

д-р ВАЛЕРИ КОСТОВ

ИНТЕГРАЦИЯ НА РЕЛСОВИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ В СОФИЯ

INTEGRATION OF THE RAIL TRANSPORT IN SOFIA

Dr. VALERI KOSTOV

Abstract: For several years now our capital has at a disposition two kinds of inner town transport. The construction of the first diameter of the metro and its putting into operation caused stopping of the tram platform from the Russian Embassy to Darvenitsa residential area.

The second diameter turned into unnecessary the platforms along the Lomsko shosse blvd. and partially along the Vitosha blvd., as well as the Cherni vruch blvd. At the same time exactly on the road – bed of the second diameter of the metro the work of the tram platform from the Central Station to Mariya Louisa blvd. in the center has been restored.

The section from the first boulevard under the T. Alexandrov blvd. doubles the closely situated platforms along the Pirotska str. And along the Stamboliiski str. The construction of the third diameter of the metro on its actualized road-bed would not touch none of the functioning tram platforms.

It's getting clear that in a parallel with the construction of the metro a great part of the tram platforms net of Sofia has been kept for now.

Key words: integration, rail transport, Sophia

От няколко години столицата разполага с два вида вътрешноградски релсов транспорт. С изграждането и пускането в действие по цялата му дължина на първия диаметър на метрото престана да работи трамвайният коловоз от Руското посолство до Дървеница. Вторият диаметър направи ненужни коловози по бул. Ломско шосе и частично по бул. Витоша и по бул. Черни връх. В същото време точно по трасето на втория диаметър на метрото се възстанови работата на трамваен коловоз от Централна гара по бул. Мария Луиза към центъра. Участъкът от първия диаметър под бул. Т. Александров дублира съвсем близо разположените коловози по ул. Пиротска и по бул. А. Стамболийски. А пък изграждането на третия диаметър на метрото по актуализираното му трасе не би трябвало да засегне нито един от работещите трамвайни коловози. Става ясно, че паралелно с изграждането на метрото твърде значителна част от трамвайната коловозна мрежа на София за сега се запазва.

Посочените факти пораждат поне три въпроса:

1. Съществува ли цялостна концепция за бъдещето на трамвайния транспорт в София? Смята ли се, че той постепенно трябва да бъде заместен от метрото, а ако все пак запазва значението си, то къде и как?

2. Счита ли се, че метро и трамвай трябва да се развиват и работят напълно разделено, независимо един от друг, или все пак може да се търсят начини за взаимодействие между тези два съвсем еднородни вида транспорт?

3. Няма ли да бъде твърде разточително за не особено богата София да даде превес само на метрото и да пренебрегне трамвая без да оцени и използва и неговите възможности?

Общоградските схеми на трамвайната коловозна мрежа и на бъдещото тридиаметрово метро с X-образни структури (периферни разклонения) имат един общ дефект – ограничен компонентен състав и ниска пропускателна способност в централната част на града при добри възможности за акумулиране

на значителни пътнически потоци в периферните части. За трамвайната мрежа това е исторически обяснимо. Нейното изграждане е започнало, когато София е била малък град, поради което са практикувани многостепенни разклонения от един централен коловоз по бул. Мария Луиза и бул. Витоша. Инфраструктурните дадености в центъра на града са ограничили по-късните опити за промяна на схемата до съединяването на някои разклонения в два перпендикулярни коловоза и до изграждането на дублиращ коловоз по бул. Х. Ботев. Така развитието на трамвайната мрежа през втората половина на 20. век беше възможно единствено чрез разклонения и удължения на трите централни коловоза към периферията на растящия град. Това предизвикваше тяхното перманентно претоварване. При изграждането на метрото се прилага сходна стратегия – през централната част на града трябва да преминават също три диаметъра, всеки с голяма обща дължина, при което важно значение придобиват и техните периферни разклонения. Това означава възпроизвеждане на исторически обусловения дефект на трамвайната схема. Недопустимо е още при началното проектиране да се залагат условия за претоварване в централната триъгълна част от схемата на метрото, чиито линии са предназначени да работят векове наред в условията на значително по-голям и растящ град.

В наше време общият дефект в схемите на трамвайната коловозна мрежа и на метрото може да се преодолее чрез едно действие. Това е изграждането на кръгова линия на метрото по протежението на бул. В. Левски, бул. Патриарх Евтимий, бул. Скобелев, ул. Опълченска и част от бул. Сливница. Двата диаметъра на метрото и всички налични трамвайни коловози с ориентация център-периферия са така разположени, че могат да бъдат свързани в единна транспортна система посред

ством кръговата метролиния. По този начин може да се създаде интегрирана схема на целия релсов вътрешноградски транспорт в София (Фиг. 1). Наред с това кръговата линия на метрото обогатява компонентния състав на интегрираната схема в централната част на града, увеличава значително нейната пропускателна способност и елиминира неизбежните претоварвания в централния триъгълник на тридиаметровата метро-схема с периферни разклонения.

Приоритетното изграждане на кръговата линия на метрото при наличието на два диаметъра ще позволи дългосрочно да се прилага многовариантен подход за създаване на останалите релсови линии от интегрираната схема.

1. Възможно е на първо време да се запази сегашното или да се подобри техническото състояние на трамвайните коловози по примера на линиите по Ботевградско шосе и към Гара Искър и те да продължат да обслужват вече традиционно формирани пътнически потоци. Но коренно различният тип връзка между тях чрез кръговата метролиния ще ги превърне в пълноценни транспортни артерии вместо сегашните нискоефективни разклонения от някой централен коловоз. Ще стане ясно, че по периферните участъци от трасето един съвременен трамвай продължава да е добро транспортно средство, а твърде ниската му средна скорост в София се дължи единствено на крайно неадекватните трасета по централните улици Пиротска, Екзарх Йосиф и Искър, а така също Алабин и Граф Игнатиев. Точно тези архаични участъци от трамвайната коловозна мрежа на града стават излишни и може да се направи следващата сериозна крачка към създаването на централна пешеходна зона, вече започнало по протежението на бул. Витоша.

2. Посредством сериозна техническа реконструкция на налични трамвайни коловози с течение на времето могат да

бъдат създавани релсови линии на интегрираната схема съгласно Фиг.1 със следните характеристики:

А) за качествена връзка с метрото, а и по ред други причини, с приближаването си към центъра, на оптимално разсто яние преди кръговата линия, релсовите линии се спускат под земята. Но дали това може да стане чрез тунели с малка дълбочина, както онзи, който и сега работи пред НДК, или пък са необходими тунели с дълбочината на метрото, е строго инженерен въпрос.

Б) едва ли ще има смисъл в периферните части на града да се прокарат подземни тунели за метро под наличните трамвайни трасета. Но дали релсовите линии да са разположени на повърхността на земята или пък върху пилони, каквито вече има между станции Бели Дунав и Обеля, също е строго инженерен въпрос.

В) може да се окаже, че за някои релсови линии е необходим влак както за метрото, но с контактна лира над покрива. Едва ли това ще представлява сериозно затруднение. Такова техническо решение масово се прилага в железопътния транспорт.

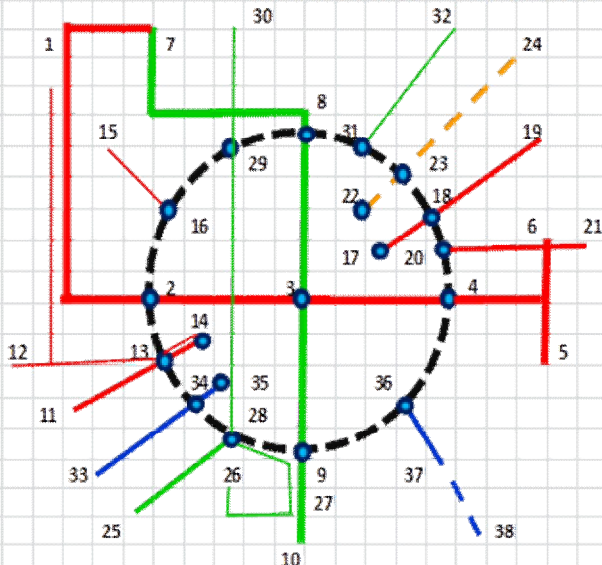
3.Разбира се, някои трамвайни коловози и в далечно бъдеще могат да запазят класическия си вид. Онези от тях, които имат ориентация център-периферия, са показани на Фиг.1. Ще нараства, обаче, значението на класическите трамвайни коловози за връзка между периферни райони на града, подобно на сега съществуващите три, непоказани на Фиг.1 (от Руското посолство до станция Дж. Баучер, от подлеза Надежда по бул.К. Величков до Овча купел и от Илиянци до Обеля).

Какъв смисъл има за третия диаметър на метрото да се прокарат дълги подземни тунели под коритата на реки, ако наличен трамваен коловоз може да се преустрои в модерна релсова линия

от ж.к. Овча купел, по булевардите Н. Мушанов, К. Величков, А. Стамболийски до пл. Възраждане, друга релсова линия от подходящ вид може да се изгради от ж.к. В. Левски по бул. В. Вазов до началото на бул. А. Дондуков, а връзката между тях може да се осъществи чрез северната дъга на кръговата метролиния. Предвижданото за третия диаметър трасе под територията на Медицинска академия и под бул. Прага по естественото си разположение е предназначено за релсова линия, която да модернизира трамвайния коловоз по бул. България и да се свърже с кръговата метролиния под бул. Скобелев. Метрото преодолява наклона между станции Стадион Левски и Ф. Жолио-Кюри, както и между станции Европейски съюз и Дж. Баучер. То може да направи това и на още едно място, за да се преустрои един архаичен трамваен коловоз в модерна релсова линия от паметника на Патриарх Евтимий, под територията на Духовната семинария и по Симеоновското шосе до ж.к. Витоша и Студентски град.

Различните аспекти на реконструкцията на наличните трамвайни коловози и сближаването им с метрото, приложимостта на един или друг вариант за реконструкция спрямо всеки конкретен коловоз, са главно инженерен въпрос. Но по принцип интегрираната схема позволява да се използват в пълна степен възможностите и на двата вида релсов вътрешноградски транспорт в София, да се постигне дългосрочна приемственост в неговото развитие и в крайна сметка да се създаде много по-ефективна и универсална транспортна система, отколкото могат да предложат поотделно триколовозният трамвай и тридиаметровото метро с всичките им периферни разклонения.

ИНТЕГРИРАНА СХЕМА
НА РЕЛСОВИЯ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ В СОФИЯ



- ЛИНИИ НА МЕТРОТО
- КРЪГОВА ЛИНИЯ
- РЕЛСОВИ ЛИНИИ С ПОДЗЕМНИ
- ЦЕНТРАЛНИ УЧАСТЦИ
- ТРАМВАЙНИ ЛИНИИ
- СТАНЦИИ ПО КРЪГОВАТА ЛИНИЯ И НАВЪТРЕ

- | | |
|------------------------|---|
| 1 ж.к. Люлин | 11 ж.к. Овча купел, Красна поляна |
| 2 ст. Опълченска | 12 ж.к. Западен парк |
| 3 пл. Света Неделя | 13 бул. А. Стамболийски |
| 4 Софийски университет | 14 пл. Възраждане |
| 5 ж.к. Младост | 15 Захарна фабрика, ж.к. Света трица |
| 6 Аерогара София | 16 ул. Цар Симеон |
| 7 ж.к. Обеля | 17 Храм Александър Невски |
| 8 ст. Львов мост | 18 Паметник на Васил Левски |
| 9 ст. НДК | 19 Подуене/Автогара Изток |
| 10 Хладилника | 20 ул. Оборище |
| | 21 ж.к. Гео Милев/Гара Искър |
| | 22 дом Народно събрание |
| | 23 бул. А. Дондуков |
| | 24 ж.к. Х. Димитър, В. Левски |
| | 25 ж.к. Стрелбище, Мотописта, Гоце Делчев |
| | 26 ж.к. И. Вазов |
| | 27 хотел Жемус |
| | 28 бул. Прага |
| | 29 бул. Христо Ботев |
| | 30 Илианци |
| | 31 Сточна гара |
| | 32 Орландовци, Малашевци |
| | 33 Княжево |
| | 34 Руски паметник |
| | 35 пл. Македония |
| | 36 Паметник на Патриарх Евтимий |
| | 37 Духовна семинария |
| | 38 ж.к. Витоша, Студентски град |

Фиг. 1