

СТРОИТЕЛСТВО НА АВТОМАГИСТРАЛИ В БЪЛГАРИЯ

Валентин Николов

vaa@vtu.bg

**Висше транспортно училище "Тодор Каблешков",
София, ул. „Гео Милев“ №158
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: пътно строителство, автомагистрала, транспортна инфраструктура

Резюме: Строителството на автомагистрала в България има почти 60 годишна история. То започва в планово стопанство от 1973 до 1990 г. Тогава амбициозната цел е за 10 г. да се въведът в експлоатация 1000 km автомагистрала от основния транспортен пръстен – автомагистралите Тракия, Хемус и Черно море. Резултата е три пъти по-малък. След 1990 г. строителството продължава до наши дни в условията на пазарна икономика. От 2007 г. насам, когато страната е в ЕС, възлагането на строителството се извършва след търгове с международно участие. Използват се основно финансови средства с национално съфинансиране от предприемаческите фондове и програми на ЕС за два финансови периода, 2007—2014 г. и 2014—2020 г. Резултата е почти 500 km нови автомагистрала, за близо 30 годишен период. За едно бегло сравнение Хърватия за 10 г. изгражда 1100 km автомагистрала и то преди да стане член на ЕС. Различни са причините за различните резултати. Ако се обърнем към историята на автомагистралното строителство трябва ясно да се каже, че в страната този вид строителство започва 52 г. по-късно от световния му старт в Италия и първата изцяло завършена българска автомагистрала е открита 87 г. след първата построена в света. Тази историческа обремененост на този вид строителство в страната много трудно може да бъде преодоляна.

Изводите от анализа на българския опит са ценни за завършването на българските автомагистрала и очертаване на мястото им в автомагистралната мрежа на Европа.

В България към 31.12.2018 г. общата дължина на републиканските пътища е 19 876 km, от които 757 km са автомагистрала или 3.81%. [1]

Единен показател за степента на изграденост на пътната мрежа е нейната гъстота. Тя се определя като количеството километри автомобилен път на 1 km² площ по формула (1).

(1) Гъстота на п. мрежа = дължина на п. мрежа/площ [km/km²]

Този показател за България е $0.33 \text{ [km/km}^2\text{]}$, като сме под средната стойност за ЕС, която е приблизително $0.50 \text{ [km/km}^2\text{]}$.

Структурен показател за пътната мрежа е отношението дължина на автомагистралите в km на 1000 km^2 площ $\text{[km/1000km}^2\text{]}$.

За България стойността е 6.82 km/1000km^2 при средна стойност 15 km/1000 km^2 за страните членки на ЕС и максимална стойност от 57 km/1000 km^2 за Нидерландия. Разбира се трябва да се има предвид характера на терена и гъстотата на населението. [2] Отчитайки тези два фактора си обясняваме защо страни като Швеция, Норвегия, Финландия, Полша имат по-нисък показател от България. Въпреки това, показателя за страната е повече от два пъти по-малък от средния за ЕС и този факт не може да ни радва.

Основният проблем с автомагистралите в България е бавното и често пъти некачествено строителство и честите и не винаги сполучливи административни промени в държавните структури които отговарят за тях.

Страната има осем автомагистрала, които са в различни етапи на проектиране и строителство - Тракия А1, Хемус А2, Марица А3, Черно море А4, Струма А6, Софийски околоръстен път А7, Европа и София – Гюешево с проектна дължина около 1385 km^2 . От тях изцяло завършени са само две – Тракия А1 и Марица А3.

В България за републиканските пътища към днешна дата отговаря Агенция „Пътна инфраструктура“ към Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Основно финансиране на изграждането на автомагистралите се осигурява от европейски програми като ИСПА и Оперативна програма "Транспорт" 2007 - 2014 и "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020, както и със средства от държавния бюджет. [3]

За да ускори рязко изграждането на най-проблемните български магистрали - Хемус, Струма и Черно море, българското правителство създаде Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" през юни 2011 г. Въпреки това, поради липса на напредък, компанията беше закрыта през април 2016 г.

Въпреки факта, че железопътният транспорт е по-екологичен и се препоръчва от Европейската комисия така, че през 2050 г., половината от превозите да се извършват от този транспорт и водния транспорт, в страната обръща специално внимание на изграждането на автомагистралите, основно защото по-този показател изоставането е огромно[5]. За пряко сравнение със съседна Сърбия те имат изградени 925 km^2 .

Автомагистрала Тракия А1

Строителството започва през 1973 г. и завършва през 2013 г. с обща дължина 360 km.



Автомагистрала Хемус А2

Строителството започва през 1975 г. с обща дължина 433 km.

До сега са завършени два участъка – София – Боаза с дължина 90 km и Белокопитово – Варна с дължина 100 km и остават около 240 km.



В момента се работи по участъка Буховци – Белокопитово с дължина 16.3 km, които трябва да бъде завършен до 2021г. с финансиране от държавния бюджет.

За оставащите около 220 km са осигурени малко над 2 милиарда лева от държавния бюджет, които са приведени на държавната фирма „Автомагистрали“ с разчет цялото строителство на автомагистралата да завърши през 2024 г.

Като се има предвид историята на автомагистралното строителство в България, този срок няма да бъде спазен, независимо, че парите са осигурени.

Това е единствената българска автомагистрала, която не съвпада с общоевропейски транспортен коридор.

Автомагистрала Марица А3

Строителството започва през 1979 г. и завършва през 2015 г. с обща дължина 117 km.



Автомагистрала Черно море А4

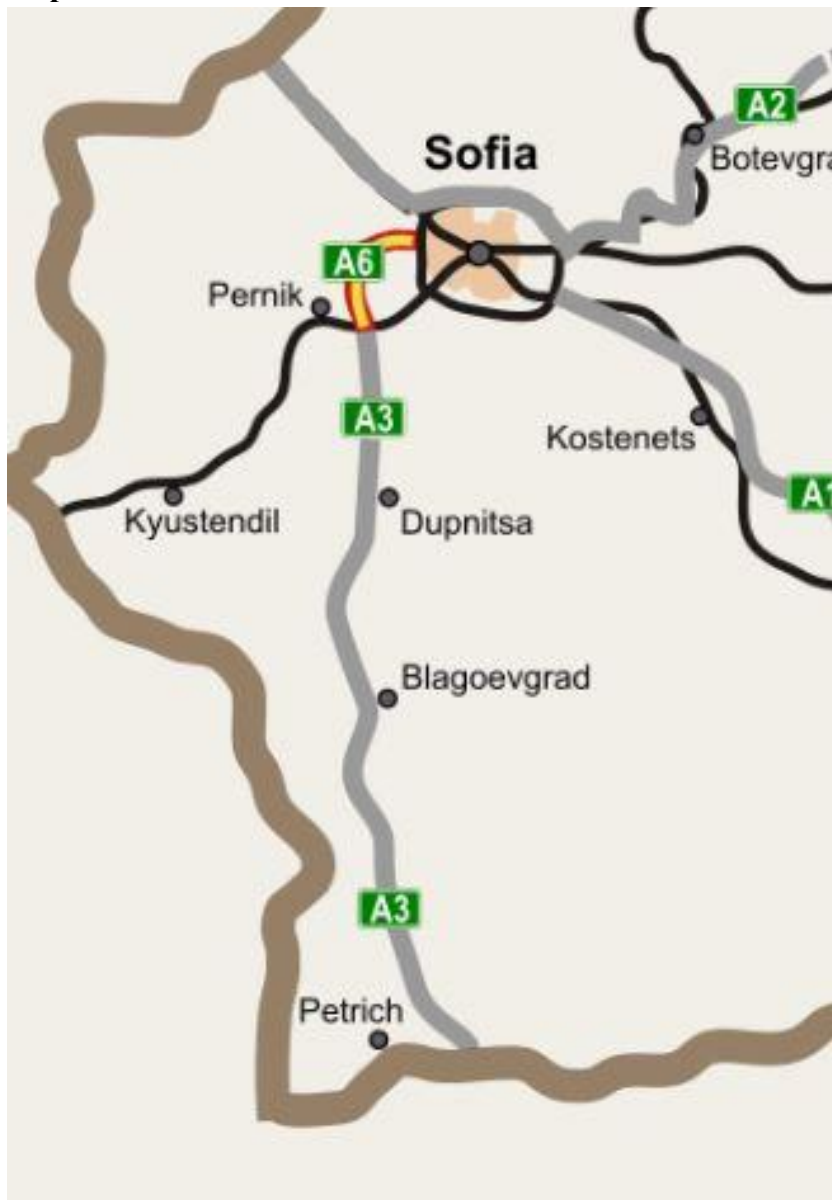
Строителството започва през 1980 г. с обща дължина 104 km.



От тази автомагистрала са готови 11 km от Варна до с. Приселци.

Поради недостатъчно транспортно натоварване се очаква оставащите около 93 km да бъдат завършени като скоростен път до 2025 г. с предимно национално финансиране.

Автомагистрала Люлин А5



Строителството започва през 2006 г. и завършва през 2011 г. с обща дължина 19 km.

Това е първата напълно завършена автомагистрала в страната и същевременно най-късата.

С решение на Министерски съвет на Р България от декември 2018 г. автомагистрала Люлин става част от автомагистрала Струма.

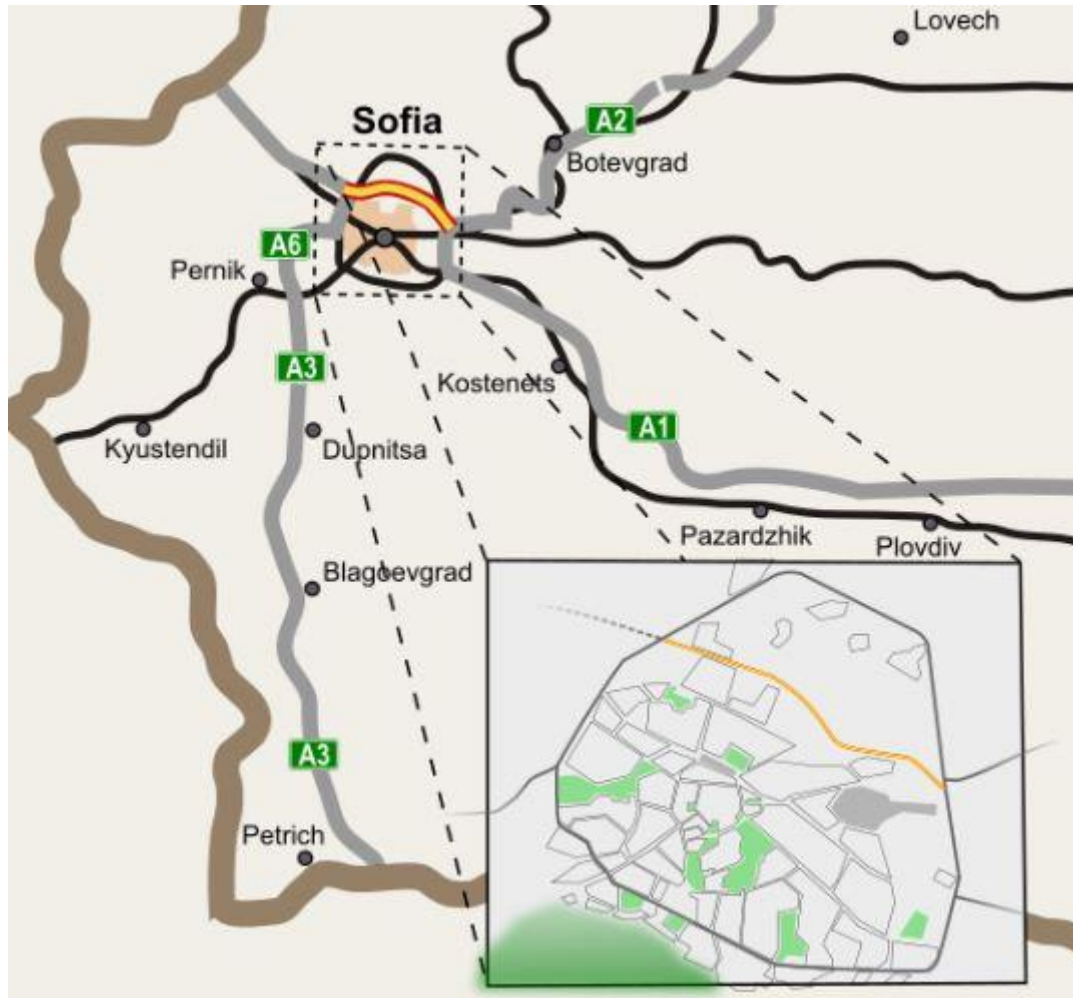
Автомагистрала Струма А6



Строителството започва през 2002 г. с обща дължина 175 km.

По Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020, бяха осигурени около 500 мил. EURO за строителството на последния участък от автомагистралата през Кресненското дефиле и с известно съфинансиране от бюджета се очакваше тя да бъде завършена изцяло до края на 2021 г. През 2020 г. парите по оперативната програма не бяха усвоени, като основната причина са забележки по проектите във връзка с преминаването на участъка през защитена територия по НАТУРА 2000, от страна на ЕК. След липсата на финансов ресурс крайния срок за завършване на автомагистрала Струма за пореден път се отлага за неопределено време. Все пак страната ще направи опит да получи европейско финансиране за периода 2020 – 2027 г.

Околовръстен път А7



Общата дължината е 62 km.

Околовръстният път на София ще бъде удължен с още 6 km от пътен възел Цариградско шосе до пътен възел Младост до 2020 -2021 г.

Избрания тип пътно платно е А 35.00 с по три ленти за движение във всяко платно. В момента той е реализиран на малко повече от половината дължина на околовръстното.

Автомагистрала Европа

Строителството започва през май 2019 г. с обща дължина 49 km.

Изграждането е разделено на 3 участъка.

Първия участък между ГКПП Калотина и Драгоман с дължина 14.5 km се очаква да бъде завършен до края на 2020 г.

Втория участък между Драгоман и Сливница с дължина 17 km, се очаква да бъде завършен до края на 2022 г.

В момента се извършва проектиране на третия участък от Сливница до София, като се очаква той да бъде завършен до края на 2024 г., като финансирането е основно от държавния бюджет и отчасти с евросредства.

Тази автомагистрала обслужва общоевропейски коридор 10 и е най-пряката връзка на България със страните от Централна и Западна Европа.

Сръбската част от коридора е завършена в края на 2019 г.

Завършването на автомагистралата е абсолютен приоритет за България от транспортна гледна точка.

Автомагистрала София – ГКПП Гюешево

Общата дължина е 85 km.

За момента няма изготвена проектна документация, независимо, че обслужва общоевропейски транспортен коридор 8 и от страна на Северна Македония отдавна има изграден автомагистрален участък и строителството продължава.

С окончателното завършване на всички автомагистрала в страната тяхната обща дължина ще надхвърли 1385 km или 7.00 % от републиканските пътища и отношението автомагистрала km/1000 km² ще бъде 12.6, близо до средното за европейския съюз – 15 km/1000 km²

Заключение:

1. В България изграждането на автомагистрала започва през 1973г и средното темпо е 16.5km/година, което е твърде бавно и като цяло забавя развитието на икономиката в страната.

2. Основният проблем е както липсата на ресурси, така и на създаване на ефективна административна структура за проектиране, строителство, поддържане и управление на автомагистралите в страната. Средствата от предприєдинителните програми и програми на ЕС от 2007 г. до сега са крайно недостатъчни.

3. Бавните темпове на изграждане водят до ефекта на „непрекъснатото строителство“ – докато в последните участъци се строи, първите вече се ремонтират.

4 Финансирането от държавния бюджет ще увеличи темпа на строителството и всички автомагистрала в България могат да бъдат завършени до 2030 година.

5 Търсенето на публично-частно партньорство може допълнително да ускори темпа на изграждане на автомагистралите в България.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] www.nsi.bg

[2] Николов В., Автомагистралите в България (проблеми и решения), ВТУ „Т. Каблешков”, 2011

[3] www.api.bg

[4] www.mrrb.bg

[5] Вълков Р., Железопътна инфраструктура на Република България-начало, развитие, състояние и перспективи, ВТУ „Т. Каблешков”, 2012

[6] www.wikipedia.bg

CONSTRUCTION OF HIGHWAYS IN BULGARIA

Valentin Nikolov

*University of Transport "Todor Kableshkov"
1754 Sofia, Bulgaria, 158 G. Milev Str.*

Key words: *road construction, highways, transport infrastructure*

Abstract: *The Highway building in Bulgaria has almost 60 years history. It goes from planned building to market-based, and since 2007 year when the country went in EU, it use pre-accession funds and EU funds from two financial periods as well: 2007-2014; 2014-2020.*

The conclusions of the analysis of the Bulgarian experience are valuable for the completion of the Bulgarian highways as well as for the highways of the Balkan countries.