

Докторант
СУ "Св. Климент Охридски"
ljstojanov@uni-sofia.bg

PROBLEMS AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE SOUTHWEST REGION

Lyuben Stoyanov

PhD Student

Sofia University "St. Kliment Ohridski"
ljstojanov@uni-sofia.bg

Abstract: *The report examines the state and trends in the development of the transport infrastructure along the territory of the Southwest region in the Republic of Bulgaria. The availability and condition of transport infrastructure are directly related to the socioeconomic development of the territory, as well as its tourist potential. The functioning of a well-integrated and developed transport infrastructure is the fundament of human development and prosperity. The main axes of development are most often transport corridors. They transport raw materials, people, finished products; provide access to offer access to social services for the population, such as health care, administration, culture and education. The integration of the different types of transport is a starting point for the modernization of the territory and increase of its main indicators. The report examines road, rail and air infrastructure on an equal basis, identifying critical points and recommendations for future growth.*

Keywords: transport infrastructure, regional development, South-West region

Въведение

В националната транспортна система са създадени сравнително добри условия за функционирането на всички видове транспорт – железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен и интермодален. Предимство е високата степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура – България разполага с над 19 хил. км републикански пътища, над 5.5 хил. км железен път, морски и речни пристанища и летища. Летищната инфраструктура на страната е добре развита, но капацитетът ѝ в последните години се изчерпва бързо.

През периода 2013-2020 Югозападният район от ниво 2 остава с непроменени граници. Обхваща териториите на областите София-град, София-област, Благоевград, Кюстендил и Перник. Площта му възлиза на 20.3 хил. кв.км и включва близо 30% от населението на България. През територията на района преминават едни от най-важните пътища на България и Балканския полуостров, свързващи нашата страна с Атина, Скопие, Тирана и Белград, попадащи на общоевропейските транспортни коридори №4, 8 и 10. Обект на настоящото изследване е транспортната инфраструктура на Югозападния район.

При разработването на темата са използвани научни изследвания с фундаментален характер (Деведжиев, 1996; Димитров, 2006; Патарчанов, 2016) и практико-приложно значение (Димитров, 2017; Patarchanov, 2019; Стоянов, 2020), които са

свързани пряко или косвено с изследваната тематика. Използвани са и публикации, които проучват пространствено конкретната територия (Патарчанов и Патарчанова, 2001), както и стратегически и планови документи, имащи отношение към проучваните проблеми.

Към 2020 г., степента на урбанизация е над 80% и е най-високата в страната. Районът има 952 населени места, от които 48 градове и 904 села. Основните оси на урбанизационно развитие са транспортните направления Драгоман – София – Пловдив – Свиленград и София – Благоевград – Кулата. Второстепенни оси на развитие са направленията Перник – Кюстендил и СIMITЛИ – Разлог – Гоце Делчев.

Един от основните проблеми, свързани с пространствената организация на изследваната територия е обезпечаването на цялостна транспортна свързаност на територията, с която да се преодолее сериозните негативни тенденции в локалното и регионално развитие на дефинираните видове проблемни райони, и на тази база привличане на чуждестранни инвестиции (Патарчанов и Патарчанова, 2001).

Дискусия

Пътната мрежа в района е с голяма гъстота, но не обслужва равномерно територията му. Регионалната пътна мрежа от II и III клас е недостатъчно развита. Поддържането и развитието на пътната мрежа от изброените класове е с голямо значение за съхраняването и развитието на планинските и селските райони попадащи в територията на ЮЗР. От автомагистралите, тук попадат участъци от АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“, както и целите трасета на АМ „Люлин“, АМ „Струма“ и изграждащата се в момента АМ „Европа“ от пътен възел „Люлин“ до Калотина. В София се пресичат трасетата на 3 общоевропейски коридори (4,8,10), което определя и ключовото транспортно-географско положение на района, както за България, така и за Балканите.

Общата дължина на изградените и функциониращите железопътни линии на територията на района е 885 км, които съставляват 22% от жп мрежата на страната. Територията на района не е равномерно обслужвана от жп транспорта, поради сложния мозаечен релеф на територията. Продължава тенденцията по закриване и демонтиране на жп линии.

Състоянието и развитието на въздушния транспорт е благоприятно. На територията на района действа най-голямото българско летище – София – „Враждебна“. Постоянното нарастване на въздушния трафик, както в света, така и в България, определя важността на този вид транспорт и респективно модернизация и разширяване на действащата инфраструктура.

Транспортната инфраструктура и достъпността на Югозападния район до голяма степен определят и неговия социално-икономически потенциал. Сравнен с останалите райони от ниво 2, този район се нарежда на второ място по дължина на изградената пътна мрежа в страната. По последни данни (Регионален план за развитие на Югозападния район 2013-2020) дължината на пътната мрежа в района е 7837 км, като 3315 км от тях са пътища от Републиканската пътна мрежа, а останалите 4522 км са общински пътища.

С особено значение за пространственото развитие е изграждането на автомагистралната мрежа, която за Югозападния район е почти напълно изградена. На територията на района попадат отсечки от АМ „Тракия“ по направление София – Бургас и АМ „Хемус“ по направление София – Варна. Изцяло в района попадат АМ „Люлин“ (от пътен възел „Даскалово“ до София – околвъръстен път (кв. Люлин); АМ „Струма“ от пътен възел „Даскалово“ до ГКПП „Кулата“, която е над 70% изградена и

АМ „Европа“ от София до ГКПП „Калотина“, която се строи в момента и се очаква да бъде завършена към края на 2020 г. Общата дължина на построените и експлоатирани участъци е 240 км (НСИ, 2018г.) Изброените трасета са с голямо значение за увеличаване на транзитния трафик през страната ни, както и за повишаване на показателите за мобилност на населението в областите и общините попадащи по протежение на магистралните пътища. Със завършването на тази магистрална мрежа на района се очаква повишаване и облекчаване на международния трафик през страната, засилване привличащата сила на София, като естествено ядро на ЮЗР и намаляване на жертвите по пътищата след премахване на тесните и опасни участъци по критичните отсечки Кресна – Симитли; Костинброд – Сливница и др.

Мрежата на пътища от висок клас (пътища I клас и автомагистрали) не покрива равномерно територията на района. По данни на Агенция „Пътна инфраструктура“ към края на 2018 г., настилките на 43,53% от пътищата от републиканската пътна мрежа на територията на Югозападния район са в добро състояние, 29,27% са в средно състояние и 27,2% се намират в лошо състояние. Средната гъстота на първокласните пътища и автомагистралите в ЮЗР е 37 км/1000 кв.км, което е по-високо от средното за страната, но по ниско от средното европейско ниво – 78км/1000 кв.км. Единствено София – град се доближава до средноевропейското ниво с 69км/1000 кв.км. Това само доказва регионалния дисбаланс, както между отделните области в района, така и между Република България и по-развитите европейски държави.

С голямо значение за развитието на пътната инфраструктура в района е изготвянето на новия План за развитие на района (2020-2030 г.) и залагането в него на определени критични точки, по които да се работи за преодоляване на между-регионалните различия. На първо място това трябва да бъде доизграждането на магистралната мрежа в района и пускането в редовна експлоатация на АМ „Европа“ и цялото трасе на АМ „Струма“; повишаване параметрите и показателите за интер-модалност и осъвременяване на връзките между автомобилния и другите видове транспорт в рамките на района. Това следва да са добре разработени проекти за интермодални и мултимодални терминали, които да са с висок екологичен и икономически потенциал.

На територията на ЮЗР възможности за изграждане на такива перспективни терминали има в Драгоман, гара Илиянци, Кулата, Елин Пелин и др., които освен като основни стълбове на развитието на товарните превози, са в основата и на осъвременяването на пътническите превози така, че пътуването с повече от един вид транспорт да се усеща като едно цяло.

Приоритет трябва да бъде и поддържането на влошеното състояние на трето-класната и четвъртокласната пътна мрежа, която е връзката на голяма по площ планински и селски територии, най-често трудно достъпни и отдалечени от общинските и (или) областните центрове. В резултат на тази ситуация се затруднява достъпа и инфраструктурното обезпечаване на основните социални услуги (Патарчанов, 2016). Задълбочаването или ограничаването и минимизирането на регионалните диспропорции в страната в перспектива, в много голяма степен ще се определя от жизнеността и функционалната устойчивост на малките общини и малките населени места в страната. От тях в много голяма степен ще зависят тенденциите в регионалното развитие на България през следващите години и десетилетия (Димитров, 2017). Именно поради това е важно развитието на пътната мрежа от нисък клас, като предпоставка за развитието на устойчив туризъм и осигуряване на населението

живеещо в тези територии достъп до основни социални услуги (здравеопазване, образование, държавна администрация, култура и пр.). До голяма степен съхранението и бъдещето на такива територии зависи от състоянието на транспортната инфраструктура.

Най-машабен проблем с регионалната и местната пътна инфраструктура остава нейната недоизграденост и незадоволително състояние в периферните общини и населени места. Специално внимание и приоритет следва да имат териториите, където тази пътна мрежа е единствена. Отчитайки ролята и функциите на столичния град като метрополия с агломерационен ареал, следва осезателно да се подобри транспортната достъпност на населените места в зоната му на влияние, за да се реализира потенциалът им за жилищни, производствени и логистични функции, същевременно разтоварвайки компакния град.

Железопътен транспорт

Железопътната инфраструктура в ЮЗР остава с почти непроменени показатели през последното десетилетие. Причината е забавянето на проектите по ОП „Транспорт“ и очакваното им приключване след 2024 г. Югозападният район е с най-голяма дължина на изградената железопътна мрежа в страната - 885 км (НСИ, 2018), които съставляват 21,7% от жп мрежата на страната. Общата дължина на удвоените главни жп линии е 169 км, съответстващи на 19,1% от всички жп линии в района. Дължината на електрифицираните главни и второстепенни жп линии е 676 км - 76,4% от общата дължина на жп линиите в района. Тази стойност е по-висока от средната за страната - 70,3% и от средното за ЕС-27 - 51,9%. Най-голяма е дължината на изградената жп мрежата в област Софийска – 300 км, а най-малка в област Перник (116 км) и област Кюстендил (121 км). На територията на област София (столица) са изградени 186 км жп линии.

Голям проблем за Югозападния район е обезлюдяването в крайните му западни части. На лице е добре изградена жп мрежа с относително голяма гъстота и възможност за обслужване на доста изолирани селски райони – Златуша – Мещица; Земен – Гюешево; Дупница – Бобов дол (спряно пътническо движение от 2 години) Вакарел – Габра (спряно пътническо и товарно движение) (НК“ЖИ“2019); Калотина – Станянци; Алдомировци – Бели брег; Ген. Тодоров – Петрич.

Негативната демографска ситуация и тежкото финансово състояние на железопътния оператор водят до затварянето на голяма част от изброените жп отсечки и направления, което още повече влошава състоянието на селските райони в рамките на ЮЗР, лишавайки ги от редовен и евтин транспорт със силно подчертана социална функция. Това което е възможно да се направи е да се възстанови редовния железопътен трафик по направленията София – Станянци (Калотина – запад), Костинброд – Бели брег (Алдомировци); да се оптимизира разписанието по жп отсечката Волюяк – Перник-разпределителна; възстановяване на движението по закритата през 2017 г. отсечка Вакарел – Габра; да се възстанови движението по закритата за пътническо движение през 2018 г. жп линия Дупница – Бобов дол; да се оптимизира разписанието по цялата 5-та главна жп линия София – Кулата. Наложително е да се побърза с изпълнението на трите ключови проекта за района. На първо място това е рехабилитацията на жп възел София между Волюяк и гара Казичене, с цел повишаване на работната скорост на линията, а от там и на пропускателната способност на трасето.

Друг важен момент е изпълнението на големия инфраструктурен проект свързан с реконструкцията и рехабилитацията на жп отсечката София – Септември,

включващ корекции в настоящото жп трасе, строеж на множество мостове, тунели и друга капиталоемка специализирана инфраструктура. За развитието на голямото югозападно направление с международно значение е не по-малко важният проект за реконструкция и рехабилитация на жп отсечката Радомир – Гюешево – граница с Р. Северна Македония. Проектите за модернизация на жп отсечките „София – Септември“ и „Радомир – Гюешево“ са част от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, приоритетна ос 1 "Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Транс-европейска транспортна мрежа", като части от жп коридори 8 и 10. Жп възел София се финансира по Приоритетна ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт". (ДП НК“ЖИ, 2020 г.)

Не малки надежди се отправят към възстановяването на „Рилската железница“ от Кочериново през Рила до Рилския манастир, която е функционирала през миналия век. В наши дни това направление има потенциал за превръщането му в туристическа атракция с надрегионално значение за развитието на поклонническия и летовищния туризъм.

Въздушен транспорт

Югозападният район е най-обезпечен откъм въздушен транспорт. На територията му се намира най-голямото пътническо летище в района и в цялата страна – София. Летището попада в групата на летища с до 250 полета на ден, като с такава характеристика са голяма част от летищата, разположени в периферните части на ЕС. Организацията на полетите и разписанието са съобразени с възможността за осъществяване на връзки до всички части на света, чрез връзки в големите трансферни летища в Западна Европа и Близкия Изток – Париж – Шарл дьо Гол, Лондон – Хийтроу, Германия – Франкфурт на Майн и Мюнхен, Турция – Истанбул, Катар – Доха и Дубай – ОАЕ. Тъй като капацитета на летището е запълнен, с голямо значение за бъдещото му развитие е неговото разширение с още един терминал. Летището е с голямо значение за Югозападния район, както и за съседните – Северозападен, Северен централен и Южен Централен район, тъй като ги обезпечава с въздушен транспорт.

На територията на ЮЗР има още няколко летателни площадки – Кондофрей, Сливница, Лозен (вертолетна площадка), Ихтиман, Белчин, Лесново. Летището в Кондофрей, община Радомир се управлява от „София Уест Еърпорт“. Летателната площадка е ремонтирана, предстои изграждането на стоянки на самолетите и на аерогара. В момента се използва за товарни превози. Предвижда се в бъдеще да обслужва чартъри до Черноморието и Банско. (План за развитие на Югозападния район 2013-2020 г.)

Заключение

Чрез развитието на осите на развитие, районът ще се свърже с кореспондиращи осите на развитие в съседните Сърбия, Северна Македония и Гърция. Същевременно ще се осигури по-добра достъпност до центровете на растеж, иновации, култура и образование (най-вече София и в по-малка степен Благоевград). За постигане на тези цели е необходимо да се доизгради ЕТК 4 и да се осигури устойчива комуникационно-транспортна система за улеснен достъп на второстепенните осите до главните осите и до центровете на селищната мрежа. Малките териториални общности трябва да намерят решения на транспортните проблемите в своето развитие, чрез реализиране на интегрирани действия на идеи, изработени с активното участие на гражданите. Така реално ще се осъществят и идеята на т. нар. водено от общностите местно развитие. В

това отношение тази идея е най-реализирана при железопътния транспорт, при който всяка година ръководството на БДЖ Пътнически превози, организира срещи между гражданите, органите на местното самоуправление и представители на БДЖ, на които се представя проекта за ново разписание и се изслушват забележките и препоръките на местните общности, които на практика са основния потребител на предоставяната транспортна услуга.

С не по-малка важност е стратегическото и възлово разположение на района по направленията на европейските транспортни коридори, границата с три държави и добре развитата мрежа от регионална и местна транспортна инфраструктура са потенциал за трансграничното, междурегионално и транснационално сътрудничество. Решаването на проблемите с подобряването на транспортния достъп и функционалните параметри на транспортната инфраструктура особено в малките общини и малките населени места на ЮЗР, трябва да се разглежда като елемент от цялостната регионална политика и местно развитие в съчетание с други секторни политики.

Трябва да се побърза с изпълнението на големите инфраструктурни проекти в района, а именно – доизграждането на АМ „Струма“, която има важна роля за подобряването на свързаността на района и за диверсификация на икономиката особено в южната му част. Подобна роля ще изиграе и изграждането на железопътната връзка с Република Северна Македония. По този начин ще се доизгради ЕТК 8 и ще се повишат транспортно-логистичните показатели на западните територии на района.

Литература

Деведжиев, М. 1996. География на транспорта в България, С., ФОРКОМ.

Димитров, Д. 2006. Преференциалната регионална политика в България и някои държави от Европейския съюз. – География-21, кн. 3.

Димитров, Д. 2016. ИНФРАСТРУКТУРНИ И ТРАНСПОРТНИ ПРОБЛЕМИ НА МАЛКИТЕ ОБЩИНИ И СЕЛИЩА В БЪЛГАРИЯ. Годишник на СУ „Св. Климент Охридски“, книга 2 – География, т.108

Патарчанов, Пл. и Ем. Патарчанова. 2001. Класификация на проблемните територии в Югозападна България. ГСУ, ГГФ, кн. 2 - География, т. 91, С., 251-262.

Патарчанов, П. 2016. ПРОБЛЕМИ НА ЛОКАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА МАЛКИТЕ ОБЩИНИ И СЕЛИЩА. Годишник на СУ „Св. Климент Охридски“, книга 2 – География, т.108

Стоянов, Л. 2020. Социално-икономически аспекти на пространственото въздействие на скоростните жп трасета, сборник "ПРОСТРАНСТВО – ОБЩЕСТВО – ИКОНОМИКА, Том 2", София; ISBN: 978-619-238-164-6

Patarchanov, P. Railway Transport In Regional And Local Development Of The Rural Areas - Challenges And Opportunities. 2019. 19th International Multidisciplinary Scientific GeoConference SGEM 2019. 533-540. <https://www.sgem.org/index.php/call-for-papers/jresearch?view=publication&task=show&id=6345>

Регионален план за развитие на Югозападния район 2013-2020 г., <http://www.strategy.bg/FileHandler.ashx?fileId=4076>