

До:

Георги Пеев,
Министър на транспорта и
съобщенията на Република България

До:

Инж. Йордан Върбанов,
Генерален директор на
ДП „Национална компания
„Железопътна инфраструктура“

До:

Костагин Димитров,
Кмет на
Община Пловдив

До:

Всички общински съветници в
Общински съвет – Пловдив

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

от

Политически партия „Спаси София“

Относно: Проект за модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в междугарието Пловдив–Филипово

Уважаеми министър Пеев,
Уважаеми инж. Върбанов,
Уважаеми г-н Димитров,
Уважаеми дами и господа – общински съветници,

В момента ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ реализира проект за модернизация и развитие на железопътния възел Пловдив – един от най-значимите железопътни инфраструктурни проекти в страната, който е част от развитието на международния железопътен коридор София – Пловдив – Бургас/Свиленград и на основната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). Проектът предвижда реконструкция и изграждане на нова железопътна инфраструктура, модернизация на гарови комплекси и спирки, внедряване на съвременни системи за управление на движението и изграждане на нови железопътни съоръжения с цел увеличаване на капацитета, безопасността и скоростта на движение на влаковете.

Железопътната инфраструктура е сред най-дълготрайните обществени инвестиции. Решенията, които се вземат днес, ще определят развитието на града за следващите 50, а може би 100 и повече години. Именно поради тази причина, при избора на техническо решение следва да бъдат оценени не само експлоатационните характеристики на железницата, но и ефектите върху градската среда, възможностите за бъдещо развитие, социалното въздействие, икономическата ефективност и качеството на живот на жителите.

В рамките на проекта за модернизация на железопътен възел Пловдив се разработва технически проект, предвиждащ изграждането на приблизително 2-километрова двупътна железопътна естакада в урбанизираната част на Пловдив. В публичното пространство бе представено решение, предвиждащо изграждането на приблизително два километра железопътна естакада в урбанизирана градска среда. Безспорно подобно решение позволява безконфликтно преминаване на влаковете, но същевременно създава редица неблагоприятни последици за околната градска среда, които следва внимателно да бъдат анализирани.

Тъй като все още е в ход проектирането на железопътния участък и не е започнал етап на строителство, считаме, че все още съществува възможност да бъде извършен допълнителен анализ на предвиденото техническо решение и да бъде разгледан алтернативен вариант, който да постигне същите транспортни цели, но с по-малко отрицателно въздействие върху градската среда, по-висока обществена полза и по-ниски разходи.

Във връзка именно с предвиденото изграждане на железопътната естакада в силно урбанизирана територия, отправяме настоящото предложение, разработено от екипа на Спаси София за разглеждане на алтернативно инженерно решение, което съчетава интересите на железопътния транспорт, градската среда, гражданите и публичните финанси, а именно:

Предлагаме да бъде разгледана възможността вместо железопътна естакада да се изгради съвременна двупътна железопътна линия на ниво терен, като всички пресичания с автомобилния, пешеходния и велосипедния трафик бъдат решени чрез изграждането на автомобилни, пешеходни и велосипедни подземи. Подобен подход е широко използван в европейската практика и позволява постигането на напълно безконфликтно движение без необходимост железопътната инфраструктура да бъде повдигана на десетки метри над градската среда. Предложението ще има следните благоприятни ефекти:

1. Безконфликтно движение без необходимост от естакада

Основният аргумент в подкрепа на естакадата е елиминиране на пресичанията на едно ниво. Тази цел обаче може да бъде постигната и по значително по-икономичен начин. Автомобилният, пешеходният и велосипедният трафик могат да преминават под жп инфраструктурата чрез автомобилни подземи (вж. Приложение № 1). По този начин:

- жп линията ще отговаря на изискванията за пресичане на различни нива;
- скоростта на влаковете ще може да бъде достатъчно висока;
- автомобилният трафик няма да изчаква на прелези;
- няма конфликтни точки;
- безопасността остава максимална.

На практика функционалният резултат е практически идентичен. За да се осигури безпрепятствено преминаване на автомобилния трафик, е необходимо изграждането на общо 4 автомобилни подлеза както следва:

- Автомобилен подлез под жп линията при бул. „6 септември“;
- Автомобилен подлез под жп линията при бул. „Свобода“;
- Автомобилен подлез под жп линията при бул. „Пещерско шосе“ (Приложение № 1);
- Автомобилен подлез под жп линията между бул. „Пещерско шосе“ и бул. „Свобода“, така че да се осигури възможност за преминаване от източното в западното платно на бул. „Копревщица“ поради едностранността на платната южно от бул. „Пещерско шосе“ (Приложение № 1).

Схема на транспортните потоци е представена в Приложение № 2. Част от потоците, които понастоящем извършват леви завой от бул. „Копревщица“ през жп линията, ще се отклонят по успоредните улици, за да преминат през подлезите (вж. Приложение № 3).

Всички преминавания по направление изток-запад ще бъдат безконфликтни дори спрямо останалия автомобилен трафик, което значително ще увеличи пропускателната способност на кръстовищата и би имало дори по-благоприятен ефект от кръгови кръстовища. Чрез премахването на прелезите ще бъде възможно светофарно регулиране на кръстовищата, което от своя страна ще облекчи преминаването на автомобилния трафик по протежението на бул. „Копревщица“ и завиоците.

За пешеходците и велосипедния трафик предлагаме да се осигури преминаване на две нива чрез предвиждане на тротоари и велоалеи в автомобилните подлези. По този начин няма да има нужда от допълнителни подлези отделно за пешеходци. Преминаването по пешеходни мостове (пасарелки) не се препоръчва при наличието на автомобилни подлези, тъй като генивелацията, която трябва да се преодолее от пешеходците, е значително по-голяма спрямо подлеза, поради необходимото безопасно разстояние над контактната мрежа на жп линията. На мястото на съществуващите пешеходни прелези, намиращи се между автомобилните прелези, могат да се обособят пешеходни подлези. Съществуващите пешеходни подлези северно от бул. „6 септември“ следва да се запазят и обновят.

2. По-добра достъпност на бъдещата градска железница

Една от целите на модернизацията на железопътния възел е развитието на бъдеща градска железница. Именно поради това разположението на бъдещите спирки има ключово значение. При естакадно решение всяка спирка (станция) ще изисква:

- перони, които са върху естакадата;
- асансьори, ескалатори и стълбища;
- допълнителни обслужващи съоръжения;
- допълнителни колони, разширение на естакадите и затъмняване на площите под и около станциите.

Това увеличава инвестиционните разходи, разходите за експлоатация и създава предпоставки за бъдещи технически проблеми. Освен това, повдигайки станциите над нивото на терена, те ще бъдат по-трудно достъпни за пътниците, използващи услугата, което ще направи самата градска железница по-непривлекателна.

При разполагане на железопътната линия на терен достъпът до пероните е значително по-лесен. Пътниците могат да достигат директно до тях чрез подлезите, които така или иначе обслужват пресичането на булевардите. По този начин се осигурява естествена достъпна среда без необходимост от множество съоръжения и тежка инфраструктура (вж. Приложение № 1 и Приложение № 4).

3. По-ниски шумови въздействия

Шумът от железопътния транспорт се разпространява в зависимост от разположението на трасето. При естакадно преминаване шумът се разпространява свободно във всички посоки, въпреки наличието на шумозаглушаващи стени.

При железопътна линия на терен могат да бъдат изградени модерни шумозащитни бетонови стени с двустранно пълзящо озеленяване (вж. Приложение № 5). Около жп линията има съществуваща висока гървесна растителност, която може да бъде и допълнително обогатена при модернизацията и удвояването на жп линията. Наличието на пълзяща и висока растителност е значително по-благоприятно решение спрямо бетонови стени върху естакада както за шумовите характеристики, така и за визуалното възприятие на градската среда.

4. Запазване на целостта на градската среда

Една от основните цели на съвременното градско планиране е преодоляването на физическите бариери в градовете, а не създаването на нови. Изграждането на железопътна естакада с дължина около два километра практически ще създаде нова масивна градска преграда. Независимо че преминаването под нея ще бъде възможно, визуалният и пространственият ефект ще бъде сравним с изграждането на второ ниво на градска магистрала. Подобни съоръжения неизбежно разделят кварталите, ограничават полето на видимост, създават тъмни пространства под конструкцията, създават усещане за стесняване на пространството и „притиснатост“, формират неблагоприятна градска среда, често съчетана с боклук, неприятни миризми и компрометирана сигурност в участъците под естакадата и намаляват цялостното качество на публичните пространства.

В редица европейски градове през последните десетилетия се наблюдава обратна тенденция – премахване на подобни надземни инфраструктурни съоръжения именно поради отрицателното им въздействие върху градската среда.

Железопътната линия на ниво терен, обратно, позволява тя да остане естествена част от градския пейзаж. При подходящо архитектурно оформление железницата може да бъде интегрирана в линейни паркови пространства, зелени площи и широки булеварди, без да доминира над околната среда.

5. Значително по-добра архитектурна и визуална среда

Железопътната естакада представлява масивно инженерно съоръжение със значителна височина, ширина и конструктивни елементи. Тя неизбежно ще затъмнява пространствата под себе си, ще ограничава естественото осветяване, ще се намира

непосредствено пред фасадите на жилищни сгради, ще влошава градския силует и ще намалява качеството на жилищната среда.

За разлика от това, железопътното трасе на ниво терен позволява използването на съвременни решения за озеленяване, шумоизолация и ландшафтно оформление. В пространството покрай трасето могат да бъдат изградени:

- модерни и достъпни железопътни спирки, интегрирани с градския обществен транспорт;
- линеен парк;
- гървесна растителност (при голям процент вече съществуваща);
- зелени шумозащитни стени с пълзяща растителност;
- пешеходни алеи и велосипедна инфраструктура;
- нови обществени пространства.

Така вместо масивно бетонно съоръжение градът ще получи красив, зелен и функционален градски коридор.

6. Значително по-ниски инвестиционни и експлоатационни разходи

Железопътната естакада представлява едно от най-скъпите инженерни решения. Тя включва пилоти или дълбоки изкопи за основи, масивни устои, колони, мостова конструкция, сложна сеизмична защита, сложна отводнителна система и специализирана поддръжка. Освен първоначалната инвестиция следва да бъдат отчетени и бъдещите разходи за ремонт и експлоатация през целия жизнен цикъл.

Алтернативното решение с железопътна линия на ниво терен и отделни подлези изисква значително по-малък обем строителни работи и води до по-ниски разходи както за изграждане, така и за поддръжка. Освободеният финансов ресурс може да бъде насочен към:

- модернизация на допълнителни железопътни участъци;
- изграждане на жп спирки;
- шумоизолация;
- озеленяване;
- подобряване на градската среда.

Освен градоустройствените и финансовите аспекти на този проблем, следва да се отчете също, че изграждането на 4 автомобилни подлеза с дължина по около 70 метра би била значително по-бързо изпълнима мярка спрямо изграждането на 2-километрова естакада.

Заклучение

Железопътният възел Пловдив е проект с национално, но и със силно локално значение. Именно поради това неговото изпълнение следва да бъде пример за съвременно интегрирано планиране, при което транспортната инфраструктура не само обслужва движението на влаковете, но и допринася за развитието на града.

Предложеното решение с двупътна железопътна линия на ниво терен и безконфликтни автомобилни, пешеходни и велосипедни подлези запазва всички функционални предимства на проекта, като същевременно предлага редица допълнителни ползи – по-добра градска среда,

по-ниски инвестиционни разходи, по-добра достъпност на бъдещата градска железница, възможности за качествено озеленяване и по-пълноценно интегриране на железницата в градската структура.

Поради изложените аргументи предлагаме възложителят в лицето на ДП НКЖИ и Община Пловдив да преосмислят предвиденото естакадно решение и да допуснат, че вариант с железопътна линия на ниво терен и безконфликтни подлези би бил по-подходящ. Едва след сериозен сравнителен анализ следва да бъде взето окончателно решение относно реализацията на проекта.

Убедени сме, че подобен подход ще доведе до по-устойчиво, по-икономично и по-благоприятно за Пловдив инфраструктурно решение, което ще служи на града и неговите жители през следващия век.

Спаси София заявява своята готовност за активен диалог и експертно съдействие по отношение на настоящото предложение. Убедени сме, че чрез съвместни усилия, последователност и ясна стратегическа визия, Пловдив може да изгради транспортна система, която да отговаря на неговото значение като втория по големина град в България и да осигури надеждна, достъпна и привлекателна мобилност за всички негови граждани.

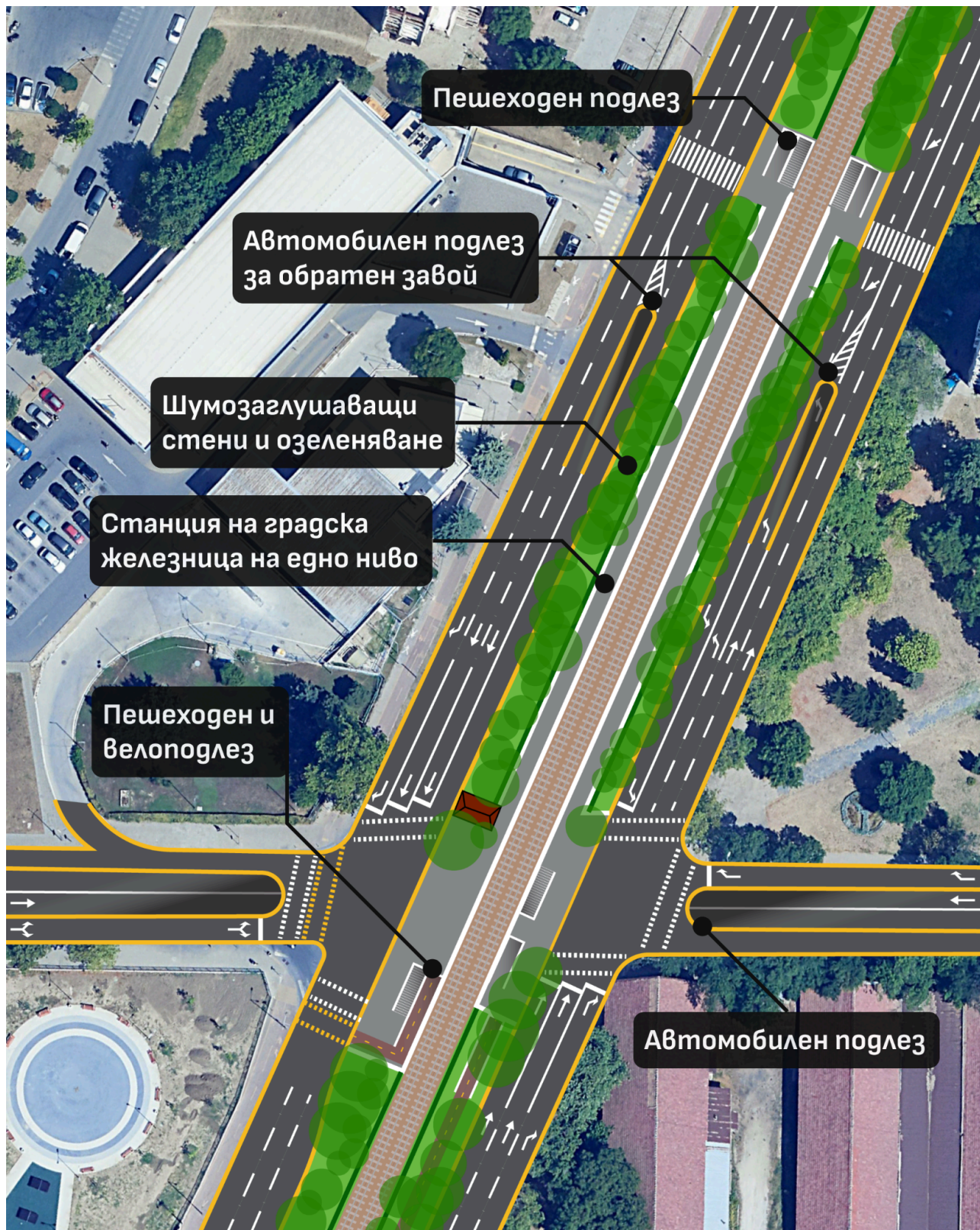
София,
15.07.2026 г.

С уважение,

Борис Бонев,
*Председател на Спаси София,
Общински съветник в
Столичния общински съвет*

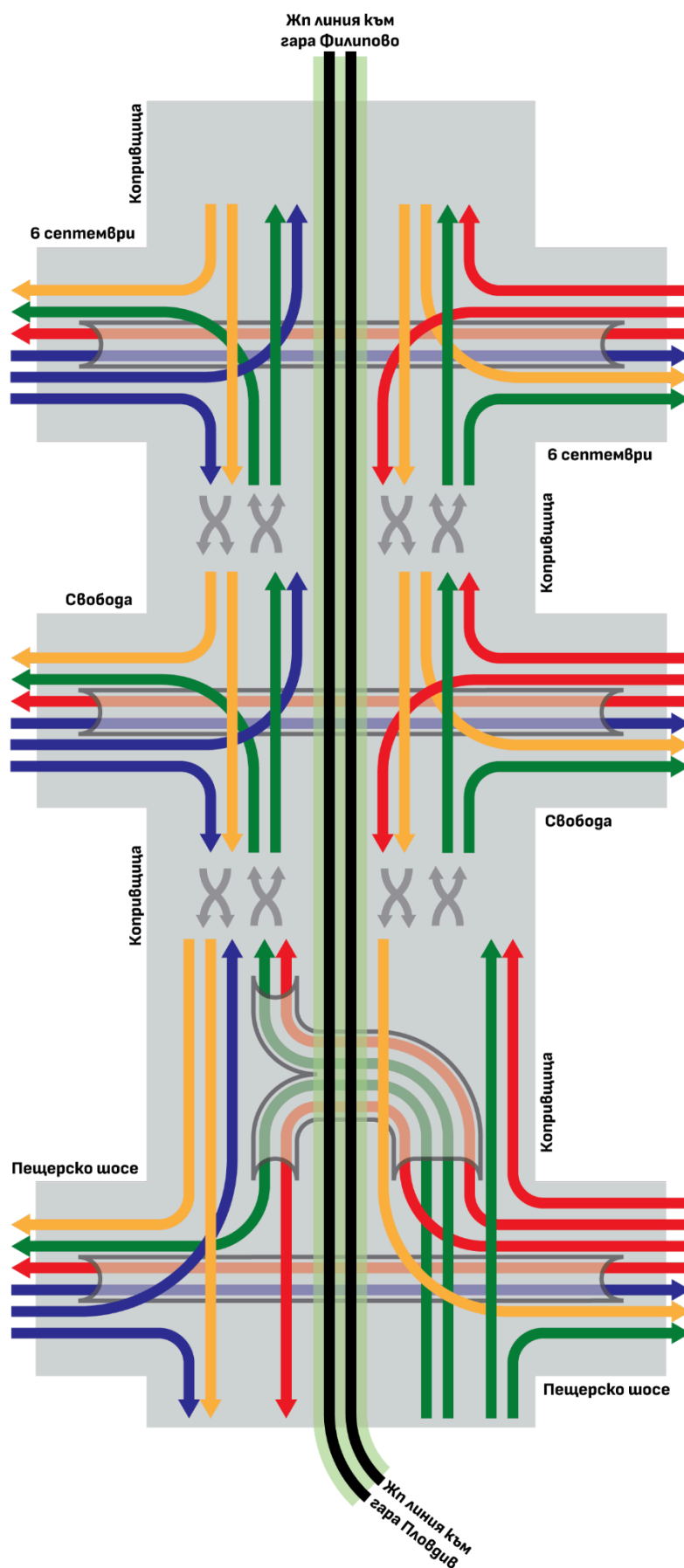
Приложение № 1:

Схема на предложения вариант в участъка около кръстовището на бул. „Копревщица“ и бул. „Пещерско шосе“



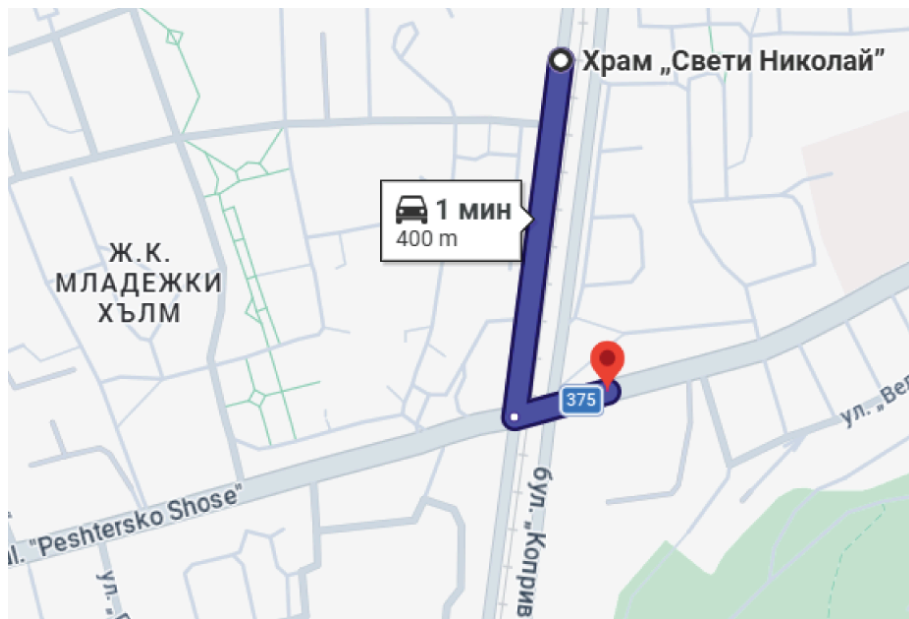
Приложение № 2:

Схема на транспортните потоци при предложения вариант

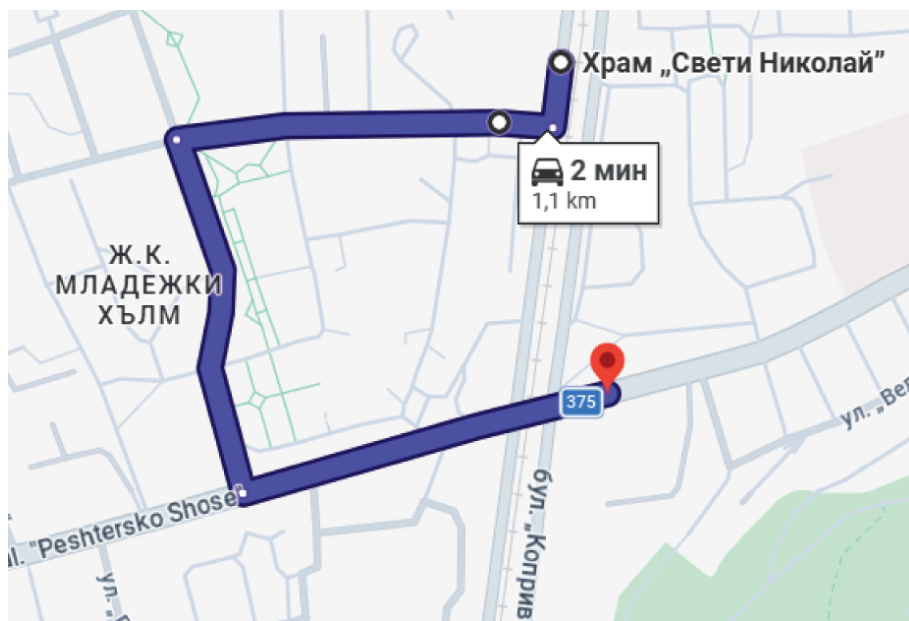


Приложение № 3:

Пример за алтернативни маршрути на леви завои от бул. „Копривщица“ през жп линията



Фиг. А: Текущо изпълняване на лев завои от бул. „Копривщица“ през жп линията към бул. „Пещерско шосе“



Фиг. Б: Алтернативен маршрут по ул. „Ген. Н. Иванов“ и ул. „Владивосток“ при пресичане с автомобилни подлези

Приложение № 4:

Пример за железопътна спирка на градската железница в Будапеща при сходящ профил – жп линията е по средата между две платна на булеварда



Приложение № 5:
Примери за шумозаглушаващи стени с увивна растителност



Фиг. А: Шумозаглушаваща стена с увивна растителност в Лауф, Германия



Фиг. Б: Шумозаглушаваща стена с увивна растителност в Краков, Полша