

В-к "Монитор"

29.08.2011 г., стр. 13

Мотрисите ще се движат на 3 минути в час пик

**Инж. Стоян Братоев, директор на общинското дружество „Метрополитен”:
Догодина метрото ще вози по 400 000 души на ден**

Задръстванията в София ще намалееят с още 20% след пускането на участъка „Надежда” - „Лозенец”

- Господин Братоев, кога точно ще бъде пуснато метрото от „Надежда” до „Лозенец”? Очаква ли се линията да заработи предсрочно?
- В момента се строят три участъка: „Черни връх” - надлез „Надежда”, „Надежда” - „Обеля” и „Младост 1” - бул. „Цариградско шосе”. Първите два от тях трябва да бъдат завършени и пуснати в експлоатация през август догодина, а третият – през май. В момента работата върви по график.
- Какво е изпълнението на строителните работи?
- Участъкът от надлез „Надежда” до „Черни връх” е изпълнен на 75%. Трасето до „Цариградско шосе” - на около 80%.
- След пускането на тези три отсечки колко хора очакват да ползват метрото всеки ден?
- Между 350 и 400 хиляди на ден. През първите три години от пуска пътникопотокът ще нараства постепенно. В момента с метрото пътуват 185-190 хиляди на ден. Т.е. най-малко броят на пътниците ще се удвои, тъй като с всеки следващ пуск нараства и пътникопотокът в действащите участъци.
- В момента какви са приходите от билети и карти на месец?
- От една страна, имаме собствени приходи от продажба на билети по касите на метрото, от друга – има приходи от карти за цялата градска мрежа, които влизат в Центъра за градска мобилност и се разпределят на база на километрите от транспортната задача. Има проблем, тъй като над 50% от ползващите метрото пътуват с документи за цялата градска мрежа, а Центърът за градска мобилност (ЦГМ) изостава с възстановяването на нашия дял от печалбата. Сумите счетоводно се отразяват при нас, но реално парите ги няма и ние не можем да осигурим закупуване на достатъчно оборудване, резервни части и т.н. Така и нашият финансов резултат е

Написано от Боян Стефанов
Сряда, 31 Август 2011 07:29 -

нереален – печалба от 6 млн. лв. за миналата година, при положение че имаме да вземаме от ЦГМ около 11 млн. лв.

- Предстои купуването на 18 мотриси, които ще обслужват втория метролътч. На колко често ще се движат те?

- От този януари мотрисите се движат на 3,5 минути в час пик, а през останалото време - на 7-8 и повече. С пускането на втората линия в пиковите часове влаковете ще са на 3 минути. Навсякъде по света в пиковите часове метрополитенът е претоварен, дори в Япония има набутвачи. В София още не е необходимо такова нещо.

- В момента се довършват и паркингите по протежението на метрото. Колко ще струва паркирането там?

- Нашата идеология ще е следната: който ползва паркинга и пътува с метрото, ще го прави с един и същ билет и ще може да заплати по-ниска такса за паркиране. Който обаче иска само да паркира, ще си плаща нормална такса. Тя ще се определи от общинския съвет.

- Предвиждате новите станции на метрото да имат интересно оформление. Планира ли се модернизирание на спирките по най-първото трасе „Люлин” - „Сердика”?

- Постоянно се прави поддръжка – тавани, осветление, настилка. Станциите са сравнително нови, за да се правят цялостни ремонти. Такива се изискват след 25-ата година от началото на експлоатацията. Постоянно нощно време се правят поддръжки и пътниците няма как да ги видят. Нашето метро има хубави станции и аз не случайно го сравнявам с едни от най-добрите метрополитени в Европа. С тези в Мюнхен, Виена, Брюксел – те са градове от нашия мащаб. Станциите трябва да бъдат хубави, но за метрото луксът е малко пресилен.

- Защо маршрутът бул. „Владимир Вазов” - „Овча купел” е по-добър за третия метродиаметър?

- Изготвени са пет варианта и всеки от тях си има предимството. За мен най-добър е маршрутът, който тръгва от бул. „Владимир Вазов”, минава през Орлов мост и прави връзка с първия метродиаметър, после през НДК – с втория, минава през ВМА, тангира с бул. „България”, връща се по канала на ул. „Дойран”, минава „Красно село” и отива в „Овча купел”. Така се запазват два добри трамвая – по „Ботевградско шосе” и по „Цар Борис”. Освен това има връзка с още три трамвайни линии. Ще има връзка и с националната жп мрежа, като в „Овча купел” ще се изгради една междинна гара до станцията на метрото. Т.е. перничани няма да получат метро до Перник, тъй като никой няма да тръгне да строи през горите, но ще имат директна връзка от влака. Този вариант е с по-голям пътничкопоток – 137 хил. пътници дневно, което е с 12 хиляди повече от другото основно трасе. Предстои обществено обсъждане на вариантите, след което ще се избере най-добрият на база на параметри. Не трябва да се подхожда емоционално.

- Министър Томислав Дончев обяви, че ЕК постоянно хвали изпълнението на проекта за метрото. Очакват ли това да ускори решенията за финансиране на следващи участъци?

- Факт е, че на проекта наистина се гледа авторитетно. Има желание по-рано – още догодина, да се осигури финансиране на разширението до летището. Ако това стане в средата на 2014 г., метрото може да стигне до летището. Такъв бум, който в момента изживява метрото в София, никой не си го е мечтал. Първият участък е строен 23 години, или 450 метра на година. До „Младост” го построихме за 4 години – или 1,7 км

Написано от Боян Стефанов
Сряда, 31 Август 2011 07:29 -

на година. От втория лъч правим по 3,5 км на година, или 9 пъти повече от първоначалния темп. Факт е, че всеки ден сме по обектите и решаваме текущи проблеми. Ако някой си мисли, че се строи много лесно - само атомна централа се строи по-трудно от метро. Освен на работа бумът се дължи и на политическата воля от страна и на държавата, и на общината. И най-важното е, че има финансиране. Именно това, че успяхме да защитим метрото като приоритетен проект пред ЕК. Трябва да се знае: Москва не вярва на сълзи, но и Брюксел също. Благодарение на това сериозно строителство в момента се гледа напред. Благодарение на оперативните програми София придобива друг вид. Откакто е метрото, София е друг град. Помните ли какъв беше трафикът преди. Откакто има метро, намаля.

- С колко ще намалее трафикът след пускането на метрото до „Лозенец”?

- С пускането на втория метролъч се очаква намаляване на автомобилите с още 20%. Ще намалееят и изгорелите газове в атмосферата. Над 33 хиляди тона сажди изхвърлят автомобилите годишно и още 200 вредни вещества. Ние ги дишаме всеки ден, а с метрото ще намаляват. Преди метрото замърсяването на въздуха беше 2-3 пъти над нормите. Сега са рядкост дните, в които тези частици не са в норма. С пускането на втория лъч, заради по-бързата скорост, ще икономисаме 140 хил. часа дневно. Това е свободно време, всеки може да си ползва, както иска. Ще се спестят и няколко хиляди тона нефта годишно, което е реален икономически ефект.

- Предвижда ли се промяна на схемата на движение на градския транспорт след пускането на втория метродиа метър? Със сигурност ще има дублиране на линии.

- Това не го решаваме ние, а общината. Световната практика показва, че с пускането на метрото се редуцират линиите по дублиращите направления. Рядко това се прави рязко, защото предизвиква катаклизми. Прави се за две години. Ние също имаме такъв пример – преди пускането на метрото от „Люлин” до центъра по това направление имаше 11 линии на масовия градски транспорт. Сега са четири. И при „Младост” - „Цариградско шосе” беше така – преди пускането бяха 16 линии, сега са 11. При насищането на града с метро трябва да се прави нова организация на другите превозни средства и те да стават довеждащ транспорт.

- Планирате ли 4-и метродиа метър?

- Засега не. И няма нужда от него. Схемата на метрото е правена така – три линии в центъра, които да имат по две разклонения. Т.е. ще има шест маршрута. Например от „Младост 1” продължение и към летището, и към „Младост 4”. Вторият метродиа метър - отклонение към „Обеля” и в бъдеще към „Илиянци”. На третия диа метър – от „Овча купел” към „Княжево”, както и от бул. „Владимир Вазов” към „Слатина”, та дори и към спортната зала. Тази структура ще даде шест линии и насищане на града с метро – 68% покритие на територията и връзка на почти всички квартали. Има предложение вторият метродиа метър от „Черни връх” да продължи към Драгалевци, но да направи отклонение към Студентския град. Днешната ни задача е през следващите 7-8 години метрото да има три истински диа метъра.

Визитка:

Написано от Боян Стефанов
Сряда, 31 Август 2011 07:29 -

Завършва "Тунели и метрополитени" в Ленинград
През 1985 г. защитава докторат по метростроителство
Седем години работи като старши научен сътрудник в Научноизследователския строителен институт (НИСИ)
От 1986 г. е хоноруван доцент в Минно-геоложкия университет "Св. Иван Рилски"
През 1992 г. става директор на „Метрополитен” в София
Автор е на ръководства за проектиране на подземни съоръжения

В-к "Труд"

28.08.2011 г., стр. 2-3

Столичани избират третия лъч на метрото

Столичната община стартира обществено обсъждане на третия лъч на софийското метро. Петте варианта на трасето на подземната железница вече са публикувани на сайта на дирекция "Архитектура и градоустройство" към Столичната община. Приложени са данни и технически параметри. "Всеки коментар е добре дошъл. Окончателно решение откъде да премине метрото ще се вземе, след като и хората, и организациите си кажат думата", обясни главният архитект на София Петър Диков. Форум с дискусия за третия метродиаметър ще бъде организиран от кметството в средата на септември. Първите два лъча на метрото не бяха подложени на такова широко обсъждане. В резултат и досега съществуват мнения, че подземната железница не е трябвало да преминава край Интерпред, тъй като там няма достатъчно пътничкопоток. Все още експерти пък твърдят, че при прокопаването на тунелите под центъра са унищожени археологически находки. Петте варианта на трасето на третия лъч са предложени от чешкия консултант "Метропроект". Цените на строителството на отделните маршрути варира между 1,3 млрд. лв. до 1,5 млрд. лв. за съответно между 14 и 16 километра релсов път и 17-19 метростанции. Минималното време за пътуване по участъка е 27 минути, а максималното - 35 минути. Общото е, че според чешките консултанти и при петте трасета може да се използва щитът на земекопната машина "София". Навсякъде се очаква да бъдат срещнати археологически находища. И петте трасета според плановете минават под съществуващи сгради. А само при два от вариантите за изграждането на метростанции ще се наложи евентуално отчуждаване и събаряне на постройки. Всички предложени трасета правят връзка с вече изградените

Написано от Боян Стефанов
Сряда, 31 Август 2011 07:29 -

лъчове. Заради по-големия брой надземни станции третият лъч ще е по-скоро меко метро. Първият вариант се отличава по маршрут коренно от останалите. Той предвижда метрото да тръгне от кв. “Княжево”, да премине през центъра на града и по бул. “Ботевградско шосе” да достигне до кв. “Враждебна”. Стойността на строителството ще е малко над 1,3 млрд. лв. Трасето е оценено като добро и се препоръчва от консултантите по проекта. Но като недостатък е посочено, че след изграждането му трябва да се премахнат съществуващите трамвайни линии по бул. “Цар Борис III” и бул. “Ботевградско шосе”. Това трасе дава най-краткото време за придвижване от едната до другата крайна станция - само 27 минути, макар че ще обслужва 121 000 пътници дневно, което е най-малко в сравнение с другите трасета. Останалите четири варианта са със сходни маршрути, а се отличават един от друг в отделни участъци. Идеята при тях е да се свържат с подземна железница жк “Овча купел”, жк “Хаджи Димитър” и жк “Левски”. Така според анализа ще се обхванат значително повече пътници - до 140 000 дневно, според прогнозите за населението до 2040 г. При тях се запазват трамвайните трасета по булевардите “Цар Борис III” и “Ботевградско шосе”, а ще се премахне само съществуващата тролейбусна линия по бул. “Владимир Вазов”. Жителите на “Княжево” и “Враждебна” вероятно ще се разминат с метро, тъй като чешките консултанти оценяват най-високо четвъртия вариант, който е с трасе от жк “Овча купел” до ул. “Президент Линкълн”, по бул. “Овча купел”, ул. “Житница”, бул. “Цар Борис III”, ул. “Кюстендил”, бул. “Акад. Иван Гешов”, ВМА, бул. “Прага”, бул. “Васил Левски”, Орлов мост, ул. “Шипка”, бул. “Мадрид”, моста “Чавдар”, бул. “Владимир Вазов”, ул. “Резбарска”, ул. “Поп Груйо”. По параметри той засега е по-предпочитан и от столичния “Метрополитен”. Стойността на строителството ще е малко над 1,4 млрд. лв., ще се построят 4 надземни станции, 5 станции с преминаване на естакада - надземни, а 9 ще се прокопаят подземно по открит способ.

Интересно е, че част от предложените трасета преминават по естакади над съществуващи кръстовища. Така ще се избегне забавянето на влакчетата по светофарите в най-натоварените направления. Предвижда се конструкциите на естакадите да са стоманобетонни, а за да се изолира шумът от движението на моторите, ще се монтират и шумоизолиращи прегради. На естакадите се предвижда да има метростанции, до които ще се стига с ескалатори и асансьори.