



## **ПРЕДГАРОВ ПЛОЩАД "РОТОНДАТА"**

*Веселин Грозданов*

[vesmart@abv.bg](mailto:vesmart@abv.bg)

*Клъстер "Зелен Транспорт",  
град София,  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** Централна гара София, Ротонда, реконструкция, мобилност, трафик, пространство за хората.*

***Резюме:** Първоначалната сграда на гарата обслужваща населението на град София е открита през 1888 г., дело на архитектите Антонин Колар, Богдан Прошек и Тодор Марков. През 1974 г. е построена нова сграда по проект на арх. Милко Бечев за обслужване на постоянно нарастващото население на Столицата. Предгаров площад „Ротонда“, е част от общия комплекс "Централна гара София". След 1989 г. постепенно намалява значението и ефективността на този тип транспорт. От представително място, се превръща в сварталище на наркомани, проситутки и клошари. През 2002 – 2006 г. се извършва преустройство на площада, с цел да съживи и да увеличи потока от хора. За целта създадени търговски обекти, които са покрити с иновативна за този период в България покривало тип шатра. Инвестицията се оказва неуспешна и не привлича населението като търговско средище. Дори изграждането на втори метродиаметър на Софийското метро и ситуираната метростанция "Централна гара" не могат да съживят изоставения площад.*

### **I. ИСТОРИЯ НА ЦЕНТРАЛНА ЖП ГАРА:**

#### **1. От 1888 до 1974 г.**

След Освобождението Австро-Унгария, Сърбия, България и Турция се договарят да построят на своите територии съответните железопътни участъци на международната трансбалканска железница от Виена до Цариград. За територията на България това е трасето Цариброд-София-Вакарел. Преговорите за железница между заинтересовани държави започват през 1881 г. и продължават до средата на 1883 г., когато във Виена е подписана Четворна конвенция за изграждането на линията. Съгласно договора жп линията трябва да бъде завършена до края на 1886 г., но заради Съединението на Княжество България с Източна Румелия и обявената война на България от Сърбия, е завършена през 1888 г. Откриването на линията за международни съобщения и освещаването на Централна гара София, става през август 1888 г., когато пристига първият международен влак - легендарният Ориент експрес.



Снимка 1. Централна гара София от 1888 г.

Първоначалната сграда на гарата е проектирана от архитектите Антонин Колар, Богдан Прошек и Тодор Марков, и се намира на километър извън територията на града. За край на града се е смятало днешното място на "Лъвов мост". Така България става част от обединената европейска железопътна система, а София се сдобива с един от своите архитектурни символи – сградата на Централната гара.

За времето си гара София е била сред най-внушителните сгради в цяла България. Плановата схема е типична за този вид сгради. Сградата е симетрична едноетажна постройка, с дължина 96 метра и широчина 12 метра. В двата края са разположени еднотипни двуетажни уширения, в средата е централния вход с висок вестибюл, където има часовникова кула. Пътуващите са били разделени на три класи и съответно има 3 чакални: първи клас с червени кадифени канапета; втори клас – със зелени канапета; трети клас – с дървени пейки.

Гарата се е осветявала от газови лампи. Под перонният часовник, е имало голяма камбана, в последствие се заменя със звънец. Независимо, че коловозното развитие и потеглящите влакове през 19 век не са били много, пътниците са били уведомявани чрез камбаната, а в последствие със звънца: първи звънец – продажба на билети; втори звънец – подканяне на пътниците, че е време за качване; трети звънец – потегляне на влака.

В периода 1908 – 1912 г. Софийската гара претърпява частични ремонти и реконструкции. По време на Втората световна война, при англо-американските бомбардировки над София, гарата не е сериозно засегната. При положение, че град София е разрушена, срутени са до основи хиляди сгради. Линиите обслужващи гарата на много места са напълно прекъснати.

## **2. От 1974 до 1989 г. и ремонтът на Софийски**

Град София се разраства с бързи темпове, изникват нови квартали и в същия момент железопътният транспорт става все по използван от населението за свързване на отделните градове. Старата сграда не е в състояние да обслужи всички желаещи да пътуват с железопътен транспорт, което принуждава тогавашната власт да изгради нова модерна за времето си железопътна гара. Старото здание е разрушено през 1974 г. и на същото място се появява изцяло ново приемно здание по проект на арх. Милко Бечев. След 1989 г. постепенно намалява значението и ефективността на железопътният транспорт. За няколко години от представително място в София се превръща в

сварталище на наркомани, проститутки и клошари. През 2002 – 2006 г. се извършва преустройство на площада, с цел да съживи и да увеличи потока от хора. За целта са създадени търговски обекти. Проектът има частичен успех, но не след дълго, предвид бързо променящата се търговска структура на столичния град, отново запада. Търговските площи в подземното ниво, години наред седят без реален наемател, защото там няма пътничопоток. Създадените магазинчета с алуминиева дограма и стъкло са разграбени за 2 - 3 години. Първо изчезнаха вратите, а в последствие, като не остана какво да се краде, се откраднаха и самите магазинчета. За населението живеещо в близост подземната част на гаров комплекс "Ротондата" е известен като най-голямата обществена тоалетна на град София. Оттогава най-големият транспортен възел в страната, който събира почти всички форми на обществен транспорт, става все по-непривлекателен за човешко присъствие.

### **3. След Софийски до цялостната реконструкция**

Железопътна гара София е построена през 1974 г. и през последните 30 години са извършвани само частични ремонти, без да са осъществявани основни ремонти дейности или реконструкция. В периода от 1974 г. до 1989 г. град София се разраства значително с новоизникналите квартали като Люлин, Младост, Дружба и др. След 1989 г. след отпадането на забраната за миграция на населението от едно населено място към друго с цел трайно заселване, град София удвоява броя на жителите си.

През април 2014 г. започва цялостен ремонт на гарата, със средства от Оперативна програма „Транспорт“, който приключва в началото на 2016 г. След края на проекта се очакваше гарата да бъде напълно архитектурно обновена, да отговаря на изискванията за енергийна ефективност и да има много по-добри комуникационни връзки. До всички нива на гаровия комплекс да бъде осигурен достъп на лица с намалена подвижност. За съжаление това не се случи. На гарата се извършиха сериозни СМР, укрепване на конструкцията, подмяна на огромните панорамни витрини с нови, цялостна вътрешна реконструкция и тн. Външният силует не се промени, а вътрешното пространство стана още по-неудобно и нефункционално.

## **II. ЦЕНТРАЛНА ГАРА И МЕТРОТО**

„Приемните сгради все още се разглеждат специализирано според видове транспорт. Търсят се подходящи комбинации между различните типове транспорт, но само на местно ниво, без обвързаност в една обща национална стратегия. В изготвянето на устройствен план следва да бъдат отчетени всички видове инфраструктурни мрежи, вътрешноградския трафик, пешеходния достъп на пътниците, функционалното предназначение на сградите, съществуващите озеленени площи, климатичните особености на района и желанията на гражданите. [1] Дори изграждането на втори метродиаметър на Софийското метро и ситуираната метростанция "Централна гара" не могат да съживят изоставения площад (виж. Карта 1.).

## **III. КОНКУРС ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА РОТОНДАТА;**

Столичната община притежава голямата част от територията пред Централна гара София на мястото на бившата автогара, както и буферен паркинг изграден успоредно със строителството на метрото, който в момента не се използва. Идеята е след нов ПУП на района, общината да създаде публично-частно партньорство за реализацията на някои от идеите за нови обществени сгради. От западащо място с лоша репутация да се превърне в привлекателно място, което столичани и гостите на София, да припознаят като средище за търговска дейност, обществени мероприятия, културни събития и зони за отдих.



Карта 1. Схема на метрото и мястото на Централна гара София.

"Институционализираните публично-частни партньорства са сътрудничество между публични и частни страни, които създават смесено публично-частно юридическо лице, за да изпълняват заедно обществени договори или концесии. Инициативата на заинтересуваното лице не създава специални права или привилегии, но в много европейски страни са предвидени различни възможности за възмездяване на направените от частния инвеститор разходи. Въпреки липсата на много примери у нас, експертите единодушно признават, че публично-частните проекти са без алтернатива с редица предимства: бързина на големите инфраструктурни проекти без значителни начални публични инвестиционни разходи за държавата и качество на предлаганите услуги." [2]

Гарата и жп линиите буквално играят ролята на Берлинската стена в Берлин, но в София, която разделя северните територии на града от центъра. Това ограничава развитието на град София в посока бившата индустриална зона, въпреки добрите възможности (добре изградена инфраструктура). Проблемът се обсъжда от години, но очакваните инвестиции, които да подтикнат развитието на тези територии, така и не се случват. За района зад гарата бяха планирани многомилionни проекти като "Five Towers of Sofia" на испанската "Урбис" и "Техно резиденшъл парк", "Сивис" на "Риофиса" и др.

Зад гарата се намираше и емблематична сграда на вагонноремонтния завод "Г. Димитров". Сграда с голяма историческа стойност - най-старата индустриална постройка запазена в наши дни. Сред порутените сгради на бившия жп завод дълги години се снимаха холивудски продукции. За съжаление през 2019 г. постройките бяха съборени и в момента има свободни територии за застрояване.

Независимо, че има обширна територия в близост до широк център територията на север от гарата не е интересна за момента поради намиращия се в непосредственост ТЕЦ София.

Фондация “Визар” през 2018 г. провежда конкурс “За концепции за планиране и развитие на вторичен градски център – зона „Централна гара - СОФИЯ”. “Целта на представената конкурсна програма е да бъде разгледано бъдещето развитие на София като европейска столица. За целта, заедно с проблемите по развитието на градския център, с особена актуалност се поставят въпросите за развитието на потенциалните вторични градски центрове. “Зоната около Централна гара е транспортно комуникационен, обществен и урбанистичен възел, който има потенциал да бъде развит като Вторичен градски център. Тя обхваща териториите между ул. “Опълченска”, бул. “Княгиня Мария Луиза”, Централна автогара, Предгаров площад, Централна гара, прилежащия ЖП ареал и териториите, разположени на север в непосредствена близост до него.” [4]

**На Първо място е класиран проектът на “А и А архитекти”.**

“Проектът, предлага коренна промяна във функционирането на градската среда, давайки предимство на хората, вместо на автомобилите. Предвижда пред сградата на Централна гара София да се изгради нов парк, а над жп линиите да бъде изграден пешеходен надлез, който да свързва пространствата от северната и южната ѝ страна. Автомобилният трафик трябва да бъде осъществен в тунели, а територията над тях да се превърне пешеходна зона. Концепцията предлага разполагане на разнообразни функции и изграждане на подходяща архитектурна, и градска среда за оживяване на пространството 24 часа – 7 дни в седмицата. Също така и разполагане на важни културни, и развлекателни обекти, както и изграждане на мащабни обществени пространства. Очаква се тази идея да бъде реализирана най-рано след 2025 г.



Снимка 2. Спечелилият проект на “А и А Архитекти”

### ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Грозданов В., Усъвършенстване на системата за градска мобилност на населението, дисертационен труд, УНСС 2017 г.;
- [2] Ананиев С., Колев О., Кирилова Г., Логистични центрове и услуги-компоненти на новите приоритети за развитие на комбинирани транспорти и изграждане на интермодални терминали, статия 0685, том 10, брой 3/1, 2012 г.;
- [3] Интернет сайт [www.pazari-vazrajidane.com/rotondata-centralna-gara/](http://www.pazari-vazrajidane.com/rotondata-centralna-gara/);
- [4] Интернет сайт <http://vizar-awards.com/index.php/bg/whata.org/awards/central-station-sofia/>;
- [5] Интернет сайт [www.capital.bg/politika\\_i\\_ikonomika/bulgaria/2018/06/12/3198321\\_kak\\_moje\\_da\\_izglejda\\_raionut\\_pred\\_centralna\\_gara/](http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2018/06/12/3198321_kak_moje_da_izglejda_raionut_pred_centralna_gara/);
- [6] Източник: блог „Стара София“;

## "ROTONDATA" RAILWAY STATION SQUARE

Veselin Grozdanov

[vesmart@abv.bg](mailto:vesmart@abv.bg)

*Cluster "Green Transport", Sofia*  
**THE REPUBLIC OF BULGARIA**

**Key words:** Sofia Central Station, Rotonda, reconstruction, mobility, traffic, space for people.

**Summary:** The original building of the railway station serving the population of Sofia was opened in 1888 by architects Antonin Kolar, Bogdan Proshek and Todor Markov. In 1974 a new building was built according to the project of arch. Milko Bechev for serving the constantly growing population of the Capital. "ROTONDATA" railway station square is part of the general complex "Central Railway Station Sofia". After 1989, the importance and efficiency of this type of transport gradually decreased. From a representative place, it became a hotbed of drug addicts, prostitutes and vagrants. In 2002-2006, the square was reconstructed in order to revive and increase the flow of people. For this purpose, commercial sites were created, which are covered with an innovative tent type cover for this period in Bulgaria. The investment turned out to be unsuccessful and did not attract the population as a trade center. Even the construction of a second metro diameter of the underground rail of Sofia and the situated Central Station metro station cannot revive the abandoned square.