



По инициатива на катедра "Пътища" към Университета по архитектура, строителство и геодезия - София, на 26 септември 2014 г. бе учредено Сдружение „Български форум за транспортна инфраструктура“ и вписано в регистъра на юридическите лица с нестопанска цел в Софийския градски съд на 19 ноември 2014 г.

Учредители

инж. Алекси Кесяков,	секретар на държавно-обществената комисия по безопасност на движението
инж. Андриана Георгиева,	изпълнителен директор на Българска браншова камара „Пътища“
гл. ком. Антон Антонов,	началник-отдел „Пътна полиция“ при „Главна дирекция“
инж. Борислав Крушкин,	директор Административна и стопанска дейност към МГУ „Св. Иван Рилски“
инж. Валентин Зарев,	изпълнителен директор на „Пътинвест инженеринг“ АД
проф. д-р инж. В. Николов,	декан на факултет ТСТТ във ВТУ „Тодор Каблешков“
инж. Васил Неделчев,	изпълнителен директор на „ГБС - Инфраструктурно строителство“ АД
инж. Велизар Стоилов,	изпълнителен директор на „Пъстрой-92“ АД
Венелина Гочева,	управител на „Вестникарска група България“
Венета Кръстева,	управляващ партньор на „Градът Медиа Груп“
инж. Владимир Чакъров,	управител на Институт по транспорт и комуникации към БАН
доц. д-р инж. Георги Годинячки,	декан на Строителния факултет на ВСУ „Любен Каравелов“
инж. Димитър Иванов	бивш председател на УС на АПИ
доц. д-р инж. Димо Кисов,	ръководител катедра „Строителни конструкции“ към ВСУ „Любен Каравелов“
инж. Евгени Чачев,	бивш Министър на регионалното развитие и благоустройството
инж. Живко Недев,	член на КИИП
Иван Стателов,	представител на фирма „Лукобит“
проф. д-р инж. Ив. Трифонов,	преподавател в катедра „Пътища“ към УАСГ



инж. Костадин Таушанов,	член на УС на СПИК
проф. д-р инж. Красимир Петров,	ректор на УАСГ
проф. д-р Любен Тотев,	ректор на МГУ „Св. Иван Рилски“
проф. д-р инж. Милчо Лепоев,	зам. ректор по социално-битови въпроси на УАСГ
Мирослав Манолов,	изпълнителен директор на „Трейс Груп Холд“ АД
проф. д-р Митко Димитров,	директор на Институт за икономически изследвания към Българска академия на науките
контраадмирал Митко Петев,	началник на ВА „Г. Раковски“
Наталия Малчева,	главен редактор на сп. „Транспортно строителство и инфраструктура“
проф. д-р Николай Милошев,	зам. Директор на Национален институт по геофизика, геодезия и география – БАН
проф. д-р инж. Н. Михайлов,	ръководител катедра „Пътища“ към УАСГ
инж. Николина Стоянова,	член на КИИП
инж. Павел Диковски,	председател на УС на Българска браншова камара „Пътища“
инж. Петко Табаков,	член на УС на Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“
арх. Петър Диков,	главен архитект на Столична община
проф. д-р инж. Петър Стефанов,	преподавател в катедра „Пътища“ към УАСГ
проф. д-р инж. Румен Миланов,	преподавател в катедра „Пътища“ към УАСГ
инж. Светослав Глосов,	председател на Камара на строителите в България
проф. д-р инж. Св. Симеонов,	Директор на Национален институт по геофизика, геодезия и география - БАН
Славка Бозукова,	главен редактор на в. „Стандарт“
проф. д-р инж. Стойко Тодоров,	декан на Факултета по транспортно строителство към УАСГ
доц. д-р Христина Николова,	преподавател в катедра „Икономика на транспорта“ към УНСС
проф. д.ик.н. Христо Първанов,	декан на факултет „Икономика на транспорта“ към УНСС
инж. Юлиан Тюфекчиев,	директор на „Мотт Мак Доналд България“ ЕООД
инж. Ясен Ишев,	пътен експерт



Структура на Управителния съвет

Председател:

проф. д-р инж. Николай Михайлов

Заместник - председатели:

арх. Петър Диков
проф. д-р Митко Димитров

Секретар:

проф. д-р инж. Румен Миланов

Членове:

проф. д-р инж. Милчо Лепоев
инж. Павел Диковски
инж. Светослав Глосов
инж. Алекси Кесяков
инж. Евгени Чачев

Мотивация

Форумът обединява усилията на учените и пътните експерти в търсенето на най-добрите решения за изграждането и поддържането на транспортната инфраструктура у нас. Една от основните му цели е да подпомогне изработването на Стратегия за комплексно развитие на транспортната инфраструктура в България и нейните връзки със съседните държави.



ТЕМА 1:

Развитието на транспортната инфраструктура на България или как най-добре да реализираме геостратегическите си предимства

ВЪВЕДЕНИЕ

На 21.11.2014 г. се проведе първата работна среща на Българския форум за транспортна инфраструктура. Срещата протече под формата на представяне на доклади (арх. Петър Диков, проф. Николай Михайлов и инж. Костадин Таушанов) и дискусия по проблемите на стратегическото развитие на националната транспортната инфраструктура във връзка с изискването на Европейския съюз за подобрене на международните Коридори. Акцентът бе поставен не само върху необходимостта от отворена инфраструктура, но и върху комплексен модел за нейното развитие с приоритети за националните интереси и стимулирането на икономиката.

В тази посока е добре да се тръгне възможно най-скоро, за да се изградят инфраструктурни обекти, които да носят добавена стойност, вместо да се инвестира в довършване на проекти, планирани преди десетилетия. За това настояват признати специалисти от пътния, транспортния и строителния бранш, както и изтъкнати представители на специализираните научни среди и икономиката.

Ето, например, магистралният пръстен „Тракия - Черно море - Хемус“ е планиран през 70-те години на миналия век, когато икономическата визия на страната е била различна от сегашната и приоритетната ос на транспортните потоци в България е била „Изток-Запад“ (пристанище Варна, пристанище Бургас, София). Днес обаче той не отговаря на условията на отворена пазарна икономика и е единствено за вътрешна употреба. В момента финансовият ресурс, с който страната разполага, е ограничен и се разчита основно на европейско финансиране, а това налага още по-внимателно планиране на националната инфраструктура. Световната икономика прогресира постоянно, а България със своето стратегическо географско положение има възможност да привлича значителни ползи към себе си, ако стане основен кръстопът на главните транспортни артерии, свързващи Азия и Европа, както в направление „Изток-Запад“, така и в направление „Север-Юг“. В противен случай, тези транспортни артерии неминуемо ще заобиколят Република България.

ЦЕЛ

Целта на развитите доклади и дискусията, бе да се предложи едно ефективно планиране на българската транспортната инфраструктура, като се изследва и обоснове нейната икономическа ефективност. Такава обосновка би дала на България не само възможност за европейско развитие на транспортната инфраструктура, но и други допълнителни възможности за финансиране.



Още в началото трябва да е ясно, че тук става дума за транспортни Коридори, а не за Трасета, тъй като Трасето на даден транспортен обект е предмет на техническия проект и както знаем, зависи от определени фактори. Транспортните Коридори или наречени още „Направления“ определят само приоритети и посоки.

ИЗЛОЖЕНИЕ

Настоящото изложение е резюме на темата от първата среща на „Българския форум за транспортна инфраструктура“ и представя погледа специалистите за бъдещо развитие на българската транспортна инфраструктура, които поставят три приоритетни задачи:

- **Развитие на трансграничните транспортни Коридори на територията на България.**
- **Развитие на вътрешната транспортна инфраструктура на България.**
- **Транспортната стратегия на страната - ключов фактор в развитието на туристическия отрасъл.**

Предложените решения на всяка от поставените по-горе задачи са от позицията на националните интереси и социално-икономическата перспектива на страната.

Развитие на трансграничните транспортни Коридори на територията на България

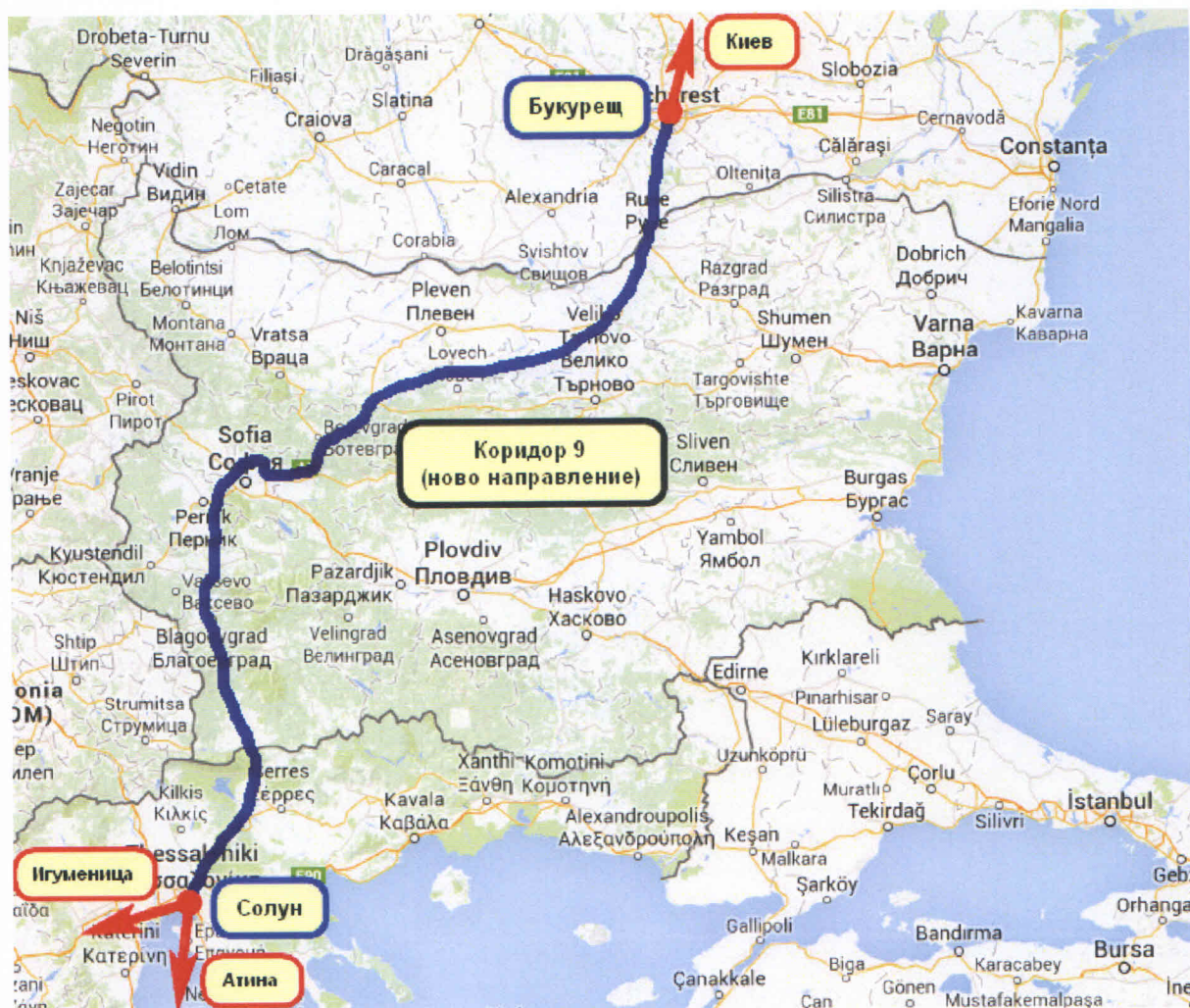
Първата задача дава основна визия и цели за развитието на главните Направления, преминаващи през територията на Република България и свързващи Европа с Азия, както в посока „Изток-Запад“, така и в посока „Север-Юг“, а именно:

- **Коридор 9 (ново направление): Солун - София - Букурещ**
- **Източно балкански Коридор: Букурещ - Русе - Истанбул**
- **Коридор 10: Белград - София - Истанбул**
- **Коридор 8: Варна - Бургас - София - Скопие - Дурас**
- **Коридор: Лом - Солун**



Коридор 9 (ново направление): Солун - София - Букурещ

В основната си част на територията на България Коридор 9 (ново направление) включва в себе си три автомагистрали („Струма“, „Люлин“ и „Хемус“). Направлението е представено на Фиг. 1.



Фиг. 1: Коридор 9 (ново направление): Солун - София - Букурещ

Този Коридор е категорично стратегически, както за Балканите, така и за Европа, тъй като свързва четири много милионни града (Букурещ, София, Солун и Атина) и три важни европейски пристанища (Пирея, Солун и Русе). По този начин той ще допринесе за развитието на националната икономика чрез транзитния трафик на стоки, услуги и хора. Най-трудните планински пресичания от това Направление на територията на България вече са изградени - АМ „Хемус“ при „Витиня“, АМ „Люлин“ и АМ „Струма“, която сега е в експлоатация до гр. Дупница. Освен това този Коридор има много важно разклонение към Адриатическо море (Солун - Игуменица), което осигурява важен излаз на България, Румъния, Украйна и Полша към Южна Европа и Северна Африка.

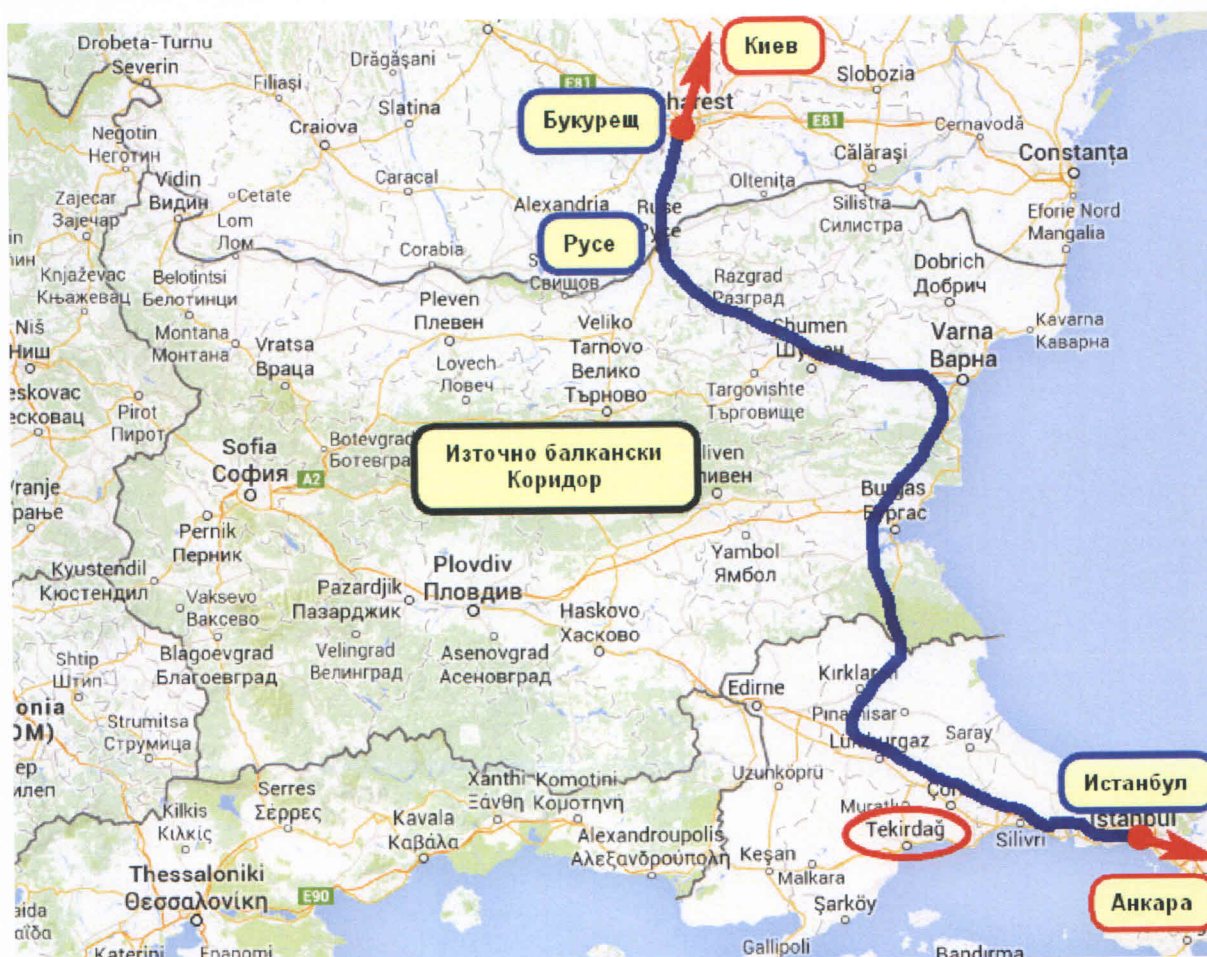
Ето, например, Направлението София - Букурещ (към момента - 385 км през Русе) е много важна икономическа дестинация. Към момента предвиждането на



стоки, услуги и хора е изключително тежко и води до загуба на много време. Конфигурирана по така предложеното Направление АМ „Хемус“ (между София и Русе) би открила и възможности както за получаване на евросубсидии, така и за публично-частно финансиране.

Източно балкански Коридор: Букурещ - Русе - Истанбул

Друг Коридор с не по-малка значимост е връзката Букурещ - Русе - Истанбул по Направление Русе - Шумен - Варна - АМ „Черно море“ - Бургас - Малко Търново - АМ „Одрин“ - Истанбул (Фиг. 2). По този начин АМ „Черно море“ става важна международна и регионална връзка. Наред с това, изграждането на скоростната жп линия между Русе и Варна ще допринесе за ефективността на връзката между р. Дунав и Черно море.



Фиг. 2: Източно балкански Коридор: Букурещ - Русе - Истанбул

От една страна, Източно балканския Коридор осъществява директна сухопътна връзка между четири пристанищни града - Русе, Варна, Бургас и Истанбул. На фона на все по-сериозните ограничения за преминаване през Босфора и на изграждащото се голямо пристанище „Текирдаг“ на Мраморно море, това е шансът България да издигне значително позицията на нашите пристанища, от които не се възползваме максимално в момента.



От друга страна, Източно балканския Коридор е пътят за транспортирането на стоки и услуги от Турция и Близкия изток към Украйна и други северни страни. Този Коридор ще осмисли по нов начин и бъдещата АМ „Черно море“. Тя ще може да се използва не само вътрешна употреба, а да е отворена транзитна дестинация с изключително голям потенциал за осъществяване и развитие на търговски отношения между Севера и Юга на територията на България.

Освен АМ „Черно море“, в този Коридор е включен и дрият участък на АМ „Хемус“, което увеличава възможността за европейско финансиране и за тези магистрали.

Макар и встрани от темата за трансграничните направления, тук е мястото да се разгледа и директната връзка между София и Варна, като важна част на „АМ Хемус“. Тази връзка е предвидена да обслужва всички региони на Северна България и да осъществява директен транзит между столицата и най-голямото черноморско пристанище и в никакъв случай не трябва да се пренебрегва нейната значимост (Фиг 3).



Фиг. 3: АМ „Хемус“; Коридор 9; Източно балкански Коридор

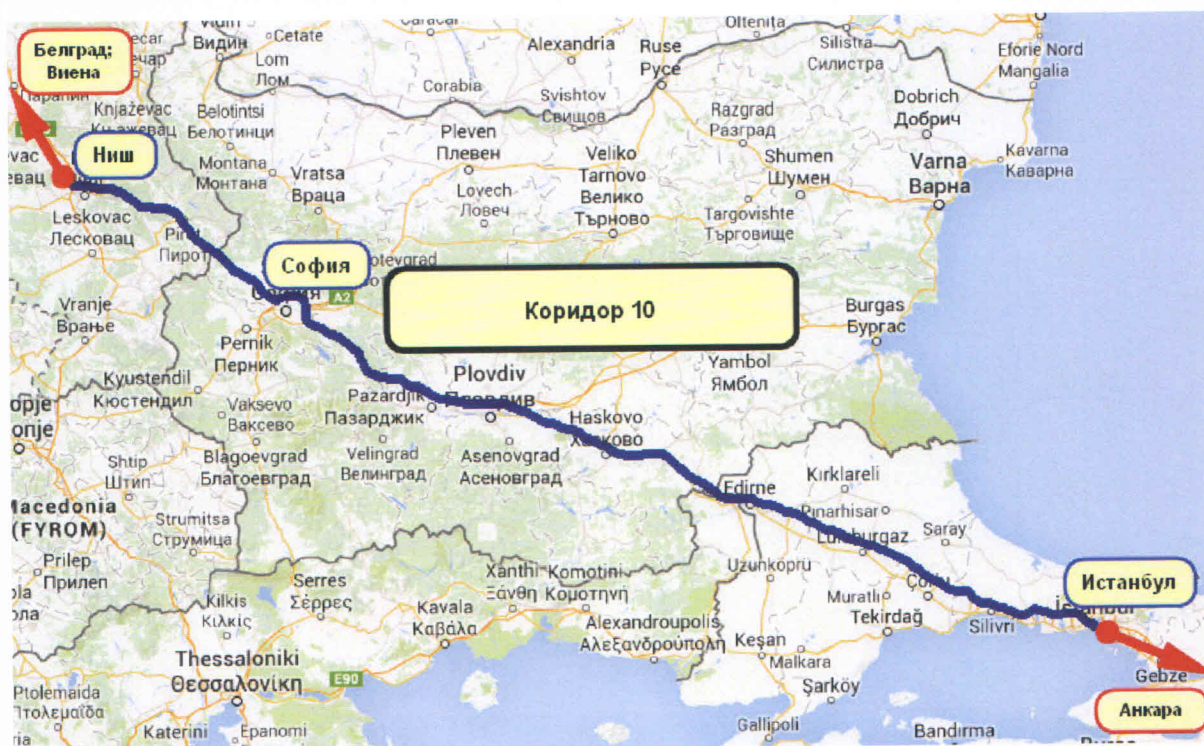
Планирана като част от Коридор 9 (ново направление) и Източно балкански Коридор, а успоредно с това създаваща и напълно независима директна връзка



между София и Варна, АМ „Хемус“ получава регионална и европейска значимост (Фиг. 3). Това дава допълнително основание за търсене на финансова подкрепа както от ЕС, така и от частни инвестиционни фондове.

Коридор 10: Белград - София - Истанбул

Република Сърбия е осъзнала важността на този Коридор с трансконтинентална значимост и до 2016 г. ще го завърши на своята територия. Наред с него, в същата година се очаква да завърши и строителството на цялата сръбска магистрална мрежа. Република България също трябва да завърши своята част от този Коридор и едва тогава можем да заявим, че имаме наистина завършена автомагистрала с европейско значение от граница до граница (Фиг. 4).



Фиг. 4: Коридор 10: Белград - София - Истанбул

Магистралната връзка и скоростната железопътна дестинация София - Ниш трябва да бъдат поставени на първо място в приоритетната последователност за развитието на националната транспортна инфраструктура, тъй като това е най-кратката, най-бързата и вероятно дълго време единствена качествена връзка на България с Централна и Западна Европа.

Като втори приоритет към Коридор 10 е добре да бъдат завършени магистрала „Марица“ и скоростна железопътна връзка София - Одрин - Истанбул. Въвеждането в експлоатация на транзитен транспортен Коридор от подобен ранг, преминаващ през територията на Република България, ще допринесе значително не само за развитието на националната транспортна инфраструктура и икономика, а ще създаде и много допълнителни условия за широкомасщабни търговски отношения между близкия Изток и Централна и Западна Европа.



Коридор 8: Варна - Бургас - София - Скопие - Дурас

Това транзитно направление има две приоритетни цели. На първо място е, т. нар. стратегическо създаване на магистрална връзка между България и Македония, а на второ място, Коридор 8, начертан по този начин, създава и транзитна сухопътна връзка на пристанищата Варна и Бургас с албанския порт Дурас (Фиг. 5).



Фиг. 5: Коридор 8: Варна - Бургас - София - Скопие - Дурас

Преплитането на Коридор 8 с Коридор 10 по АМ „Тракия“ осъществява директен сухопътен транзит между Мраморно и Адриатическо море. Това дава на България голямо икономическо предимство, поради факта, че ще може да се заобикалят ограниченията на Босфора и Дарданелите.

Коридор Лом - Солун

Транспортният Коридор Лом - Солун също е един от важните, но дълги десетилетия останал неразвит. Той (пътен и железопътен) е най-късото разстояние между река Дунав и Средиземно море. Ломското пристанище е второто по-големина дунавско пристанище в България и е много добре защитеното при опасно покачване нивото на водите, освен това транзитира товари към Македония и Гърция. Повишаване капацитета на този Коридор би допринесло за икономически отскок на Северозападния район на България, който



в момента е най-бедният регион на Европейския съюз. За формирането този Коридор пред България стоят следните два възможни варианта (Фиг. 6):

Вариант 1: Обход през Враца, Ботевград и АМ „Хемус“

Вариант 2: През прохода Петрохан (Тунелна връзка)



Фиг. 6: Коридор Лом - Солун с две вариантни решения между Монтана и София

Доказването на по-ефективното решение от двата варианта, трябва да бъде предмет на комплексен технически и социално-икономически анализ, тъй като при Вариант 2 става дума за тунелно преминаване. Също така не бива да се забравя, че и при двата варианта говорим за връзки с магистрален габарит.



Развитие на вътрешната транспортна инфраструктура на България

Втората важна задача за транспортното развитие на страната са големите български градове. Съгласно преброяването от 2014 г. седем града в България са с население над 100 000 жители:

- София
- Пловдив
- Варна
- Бургас
- Русе
- Стара Загора
- Плевен

За да се укрепят, задържат и стимулират за бъдещо развитие, за всеки един от тях трябва да се осигури връзка от главните Коридори. Като следваща стъпка е добре да се реализира транспортното обвързване между тях (Фиг. 7). Важно е да се отбележи, че по отношение развитието на вътрешната ни транспортна инфраструктура в момента най-приоритетно е изграждането на директна връзка между София и Варна.



Фиг. 7: Международни и вътрешни опорни коридори



Желателно е всички връзки (към Коридорите и между градовете) да са с магистрален габарит и това е напълно осъществимо в рамките на предложената стратегия. Разбира се, не трябва да се пренебрегва и фактът, че съществуващите второстепенни връзки от републиканската пътна мрежа също могат да бъдат реконструирани в магистрални и да се използват за целта.

Транспортната стратегия на страната - ключов фактор в развитието на туристическия отрасъл

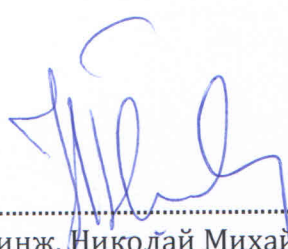
Ключов фактор, въздействащ пряко върху една икономически ефективна транспортна инфраструктура, е безспорно развитието на туризма. Като се отчитат наличните и бъдещите потенциални туристи в България, и като се има предвид, че туризмът дава 15 % от БВП на страната, е особено важно развиването на транспортни връзки с магистрален габарит от трансграничните Коридори към всички значими туристически и културни центрове.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

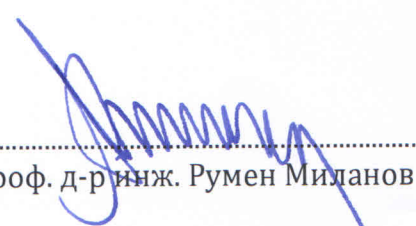
С тези три задачи не се изчерпва темата за стратегическото развитие на транспортната инфраструктура на страната, но се поставя основата на един съвременен подход, който цели ново приоритизиране, огледано в контекста на икономическата целесъобразност и ефективност. Новата визия ще допринесе и за по-ефективното използване на европейските фондове, привличането на други инвестиционни фондове, както и ще създаде възможности за публично-частни партньорства.

София, 09.12.2014 г.

Председател на УС на БФТИ:


.....
/ проф. д-р инж. Николай Михайлов /

Секретар:


.....
/ проф. д-р инж. Румен Миланов /