЛНИ, „НЕТИПОВИ“ РЕШЕНИЯ

През 80-те години на XX в. арх. К. Дойчев предлага и осъществява едно рационално и далеч не „типично“ решение на голяма градска поликлиника, което се осъществява в редица градове, с най-„видим“ пример Градската поликлиника в центъра на Велико Търново (сн. 10, 11). Разчупените форми на тази голяма пететажна сграда, планирана с няколко крила около два вътрешни двора, намаляват визуално обема и я правят близка до човешкия мащаб. Тази градоустройствена естетика не е самоцелна, а преди всичко служи на точното и правилно разделяне на входове и потоци на болни, жизненоважно за болничните сгради – постулат, който арх. К. Дойчев формулира отрано и практикува целенасочено през своята гълга кариера.

БОЛНИЧНА АРХИТЕКТУРА, ВПИСАНА В СИЛУЕТА НА ГРАДА – ПРОЕКТИ ВЪВ ВЕЛИКОТЪРНОВСКО  
Арх. К. Дойчев става почетен гражданин на

Велико Търново (както и на Ямбол, който му връчва ключовете на града) – за резултатите на десетилетия творческа работа. Между тях е Рехабилитационният блок – болница, „кацнала“ на хълма срещу паметника на Асеновци, сгушена между зеленина, сливаща се безупречно в силуета на историческия град, въпреки че крие голяма по обем и съвържание сграда (сн. 5, 6). Забележителна е разработката на различните обемни – бели блокове с тераси, облицовани с врачански камък – разположени под различен ъгъл, оформящи вътрешен двор-парк с високи, вековни дървета (сн. 7, 8, 9). Уникално е съчетаването на функционалността на архитектурата, стимулираща лечебния процес, с точното градоустройствено решение.

Успешни са и решенията на Техникума за средни медицински кадри (сн. 12, 13) във Велико Търново и близките в района поликлиники в гр. Елена и гр. Стражица. Въпреки сложните функционални изисквания арх. К. Дойчев отчита градоустройствената обстановка при всеки един проект.

#### АРХИТЕКТ С ПОГЛЕД КЪМ СВЕТА И УЧИТЕЛ НА ПОКОЛЕНИЯ АРХИТЕКТИ И ЛЕКАРИ

Излизането извън рамките на България започва не само със следването на (бъдещия) арх. К. Дойчев в Дрезден, но и с друго ранно смело начинание – пътуване през Китай при най-тежките години на Културната революция – с дестинация Тайбин, Виетнам, в разгара на войната през 60-те години на ХХ в., с цел проучване на терен за проектиране на военна болница.

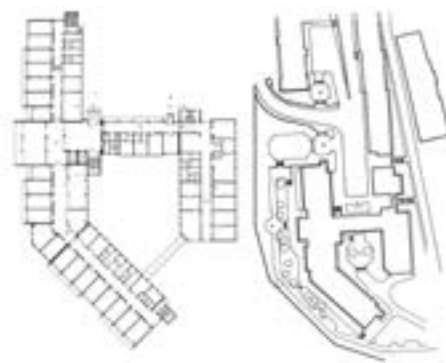
През 70-те и 80-те години арх. К. Дойчев е активен участник в работни групи на Съвета за икономическа взаимопомощ (СИВ) в областта на здравното проектиране и през 80-те години консултира реконструкцията на университетския комплекс и нов хирургически блок на Charité в Берлин, за което има медал от правителството на ГДР.

Смелите глобални решения, които арх. К. Дойчев твори десетилетия наред, го поставят на водещо място при проектирането на нов комплекс – градче-кампус за Медицинската академия в Суходол. Решението на Суходолския комплекс е равно по мащаб и важност на редица примери на медицински кампуси по света.

Като ценен ресурс на Министерството на народното здраве, арх. К. Дойчев създава и ръководи дълги години НИТПИ (Научноизследователски и проектантски институт) по здравно строителство, където проектира мащабни комплекси и в същото време разработва серия от научни трудове и публикации.

С подобна енергия и амбиция арх. К. Дойчев преподава години наред в Катедрата по социална хигиена – ИСУЛ и запознава няколко поколения лекари с основните принципи на проектиране на съвременната болница.

През последните 15 години арх. К. Дойчев живее



Рехабилитационен блок (болница), Велико Търново.  
Ситуация и план на Входен етаж



Рехабилитационен блок (болница), Велико Търново.  
Фасада към града



Рехабилитационен блок (болница), Велико Търново. Детайл  
Вътрешен двор - парк



Рехабилитационен блок (болница), Велико Търново.  
Детайл фасада

и твори в САЩ, където е активен сътрудник на RADA Architects в Чикаго.

**Р. Д.: Арх. Дойчев, как изглеждаха твоите първи стъпки на млад архитект?**

**К. Д.:** Активното ми проектантско време започна когато „немедленно“ съм влязъл в „кухнята“ на голямата архитектура – през 1948 г. в „Главпроект“ в ателие, ръководено от проф. арх. Иван Данчов. Годините 1949-1965 бяха време на големи проекти. Изградиха се по мои проекти окръжни болници и комплекси в Бургас, Варна, Шумен, Павликени и други големи обекти из страната.

**Р. Д.: Американският съюз на архитектите те отличи с почетно членство и отбеляза новаторския комплекс за Центъра по хигиена в Медицинска академия.**

**К. Д.:** Центърът по хигиена – уникален по замисъл и изпълнение, стана модел за интеграция и бе изненада за Световната здравна организация и ЮНЕСКО – ООН.

**Р. Д.: А какви са твоите съвети към следващото поколение архитекти?**

**К. Д.:** Според мен архитектът трябва да остане в съзнанието на хората като всеотдайна водеща личност – за пълноценно и рационално изграждане на жизнената среда.

Голяма е силата на архитекта – да оказва огромно влияние върху подобрението на живота и да работи към напредъка за все по-добри дни. Архитектът трябва да вижда себе си поставен в голяма роля и трябва достойно и скромно, но активно да я играе.

*Интервюто взе Радосвета Дойчева*



*Рехабилитационен блок (болница), Велико Търново.  
В силуета на града*



*Техникум за средни медицински кадри, Велико Търново*

Архитект Рада (Радосвета) Дойчева живее и работи в САЩ от 1989 г. Завършва Архитектура във ВИАС през 1979 г., работи в „Главпроект“, защитава дисертация през 1985 г. В САЩ работи като архитект в голяма архитектурна фирма в Чикаго. През 1993 г. печели международен конкурс за 88-етажния „China Aviation Building“, прави проекти в САЩ, Китай, Южна Корея и Виетнам. През 2001 г. завършва бизнес магистърска степен в известния Чикагски университет. През 1994 основава архитектурна фирма „RADA ARCHITECTS“ ([www.rada-arch.com](http://www.rada-arch.com)).

Радосвета (Рада) успява да създаде и осъществи сериозни творчески идеи – в областта на образователните университетски сгради, административни и здравни. Рада е активен глас в професията в САЩ – член на изтъкнатия колеж на Американския институт на архитектите (FAIA).



## СТАНЧО ВЕКОВ НА 70 ГОДИНИ – АРХИТЕКТУРНО ТВОРЧЕСТВО В „КРАЙНИЯ ЗАПАД“ И „ДАЛЕЧНИЯ ИЗТОК“ НА БЪЛГАРИЯ

проф. д-р арх. Росица Никифорова  
проф. д.а.н. арх. Иван Никифоров

Доц. д-р арх. Станчо Веков е роден през 1949, дипломира се като архитект през 1973 (ВИСИ), сега УАСГ София. Зам.-кмет на Видин (1992–2001), проектант РПО Видин (1991–1973), на свободна практика от 1988. Живее и работи във Варна от 2000, Собственик/Управител на „Веков Дизайн“ ЕООД от 2007.

Преподавател във ВСУ „Черноризец Храбър“ (2014–2005) и Унион университет „Никола Тесла“ Белград (2012–2007). Владее дисциплината „Реконструкция на сгради“ и др. Защитава докторска дисертация на тема „Новият живот на старите улици и квартали“, ВСУ „Черноризец Храбър“, 2011. Избран за доцент в същия университет, 2012. Автор и куратор на изложби в галерия „Дом на архитекта“ Варна, САБ София и ВСУ „Черноризец Храбър“ (2018–2001). Куратор на дългосрочен проект „Изчезващите къщи / Хубавите къщи“ в подкрепа на Националната кампания на САБ „Наследство в риск“ – 2007/2008/2009 с десет издания – Варна, София. Член на: Контролния съвет на САБ (2014–2007), УС на САБ Варна (2014–2000)

РК на КАБ Варна (2019–2004) и КС на КАБ (2019–2016). Лауреат на 13-то Световно триенале на архитектурата INTERARCH Sofia 2012, носител на специална награда на Финландското посолство, сребърен медал и почетна диплома за „Многофункционална спортна зала“ – Мездра. Автор е на жилищни, обществени и др. обекти във Варна, София, Видин, Белозградчик и страната.



СТАНЧОВЕКОВ е част от заглавието на авторски каталог<sup>1</sup> с реализации и проекти. Написани сягат, двете имена подчертават, че става дума не само за представител на архитектурната професия, но преди всичко за човек. Арх. Веков, авторът на проектите и реализациите, е автор и на дизайна на книгата. Следователно той е, който отправя посланието да бъде разбиран цялостно. И това очертава важната отправна точка, когато преценяваме професионалните му постижения.

Да бъдеш актуално запознат със случващото се на световната архитектурна сцена за Станчо Веков не е въпрос на обичайната и дори задължителна професионална информираност. Той внимателно изучава дълбокия смисъл на артефактите, основанията и философията на авторите: архитекти, дизайнери, художници. Той цени качествата на сградите, там където ги има, разбира се. Трудно е да го изненадаш с някоя архитектурна новост – вече я е изучил и има отношение към нея. Като всеотраслен информиран успява да формулира свое адекватно разбиране и за случващото се в нашата архитектурна практика.

<sup>1</sup> *Каталогът и изложбата за творчеството на доц. д-р арх. Станчо Веков представяват проект, финансиран от фонд „Култура“ на Община Варна.*

Опитността му на архитект с реализации го е превърнала в запознат с новостите в сферата на материалите и технологиите и целенасочено изучаващ ги. С тези познания и със способността си на бърза концептуална преценка в работата си със студентите е на най-високо преподавателско равнище.

Притежава и таланта на художник. В творческия му албум не са показани неговите картини, но към проектите му освен вече неизбежните тримерни компютърни изображения има и ръчни скици, фасади и перспективи. Направени са наистина с неговата ръка, не са преминали през трансформиращ софтуер, затова са и толкова привлекателни.

Куратор е на много изложби, свързани с опазване на наследството, с изява на творци в графичния дизайн, живописиста и скулптурата. Има специален интерес към храмовата архитектура – една трудна за проектиране област предвид сериозните канонични ограничения.

Категоричен е. В много отношения арх. Веков е „единак“ – склонен е да прави почти всичко сам. Не разчита на чужд вкус, не се доверява докрай на изпълнители, а в днешно време такъв „универсалистки“ работен режим е сериозен ежедневен товар.

Колкото и стандартно да звучи, той е многостранно надарена личност. В професията ни не са толкова много представителите на класическото разбиране за висока култура: забележителни познания, широта на интересите в много области, афинитет към литература, пластични и визуални изкуства, стил на облекло – класически дрескод (вкл. носене на папионка), чувствителност към културното наследство, почит към учителите, безкомпромисно отстояване на значими обществени каузи, способност да изразява убедително и в писмен вид тезите си. Бил е в управлението на САБ, КАБ и зам.-кмет в Община Видин.

Историята на неговата личностна и професионална реализация се простира географски от западния до източния край на България, и то в интересно време. През 70-те години на ХХ в. българската архитектура и градоустройство се завръща към традиционната улично-квартална структура в центровете на градовете. Вместо нейното разрушаване, започва съхраняване и реновиране на сградите, а улиците се освобождават от автомобилното движение и се трансформират в пешеходни пространства.

Станчо Веков, който навлиза в архитектурната професия в началото на 70-те години, е един от първите инициатори на това направление – запазване и възстановяване на улици, квартали и сгради, изградени след Освобождението на България в края на ХІХ и началото на ХХ век.

В централната част на Видин, където е израснал С. Веков, са запазени едни от най-хубавите търговско-заятичийски и жилищни квартали, изградени под прякото влияние на архитектурата на дунавските градове (Виена, Будапеща и др.). Макар и различни по стил (неокласицизъм, еkleктика, сецисион и др.), те действат ансамблово и представляват безспорна група на недвижима културна ценност. В ЗРП от 60-те години е проектирано тяхното събаряне, като на мястото на три от тях са изградени двуетажен универмаг, висока 18-етажна сграда за кметство и триетажна сграда за партиен дом.

Станчо Веков участва активно в екип от УАСГ, ръководен от проф. И. Никифоров, който предвижда запазване и реконструиране на осем съществуващи търговско-жилищни квартала и свързваните с тях главна улица и централен площад на Видин.

Веков разработва самостоятелно архитектурен проект за реконструкция и надстрояване на БЗК (Банка за земеделски кредит – Видин), сега ПИБ (Първа инвестиционна банка). Проектира реконструкция и модернизация на сградата на Художествената галерия във Видин. Заснема сградата на стария Търговски дом, която е най-изявеният представител на средноевропейския необарок, преди нейното събаряне, с намерение да се възстанови на друго място.

Може да се обобщи, че в тази група проекти арх. Веков възстановява съществуващи сгради – паметници на културата, проектира тяхното дострояване и надстрояване, като използва форми и обеми, които са близки до оригинала.

Станчо Веков разработва и други проекти, също свързани с културното наследство, но решени по коренно различен начин – разширение и

надстрояване, но с форми и материали, контрастни по отношение на съществуващите сгради, с което подчертава стойността на оригинала.

Това са проектите за реконструкция и разширение на общински дом и читалище в Белоградчик, профсъюзен дом на културата във Видин, административна сграда на Районна проектантска организация във Видин и др.

Резултатите от прилагането и на двата метода са еднакво ефективни и се възприемат положително.

Интересна е професионалната кариера на арх. Веков. През нейната първа половина той работи във Видин, където настоятелно и безкомпромисно провежда своето виждане за развитие на архитектурата в града и района.

Втората половина от професионалната си кариера Веков прекарва във Варна. Тук той сякаш се освобождава от привързаността си към родния край и започва да прави нова, съвременна архитектура. Тя продължава да е свързана с контекста на града и околната природна среда, но тази връзка е по-разкрепостена.

Във Варна Веков прави проект за мемориал на украинските воители, загинали по българските земи от походите на Владислав Варненчик до Втората световна война. По думите на автора „Образът на храма като символ на духовното е в основата на идеята за отдаване на почит към загиналите воители“.

Той проектира също източноправославен храм „Св. Георги Победоносец“ за Провадия, в който прави успешен опит за „интерпретация на възрожденската архитектурна традиция на майсторите Кольо Фичето и Генчо Кънев“.

Архитект Веков има много добри постижения и в проекти за интериори на обществени сгради: Дом на учителя, ресторант „Бонония“, фирмен магазин „Минералсувенир“, всички във Видин. Те са добър пример за успешно сътрудничество с художници и дизайнери.

В юбилейната изложба на арх. Веков, открита от председателя на САБ проф. д-р арх. Тодор Булев на 3 юни 2019 г. в Дома на архитекта – Варна, са показани и редица малки частни къщи и вилни сгради, разположени в природна среда (къща за гости под скалите в Белоградчик, жилищна сграда в Приселци, жилищна сграда във вилна зона Баня и др.). Те са станали естествена част от природния контекст. Сградата на младежкия дом в Чупрене със своя оригинален силует, получен при разминаване на върховете на двете скатни покрития, сякаш повтаря характерния планински релеф.

Експресивност на архитектурните решения е характерна за много от проектите му: Многофункционална спортна зала в Мездра (с награда Сребърен медал и Диплом на „Интерарх“, 2012), Автосалон на КИА във Варна. Изложбата беше показана и в ЦДА – София на 15 октомври и в Държавен архив – Видин на 2 декември 2019 г.

Интересно и важно ще бъде да видим продължението на този добре и смислено подреден път на доц. д-р арх. Станчо Веков в българската културна карта.



СТАНЧО  
ВЕКОВ

ПОСТРОЕНО

НЕ ПОСТРОЕНО

*петдесет : петдесет*

Проектът се осъществява с финансовата подкрепа на Фонд Култура на община Варна



ВАРЕНСКИ  
СВОБОДЕН  
УНИВЕРСИТЕТ  
ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР



**ГАЛЕРИЯ ДОМ НА АРХИТЕКТА**  
ул. Мусала 10 Варна  
3-28 юни 2019 / откриване 18:00



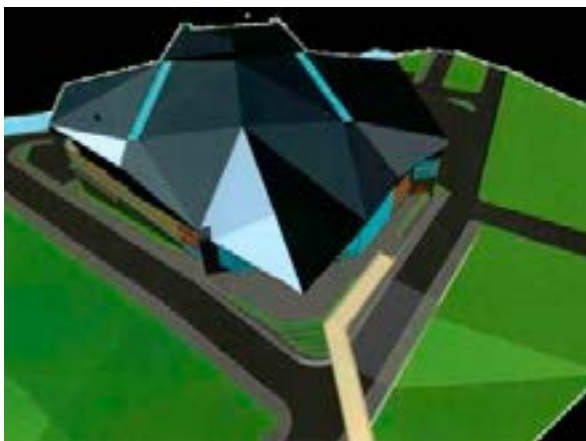
Източноправославен храм „Св. Георги Победоносец“, Провадия, инж. Иван Павлов, 2014 г., план и изгледи от екстериора и интериора



Проект за Национална Водна база, Видин, 1975 г.; план, ситуация, макет и фотомонтаж



Проект: Реконструкция, модернизация и разширение на Художествена галерия, построена по проект на Тодор/Тома Върхота, 1906 г., Видин, 1979 г.; перспективи



*Проект, с награда Сребърен медал и Диплом на „Интерарх“, 2012: Мултифункционална спортна зала, Мездра, проф. д-р инж. Стоян Танев, 2012 г.; фасада и тримерни изображения екстериор/интериор*



*Поздравления от г-жа Борислава Борисова, зам.-кмет на Видин, на изложбата в града на 12.12.2019 г.*

Проф. д-р арх. Росица Никифорова  
 Председател на УС на неправителствена организация Варна Дизайн Форум;  
 Практикуващ архитект; Член на САБ, КАБ и ИУА;  
 Специализация на ЮНЕСКО в Германия; Експерт по културно наследство;  
 Преподавател в НБУ – София, ВСУ – Варна, Университет „Никола Тесла“ – Белград, МАРХИ – Москва с лекционни курсове по интериор и дизайн, културно наследство и архитектура на търговски и бизнес сгради и комплекси;  
 По-важни награди: Златен медал за най-добър дипломен проект от САБ (1966), Сребърен плакет „Кольо Фичето“ за главен търговски център Варна (1971), Грамота на САБ за принос в архитектурното творчество (1981), Грамота от Изложба-конкурс на Световното биенале на архитектурата (1981), Награда „Интерарх“ (1985) за жилищен комплекс „Крайморие“ – Бургас, Първа награда на годишен преглед на САБ за „Ландшафтно-устройствен план на ХЕК „Горна Арда“ (2000), Грамота на ВСУ „Черноризец Храбър“ (2006), Награда на САБ и КАБ за книгата „Интериор – история и теория“ (2008), Награда ВАРНА (2011), Златен нагръден знак „20 години ВСУ Черноризец Храбър“ (2011), Грамота от триенале „Интерарх“ (2012), Награда на САБ за книга на двугодишния национален преглед на архитектурата (2012).  
 Автор и съставител на книги: „Школата Баухаус и архитектурата на българското Черноморие“ (2019), „Ентерпър – история и теория“ (2019), „Effix Pavilion in Seaside Park Varna International Contest“ (2017), Urbanity book (From the spatial division of urban functions to their integration: THE BULGARIAN EXPERIENCE), Polimi, Milano (2016), „Интериор – история и теория“ (издания 2008, 2012), „Дизайн в архитектурна среда“ (2011).



# РЕЦЕНЗИИ СТАНОВИЩА

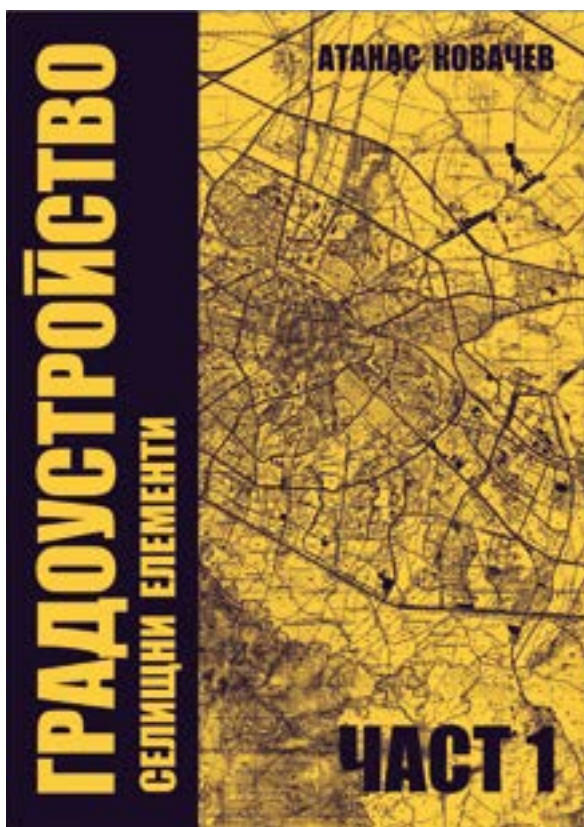
За Атанас Ковачев – Б. Борисов  
За Тодор Булев – Ч. Попов  
За Борислав Борисов – П. Добрев

## НОВА МОНОГРАФИЯ НА ПРОФ. Д.А.Н. АРХ. АТАНАС КОВАЧЕВ

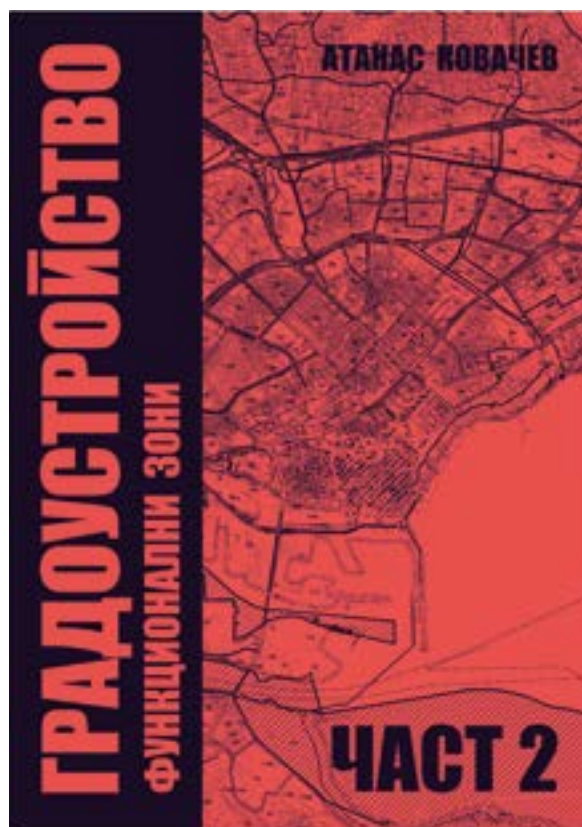
проф. д.а.н. арх. Борислав Борисов

Проф. д.а.н. арх. Атанас Ковачев е доказан професионалист, публикувал много на брой теоретични трудове и е един от малкото наши съвременни архитекти, удостоени със званието член-кореспондент на БАН. Изтъкнат теоретик и популяризатор на градоустройството, той има и голям опит в практикуването на професията и е с богата творческа проектантска дейност. Има дългогодишна успешна академична и преподавателска кариера. Ако ме попитат как с едно от произведенията му да го опиша най-изчерпателно и синтезирано, няма да се колебая и ще посоча последната му публикация. Това е четиритомникът „Градоустройство“.

Помня представянето на първата редакция на труда като двутомник през 2003 г. в сградата на Съюза на архитектите и след това подновеното издание от 2013 г. Още тогава отбелязах в сп. „Архитектура“, че професор Атанас Ковачев безспорно и отдавна е признат в нашите професионални среди със своите уникални качества в областта на градоустройството и е демонстрирал най-висок продукт в теорията чрез своите публикации. И сега отново в „Градоустройство“ личи почеркът на големия урбанист-професионалист, на педагога и обучаващия преподавател с устойчиви научни интереси в областта на теорията и историята



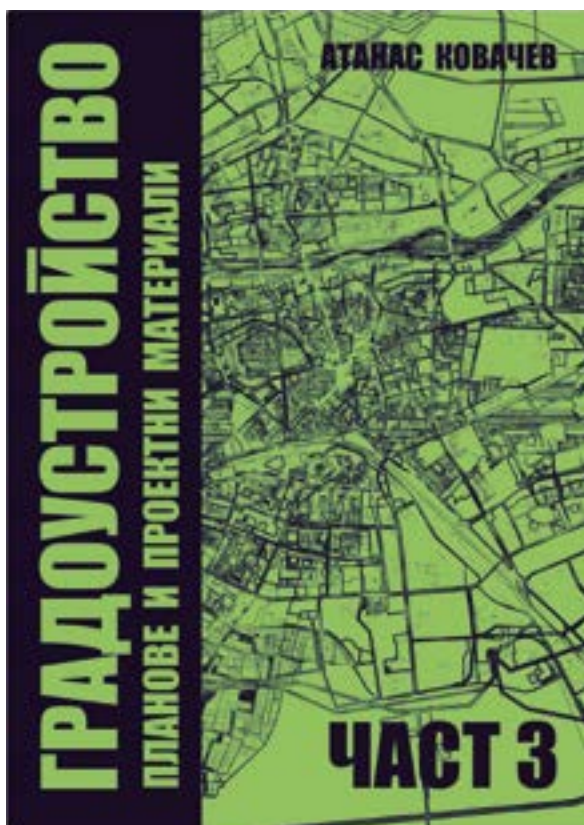
Ковачев, А. (2019) Градоустройство. Част 1. Селищни елементи. С., „Авангард Примд“, 348 с. ISBN 978-619-239-248-2



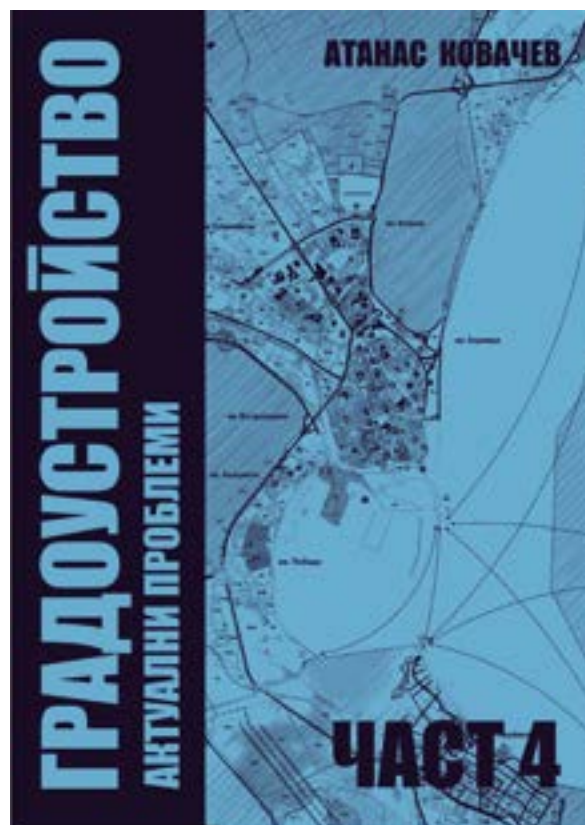
Ковачев, А. (2019) Градоустройство. Част 2. Функционални зони. С., „Авангард Примд“, 346 с. ISBN 978-619-239-249-0

на градоустройството, с прецизен поглед в изграждането и организацията на зелената система и отдиha в градовете, с познаването на най-съвременните екологични проблеми и условия за устойчивото развитие на населените места. Монографията по градоустройство, която тук наричам „четиритомникът“, е предназначена основно за студентите по архитектура, урбанизъм и ландшафтна архитектура, но значително надхвърля това си свое качество и може ефективно и напълно оправдано да се ползва от всички професионалисти от посочените направления в теорията и практиката. Проф. арх. Атанас Ковачев посвещава своя обемист и великолепно илюстриран труд (общо невероятния брой от 3128 илюстрации) на градоустройствената и паркоустройствената колегия и на хилядите студенти, пред които в продължение на повече от три десетилетия в своите академични курсове, майсторски класове и публични лекции той апробира, развива и обогатява своето уникално теоретично произведение. За първи път напълно преработеният и допълнен материал на „Градоустройство“ е структуриран и обособен в четири самостоятелни части, като съществено са обогатени всичките 35 модула, в които са включени и ясно формулирани цели,

съдържание, обобщения, ключови думи, въпроси за дискусия и др. аспекти от разглежданите градоустройствени теми. Част 1 разглежда селищните елементи, част 2 – функционалните зони, част 3 – плановете и проектните материали, а заключителната част 4 изследва актуални проблеми на съвременното градоустройство. Използваните от проф. Ковачев примери на градоустройствената теория и практика от всички исторически периоди успешно показват приемствеността и развитието на феномена „ГРАД“, неговата непреходната стойност, както и актуалното звучене според думите на автора на много творчески градоустройствени произведения. Четиритомникът „Градоустройство“ обещава да бъде незаменяем наричник по всички проблеми на градоустройството на студенти, преподаватели и професионалисти от сферата на устройственото проучване, планиране и прогнозиране, както и своеобразен градоустройствен справочник за широк кръг от специалисти в теорията и практиката. Днес този великолепен и обемист труд на професор Атанас Ковачев се превръща отново и за пореден път в нещо повече от информиращ, поясняващ, илюстриращ и полезен за всички нас.



Ковачев, А. (2019) Градоустройство. Част 3. Планове и проектни материали. С., „Авангард Прима“, 346 с. ISBN 978-619-239-250-5



Ковачев, А. (2019) Градоустройство. Част 4. Актуални проблеми на съвременното градоустройство. С., „Авангард Прима“, 372 с. ISBN 978-619-239-251-2

## ПРИНОС В АРХИТЕКТУРОЗНАНИЕТО

проф. д-р арх. Чавдар Попов



### Принос в архитектурознанието (за том пети „Битие“ на студията „Изкуството архитектура“ на проф. д-р арх. Т. Булев)

С третомника „Изкуството архитектура. Битие“ завършва мащабният проект на проф. Тодор Булев, който се отличава със стремеж към глобална постановка, обхватност и възможна, в пределите на особеностите на изданието, изчерпателност на поставената проблематика. След „Същност“, „Форма“, „Език“ и „Композиция“ идва ред и на „Битие“, където в общи линии става дума преди всичко за реалното функциониране на архитектурата в социалното пространство, разкрито през призмата на универсално приетата периодизация на основните стилови насоки и течения в периода от Просвещението (XVIII в.) до съвременността.

Онова, което на мен лично най-много ми импонира и силно ме привлича в многотомника на проф. Булев, е изходната му позиция. Както е добре известно, архитектурата е сложно, комплексно цяло, в което, в различни пропорции и с различна динамика, се комбинират изкуство, строителство, урбанистика, инженерно дело и какво ли не още. Или, както заявява още в началото цитираният от автора Бертолд Любеткин, френско-британски архитект от руски произход, „архитектурата може да се разглежда като триизмерна философия“. А щом говорим за философия, няма как да не се съгласим, че нещата опират до най-фундаменталните

проблеми и въпроси именно на битието – и в колективен, и в индивидуален план. Важното в случая е обстоятелството, че авторът има пред себе си една неизменна пътеводна звезда – естетическото начало, която му служи като ориентир и системообразуващ фактор при написването на книгата.

И в тази последна част, разделена на три тома (том I, разглеждащ развитието на архитектурата от XVIII в. до 60-те г. на XX в.; том II – от 70-те г. на XX в. до днес и том III, занимаващ се с българската архитектура от Освобождението (1878) до днес), проф. Булев остава верен на възприетия подход към панорамно разглеждане на най-важните особености на феномена „архитектура“, на основните тенденции в нейното развитие през вековете. Авторът изповядва своето дълбоко убеждение – което напълно споделям и аз, – че няма как да се ориентираме в пъстротата, разнопосочността и „брауновото движение“ на конкретиката, ако не си даваме сметка за основните линии, за най-важните принципи и закони, за скритите от повърхностно наблюдение, но подвластни в известна степен на умопостижимите усилия обобщения и закономерности.

Обзорът начева от Ранната модерност (с известен „екскурс“ към Ренесанса) до проявите на модерната и на постмодерната архитектура. Отличното познаване на материала и на основната литература, както и широтата на изследователския поглед на проф. Булев му позволяват да насити изложението с богата фактология и по съвсем естествен начин да

му придобие висока познавателна стойност. В същото време би трябвало да отбележим, че книгата в никакъв случай не е претоварена с фактология. Тя се чете леко и увлекателно, тъй като не е обременена от ненужно тежък академичен апарат. Мисля, че авторът е успял да постигне търсения синтез между крайностите, който му дава възможност да извлече най-същественото от спецификата на проблемната област, която изследва.

Много важна роля, освен съдържателния наситен текст, имат както богатият илюстративен материал, така и собствените скици, рисунки и схеми на автора, които въвеждат читателя сякаш в самата сърцевина на неговата творческа лаборатория. Да не забравяме, че той е пример за съчетание между творческа практика и теоретична рефлексия, нещо, което се удава на малцина. Виждаме нагледно как работи мисълта му, как търси и открива прояви, закономерности и асоциативни връзки.

Книгата на Тодор Булев има още едно съществено предимство – тя е насочена едновременно и към специалистите, и към по-широката читателска аудитория. Всички онези, които се интересуват от проблемите на архитектурата, но по различни причини нямат достатъчно възможности и време да ровят или да четат дебели книги, могат да бъдат сигурни, че ако прегледат внимателно многотомника на проф. Булев, ще получат ясна, синтезирана и системна представа и нови знания за една от най-увлекателните, и същевременно най-трудни за усвояване области на човешкото творчество, каквато е архитектурата.

Проф. д-р арх. Чавдар Попов работи в областта на теорията и методологията на изкуствознанието и историята на изкуството на XX век.

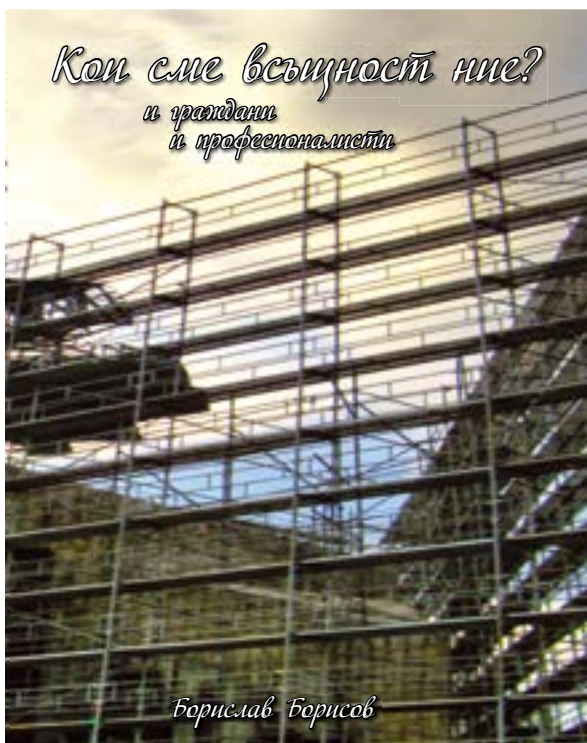
Автор на книгите „Тоталитарното изкуство. Идеология. Организация. Практика“, С., 2002 и „Постмодернизмът и българското изкуство от 80-те - 90-те г. на XX век“, С., 2009.





## ЗА АРХИТЕКТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕНИЯ СИНТЕЗ И КНИГАТА „КОИ СМЕ ВСЪЩНОСТ НИЕ?“

проф. д-р ланд. арх. Пенчо Добрев



В оригиналното и нестандартно изследване на актуални професионални аспекти от архитектурно-художествения синтез в градската среда се съпоставят вижданията на автора и на много други творци, общественици и публични личности относно темата на този теоретичен труд в контекста на дебата за паметника „1300 години България“. Авторът споделя убеждението си, че разговорът за паметниците е симптоматичен и показателен за състоянието на духовната ни култура, за образованието и възпитанието ни, за онава, което ни обединява или разделя във вижданията ни за градоустройството, архитектурата и синтеза ѝ с другите изкуства и за много други неща.

Книгата представлява тематичен сборник и е резултат от усилията на автора да се води колегиален и професионален диалог по въпросите, свързани с бъдещето на София. Той застъпва позицията, че нашето общество се нуждае от повече професионализъм и обединение въз основа на диалог и взаимно уважение на различното мнение. В този диалог според него има място както за гражданска, така и за професионална позиция. Това определя и заглавието на книгата „Кои сме всъщност ние“. В проучването на проф. арх. Борисов се поставя въпросът за спецификата и историческото значение

на времето, за архитектурно-художествения синтез, за градоустройствените ансамбли и за паметниците в тях. Авторът изтъква, че приемствеността и традициите се нуждаят от задълбочен анализ и оценка, защото „развитието на съвременното изкуство ще е по-пълноценно чрез осъзнаването на постиженията ни от близкото и по-далечно бъдеще, а също и защото формирането на жизнената ни среда и художественото творчество ще поставят пред нас архитектите и художниците нови предизвикателства относно бъдещето на развитието на синтеза на архитектурата сред другите изкуства“. Изтъква се авторското виждане, че именно в архитектурата и другите изкуства композиционно-монументалното начало се явява във формата на художествено произведение по идеята и замисъла на твореца и е задължителна, доминираща и определяща категория относно неговото послание за съдържанието, функцията и общественото въздействие на творческото произведение с цел да пресъздаде характерни части от живота в художествени образи. Разглежда се изследването на обективната основа на архитектурно-художествения синтез като монументално изкуство в личностите, поводите и събитията, които сами по себе си са монументални в историята на обществото. Със своята непреходна значимост и с важната си роля за миналото, настоящето и бъдещето според проф. арх. Борисов тези личности и събития остват живи в паметта ни, държат будна нашата съвест, укрепват самосъзнанието ни, имат възпитателно и мотивационно значение за отделната личност и за обществото ни като цяло.

Архитект Б. Борисов потвърждава с книгата си своята гражданска и професионална позиция за съвременните проблеми на архитектурно-художествения синтез в градската среда на столицата ни. Той застъпва професионалните си виждания по темата и като общински съветник, и като академична личност, както и като учредител и първи председател на дружество „Градоустройство“ в Съюза на архитектите в България и на Сдружението на урбанистите в България. В книгата се обобщава опитът на автора от позицията на проектант, защото по неговите проекти са построени много жилищни и обществени сгради, както и жилищният комплекс „Левски Г“ в гр. София. Ръководител е на творческите колективи, създали градоустройствените планове на много общини, градове и комплекси. Неслучайно той е вносител и на много предложения, свързани с опазването на паметници на недвижимото културно наследство и на паркове и градини в гр. София.



Изграден тунел от тунело-пробивна машина



ТГМ на станция „Медицински университет“



ТГМ при приемането ѝ в завода в Германия



Строителната площадка на станция „Патриарх Евтимий“

# Линия 3 на метрото в София



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд  
за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Съгласно одобреното трасе Линия 3 е с дължина 21 км и 21 метростанции, разделени в четири етапа. От тях към момента се изпълняват първите два:

Първи етап, участък „бул. Владимир Вазов – централна градска част – ул. Житница“, с дължина 7,8 км и 8 подземни метростанции.

Втори етап, участък „УЛ. ЖИТНИЦА – ЖК ОВЧА КУПЕЛ – ОКОЛОВРЪСТЕН ПЪТ“ (западен участък) включва 3,8 км метротрасе и 4 метростанции.



Метростанция "бул. България", Линия 3



Влак от модела на Сименс – Инспиро, произведен за Линия 3

След завършването на тези етапи от Линия 3 общият брой на пътниците в метрото ще се доближи до 500 хил. пътника дневно, като общият екологичен ефект от метрото ще възлиза на 90 хил. тона вещества, а общото спестено време - 140 хил. човекочаса на ден.

Нови метростанции	- 12 бр.
Нови метролинии	- 11,6 км
Нови метровлакове	- 20 бр.
Връзки с националната жп мрежа	- 1 бр. (общо 3 бр.)
Връзки на трамвайни линии	- 4 бр. (общо 14 бр.)
Връзки на автобусни и тролейбусни линии	- над 18 бр. (общо над 55 бр.)
Намаление на автомобилния трафик (автомобили/дневно)	- 8 111
Намаляване на замърсяването на въздуха с вредни емисии в т.ч. CO2 и др. (тона/годишно)	- 7 750



Столична община

„Метрополитен“ ЕАД





Списание  
за архитектурно творчество,  
архитектурна теория и критика

проф. г-р арх. Тодор Булев  
арх. Здравко Здравков  
г-р арх. урб. Жана Стойчева  
арх. Петър Диков  
арх. Любо Георгиев  
проф. г-р арх. А. Д. Слаев  
чл.-кор. проф. г.а.н. арх. А. Ковачев  
арх. Б. Ножарова  
арх. П. Николов  
арх. Евгения Кукушева  
проф. г.а.н. арх. Борислав Борисов  
арх. Александър Петличков  
арх. Люгмил Леонидов  
проф. г-р инж. Стоян Братоев  
арх. Ирена Дерлипанска  
Пламена Кръстева  
проф. г-р арх. Веселина Пеневска  
арх. Ангел Захариев  
доц. г-р арх. Искра Данголова г.с.н.  
арх. Гергана Саралиева  
Добрин Керестелиев  
арх. Радосвета Дойчева  
проф. г-р арх. Росица Никифорова  
проф. г.а.н. арх. Иван Никифоров  
проф. г-р арх. Чавдар Попов  
проф. г-р ланг. арх. Пенчо Добрев



ИЗДАНИЕ НА СЪЮЗА НА  
АРХИТЕКТИТЕ В БЪЛГАРИЯ