
Проф. д.г.н. Марин ДЕВЕДЖИЕВ*

ПРОБЛЕМИ НА ТРАСЕТО НА КОРИДОР № 9
ПРИ СТАРОПЛАНИНСКОТО МУ ПРЕСИЧАНЕ

*Уважаеми дами и господа,
Драги колеги и студенти,*

Използването на благоприятното географско (геополитическо) положение на България за развитието на транспортната ѝ мрежа, предмет на нашата конференция днес, е било разисквано още в Първото народно събрание след Освобождението, когато се разглеждаше „железничният въпрос“. В заседанието му на 9 декември 1880 г. тогавашният министър на вътрешните работи Петко Рачов Славейков изтъкнал: „Аз съм за една такава мрежа, която да свърже тясно всичките страни на нашето Отечество и ако интересите на Европа изискват, да стане през България един транзитен път, то и нашите интереси имат своята тежест ... Въпрос, който скопчва нашата държава с всички други държави в Европа и онова, което трябва да се помни най-добре е интересът на нашето Отечество“.

След 124 години със съкрушително съжаление сме изправени пред обратната действителност. Не само, че не са „тясно свързани всичките страни на нашето Отечество“, но и недоизкараните железопътни клонове, които проникнаха в отдалечените краища на страната, от октомври 2002 г. се демонтират. За „тежестта на нашите интереси“, когато през България вече се предвижда да минават транзитни пътища, днес за европейски транспортни коридори с магистрални ж.п. и автотрасета, дори не се споменава.

* Председател на Българското геополитическо дружество

По-късно, тази Славейкова теза стана основа на нов клон на географските науки – геополитиката. Нейното начало датира от 1917 г., когато шведският социолог Рудолф Челен я обоснова като „средство за борба за справедливо разпределение на пространството и за обосноваване организационните форми на човешкото бъдеще“. За България практическото ѝ приложение е свързано с европейските транспортни връзки, наричани „коридори“. Те, според конфигурацията на терена, по насоченост обединяват магистрални железопътни трасета и аутобани. В такъв обхват представляват най-мощните комуникации по обем на превозваните товари и по бързина на движение. По същество, при настоящия етап на развитие, напълно оправдават римската сентенция „Via vita“ („Пътят е живот“).

За съжаление, в България това им значение не е оценено по достойнство. Най-ясно проличава с предвидения за закриване ж.п. клон Горна Оряховица – Елена, който съгласно европейското споразумение през 1994 г. на остров Крит, за изграждане на трансевропейските транспортни коридори, е очертан като участък на Коридор № 9 от Хелзинки до Александрополис (Дедеагач) в Гърция. По друга политика, на валутния борд, за финансово стабилизиране на страната, обаче, той попадна в групата на определените за ликвидиране железопътните клонове, поради неефективност.

Това искане на Валутния борд обаче е методически погрешно, защото железопътният клон е останал такъв поради несвързване с насрещния пункт, към който е проектиран.

Или той е незавършено производство, на което не се търси ефективност. Или тук проблемът се свежда не до ликвидиране на железопътния клон, а до продължаване на неговото трасе, за да стане участък на националната железопътна мрежа и да изяви в пълна мяра функциите си („пълно“ и „транзитно“ в двете направления). Следователно, ако Валутният борд иска да помогне на България, действията му трябва да бъдат в обратна посока, не ликвидиране, а продължаване на железопътния клон до проектирания му насрещен пункт.

Това се налага не само в интерес на България, а и на международна основа – като реализация на интегрирането на балканските

страни като транспортно кръстовище между Европа и Азия, по меридиана – между Балтика и Егея (№ 4 и № 9) и по паралела между Черно и Адриатическо море (Коридор № 8) и т.н. Ефектът от тези железопътни магистрали съвсем не се побира в изчислената „ефективност“ на Валутния борд. Нещо повече, противоречи на транспортните планове на Европейския съюз (ЕС). Типичен пример е решението да се закрие железопътния клон Горна Оряховица – Елена (44 км.). Ако това стане, няма друг начин за пресичане билото на Стара планина от трасето на трансевропейския коридор № 9.

Съгласно решението на външните министри на България, Румъния и Гърция през март 1996 г. във Варна за изпълнение споменатото споразумение на остров Крит, на наша територия трасето на Коридор № 9 е определено по това на път с европейска регистрация Е-85 (Русе – Велико Търново – Димитровград – Кърджали – ГКПП „Маказа“). Неговият железопътен компонент в териториално близка успоредност е автомагистралното трасе през Прохода на републиката („Хаинбоаз“). В обхвата на Коридор № 9 е Борущенската железопътна линия от Горна Оряховица на юг (Велико Търново – Трявна – Кръстец – Дъбово). По завои (с „осморка“ и „шесторка“) и наклони (над 25 на хиляда), няма магистрални параметри и не може да се използва за трансконтиненталните магистрални нужди на коридора.

При други исторически условия (в началото на миналия ХХ в.), международният характер на тази линия е било изтъквано още при обсъждането му в Народното събрание, когато правителството го предлага за изграждане. В 157-те страници на стенографските дневници на XIII Обикновено народно събрание в заседанията от 30. X. до 4. XI. 1905 г. са документирани възраженията против правителственото предложение. В едно от тях се казва: „Правите една линия през най-мъчните проходи, издигате я на такива грамадни височини, правите я по-дълга до Цариград с 40-50 км. и следователно отнемате по този начин възможността, щото тя да стане една линия на съобщения на Европа с Азия“.

От времето на тази дискусия, най-острата в железопътната история на България, е изминал един век.

Сега, когато четем тези редове на стенографските дневници на Народното събрание от преди сто години, не може да не се възхищаем с възхищение от геополитическата национална защита на „строителите на България“, която за голямо съжаление днес не се чува. Един от тези защитници е еленчанинът Теодор Теодоров, по-късно министър-председател.

Друго категорично доказателство, че съществуващата Борущенска железопътна линия не може изцяло да бъде участък на Коридор № 9 е невъзможността тя да се удвоява, каквито са изискуемите му параметри. Към споменатите високи наклони и остри завои се добавя, че не може линията да се удвоява по това трасе и особено съществуващата ж.п. линия през Велико Търново. Неговият „Баждърлък“ е най-тясното място на града и под него тунелът не може да се разшири и още по-малко успоредно да се строи втори тунел.

Въпреки всичко това, въобще не може да става дума съществуващата Борущенска линия да се закрива. Тя си е изградила собствена техническа и селищна инфраструктура от Велико Търново през Дебелец, Дряново, Трявна и Плачковци до билото на Балкана – гара Кръстец. Аналогично е положението и от южната ѝ страна до Дъбово. Или тя ще остане едната част от ж.п. трасето на Коридор № 9 за старопланинското му пресичане.

Другото трасе на двойната ж.п. линия по габаритите на същия коридор – геометрична права с наклони до 15 на хиляда и радиус на завоите над 750 м., според конфигурацията на терена и в близост до аутобана през „Хаинбоаз“, се очертава определеният за закриване ж.п. клон Горна Оряховица – Елена, но с южна насоченост не към Сливен, по какъвто проект е строен, а към ареала на Подбалканската линия Твърдица – Гурково.

Трасето Елена – Гурково (Твърдица) като направление е задължително за държавата ни, тъй като след споменатото споразумение между Румъния, Гърция и България през март 1996 г. последната е била длъжна да го уточни и регламентира, за да осигури нужното финансиране. Това обаче не е сторено. Но Министерството на икономиката се ограничава с писмо да приветства инициативата за развитие на общ регионален туристически продукт: „В тази връзка

Министерство на икономиката изразява готовност в рамките на своите компетенции да окаже съдействие за реализиране на проекта, ... да постигне споразумение с Министерство на транспорта и съобщенията и Националната компания „Железопътна инфраструктура“ за възможността и начините за използване на железопътната инфраструктура за целите на проекта, съгласно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт.

Вярваме, че идеята може да се реализира и със съдействието на Българската асоциация на туристическите агенции и членуващите в нея туроператорски фирми. Организацията на семинари или запознаване на туроператорите на място с възможностите на региона за развитие на туризъм, биха допринесли за успешната реализация на идеята.

Считаме, че проектът (за развитие на туризма в Еленско) може да кандидатства за финансиране по Програма ФАР „Културен туризъм“, която предстои да стартира през настоящата година, и други програми на Европейския съюз.

Всеки от нас може да прецени дали това единствено мероприятие може да оживи Еленския край в селищата, на които ще светят лампите вечер сезонно или само в събота и неделя? Докато това стане, те още повече ще опустеят.

Според Министерството на транспорта и съобщенията с писмо от 29 януари 2002 г.: „За да продължи да функционира участъкът Горна Оряховица – Елена при минимални разходи, заинтересованите общини трябва да участвуват в издръжката на линията чрез закупуване на шинобуси и експлоатирането им, наемане на линията под аренда, отдаване на концесии и др. На този етап, за да остане линията да работи, общините Горна Оряховица, Лясковец, Златарица и Елена трябва да поемат част от загубите от експлоатацията на участъка, възлизащи на около 450 хил. лв. годишно и тя ще продължи да функционира със занижени параметри“. Да, в тази насока няколко фирми се сдружават, за да купят железопътната линия Горна Оряховица – Елена, за да им довозва суровините и материалите и да извозва готовата продукция. Но Еленският край не е фирма, а жизнено заселена територия, бастион на българското възраждане и с природно-климатични условия за щастлив живот.

Пред лицето на държавното задължение тази територия да се пресече от могъща трансконтинентална магистрала, която в кратко време ще създаде условия за всестранно оживяване, цитираните отговори са дори унижителни. За това говори и следната картина, описана в края на м. март т.г. във в. „Еленска трибуна“ от бившия началник на гара Златарица – 89-годишният пенсионер Михаил Раев:

„Преди време ни се наложи да пътуваме до град Златарица. Пожелавме да посетим и ж.п. гарата. Печална тъжна картинка ... Зданието е изоставено, като се има предвид, че то се стопанисва от ж.п. управление Горна Оряховица.

Какво видяхме? Всички врати и прозорци – изкъртени, на перона – торище. Чакалнята и стаята на магазинера – пълни с царевичак, т.е. превърнати в плевник. Апаратната – препълнена със сено. Канцеларията на началник-гарата – обор на едно магаре ... С нас имаше и представител на железници от Западна Европа“.

Това ни връща към казаното в началото за Славейковата прозорлива теза за ролята на „интересите на Европа“. Те са много ясни, но не са били предмет на обществен дебат за значимостта на националните ни интереси. Неосъзната главно, защото не е конкретно дефинирана за всеки трансевропейски транспортен коридор и още по-малко като практически действия във времето.

Дошло е време за пълен и категорично ангажиращ отговор на въпроса: защо с бездействие и протакане тъй демонстративно се загърбва „интересът на нашето Отечество“, за което Петко Славейков, обладан от възрожденски дух тук в Елена, в първите дни след Освобождението ни завеща „да помним националните интереси най-добре“?

Всичко това привлича вниманието към следните основни проблеми, които предлагам да бъдат включени в заключителния документ на конференцията:

1. След 8-годишно междудържавно споразумение, с което България е задължена да определи трасето на трансевропейския транспортен Коридор № 9, незабавно то трябва да залегне в регионалните стратегии на страната и общините, през територията на които минава.

2. Първото, което се налага е, да се създаде централно над-ведомствено управленско звено, което да изучава, разработва и предлага за правителствено решаване проблемите на геополитическото развитие на страната. Измежду тях, на първо място – за използване на трансконтиненталните транспортни коридори.

3. Държавата да провежда насърчителна политика за проучването и мотивирането, чрез алтернативни геополитически проекти на централно ниво – за координацията на проектните решения и настоятелно да действа в Европейския съюз за тяхната практическа реализация.

4. Местните органи на властта перманентно да развиват регионалните си планове, програми и стратегии, чрез използване специфичните си възможности за геополитическото развитие на страната.

5. За преодоляване загубите от голямото закъснение за определяне трасето на Коридор № 9 през територията на страната, да се утвърди отделна програма за ускорени практически действия.

6. Централното регулиране на държавната геополитическа дейност да се регламентира в реципрочните закони и на първо място чрез разширяване Закона за устройството на територията.

Колкото по-скоро, по-комплексно, в международната ни и вътрешна политика, бъде регулирано решението на тези въпроси, толкова по-голям ще бъде приносът за България, най-преходната страна в Европа.