

До: Генералния директор на БДЖ
ул. "Иван Вазов" № 3, София 1080
project_bdz@bdz.bg

Копие до: Община Пловдив

СТАНОВИЩЕ
по проект на График за движение на влаковете (ГДВ)
за 2021 год.

от: Добромира Костова,
общински съветник в Общински съвет -
Пловдив
ПП „Зелено движение“

Уважаеми дами и господа,

Обръщам се към Вас във връзка с общественото обсъждане проект за ГДВ за 2021 год., засягащ град Пловдив, публикуван по чл. 10, ал. 1, т. 4 от ЗЖПТ ведно с публична покана за предоставяне на становища в сайта на БДЖ на адрес: <https://www.bdz.bg/bg/a/proektt-na-grafik-za-dvizhenie-na-vlakovete-za-2021-g-e-publikuvan-za-obshchestveno-obszhdane> .

За градската агломерация около град Пловдив (350 хил.) приоритет са пътническите влакове (ПВ) и крайградските пътнически влакове (КПВ), поради близостта на гр. Асеновград (52 хил.) и наличието на предградия в района околоръст Пловдив (Тракия икономическа зона и предприятия, основно на север, изток и югоизток от града). Прилагам карти на Тракия икономическа зона (ТИЗ). Налице са големи разстояния вътре в чертите на град Пловдив. За нас най-важно е наличието на влакове, удобни за работещи и ежедневно пътуващите. Железопътният транспорт е най-екологичният и най-икономична форма на обществен транспорт, с най-нисък въглероден отпечатък. Приоритизирането на работещите и ежедневно пътуващите ще даде огромна полза за околната среда и качеството на атмосферния въздух (КАВ) в нашата община и ще доведе до приходи за БДЖ по следните причини:

- намалява използването на автомобили от ежедневно пътуващите от и до работното място;
- намалява запрашаването от МПС, задръстванията и отделяните газове като всичко азотен диоксид (NO₂) и ФПЧ;
- намалява се трафика и задръстванията на основни пътни артерии;
- стимулира пътуващите и техните работодатели да закупуват абонаментни карти от БДЖ.

За целта предлагаме следните мерки в ГДВ:

- КПВ да не терминират на централните гари в градовете, а да са преходни, като по този начин спират на повече и по-удобни места вътре в чертите на града;
- в работни дни влаковете да са повече;
- сутрин и вечер удобни двойки влакове за работещи от/към града;

- приоритетен часови пояс следва да бъде 7:30 - 9:00 за час на тръгване и 8:00 - 10:00 за часове на преминаване/пристигане през спирките и гарите в града, както и следобедни часове на тръгване в пояса 17:00 - 19:30;
- удачни са по 1-2 двойки преминаващи влакове по обедно време или в ранния следобед;
- в средата на деня, нощта и през почивни дни ПВ и КПВ през града не следва да са приоритет, предвид недостигът на локомотивен и вагонен състав на БДЖ;

1.) Мнение за настоящия ГДВ през 2020:

Линия от/за Асеновград: Горните изисквания за удобство на работещи и работодатели за ежедневно пътуване се изпълняват от множество двойки влакове понастоящем: КПВ 19276, КПВ 19207 и КПВ 19208, КПВ 19209 и КПВ 19210, КПВ 19211, КПВ 19224 и КПВ 19225, КПВ 19226, КПВ 19228. Останалите двойки КПВ не са удобни за работещи, но продължават да се използват.

Голямото неудобство за ежедневно пътуващите, разбира се, остава фактът, че всички двойки влакове терминират на централната гара Пловдив. Липсват удобни спирки преди гара Пловдив, както и липсва продължение след гара Пловдив до гара Филипово.

КПВ между Асеновград и Пловдив вече доказаха своята жизненост и полза за ежедневно пътуващите работещи. Необходими са малки промени за подобряване използваемостта и постигане на пълния потенциал на тази жп-линия.

Линия от/за Карлово и Панагюрище: Горните изисквания за удобство на работещи и работодатели за ежедневно пътуване изпълняват малко двойки влакове: КПВ 82201 и КПВ 82202 (от/за Карлово) сутрин, и следобедните КПВ 82273 и КПВ 82274 (от/за Карлово), КПВ 81205 и КПВ 81206 (от/за Панагюрище), КПВ 82209 и КПВ 82210 (от/за Карлово). Понастоящем смятаме тези КПВ за удачни и успешни, тъй като са удобни за работещи и работодатели.

Липсват преходни линии Изток - Запад: Липсва КПВ Филипово - гара Пловдив - сп. Тракия - Скуtare. Липсва и преходен КПВ от Стамболийски/Пазарджик за/от Скуtare, Маноле и Белозем, също така. Понастоящем, всички ПВ или КПВ по тези направления терминират на централната гара в Пловдив.

2.) Мнение за предложените влакове в проект за ГДВ:

Запазват се КПВ от настоящото разписание за 2020 год. в сутрешните и следобедните часове. Разбира се, остава необходимостта от промени, свързани с неудобството за пътниците от терминирането на влаковете на гара Пловдив. Като изключим линията от/за Асеновград, по другите направления остава и неудобството от твърде малкото КПВ или ПВ в сутрешния и следобедния часови пояс, които са удобни за ежедневно пътуващите работещи и техните работодатели.

Предлагаме следните конкретни промени в ГДВ за 2021 година:

3.) Линия от/за Асеновград - удължаване до гара Филипово:

Предлагаме трасето за всеки от посочените по-горе КПВ да бъде удължено до гара Филипово. Без прекачване на гара Пловдив. Така ще се покрият повече квартали на град Пловдив и ще се повиши удобството на пътуващите в пътя. Ще се намали необходимостта от прекачване на градски транспорт в много от случаите на пътуване от/до Пловдив. Така ще се постигне много по-малко време за пътуване „от врата до врата“, което е особено важно за ежедневно пътуващите работещи. Това ще подобри многократно използваемостта на линията и на движещите се по нея КПВ.

4.) Нови спирки в Пловдив:

Съгласни сме с предложението на сдружение „Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт“ за нови жп-спирки в района на Гребния канал. Смятаме, че като минимум следва да има поне една жп-спирка по бул. Копривщица около бул. Пещерско шосе и втора при Гребния канал. Възможна е и трета спирка, обслужваща индустриалната зона при жк „Захарна фабрика“.

Подчертаваме, че не е необходимо сериозна инвестиция от страна на НКЖИ за тези спирки, тъй като същите съществуват или са съществували. Необходимо е единствено Община Пловдив да подобри пешеходния достъп до същите - например, изграждане на платформа/перон и къси пешеходни алеи до наличните пешеходни пътеки през бул Копривщица.

5.) Линия от/за Карлово и Панагюрище - удължение до сп. Тракия:

Недостатъците на КПВ в проекта за ГДВ за 2021 г. са свързани с часовия пояс. От тази гледна точка, повече КПВ в сутрешния и следобедния часови пояс преди/след края на работното време биха били по-удачни. По-ранните или по-късните КПВ от посочените номера по-горе не изпълняват изискванията за удобство на ежедневно пътуващи.

Настоящите КПВ по това направление, както онези в проекта на ГДВ за 2021 преминават през гара Филипово и терминират на централна гара Пловдив. Няма продължение до спирка Тракия. Подобно удължаване на този КПВ би било удачно, тъй като пътуващите биха имали възможност да слязат на сп. Тракия. По този начин пътниците могат да достигат от/до индустриалните предприятия ок. с. Труд, от/до жилищната зона в ж.к. Тракия, както и от/до индустриалната зона непосредствено до сп. Тракия.

6.) Нови преходни КПВ по направление Пазарджик - Белозем:

Понастоящем, всички ПВ или КПВ по направления изток-запад терминират на централната гара в Пловдив. Това налага неудобни прекачвания за пътуващите. Например, такива са КПВ 820274 или пък ПВ 10171.

Липсва КПВ Филипово - гара Пловдив - сп. Тракия - Скуtare (или до Белозем).

Липсва и преходен КПВ от Стамболийски/Пазарджик за/от сп. Тракия, Скуtare, Маноле и Белозем, също така.

Предлагаме да по една двойка КПВ от/за Пазарджик за/от Белозем в сутрешния часови пояс преди работното време, и по една двойка в следобедния часови пояс след края на работното време. Подобен КПВ би бил особено подходящ за работещите в предприятията около Пловдив, в Тракия икономическа зона (ТИЗ) и други.

Декларирам политическа воля да работя в нашата община за подобряване достъпът на пътниците до гарите и спирките на ПВ и КПВ в нашия град, както и за облагородяване на околното пространство от страна на общината.

С уважение,



Добромира Костова, общински съветник в Общински съвет - Пловдив

Приложения: Официални карти на Тракия икономическа зона (ТИЗ), разпространявани от координаторите Клъстер „Тракия икономическа зона“.



