

До:

Георги Тодоров  
*Служебен министър на транспорта*

Йорданка Фандъкова  
*Кмет на Столична община*

Станислав Владимиров  
*Кмет на Община Перник*

инж. Красимир Папукчийски  
*Генерален директор „ДП Национална  
компания - железопътна  
инфраструктура“*

Арх. Здравко Здравков  
*Главен архитект на СО  
„Направление архитектура и  
градоустройство“*

Зорница Стратиева  
*Народен представител ПГ  
„Демократична България“*

## СТАНОВИЩЕ

от

Гражданска организация „Спаси София“  
адрес: София 1715, п.к. № 11  
e-mail: [info@spasisofia.org](mailto:info@spasisofia.org)

ОТНОСНО: Комплексен проект за инвестиционна инициатива /КПИИ/ за:  
„Модернизация на железопътен участък: „София – Перник – Радомир“, за проект:  
„Модернизация на железопътна линия София – Перник – Радомир, част от  
Трансевропейската транспортна мрежа“, в обхвата на Подучастък 1.1 Централна  
гара София-Владая от проектен км 1+220 до проектен км 15+332 по Път 1.

Уважаеми дами и господа,

Съгласно обявената процедура за обществено обсъждане<sup>1</sup> на комплексен проект за модернизацията на железопътната линия София – Перник – Радомир Ви представяме своето становище по темата.

Агломерацията на София и населените места в околността търпят постоянна урбанизация и населението им се покачва заради икономическия хъб, който представлява столицата. В този контекст развитието на градска железница е незаобиколим проект за близкото бъдеще. Съфинансираният от ЕС проект за рехабилитация на линията София – Перник, която преминава през силно населени територии, създава възможността пред Столична община, в кооперация с НКЖИ, да бъде създадена необходимата инфраструктура за една бъдеща качествена градска железница, свързваща София и отделните ѝ райони с околните населени места. Ето защо считаме, че следните технически и урбанистични аспекти трябва задължително да бъдат включени в проекта, за да може той да отговаря на перспективите и необходимостите в краткосрочен и дългосрочен план:

➤ **Удвояване на жп линията в участъка Захарна фабрика - РП Владая.**

Предвиждането на проекта жп линията, която преминава през най-заселените райони от трасето, да остане еднопътна е непрактично. Един от най-важните компоненти, които смятаме, че трябва да бъдат реализирани при изпълнението на проекта, е удвояването на жп участъка от Захарна фабрика до РП Владая. Считаме липсата на предвидено двуколовозно трасе в проекта за несъобразно, неамбициозно и недалновидно – ясно е, че едноколовозен участък в едни от най-населените райони в града не е достатъчен за система като градската железница, но също така при вече наличната интензивност на железопътния трафик между София и Перник често се налага при закъсняването на някой от влаковете другите да го изчакват. Въпреки планираното увеличаване на скоростта в участъка при реализация с един коловоз изчакване би се налагало прекалено често. Оставянето на един от най-натоварените входове към центъра на железопътната мрежа в страната без удвояване на линията противоречи на политиките за развитие на железопътния транспорт и привличане на пътници и товародатели към този начин на придвижване, а също така и ще лиши това направление от възможностите за засилване на трафика и увеличаване на превозите за десетилетия напред. Поради тази причина считаме, че един от най-големите приоритети при реконструкцията на трасето трябва да бъде в посока увеличаване на капацитета и пропускателната способност на линията, като основата на тези принципи е линията да бъде двупътна по цялата си дължина.

➤ **При реализирането на проекта за тунел при Владая да бъде запазено и ремонтирано старото трасе.**

- Старото трасе да се отделя от новото при РП Владая и да се съединява в гара Драгичево;
- **Старото трасе да бъде ремонтирано до възстановяване на максималната му проектна скорост (при възможност и увеличаването ѝ);**

<sup>1</sup> <https://nag.sofia.bg/Pages/Render/862>

- **Запазване на експлоатационния пункт гара Владая с цел разминаване на влаковете.** За редуциране на разходите за персонал и оборудване препоръчваме изпълнение с два коловоза и пружинни стрелки, връщащи се в началното си положение след разрязване. Стрелките да осигуряват влизането на влаковете от срещуположните гърловини съответно в двата различни коловоза. Възможно е също запазване на другите коловози за сервизни цели (напр. при необходимост от гарирание на ремонтни влакове), като се заменят стрелковите обръщателни апарати с ръчни такива и се осигури тяхното заключване;
- **Поставяне на необходимата сигнализация,** осигуряваща безопасното разминаване на влаковете в гарата.

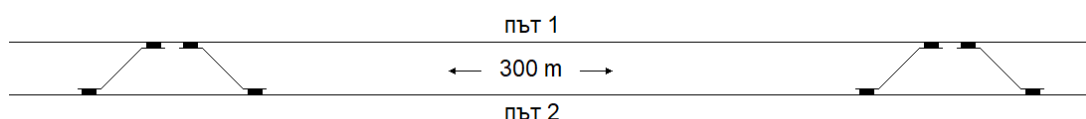
➤ **Предвиждане на допълнителни спирки,** които да се обслужват посредством градската железница – практиката в редица европейски градове показва, че в рамките на центъра на дадена агломерация станциите на подобен вид система е добре да се разполагат на разстояние около 1 километър една от друга. Важно е да се уточни, че градската железница е част от мрежата на обществения транспорт в даден град и обслужва не само пътуващите между различните населени места, но и тези в рамките на самия град. Примери за градове, в които средната отдалеченост на станциите е около 1 километър, са Берлин, Прага и Будапеща, които всъщност са едни от градовете с най-добре развита система от този тип. Считаме за съобразно да бъде планирана необходимата инфраструктура за нови спирки, като предлагаме следните местоположения:

- **спирка Фондови жилища** (км 1<sup>+750</sup>; координати [42.716255](#), [23.301726](#)): намира се в силно урбанизиран район, между ж.к. Захарна фабрика и ж.к. Фондови жилища; на пешеходно разстояние е от десетки жилищни блокове, а северно от жп линията са разположени складове и сгради на предприятия;
- **гара Захарна Фабрика** (км 2<sup>+672</sup>) – съществуваща; препоръчваме в проекта да бъде предвиден перон и между новите ПОК 4 и 5 с цел приемане на бързите и пътническите влакове от националната мрежа на главните коловози и отклоняването на влаковете от градската железница на коловози 1 и 2. По този начин ще се увеличи капацитетът на гарата при необходимост от изчакване на пътнически влакове и ще се подобри достъпността на живущите в района до пероните, обслужващи градската железница;
- **спирка Гевгелийски** (км 3<sup>+750</sup>; координати [42.709614](#), [23.278788](#)): намира се в силно урбанизиран район, между ж.к. Гевгелийски и Западен парк; на пешеходно разстояние е от десетки жилищни блокове, а в непосредствена близост до линията се намира и Западен парк;
- **спирка Суходолска** (км 5<sup>+600</sup>; координати [42.697273](#), [23.265438](#)): намира се в гъсто населен район; възможност за връзка с автобусна линия 5б;
- **спирка Монтевидео** (км 6<sup>+800</sup>; координати [42.692265](#), [23.253619](#)): намира се в гъсто населен район, между кв. Факултета и ж.к. Овча купел 1; в близост до Висше строително училище „Любен Каравелов”;

- **спирка Зеленика** (км 8<sup>+400</sup>; координати [42.688819](#), [23.236981](#)) - съществуваща: въпреки че към момента в района няма застрояване, такова е предвидено, а имайки предвид съществуващата инфраструктура (перон с навес), е добре тя да се запази за евентуално използване при застрояване около спирката;
- **спирка Горна баня** - метростанция (км 9<sup>+350</sup>) – съществуваща;
- **гара Горна баня** (км 10<sup>+139</sup>) – съществуваща;
- **спирка Карпузица** (км 11<sup>+000</sup>; координати [42.668072](#), [23.240595](#)): намира се в урбанизиран район до кв. Карпузица; районът се характеризира със слабо развит масов градски транспорт, което води до липса на алтернатива на личния автомобил в посока центъра на София; възможност за връзка с автобусна линия 107.
- **спирка Княжево** (км 11<sup>+850</sup>; координати [42.660970](#), [23.236564](#)): намира се в урбанизиран район до кв. Карпузица и кв. Княжево;
- **спирка Мала кория** (км 13<sup>+300</sup>; координати [42.654187](#), [23.221614](#)): намира се в слабо заселен район, между кв. Княжево и м. Мала кория, но в района няма връзка с друг вид обществен транспорт;
- **спирка Черния кос** (км 14<sup>+500</sup>; координати [42.648632](#), [23.209904](#)): намира се в слабо заселен район, в близост до в. з. Черния кос и в. з. Люлин, но в района няма връзка с друг вид обществен транспорт;
- **спирка Приплат** (настоящ км 17<sup>+100</sup>; координати [42.63146](#), [23.18903](#)): намира се в непосредствена близост до жилищните сгради в с. Владая;
- **гара Владая** (настоящ км 18<sup>+108</sup>; координати [42.62341](#), [23.18534](#)) – съществуваща;
- **спирка Горно Драгичево** (настоящ км 19<sup>+500</sup>; координати [42.61586](#), [23.17271](#)): намира се в близост до жилищните сгради в североизточната част на с. Драгичево;
- **спирка Мърчаево** (настоящ км 20<sup>+700</sup>; координати [42.60835](#), [23.16639](#)): намира се в близост до жилищните сгради в източната част на с. Драгичево и до тези в с. Мърчаево;
- **спирка Долно Драгичево** (настоящ км 22<sup>+900</sup>; координати [42.60571](#), [23.14341](#)): намира се в непосредствена близост до жилищните сгради около центъра на с. Драгичево, както и на пешеходно разстояние от административните сгради;
- **гара Драгичево** (км 22<sup>+599</sup>; настоящ 23<sup>+784</sup>) – съществуваща;
- **спирка Даскалово** (км 24<sup>+368</sup>; настоящ 25<sup>+600</sup>) – съществуваща;
- **спирка Метал** (км 25<sup>+431</sup>; настоящ 26<sup>+600</sup>) – съществуваща;
- **гара Перник разпределителна** (км 28<sup>+569</sup>; настоящ 29<sup>+771</sup>) – съществуваща;
- **спирка Хумни дол** (км 29<sup>+700</sup>; настоящ 30<sup>+900</sup>): намира се в непосредствена близост до жилищните сгради на кв. Хумни дол;
- **гара Перник** (км 31<sup>+265</sup>; настоящ 32<sup>+467</sup>) – съществуваща.

Така поставени, спирките трябва да осигуряват бърза и сигурна връзка с бъдещата градска железница. За тази цел те трябва да бъдат обвързани с обслужващата пътна и пешеходна инфраструктура. Визуализация на обхвата в радиуси 500 и 800 метра от предложените спирки е представен в приложение 1.

- **Добавяне на 3 разделни поста, осигуряващи възможност за преминаване от път 1 към път 2 и обратно** – при засилен трафик, какъвто генерира система като градската железница, е необходимо да има достатъчно места, на които влаковете да се разминават и надминават, тъй като при стегнат тактов график от порядъка 15-30 минути закъснение от 5 минути би осуетило цялото движение на влаковете след закъснения. Ето защо считаме за необходимо в дългите междугария да се добавят разделни постове с по 2 чифта есови стрелки през 300 метра (с оглед на заложената в проекта дължина на пероните – 210 метра), за да могат влаковете да преминават от път 1 към път 2 и обратно. Стрелките трябва да са с радиус 1200 метра, за да могат влаковете да преминават през тях без да намаляват скоростта си, както и да бъдат управлявани дистанционно от съседна гара или от диспечерска централизация.



Междугарията Захарна фабрика – Горна баня, Горна баня – РП Владая и Драгичево – Перник разпределителна са значително дълги и биха представлявали сериозна пречка при интензивен трафик, поради което предлагаме поставянето на разделни постове в средите на трите междугария – при предложените спирки Монтевидео и Мала кория, както и при съществуващата спирка Метал. По този начин междугарията ще са с дължина под 4 километра в участъците, в които влаковете на градската железница ще споделят трасето си с тези от националната мрежа, и вероятността от закъснения ще бъде сведена до минимум.

- **Осигуряване на удобни пътни и пешеходни пресичания** – особено внимание трябва да се обърне на пресичанията на жп линията с други транспортни коридори, тъй като трасето ѝ се намира в силно урбанизирана зона и в изключителна близост до жилищни сгради. При реализирането на подобни пресичания не трябва да се допуска линията да става непроходима граница между двете части на града. Въпреки това сигурността на пешеходците трябва да бъде гарантирана и обезпечена посредством физически ограничители и пресичания на различни нива там, където е възможно. Линията, обект на проекта, разделя квартали като ж.к. Захарна фабрика, ж.к. Гевгелийски, кв. Факултета и др., а също така е и граница между Западен парк и кварталите източно от линията. Това автоматично означава, че пешеходните потоци, които пресичат железния път, са достатъчно интензивни и в същото време разпределени по цялата дължина на линията в пределите на града.

В момента пресичането на линията е абсолютно невъзпрепятствано, а в някои точки то е изключително натоварено – това създава предпоставки за инциденти, което трябва да бъде избегнато при реконструкцията на жп линията. Поставянето на прегради (в това число и шумоизолиращи) е наложително, но не е достатъчно – за да бъде ефективен контролът на пешеходните пресичания на линията, то трябва да бъдат изградени достатъчно на брой обезопасени

преминавания, за да може самите граждани да предпочетат пресичането на линията на указаните за тази цел места.

Въз основа на анализ на подходящите места за пресичане на жп линията и с оглед на съществуващите такива, които често са естествено следствие от решението на пешеходците да преминават редовно по най-удобния за тях маршрут, предлагаме реализирането на следните пресичания:

- Автомобилен и пешеходен прелез при ул. „Иван Йосифов“ – заложен в проекта;
- Автомобилен и пешеходен прелез при ул. „Кукуш“ и ул. „Йосиф Щросмайер“ и изпълнение на конструкция на предвидения по ОУП и в заданието подлез под жп ареала – заложен в проекта;
- Пешеходен подлез в гара Захарна фабрика – по проект е заложено подлезът да обслужва само пероните на гарата. Считаме за необходимо подлезът да пресича изцяло гаровите козовози, като се свърже с ул. „Билиянини извори“;
- Пешеходен прелез при стрелка 17 в гара Захарна фабрика – на мястото към дадения момент има нерегламентирано пресичане, което е удобно на пешеходците и следва да бъде запазено като пешеходен прелез. Тъй като пресичането е в района на гара, считаме за допустимо пресичането да се случва на едно ниво, но при условие, че бъде поставена светлинна и звукова сигнализация;
- Пешеходен прелез със светлинна и звукова сигнализация по продължението на ул. „Иван Хаджиенев“ – към момента на това място има пресичане с асфалтирана алея, която пешеходците често използват;
- Пешеходен подлез при ул. „Богданци“ – заложен по проект;
- Пешеходен прелез със светлинна и звукова сигнализация при ул. „Сехово“ – на мястото към дадения момент има нерегламентирано пресичане, което е удобно на пешеходците и следва да бъде запазено като пешеходен прелез;
- Пешеходен подлез при ул. Иван Карасулски, който същевременно да обслужва и пероните на предложената спирка Гевгелийски. Подлезът да бъде на мястото на съществуващ вече пешеходен прелез;
- Пешеходен подлез или надлез успоредно на бул. „Царица Йоанна“ – на мястото към дадения момент има нерегламентирано пресичане, което е удобно на пешеходците и следва да бъде запазено. Тъй като мястото на пресичането е отдалечено на голямо разстояние от гарата, а също така се намира и в крива, пресичането трябва да се изпълни на различни нива;
- Пешеходен подлез или надлез в лесопарковата част на Западен парк – жп линията пресича една от парковите алеи. Поради характеристиките на района – гъсто залесен с ограничена видимост, а също така отдалечеността от гара, пресичането трябва да се изпълни на различни нива;
- Автомобилен и пешеходен прелез при ул. „Суходолска“ и конструкция на предвидения по ОУП и в заданието подлез под жп ареала – заложен в проекта;

- Пешеходен надлез между ул. „320-та“ и „Гайтанци“ – мястото е удобно за пешеходно пресичане, но тъй като е в силно застроен квартал и не се намира в района на гара, е необходимо да се реализира на различни нива;
- Пешеходен надлез между ул. „768-ма“ и „Гайтанци“ – вече съществуващ;
- Пешеходен подлез при ул. „315-та“ – пресичането към момента се осъществява не само от пешеходци, но и от автомобили и каруци. Необходимо е пресичането да се изпълни на различни нива.
- Пешеходен подлез при ул. „Монтевидео“ – заложен в проекта;
- Пешеходен подлез при спирка Зеленика – необходимо е да се свържат пероните, а също така и да бъде осъществено пресичането на линията;
- Пешеходен подлез при метростанция Горна баня – вече съществуващ;
- Пешеходен подлез между ул. „Отец Михаил“ и ул. „Инж. Борислав Огойски“ – на мястото е имало пресичане с черен път, което впоследствие е било засипано. Въпреки това пешеходците продължават често да използват това място за пресичане на жп линията, поради което следва то да се обособи като пешеходен подлез;
- Пешеходен подлез в гара Горна баня – по проект е заложено подлезът да обслужва само пероните на гарата. Считаме за необходимо подлезът да пресича изцяло гаровите коловози, като се свърже с ул. „Инж. Борислав Огойски“;
- Автомобилно и пешеходно пресичане при бул. „Никола Петков“ – в проекта е предвиден нов стоманен мост. Към момента обаче под съществуващия зидан мост няма необходимото разстояние за тротоарна настилка. Считаме за необходимо да бъде предвидено при подмяната на моста да се осигури достатъчно пространство за пътното платно и тротоари от двете страни;
- Пешеходен надлез към предложената спирка Карпузица – на мястото в момента има прелез, свързващ спирката на автобус 107 с жилищните сгради западно от жп линията, поради което считаме, че е необходимо пресичането да се реализира не само за обслужване пероните на спирката, но и за обслужване на гражданите в района;
- Автомобилен надлез между ул. „Буря“ и ВФ 28610 – съществуващ;
- Пешеходен подлез при предложената спирка Княжево – за обслужване на пероните;
- Автомобилен и пешеходен подлез при ул. „Мала кория“ – в проекта е предвиден такъв подлез, но при реализиране на предложената спирка Мала кория ще бъде необходима връзка между пероните ѝ. С оглед на това предлагаме обвързване на подлеза с гаровите перони посредством стълбища и рампи или изграждане на успореден, изцяло пешеходен подлез, свързващ пероните на спирката;
- Пешеходен подлез/надлез при предложената спирка Черния Кос – на мястото в момента има пресичане с черен път, свързващ бул. „Цар Борис III“ с вилна зона Черния кос. Поради тази причина, а и за обслужването на спирковите перони, трябва да се предвиди пешеходно пресичане на различни нива;
- Пешеходен подлез при предложената спирка Приплат – за обслужване на спирката и пресичане на Е79;

- Пешеходен прелез в гара Владая – за обслужването на пероните;
- Осигуряване на пешеходна достъпност до предложените спирки Горно Драгичево и Мърчаево в зависимост от избраното местоположение на перона;
- Пешеходен прелез със светлинна и звукова сигнализация на перона на предложената спирка Долно Драгичево, при ул. „Витоша“ – в момента това място най-активно се използва за пешеходно пресичане;
- Пешеходен прелез със светлинна и звукова сигнализация при ул. „Люлин“ в с. Драгичево – в момента на това място има пешеходно пресичане, осигуряващо свързаност между североизточната и западната част на селото;
- Пешеходен подлез в гара Драгичево – заложен;
- Пешеходен подлез при спирка Даскалово – в проекта е заложен пешеходен подлез, обслужващ пероните на спирката. Поради наличието на съществуващ пешеходен подлез при ул. „Петър Пенчев“ считаме за най-рационално двата подлеза да бъдат свързани;
- Пешеходен подлез при спирка Метал – заложен, преминаващ под жп линията и бул. „Скоростна магистрала“ в гр. Перник;
- Пешеходен подлез в гара Перник разпределителна – подлезът трябва да осигурява пешеходна свързаност, преминавайки под всичките коловози на гарата, като и под булеварда, осигурявайки връзка с кварталите южно от линията;
- Автомобилен и пешеходен подлез при ул. „Св. св. Кирил и Методий“, в края на перона на предложената спирка Хумни дол – към момента съществува такъв подлез, но при реализиране на предложената спирка Хумни дол, ще бъде необходима връзка между пероните ѝ. С оглед на това, предлагаме обвързване на подлеза с гаровите перони посредством стълбища и рампи или изграждане на успореден, изцяло пешеходен подлез, свързващ пероните на спирката;
- Автомобилен и пешеходен надлез при ул. „Св. св. Кирил и Методий“, в края на перона на предложената спирка Могилче – към момента съществува такъв надлез, но при реализиране на предложената спирка Могилче ще бъде необходима връзка между пероните ѝ, както и свързаност между северните и южните квартали, разделени от линията. С оглед на това предлагаме обвързване на подлеза с гаровите перони посредством стълбища и рампи или изграждане на успореден, изцяло пешеходен подлез или надлез, свързващ пероните на спирката;
- Пешеходен подлез при гара Перник – подлезът трябва да преминава под всички коловози и под булеварда, свързвайки гарата с автогара Перник.

Всички пешеходни пресичания трябва да се изпълнят по начин, осигуряващ достъпност на трудноподвижни и незрящи лица.

- **Поставяне на огради и шумозащитни стени около жп линията** – поради естеството на района, през който жп линията преминава, е необходимо да бъдат поставени огради и шумозащитни стени, които едновременно да не позволяват разпространяването на звуковите вълни в посока жилищните сгради, както и да



възпрепятстват пресичането на пешеходци извън указаните за това места и вандалски прояви към движещите се по линията влакове. Подобни съоръжения са предвидени по цялата дължина на жп линията, попадаща в обхвата на проекта, което намираме за разумно.

**С оглед на гореизложеното, позицията на Спаси София е:** При изготвянето на Технически проект да бъдат анализирани в детайл възможностите за разполагане на инфраструктурата, необходима за целите на градска железница, и да бъдат предвидени в проекта съответните съоръжения – спирки, разделни постове, промяна на коловозното развитие в гарите, перони и др.; да бъде максимално осигурена пешеходната мобилност от двете страни на линията, както и да бъдат осигурени комфортът и безопасността на живущите около линията чрез шумозащитни стени.

**Настояваме Столичната община, както и всички останали заинтересовани общини, да се включат активно в създаването на проекта за „Модернизация на железопътен участък: „София – Перник – Радомир“, да предприемат съответните мерки за измяна на ОУП и ПУП, необходими не само за реконструкцията на железопътното трасе, а и за въвеждането на градска железница по направлението София – Перник, и да започнат активна комуникация с ДП „НКЖИ“, тъй като железопътната мрежа преминава през силно урбанизирани територии в рамките на агломерацията и единственото рационално решение при подобно обстоятелство е гражданите да могат максимално да се възползват от преминаващата жп линия в близост до тяхното жилище, работно място или училище.**

11.08.2021 г.

София

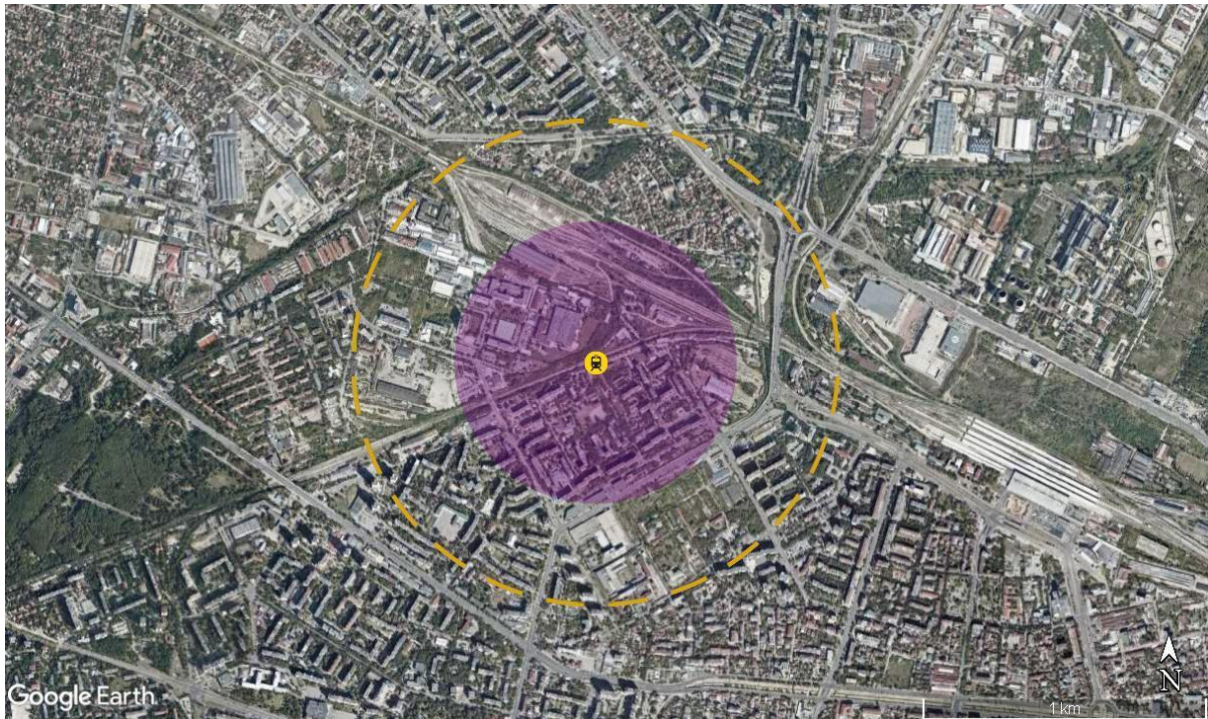
С уважение,

Екипът на Спаси София

## Приложение 1

### Спирка Фондови жилища

км 1<sup>+750</sup>; координати [42.716255, 23.301726](#)



В обхват 800 метра от спирката попадат:

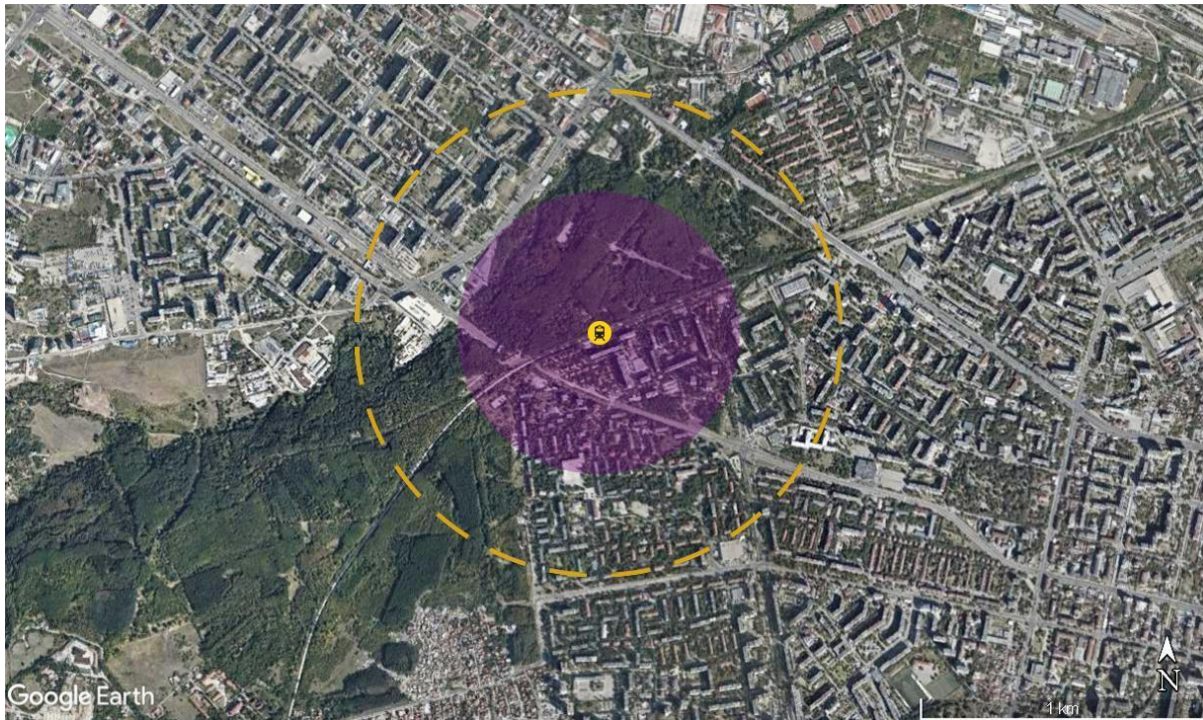
- Над 50 жилищни блока;
- 3 детски градини;
- 1 училище;
- 1 читалище;
- 1 търговски център и десетки търговски обекти и заведения;
- Десетки предприятия;
- Трамвайно депо „Банишора“;
- Вагонно депо „Надежда“.

Спирки на линиите на градския транспорт, намиращи се на не повече от 300 метра от спирката:

- „Ул. Крум Стоянов“ – обслужващи линии 77 и 83.

## Спирка Гевгелийски

км 3<sup>+750</sup>; координати [42.709614](#), [23.278788](#)



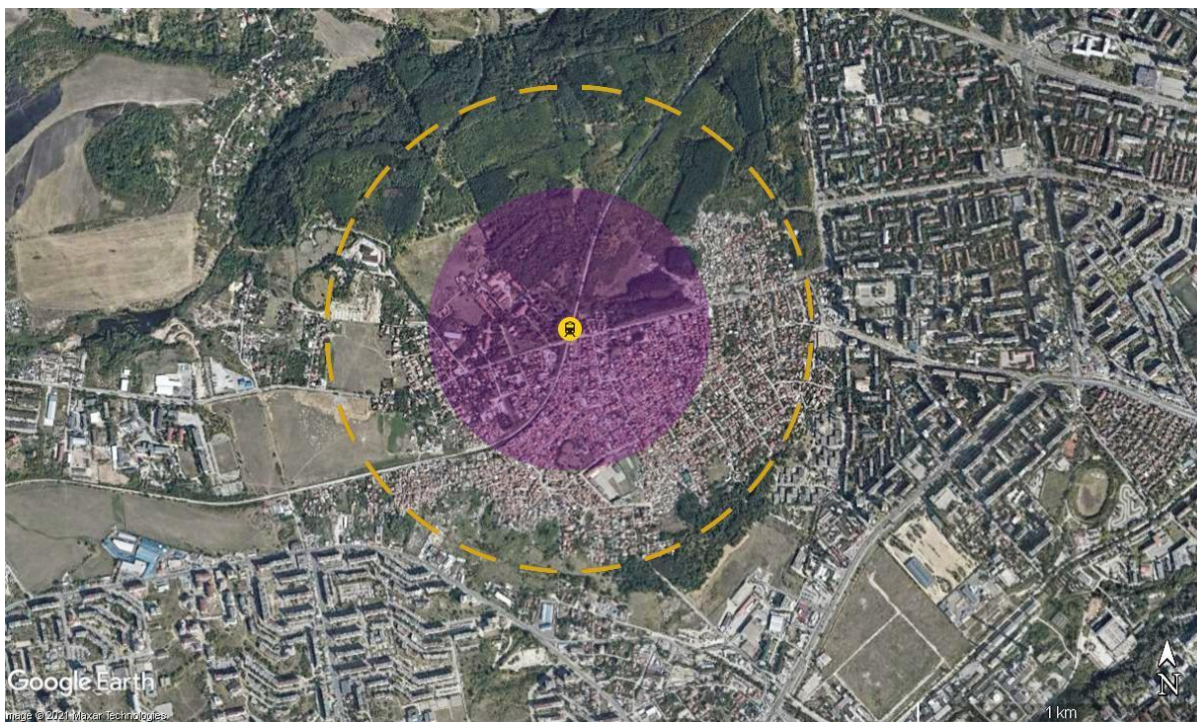
В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 50 жилищни блока;
- 1 училище;
- Няколко магазина от големи вериги и десетки други търговски обекти и заведения;
- Западен парк.



## Спирка Суходолска

км 5<sup>+600</sup>; координати [42.697273](#), [23.265438](#)



В обхват 800 метра от спирката попадат:

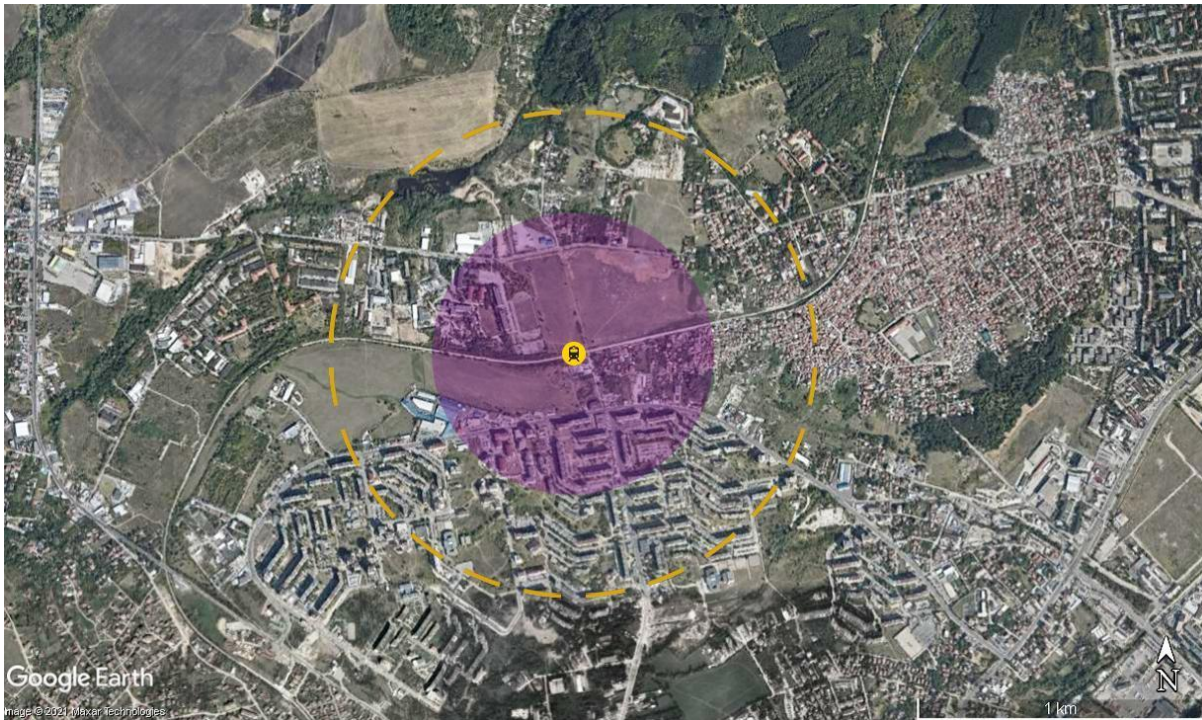
- Над 150 къщи;
- 1 училище;
- Десетки търговски обекти;
- Селскостопанска академия;
- Национален селскостопански музей;
- Западен парк.

Спирки на линиите на градския транспорт, намиращи се на не повече от 100 метра от спирката:

- „Селскостопанска академия“ – обслужваща линия 56.

## Спирка Монтевидео

км 6<sup>+800</sup>; координати [42.692265, 23.253619](https://www.google.com/maps/place/42.692265,23.253619)



В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 50 жилищни блока;
- Над 100 къщи;
- 1 детска градина;
- Търговски център, няколко магазина от големи вериги и десетки други търговски обекти и заведения;
- Висше строително училище „Любен Каравелов“.

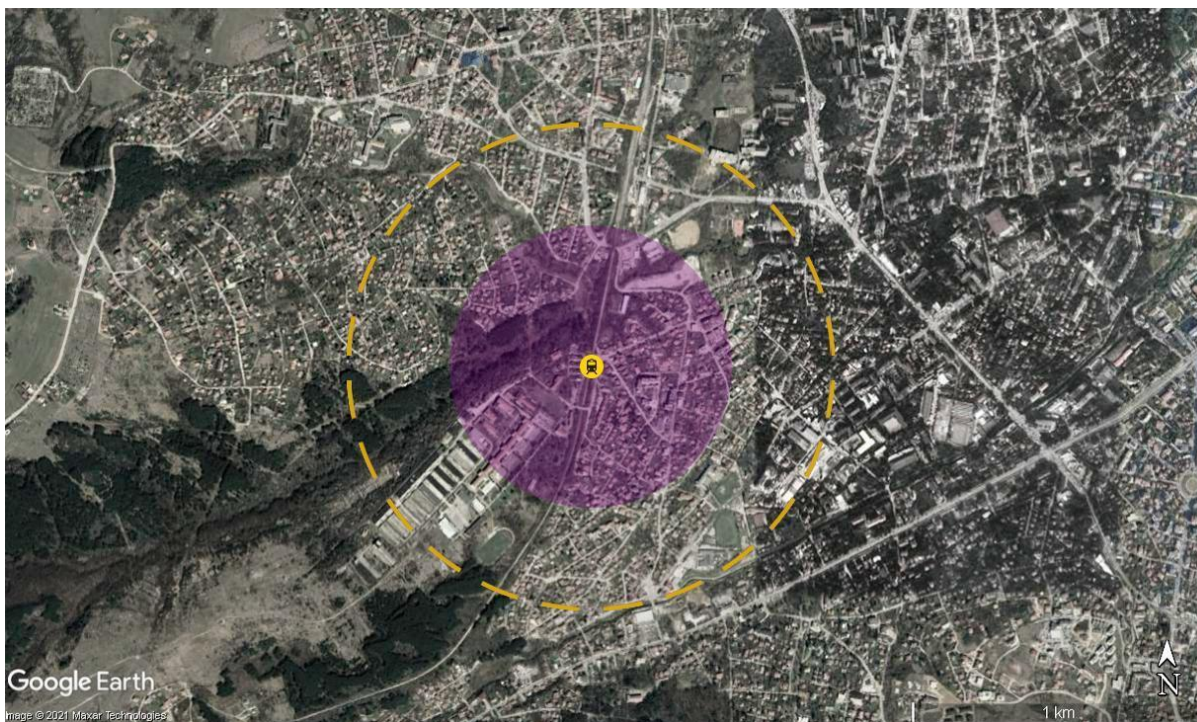
Спирки на линиите на градския транспорт, намиращи се на разстояние до 300 метра от спирката:

- „Търговски център Овча купел“ – обслужващи линии 11 и 102;
- „Бл. 527, ж.к. Овча купел 1“ – обслужващи линии 60 и 73.



## Спирка Карпузица

км 11<sup>+000</sup>; координати [42.668072, 23.240595](#)



В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 10 жилищни блока;
- Над 100 къщи;
- 1 детска градина;
- Няколко търговски обекта и заведения;
- Военно формирование 28610.

Спирки на линиите на градския транспорт, намиращи се на разстояние до 300 метра от спирката:

- „Кв. Карпузица“ – обслужваща линия 107.

## Спирка Княжево

км 11<sup>+850</sup>; координати [42.660970](#), [23.236564](#)



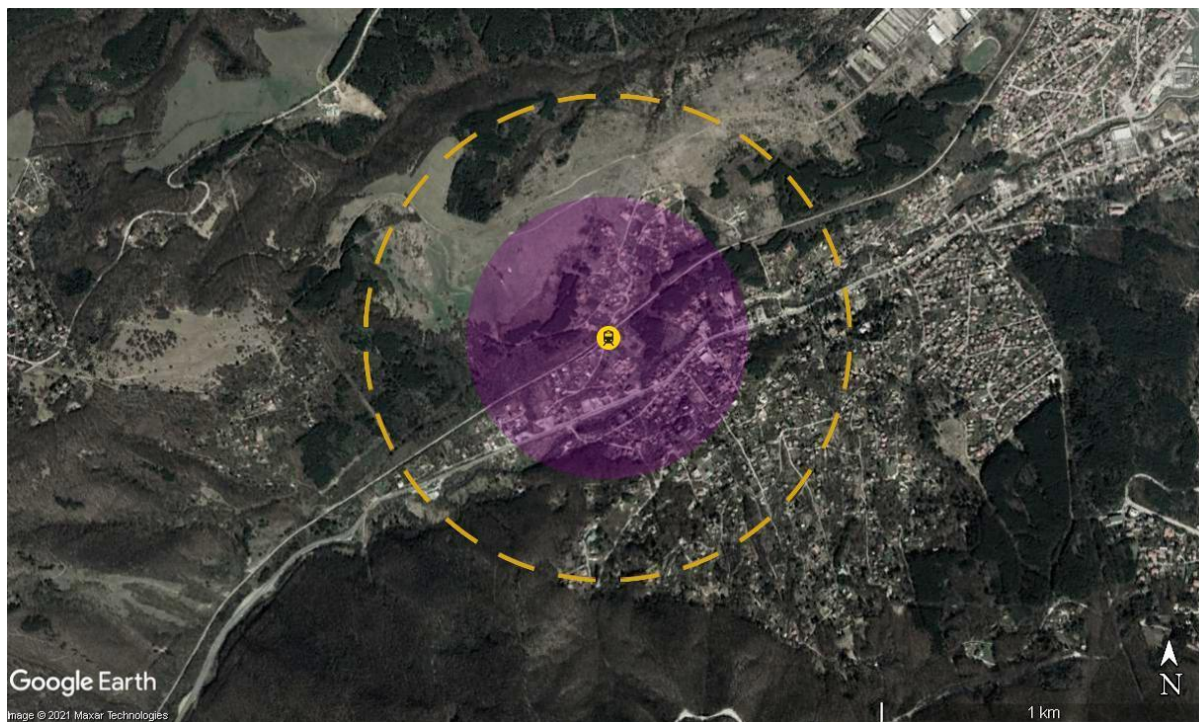
В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 100 къщи;
- Десетки търговски обекти и заведения;
- Парк „Княжевска гора“;
- Екопътеки към Витоша.



## Спирка Мала кория

км 13<sup>+300</sup>; координати [42.654187, 23.221614](#)



В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 100 къщи;
- 1 училище;
- Десетки търговски обекти и заведения
- Княжевски манастир.

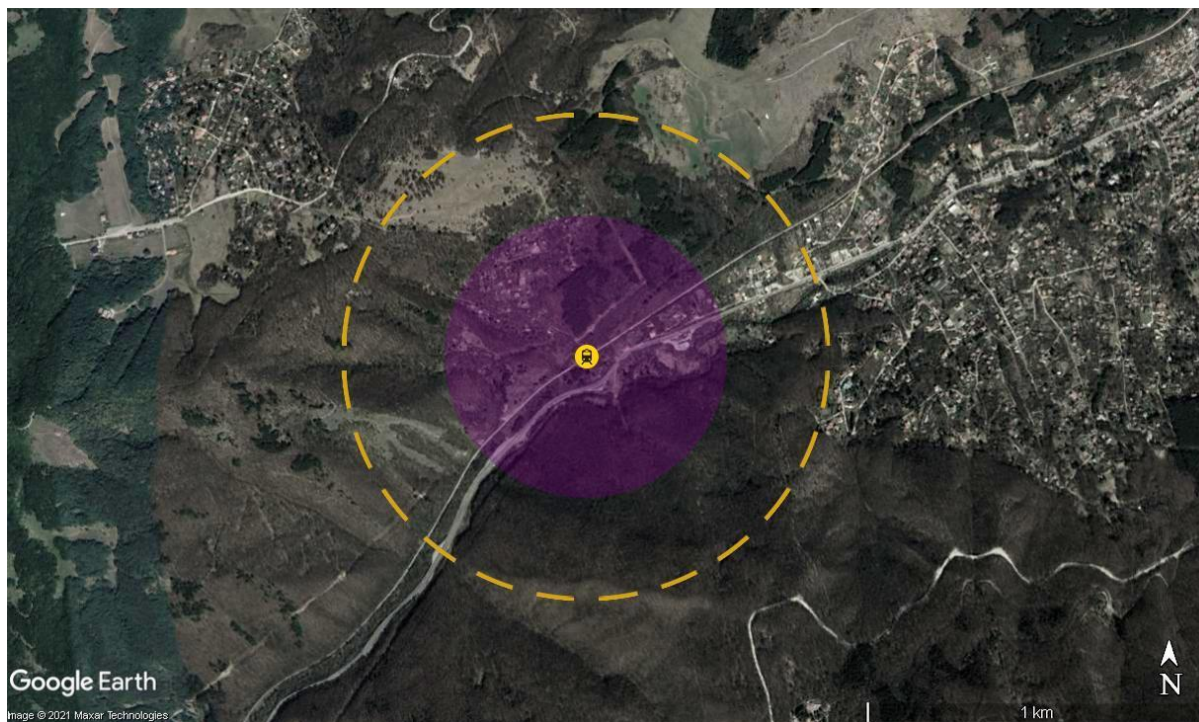
Спирки на линиите на градския транспорт, намиращи се на разстояние до 300 метра от спирката:

- „Ул. 10-ти километър“ – обслужващи линии 58, 59.



## Спирка Черния кос

км 14<sup>+500</sup>; координати [42.648632, 23.209904](#)



В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 30 вили;
- Къмпинг.

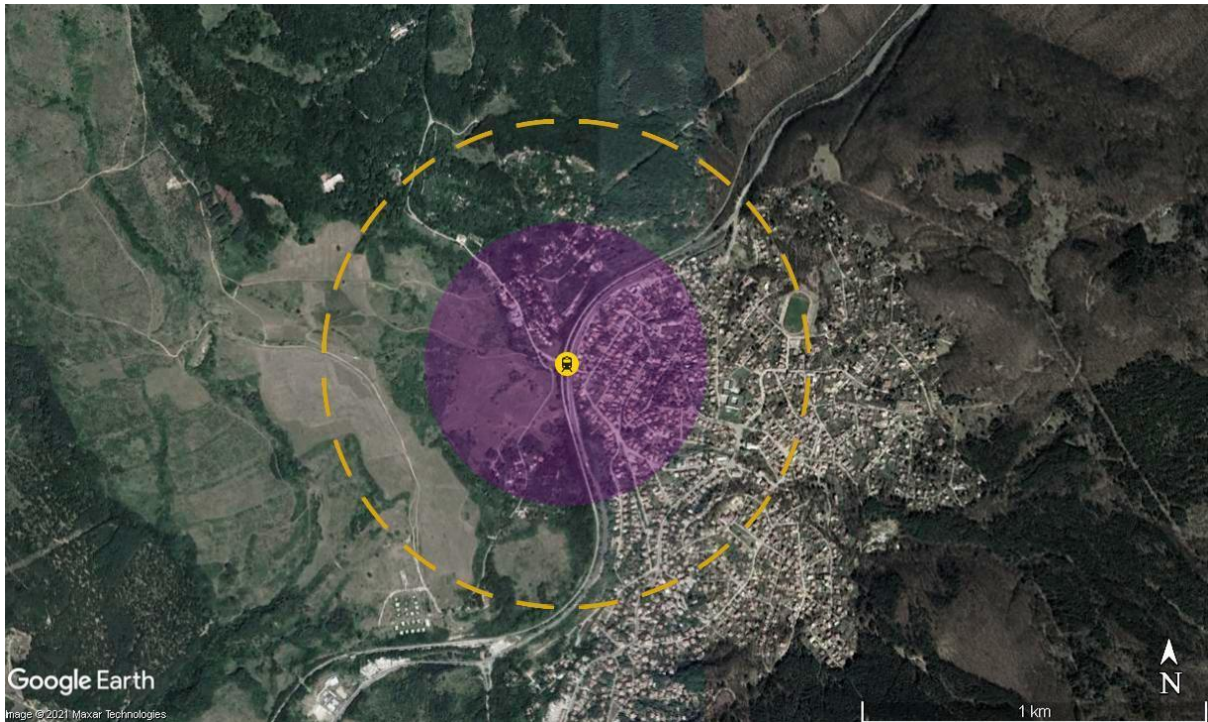
Съществува възможността тази спирка да е „По желание“ или само за определени влакове.

Спирки на линиите на градския транспорт, намиращи се на разстояние до 200 метра от спирката:

- „Къмпинг Черния кос“ – обслужващи линии 58, 59.

## Спирка Приплат

настоящ км 17<sup>+100</sup>; координати [42.63146](#), [23.18903](#)

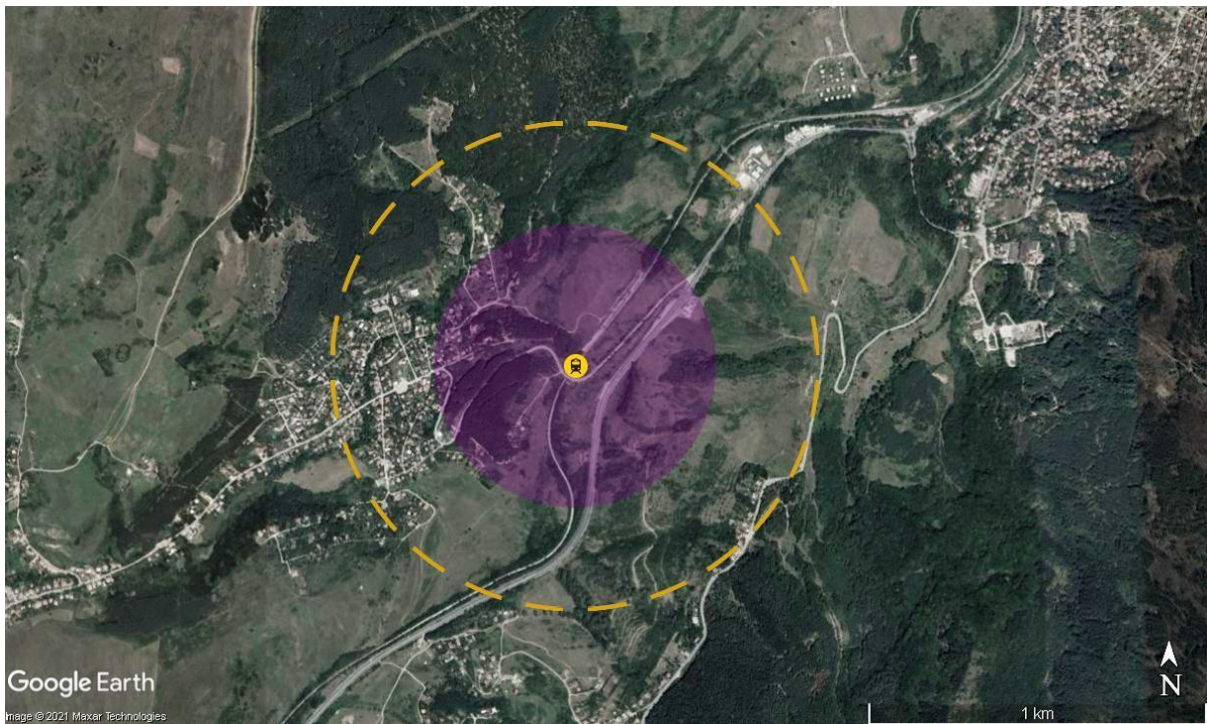


В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 150 къщи;
- 1 детска градина;
- 1 училище;
- Стадион;
- Кметство Владая;
- Десетки търговски обекти и заведения.

## Спирка Горно Драгичево

настоящ км 19<sup>+500</sup>; координати [42.61586](#), [23.17271](#)



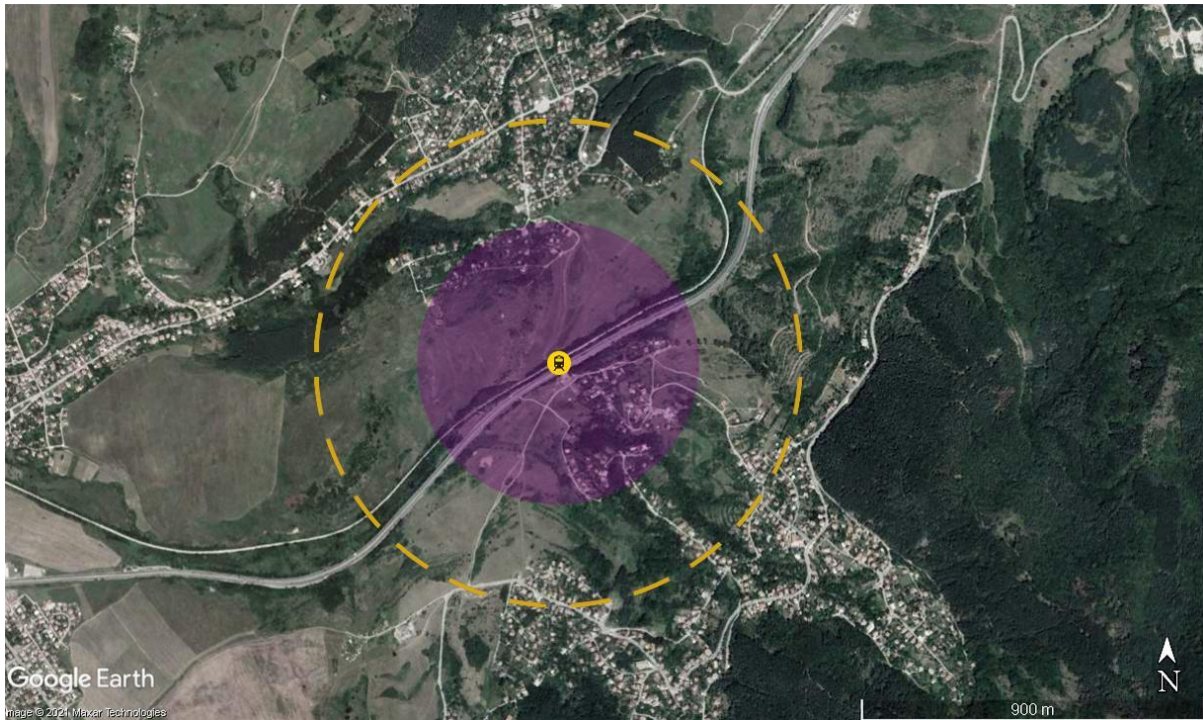
В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 100 къщи;
- Няколко търговски обекта и заведения.



## Спирка Мърчаево

настоящ км 20<sup>+700</sup>; координати [42.60835](#), [23.16639](#)



В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 100 къщи;
- Няколко търговски обекта и заведения.

## Спирка Долно Драгичево

настоящ км 22<sup>+900</sup>; координати [42.60571](#), [23.14341](#)



В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Над 100 къщи;
- Училище и детска градина;
- Кметство Драгичево
- Няколко търговски обекта и заведения.



## Спирка Хумни дол

км 29<sup>+700</sup>; настоящ 30<sup>+900</sup>



В обхват 800 метра от спирката попадат:

- Около 40 жилищни блока;
- Около 50 къщи;
- 2 училища;
- 1 детска градина;
- Десетки търговски обекти и заведения.

Спирки на линиите на градския транспорт, намиращи се на разстояние до 300 метра от спирката:

- „ТЕЦ Перник“ – обслужващи линии 1, 7 и 20Е на Градски транспорт Перник.