

Арх. Петър ДИКОВ*

ТРАНСПОРТНОТО ПРЕСИЧАНЕ НА СТАРА ПЛАНИНА – ЧАСТ ОТ ТРАНСПОРТНО-КОМУНИКАЦИОННАТА СТРАТЕГИЯ НА БЪЛГАРИЯ

Техническата инфраструктура е важен фактор за икономическия и социален просперитет на териториалните общности. Между социално-икономическото развитие на дадена територия и състоянието и перспективите на техническата ѝ инфраструктура съществува тясна връзка и взаимна обусловеност.

Системите на инфраструктурата (и в най-голяма степен транспортната) имат интегрално влияние и определят в значителна степен общото развитие на територията, пораждат протичането на редица процеси и явления, които „стесняват“ или „разширяват“ физическото и пространство.

В същото време материалната база на инфраструктурата е много скъпа и създаването ѝ изисква големи материални, финансови и човешки ресурси.

Това налага необходимостта от оптимизация и координация при проучването, разработването и изграждането и обвързването на мрежите на отделните системи и особено възлите на тяхното пресичане, така че те едновременно да решават задачите си да пренасят хора, товари, енергия, за да създават икономическо оживление, работни места и възможности за контакти и връзки със съседите и света и в същото време да не нарушават екологическото равновесие, да пестят територията и да съхраняват природата.

По проблемите на техническата инфраструктура и по-специално на транспортната и нейното влияние върху развитието и устройството на територията, Националният център е работил доста

* Изпълнителен директор на Националният център за териториално развитие.

години. Устройствени разработки в Центъра са направени за повечето от най-мащабните проекти в България. Центърът се стреми да използва опита от тези разработки и ги доразвива в съответствие с условията на пазарна икономика, процеса на европейско обединение, силното динамизиране на движението на хора, товари, информация и енергия в един по-отворен политически свят и всичко това в период на значителен недостиг на публични финансови и материални ресурси.

Отчитайки тези нови условия, ние поставяме на първо място при разработването на националния модел развитието на европейските инфраструктурни коридори на територията на България, тяхната връзка с националната инфраструктура, тяхното отражение в развитието на националната територия и обвързването им с инфраструктурата на съседните страни (включително тези от Черноморския регион).

Националният модел на техническата инфраструктура следва да се гради на няколко основни опорни точки:

- ◇ Развиване на системата така, че да може да осигури нарастващата интензивност на външните връзки на страната;
- ◇ Ефективно използване на наличната материална база и изградените вече съоръжения и трасета;
- ◇ Разумен баланс между вътрешните (локални) интереси, националните приоритети и интересите на съседни и други държави и общности.

В същото време е необходимо да се решат и устройствените въпроси, които най-общо могат да се определят в следните групи:

- ◇ Максимално съвместяване на трасетата на отделните инфраструктури с оглед обособяването на инфраструктурни пространствени полоси (коридори);
- ◇ Устройствена оптимизация на възлите (пресечните и трансферни точки) на инфраструктурните оси и коридори;
- ◇ Екологизация на развитието на техническата инфраструктура и съхраняване качествата на обкръжаващата среда;
- ◇ Решаване на национални и регионални задачи по балансирано развитие и оживяване на части от територията на страната.

Най-съществената част от интегралния модел на техническата инфраструктура е моделът на транспортната инфраструктура. Ние считаме, че именно транспортната инфраструктура е определяща за бъдещото сътрудничество на страните от Югоизточна Европа и връзките с Европа и света.

Главната цел на един съвременен транспортно-комуникационен модел е развитието на транспортната инфраструктура на Р България като интегрална, неделима част от Общоевропейската транспортна мрежа и превръщането ѝ в конкурентен, ефективен транспортен мост между Западна и Централна Европа и страните от Близкия Изток, Западна и Средна Азия.

Това налага реконструкция и модернизация на съществуващата транспортна инфраструктура в съответствие със стандартите и с изискванията на страните-членки на Европейския съюз и приоритетно развитие на транспортната инфраструктура, включена в общоевропейските транспортни коридори, преминаващи през територията на страната.

Както е известно, пет от Трансевропейските транспортни коридори (№ 4, № 7, № 8, № 9, № 10), минават през територията на страната ни, един от които е Коридор №9, обект на настоящата конференция. Разбира се, той не може да се разглежда сам за себе си, изолирано от другите коридори, тъй като тяхното предназначение е да провеждат взаимосвързано транспортните потоци, като скъсяват разстоянията между крайните точки на превоза.

Именно в тази конфигурация на „централен“ коридор (не само по отношение на българската територия, но и на цялата Югоизточна Европа), функционирането на Коридор №9 се явява от особена важност в транспортно-комуникационната схема на региона.

С перспективата за присъединяването на България и Румъния към Европейския съюз, връзките север-юг в региона ще обслужват три страни членки (Гърция, България и Румъния) с население около 40 милиона души. Отделно от това ще дадат възможности за свързване на целия регион с Украйна и Русия, които са изключително перспективни пазари, както за споменатите три страни, така и за целия Европейски съюз.

Какво е сегашното положение?

На българска територия съставните елементи на Европейските Транспортни Коридори (ЕТК) все още не отговарят на международните стандарти за пренос на пътници и товари било като параметри, било като състояние на пътя или жп линията, формиращи съответния коридор.

Отсъствието на странични преходи по някои от коридорите пречат на функционирането им като международни, т. е. явява се „прекъсване“ на ЕТК.

По отношение на направленията север-юг, „прекъсване“ се явява и при преодоляване на естествения разделител на нашата територия – веригата на Стара планина, което се отнася както за коридор № 4 така и за коридор № 9.

Тези допълнителни усложнения, поради сложния релеф, изискват особено внимание и обсъждане, тъй като могат да забавят изграждането и да компрометират функционирането на коридорите.

С изключение на отделни участъци, все още на нашата територия нито едно от наличните трасета на ЕТК не отговаря на европейските изисквания за бързина, качество и сигурност на транспортния процес

В момента около 2 500 km от първокласните пътища в Р България са част от европейската пътна мрежа, като провеждат международните потоци по направленията:

ТЕМ (Е80) – Р Сърбия – Калотина – София – Пловдив – Капитан Андреево – Р Турция

Е79 – Р Румъния – Видин – Кулата – Р Гърция;

Е83 – Р Румъния – Русе – София;

Е871 – София – Гюешево – Р Македония;

Е772 – София – Варна (Ябланица – Шумен);

Е70 – Р Румъния – Русе – Варна;

Е85 – Р Румъния – Русе – В.Търново – Ст. Загора – Хасково – Р Гърция;

Е87 – Р Румъния – Дуранкулак – Варна – Бургас – М. Търново – Р Турция;

Е773 – Бургас – Поповица (София – Р Сърбия).

Преобладаващата част от тези направления са ориентирани в посока запад-изток, докато в посока север-юг са само две, едно от които пътят Е85 – гръбнак на Коридор №9.

Националната пътна мрежа на Р България се развивала в съответствие с географските и исторически особености на развитието на страната и пресичането на Стара планина винаги е било проблем.

Старопланинските преходи свързващи Северна и Южна България са проходите „Петрохан“, „Витиня“, „Златишки“, „Троянски“, „Шипченски“, „Хаинбоаз“ (Прохода на републиката), „Твърдишки“, „Вратник“ (Сливенския балкан), „Котленски“, „Върбишки“, „Ришки“, „Айтоски“ и „Дюлински“. С изключение на прохода „Витиня“, през който е изградена АМ „ХЕМУС“, останалите проходи са в крайно незадоволително техническо състояние. Повечето от тях през зимните месеци са непроходими и затворени за движението, затова Програмата за развитие на пътната мрежа в Р България обръща специално внимание на Старопланинските преходи, като ги разглежда в отделна подпрограма.

Целта на подпрограмата „Старопланински преходи“ е да оптимизира направленията „север-юг“ и да подобри транспортните връзки между направленията на Автомагистралите „Хемус“, „Марица“ и „Тракия“ и Трансевропейските транспортни коридори на територията на страната, като в централната част на Стара планина се разглеждат следните преходи:

1. Оптимизация на направлението на път II-55 (Е-85) през ПРОХОДА „ХАИНБОАЗ“ (700м н.в.) в участъка Велико Търново (Дебелец) – Гурково – Нова Загора. Общата дължина на участъка е около 87 км. Този старопланински проход е най-натоварения и независимо от незадоволителното му технико-експлоатационно състояние се използва предимно от товарното движение – 50-60% от общия товаропоток. За оптимизация на направлението е необходимо да се изпълнят рехабилитация, реконструкция и ново строителство на отделни участъци от пътя. За реализация на проекта с дължина от около 53 км ще са необходими около 40 милиона лева без тунелното решение. Участъците от Дебелец до Гурково са включени в програми „Транзитни пътища 3“ и „Транзитни пътища 4“.

2.Тунелно преминаване на Стара планина под прохода „ТРО-ЯН – КЪРНАРЕ“ (1525м н.в.) по направлението на път II-35 с дължина на тунела 3.700 км. Необходимите инвестиции за реализация на проекта са около 290 милиона лева.

3.Оптимизация на трансевропейски коридор № 9. Тунелно преминаване на Стара планина при ПРОХОДА „ШИПКА“ (1306м н.в.) с дължина на тунела 3.200 км. по направлението на път I-5. Необходимите инвестиции за реализация на проекта – тунелно решение, обход на Габрово, етапна връзка и реконструкция на път I-5 в посока гр. Шипка с обща дължина около 23,50 км. възлизат на около 230 милиона лева.

4.Оптимизация на направлението на път III-534, Елена – Твърдица (ТВЪРДИШКИ ПРОХОД/1044м нмв/). Обща дължина на участъка за рехабилитация и реконструкция на пътя е около 51 км. Необходимите инвестиции за реализация на проекта по експертна оценка възлизат на около 15 милиона лева.

5.Оптимизация на направлението на път II-48 Омуртаг – Котел – Градец (КОТЛЕНСКИ/700м н.в.) и АВРАМОВСКИ ПРОХОДИ/440м нмв/). Общата дължина на участъка за рехабилитация и реконструкция на пътя е около 62,50 км. и за осъществяването на този проект ще са необходими около 15 милиона лева.

Не по-малко затруднения създава и пресичането на Стара планина с железопътна инфраструктура.

Железопътната линия Русе – Велико Търново – Димитровград – Свиленград е другият основен елемент (освен пътя Е85) на Коридор № 9 на нашата територия. Най-проблемната отсечка по това железопътно трасе е участъкът между Дъбово и Велико Търново, т.е. преминаването на Стара планина.

Изграждането на железопътната линия в този район навремето, е във връзка със съществуващите мини и затова основната цел на строителството е била да стигне възможно най-високо в планината, независимо от ниските технически параметри. Макар че през годините са извършени множество реконструкции, за да се повишат техническите характеристики и пропускателната възможност, този участък не отговаря на условията за част от Европейски транспортен коридор. Съвременните изисквания налагат да се направи проуч-

ване и да се определи ново жп трасе за преодоляване на Стара планина по направлението на Коридор №9.

Въпреки, че темата на днешната конференция е Старопланинското пресичане на Коридор № 9, развитието на който и да е от Трансевропейските коридори не може да се ограничава в рамките на определен проблем, тъй като самото им наименование предопределя надхвърлянето на националната територия.

Коридор №9 обслужва централната част на страната, като осигурява най-добрите възможности за пренос на хора и товари главно в северна посока поради добре развитата презгранична инфраструктура при град Русе – (мост с пътен и ж.п. транспорт), а също и ферибот, но на южната граница (границата с Гърция) коридорът не функционира поради отсъствие на връзка с Гърция. Все още не е изграден пътен преход през прохода Маказа и не се осъществява връзка между р. Дунав и Бяло море. Жп линията Димитровград – Подкова е прекъсната и не преминава през границата, като коридорът е ориентиран към Свиленград и оттам към Александрополис, т.е. по-скоро към Турция.

Отсъствието на ГКПП Маказа е основен проблем в Трансграничното сътрудничество /ТГС/ между България и Гърция, но пряко влияе и върху ТГС между България и Румъния, тъй като не позволява фактическото функциониране на Коридор №9 в южна посока и не осигурява достъп на Румъния до Бяло море.

По този начин Трансевропейският транспортен коридор №9 –Хелзинки – Санкт Петербург – Москва /Псков – Киев – Любашевка – Кишинев – Букурещ – Русе – Александрополис променя направлението си.

Именно затова развитието на инфраструктурата на всички гранични преходи със съседните страни, особено по направленията на Трансевропейските транспортни коридори, като друг важен приоритет на Транспортно-комуникационната стратегия на Р България, не бива да се пренебрегва и на днешното обсъждане.

Старопланинското пресичане на Коридор №9, проблематично като ситуиране по редица съображения, е и достатъчно скъпо, за да се разглежда само за себе си, без тясно обвързване с връзката с Гърция и подходната инфраструктура.

Развитието на пътната част от Коридор №9 е приоритет в транспортната политика и на Гърция и на Румъния, затова и България взима мерки по отношение на:

✧ Строителство на пътища за подход към българо-гръцката граница при Маказа

✧ Разработка на проект за пресичане на Стара планина (най-тясното място на Коридор № 9)

✧ Осъвременяване и рехабилитация на съществуващи пътни участъци по Коридор № 9, включени по програма Транзитни пътища III и IV, които кандидатстват по ISPA.

Останалите участъци от пътния коридор ще се осъвременяват и рехабилитират поетапно, така че да се осигури неговото функциониране като Трансевропейски коридор.

✧ От първостепенна важност е и проектът за развитието на жп инфраструктурата, свързана с Коридор № 9. Това е реконструкция, електрификация и осъвременяване на жп линия Пловдив – Свиленград – гръцка – турска граница до 160 км/час.

С други думи, Старопланинското пресичане на Коридор №9 трябва да се проучи комплексно, не само като пътно, а и като жп трасе, обвързано с преходите на южната граница, за да бъде елемент от Трансевропейски коридор.

Защото развитието на транспортната инфраструктура по трансевропейските коридори предполага използване на модерни технологии за превоз – комбинирани технологии в товарните превози – съчетани с необходимата инфраструктура от терминали и подвижен състав – европейски стандарти за преминаване на границите при превоз на товари и пътници.

Това означава взаимовръзка между пътен, железопътен, речен и морски транспорт, т.е. комплексен подход при развитието на съставната инфраструктура на Коридора и още повече при трасирането му, най трудната част от което е пресичането на Стара планина.

За съжаление в последните години, средствата за стратегически разработки се намират трудно и те като държавна задача бяха оставени на заден план. Работеше се повече за решаване на конкретни проблеми на деня с хоризонт не повече от 4-5 години.

Например независимо от особената значимост на Коридор № 9 и то главно в частта му на пресичането на Стара планина, не може да не признаем, че в продължение на повече от 10 години има чертани в дребномащабни карти условни трасета. През цялото това време се лансираха различни проекти, конюнктурни предложения и лобистки идеи. Но и до сега подробно проучено и прието по съответния ред трасе няма.

Това положение създава редица проблеми:

1. Не може да се кандидатства за средства за финансиране от международни финансови институции.

2. При разработването и изграждането на напречни трасета (например автомагистрала „Тракия“ и „Марица“) не е ясно къде ще се изградят пресичанията.

3. Разработките, които са правени в различни варианти са с параметри на второстепенен път, а не на Европейски транспортни коридори.

В заключение считам, че настоящата конференция освен конкретните предложения, които ще се формулират по трасето на пресичането на Централна Стара планина, следва да предложи разработване на цялостна стратегия за транспортно (пътно и железопътно) развитие на Р България. В резултат на тази стратегия следва да се определят конкретните трасета с хоризонт 15-20 години, които да се ранжират според своя приоритет.

И несъмнено конкретизацията на трасето на Коридор №9 трябва да е един от основните приоритети.