

Венета Пеева
ръководител на
отдел „Стратегия“
в Националната
компания
„Железопътна
инфраструктура“

Ще се борим и за двата те



– Г-жо Пеева, да започнем с най-важното – очаквате ли конкуренция между интермодалните терминали в София и в Пловдив?

– Не може да се говори за конкуренция – те няма да се изместят един друг. Изграждането на терминала в Пловдив е от голямо геостратегическо и икономическо значение в регионален, национален и общоевропейски мащаб. Независимо дали първи

ще бъде построен този в София, или другият в Пловдив, националната транспортна мрежа има нужда и от двата.

– Как точно беше избрана площадката за терминала в Пловдив?

– Направено бе проучване на няколко площадки. Според консултанта за подготовката на проекта Обединението Нет Инженеринг Италия & Транс

Гео България най-подходящото място беше гара Пловдив-Разпределителна. За съжаление, възникна сблъсък с общината, която нямаше никакво желание терминал да работи точно там. Бяха ни предложени и други площадки – в Крумово и в Скуtare, които обаче не ни устройваха.

– С какви мотиви беше отхвърлена вашата идея за Пловдив-Разпределителна?

– Знаете, че един интермодален терминал трябва да има връзка с автомобилния транспорт. Тук Община Пловдив категорично каза – няма да пуснем тирове в центъра на града. Така консултантът проучи и останалите терени и се стигна до избора на площадката при гара Тодор Каблешков, село Златиграп.

– Какви са точните площи?

– Площта, необходима за товаро-разтоварни работи, е 19 200 кв. м за етап 1 и 31 300 кв. м за етап 2.

– Колко етапа включва строителството?

– Терминалът трябва да се изгради на два етапа. Ако първият етап приключи до 2013 г., както беше предвидено, и започне неговата експлоатация, той ще има предостатъчен капацитет да функционира в този вид поне до 2027 – 2028 г., когато ще достигне максимален оборот от 57 600 товарни единици (TEU – Twenty-foot Equivalent Unit – стандартен контейнер) на година.

– Какво ще включва инфраструктурата?

– Основно свързване с жп линията и общинската пътна мрежа, изграждане на площадките за претоварване и административните сгради. След анализа

на консултанта стана ясно, че за този обем товари е по-изгодно и икономически по-целесъобразно да не се планира портален кран, а изцяло да се ползват мобилни кранове. (За сравнение в Европа използването на портален кран се предвижда за терминали с оборот от 80 хил. TEU на година.) Предвидени са два такива, които през втората фаза след 2028 г. могат да станат три. Ще бъдат изградени два приемно-отправни коловоза с полезна дължина 560 м, един с дължина 630 м, и един плюс един за етап едно с възможност да станат два, плюс два товарни коловоза с полезна дължина от 520 м и един изтеглителен коловоз с полезна дължина 630 м. Препоръчителните дължини за товаро-разтоварните коловози на интермодалните терминали в ЕС от над 500 м дават възможност за привличането на потенциални интермодални товари.

– В коя посока ще се разраства терминалът след първа фаза?

– Технологичното разрастване на терминала с развитие на железопътния и на пътния транспорт ще бъде от западната страна на жп гара Тодор Каблешков в посока София.

– Колко ще струва всичко изброено дотук?

– Само за първата фаза стойността на проекта е 16 166 250 лв., в тях са включени проектиране, строителство, доставка на оборудване, надзор, изготвяне на подробни устройствени планове (ПУП), както и отчуждаването на земите.

– Отказът на собствениците на земя често са най-големият препъникамък. Колко ще струва отчуждаването на земите?

– По изчисление на консултанта за първия етап на площадката на гара Тодор Каблешков е необходимо да бъдат отчуждени

общо 19 658 кв. м земеделски земи, а за бъдещото развитие на етап 2 – 20 962 кв. м. Естествено, това са изчисления на база идейно проектиране, след изготвяне на ПУП може да се стигне и до изменения. Около 100 000 евро ще струва за етап 1 и още толкова за етап 2

– Каква е прогнозата за нарастването на товарите през следващите години?

– Окончателната прогноза за трафика през 2013 г. е 22 600 товарни единици на година, което е около 7 чифта влака на седмица. През 2015 г. числото нараства на 26 100 товарни единици и същия брой влакове, а през 2020 г. се очакват 34 400 товарни единици и 8 влака седмично. През 2030 г. ще се обработват 63 000 товарни единици, или 15 влака, през 2040 г. – 18 влака на седмица и 83 000 товарни единици на година.

– Разбрах, че имате предложение за статута на терминала. Какво точно искате?

– Консултантът сигнализира, че за да се тръгне към всички тези фази – изготвяне на ПУП, отчуждаване на площи и т.н., е много важно какъв ще бъде статутът на обекта. Написали сме доклад до Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията с предложение за внасяне в Министерския съвет. Искаме терминалът заедно с други важни за нас проекти да бъде обявен за обект с национално значение, защото е на ключово място в транспортната мрежа на страната.

– Колко ще трае самото строителство?

– Работното проектиране и изграждането на терминала ще продължи 20 месеца, т.е. около 2 години. А преди това за подготвителните дейности (ПУП и отчуждаването на земята) е нужна 1 година.

части за товарни автомобили
автобуси, микробуси и ремаркета
www.sfk-truck.com

Водещите технологии за спирачни системи

WABCO **KNORR-BREMSE** **Haldex**

В търговските обекти на SFK Truck ще намерите пълната гама продукти по спирачната система на Wabco, Knorr-Bremse и Haldex:

- въздушни компресори и ремонтни комплекти
- клапани
- магнит вентили
- кранове
- бутилки за въздух
- дехидратори
- шлаухи

2 години гаранция

гр. София: ул. Орхановица, ул. 202* №4
тел: 02/890 2 850; 890 2 860; 890 2 870
факс: 02/890 2 866; 890 2 844; моб: 0886 333 233
email: info@sfk-truck.com

гр. Варна: Зона Промислена Зона, Складова база „Варна Коммерс“
тел/факс: 052/502 949; 731 158; моб: 0886 810 100
email: magazin@sfk-truck.com

КЪДЕ СЕ НАМИРА ПЛОВДИВ?

Този простицък за българите въпрос е от голямо значение за бизнес партньорите на нашите бизнесмени и партньорите им от Европа и Азия. Оказва се, че след предстоящите изменения в транспортните коридори на ЕС Пловдив ще се превърне в още по-желана локация и ключова точка за транзитните товари.

Припомняме, че през 2010 г. излезе Регламент 913, който цели изграждане на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози. Това налага структуриране на 9 общоевропейски коридори в рамките на три години (до ноември 2013 г.). България за първи път попада на пътя на един от тези големи коридори – № 7, който е с работно заглавие „Ориент“. Той съответства почти изцяло на ERTMS Коридор Е, но с тази разлика, че обхваща територията и съответно жп мрежата на България и Гърция. В нашата част това е линията Видин – София – Кулата, след това в Гърция продължава през Солун за Атина. Връзката на Коридор № 7 с ERTMS Коридор Е би дала невероятен шанс и на двата терминала – по линията Видин – София – Кулата попада терминалът в София, а по протежението на жп връзката София – Пловдив – Бургас е територията на терминала в Пловдив.

Друг важен момент е, че според плана за развитие на ERTMS коридорите задължително трябва да бъдат свързани с пристанища, а чрез терминала в Пловдив се прави връзка с пристанище Бургас.



