

Мартин ДОЙКОВ

Великотърновски университет „Св. св. Кирил и Методий“, България

МАГИСТРАЛАТА РУСЕ-ВЕЛИКО ТЪРНОВО – МЕЖДУ ФИКЦИЯТА И НЕОБХОДИМОСТТА

Martin DOYKOV

“St. Cyril and St. Methodius” University of Veliko Tarnovo, Bulgaria

THE HIGHWAY RUSE-VELIKO TARNOVO – BETWEEN FICTION AND NECESSITY

The article discusses the construction of a highway between the towns of Ruse on the Danube River and Veliko Tarnovo, in Bulgaria. It follows the chronology of the project development from the time when it wasn't even mentioned as a part of the highway system of Bulgaria, through the idea for its upgrade to a speedway, and to nowadays when the work on the project for highway started. A lot of statistical facts are given about the problems of traveling on the existing road E85 between the two towns, supporting the necessity of the construction of a highway. Also the connections with the other infrastructural projects are described and the importance of the project for the regional development is discussed.

Keywords: transport, infrastructure, highway, integration.

Транспортните връзки и в частност транспортната инфраструктура са един от най-важните фактори при развитието на икономиката, изграждането на благоприятна бизнес среда и привличането на инвестиции. Качеството на транспортните съоръжения има значение за провеждането на международните транзитни товаропотоци. На регионално ниво могат да способстват за намаляване на социално-икономическите диспропорции, които са значителен проблем, особено за страните от Югоизточна Европа. Изоставането в развитието на транспортната инфраструктура може да доведе до невъзможност за използването на предимствата на дадено населено място или изолирането на определен регион, какъвто пример може да бъде даден с контраста в развитието между Северна и Южна България.

Промените, които настъпиха в развитието на страната ни след 1989 г., се отразиха и върху изграждането на транспортната ѝ система, основно чрез липсата на средства и на дългосрочна планова политика. Заради съсредоточаването на по-голямата част от населението в Южна България и съответно по-натоварения трафик в посока Турция и Гърция, в тази част от страната бяха насочени и основните инвестиции в магистралната система. Северна

България беше пренебрегната в това отношение. Поради ролята на река Дунав на естествена преграда, липсата на удобни транспортни връзки на север през границата с Румъния, и на юг през Стара планина, може да се твърди, че тя попадна в известна транспортна изолация, която доведе до отлив на инвестиции, икономическа стагнация и продължаване на засиления темп на миграция.

От друга страна присъединяването на България към ЕС предполагаше засилване на транспортния трафик от и към съседите ни, които също са членове на ЕС. Подобна интензификация бе отчетена по едно от важните трасета, отвеждащи трафика от Русе към Велико Търново и Южна България (както и в обратна посока), като заедно с броя на ползвателите му нарастваше и неудобството при ползването на този път, породено от редица фактори.

Главен път Е85 Русе – Бяла – Велико Търново е част от трасето на пан-европейски транспортен коридор № 9, свързващ Северна Европа със Средиземноморието и Турция. Това е единият от двата коридора, пресичащи България в меридионално направление, което му отрежда важно място и в регионално отношение като връзка между северната граница на страната и южните части.

Статистическата информация показва достатъчно красноречиво, че пътят между Русе и Велико Търново е изключително натоварен. Според данни на Министерството на регионалното развитие от 2012 г. по пътя пътуват около 7000 автомобили на денонощие, половината от които тежкотоварни. Според същата институция за 2014 г. над 2900 автомобили преминават Дунав мост за денонощие в посока Русе – Гюргево (<Economynews.bg>).

Според справка от Агенция митници през 2014 г. по моста в посока Русе – Гюргево са преминали 877 299 пътни превозни средства, от които 453 774 леки автомобили. От такси са събрани 26 185 484 лв. За същата година за поддържане на моста са използвани 8650 лв. за текущ ремонт и 7850 лв. за зимно поддържане. Тези данни показват, че пътят, в комбинация с моста над река Дунав, са изключително доходоносни, а държавата може още повече да печели от тях при евентуално повишаване на пропускателната способност (изграждане на автомагистрала и втори паралелен мост).

Според последните проучвания по пътя на час преминават 720 превозни средства, което означава, че се използват 60% от практическата пропускателна способност на пътя (Маринов и др. 2012). Това показва едно значително натоварване, което е предпоставка за останалите проблеми на този участък.

Главен недостатък на движението по този път е ниската средна скорост, която се определя от няколко фактора. Основният от тях е свързан със съществуващите редица ограничения. Между Русе и Бяла на разстояние от 47 км съществуват 35 пътни знаци за ограничение на скоростта (Маринов и др. 2012). Също така пътят преминава през 8 населени места, в които по закон движението се извършва с не повече от 50 км/ч, което означава, че реалната средна скорост на движение в тях би следвало да е още по-ниска. Поради параметрите на съществуващия път ограничената средна скорост се налага и от движението в

колони с по една лента, водещо до влошаване на безопасността. Не на последно място фактор се явява и влошеното състояние на пътната настилка. За него допълнително допринася движението на претоварени високотонажни камиони, което води до образуването на т. нар. „коловози“ в отделни участъци.

По трасето има множество участъци, които са опасни и се характеризират с повишена честота на инцидентите. Само между Русе и Бяла те са 11. В повечето случаи това са кръстовища или участъци, при които инфраструктурата е с понижена пропускателна способност (първо място заема кръговото движение при Бяла; сред другите са разклонът за Екзарх Йосиф, изходът от Русе, разклонът за Плевен). Такива са също всичките населени места по пътя. Според Отчет-анализ за работата на ОД МВР – Русе през 2015 г. по пътя Русе – Бяла (I-5) са били регистрирани 234 ПТП с общо 11 загинали и 68 ранени ([http://www.guse.mvt.bg/...>](http://www.guse.mvt.bg/...)).

В техническо отношение за увеличаване на щетите при пътнотранспортни произшествия допринася и наличието на масивни дървета в близост до пътя. От друга страна, те донякъде предпазват пътя от високите температури през летния сезон и от снеговалежите през зимата.

Всички факти сочат, че проблемите не могат да бъдат решени само и единствено с частични промени по сегашното трасе. Налага се идеята, че е необходимо изграждането на по-удобен път между Русе и Велико Търново – високоскоростен или дори магистрален. Еволюирайки, тази идея преминава през различни етапи с множество предложения.

Преди началото на XXI век трасето на пътя между Русе и Велико Търново не фигурираше по никакъв начин в плановете за развитие на магистралната система на страната. Не ставаше въпрос дори за неговото оптимизиране, въпреки проблемните участъци. С присъединяването на страната към ЕС, интензифицирането на връзките между България и Румъния, отпадането на някои ограничения, които до тогава възпрепятстваха свободното придвижване, съвсем логично се повиши и броят на превозните средства, които се движат по това направление. Възникна и необходимостта от оптимизиране на трасето, с цел по-удобно придвижване и намаляване на инцидентите.

Една от най-рисковите зони по трасето е преминаването през гр. Бяла. От 2007 г. съществува идеята да бъде построен втори мост над р. Янтра, с което до някъде да се намалят инцидентите. Идеята остана нереализирана, за да бъде изместена от по-машабни опити за решение през следващите години.

През 2010 г. отново бе обърнато внимание на това значимо трасе. То попадна в ползрението на правителството и се нареди сред важните пътища в страната, които трябва да бъдат надградени, но все пак липсват необходимите средства да бъдат включени в магистралната система на България. С дължина от 103 км между Русе и Велико Търново и габарит 20 метра, с общо 4 ленти (по две във всяка посока), на обща прогнозна стойност 250 млн. евро, трябваше да се превърне в част от единия от седемте скоростни пътища в страната (без

магистралите), а именно този, свързващ Дунав мост с прохода Маказа на южната граница. Другите шест пътища в списъка са София – Гюешево, Видин – Монтана – Враца - Ботевград, Варна – Балчик – Каварна – Дуранкулак, Русе – Разград – Шумен, Пловдив – Асеновград – Смолян – Рудозем, Дупница – Самоков – София. По този начин трябваше частично да бъде намалено изоставането в развитието на транспортната система в Северна България и да се компенсира липсата на магистрали в определени райони на страната. При положение, че се осигурят средства, в бъдеще тези високоскоростни пътища биха могли да бъдат по-лесно трансформирани в магистрали.

На по-късен етап се появиха интереси на инвеститори от Катар, Оман и Китай, които виждаха възможност за изграждането на модерно трасе между Русе и Свиленград, с дължина 300 км, на стойност 1,5 млрд. лв.

През 2012 г. бе публикувана трансгранична разработка, изследваща условията и безопасността на движение по път Е85 в участъка Адунац – Копачен – Гюргово – Русе – Бяла, с възложител Русенски университет „Ангел Кънчев“ и изпълнител „Скортел“ ООД (<<http://scortel.com>>). Сред основните изводи от него, свързани с участъка Русе - Бяла са:

- в някои участъци от пътя, най-вече по наклоните, са оформени коловози от тежкотоварните транспортни средства;
- в участъка в близост до пътя са разположени редица рекламни билбордове и има масивни дървета, които са основно препятствие при напускане на пътя от транспортните средства;
- участъкът се характеризира с големи надлъжни наклони за спускане и изкачване, които са обозначени с информационни табели, пътни знаци и изкуствени неравности за намаляване на скоростта;
- съществуващите забрани и ограничения за движение по трасето водят до силно колебание на скоростта и следователно влошаване на безопасността на движение;
- физическото транспортно натоварване достига до 60% от пропускателната способност на пътя Русе – Бяла.

Интересен е и фактът, че обратно на очакванията най-голям брой произшествия се случват при нормални климатични условия, суха пътна настилка и на дневна светлина.

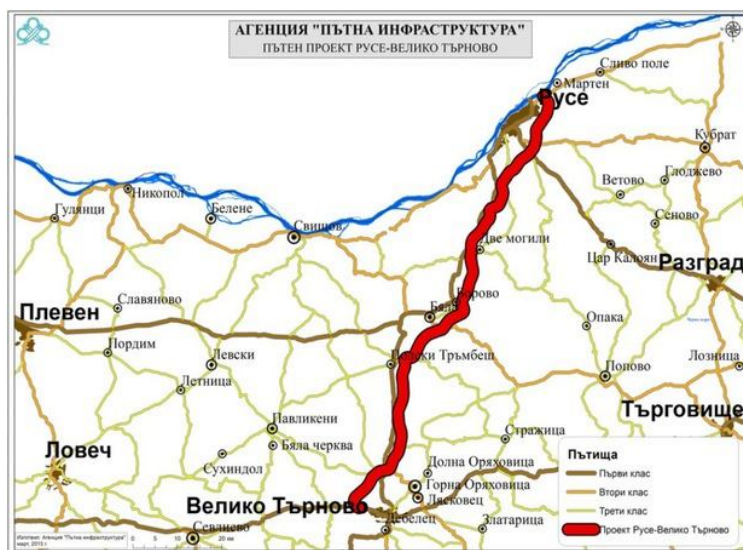
Съществуват три варианта за намаляване на проблемите при движение по това направление, като приемането на един от тях зависеше основно от възможностите за осигуряване на средства за неговото реализиране. Първият включва реконструкция на съществуващия път чрез разширяване и корекция на кривите и премахване на препятствията. Той донякъде може да облекчи движението, но с неговата реализация не биха се разрешили проблемите с преминаването през селищата и големите наклони. Това до голяма степен се отнася и за втория вариант, който вече бе разгледан – изграждането на скоростен път с отделни двулентови платна с цел повишаване средната скорост на движение. Сякаш съвсем неочаквано бе започната работата по третия възможен вариант, а именно проект за изграждането на автомагистрала. До този момент

подобна автомагистрала изглеждаше по-скоро като фикция или някаква химера, на фона на по-големите проекти, по които се работи дълги години и все още не са осъществени.

Параметрите на бъдещата магистрала според Агенция „Пътна инфраструктура“ (<<http://www.api.bg/>>) са:

- обща дължина 118 км;
- трасето започва от Дунав мост и продължава до с. Соколово, където би трябвало да се пресече с пътя Велико Търново – Габрово;
- ширината или общият габарит е 25,50 м, включващи две платна с по две ленти от 3,50 м и лента за принудително спиране с ширина 2 м;
- средна разделителна ивица, широка 3 м;
- предвидени са обходи на Русе, Бяла и Велико Търново (Фиг. 1);
- стойността на автомагистралата е изчислена на 450 млн. лв., като е предвидено да се ползват средства по проект „Европейски транспортни коридори“.

Трябва да се обърне внимание на изцяло новото трасе на проекта, напълно различно от съществуващия първокласен път Русе – Велико Търново, което заобикаля или обхожда всички селища, през които сега минава пътят. Това е особено важно за Русе, където с процеса на развитие на града и изграждането на нови жилищни квартали съоръжението, отвеждащо трафика от вътрешността на страната към Дунав мост и обратно, вече минава през самия град, а това е основната причина за редица тежки инциденти, които стават през годините. С обход на гр. Бяла се разрешават и проблемите, свързани с „Гордиевия възел“, включващ кръговото движение в града, моста над р. Янтра и километровия наклон, водещ до тях. В случая с Велико Търново обходът е наложителен поради липса на подходящо трасе по р. Янтра и невъзможността сегашното да бъде разширено.



Фиг. 1 Трасето на бъдещата АМ Русе - Велико Търново

Източник: Агенция „Пътна инфраструктура“

Сред обсъжданите варианти за развитието на бъдещата АМ Русе – Велико Търново, впечатление прави фактът, че при възможните варианти трасетата пресичат няколко защитени зони – „Ломовете“, „Река Янтра“, „Река Росица“, „Беленска гора“, „Търновски височини“. Някои от тях са част от Природен парк „Русенски Лом“, където дейностите и строителството са строго ограничени още със заповедта за обявяване на парка. Други попадат в Зона за опазване на обекти на културно-историческото наследство и местообитанията на видове с висок природозащитен статус, където не е разрешено строителството на пътища.

От изключително значение е обвързаността на бъдещата магистрала с другите инфраструктурни проекти. Във връзка с провеждането на международния трафик само по себе си бързото придвижване по бъдещата автомагистрала намалява своето значение при наличието на значителни забавяния при преминаването на Дунав мост Русе – Гюргево. Във връзка с това се обмислят варианти за изграждането на втори паралелен мост между двата града. Пространствената локализация на пресичането на бъдещата магистрала Русе – Велико Търново с АМ „Хемус“ е при с. Куцина. Къде ще се пресекат пространствените планове с времевите такива все още остава неизвестно.

Проектът може да бъде доразвит в магистрала между Русе и Свиленград. Интерес съществува, и според изчисления на правителството при вложени 1 млрд. евро и отдаване на концесия, инвеститорът може да реализира 2,5 млрд. евро печалба до края на концесията. Но когато става въпрос за висококачествена инфраструктурна връзка между северната и южната граница на страната, винаги се появява въпросът, свързан с пресичането на Стара планина. В конкретния случай това е невъзможно без изграждането на тунел под Шипка, който също засега остава фикция.

Трансформацията на този път, част от еврокоридор № 9, в магистрален е продиктувана от неговото голямо регионално значение, с което е свързано също интензифицирането на трафика между Букурещ и Велико Търново. На 70 км северно от Русе се намира румънската столица, която е важен промишлен, туристически, транспортен и търговски център в тази част от Европа.

На базата на традициите на сътрудничество в региона и допълващите се икономики на общностите от двете страни на Дунава има възможност за изграждането на икономическа ос по протежение на еврокоридор № 9 от Карпатите до Стара планина, започваща от румънската столица Букурещ на север и достигаща до Велико Търново на юг. Една от основите за създаването на подобна структура е именно модерното пътно съоръжение между Дунав и Стара планина (Дойков 2009).

В икономическо отношение могат да бъдат открити сходства в регионите от двете страни на границата. В префектура Гюргево са застъпени производствата на пластмаси, перилни и избелващи препарати, елементи за петролни сонди, транспортни контейнери, кожени и текстилни изделия, храни и напитки.

В Русе и областта водещи са текстилното производство, хранително-вкусовата промишленост, химическата промишленост, машиностроенето и металообработването. Свободното движение на суровини за преработващата промишленост и продукти, от които зависи засилването на търговията и конкуренцията, следва да допринесат за икономическия ръст в региона.

Румънската столица, заедно с редица обекти в нейна близост, се превръщат в притегателен туристически регион, а туристическата дейност се подпомага от различни трансгранични проекти, обединяващи маршрути в област Русе и префектура Гюргево. В обратната посока пътуват хиляди румънци, посещаващи освен туристическите обекти в Русе и региона, българските морски курорти, Велико Търново, или пътуващи транзитно към Гърция и Турция. В Русе годишно спират повече от 450 пътнически кораба, като туристите най-често посещават Иваново, Червен, Велико Търново, Арбанаси.

Все повече български граждани, населяващи Североизточна България, поради редица причини започват да ползват услугите на букурещкото международно летище „Хенри Коанда“.

Засилва се регионалната интеграция, като местните власти са подпомагани от дейностите на асоциация еврорегион „Данубиус“ и Българо-румънската търговско-индустриална камара. Интеграция, която без необходимата инфраструктура е немислима.

Създаването на високоскоростен и модерен път между Русе и Велико Търново е продиктувано по-скоро от отчайващата необходимост, подкрепена, както стана ясно, от множеството факти и от някой разработки. С присъединяването на България към ЕС значително се повиши нейната отговорност и по отношение на транспортната инфраструктура. Дотогава развитието на транспортната система бе рамкирано от границите на страната, но сега към нея трябва да се подхожда по-глобално, тъй като тя обслужва граждани на страни, с които сме споделили част от суверенитета си. В случая на нашата страна се наблюдава известно закъснение в изграждането на транспортната инфраструктура, което е обусловено от редица фактори. Липсата на модерни пътища е една от причините за социално-икономическото изоставане на Северна България. И докато повечето проекти са цялостно реализирани единствено и само в бъдещите намерения на управляващите, бездействието ни отдалечава от нашето бъдеще! За много от развитите държави транспортът е стратегически сектор, осигуряващ стабилност на икономиката. България също трябва да се присъедини към тези страни.

ЛИТЕРАТУРА / BIBLIOGRAPHY

Дойков 2009: Дойков, М. Еврорегион Русе – Гюргево като предпоставка за развитието на икономическа ос от Карпатите до Стара планина. // *Русенски университет „Ангел Кънчев” – научни трудове*, том 48, серия 5.2, Европеистика. Русе, 63–69. [**Doikov 2009:** Doikov, M. Evroregion Ruse-Gyurgevo като predpostavka за razvitiето na

ikonomicheska os ot Karpatite do Stara planina. // *Rusenski universitet "Angel Kanchev" – nauchni trudove*, tom 48, seria 5.2, Evropeistika. Ruse, 63–69].

Маринов, Костадинов, Дурев 2012: Маринов, М., С. Костадинов, М. Дурев. Анализ на резултатите от изследването на безопасността и условията за движение по участъка Русе-Бяла от път Е85. // *Научни трудове на Русенския университет – 2012*, том 51, серия 4. Русе, 141–150. [**Marinov, Kostadinov, Durev 2012:** Marinov, M., S. Kostadinov, M. Durev. Analiz na rezultatite ot izsledvaneto na bezopasnostta i usloviyata za dvizhenie po uchastaka Ruse-Byala ot pat E85. // *Nauchni trudove na Rusenskia universitet – 2012*, tom 51, seria 4. Ruse, 141–150].

Плевнелиев 2010: Плевнелиев, Р. Пътят Русе-Велико Търново е изключително важен за индустрията на България. // *Бряг (Русе)*, N 280, 3. [**Plevneliev 2010:** Plevneliev, R. Pamyat Ruse-Veliko Tarnovo e izklyuchitelno vazhen za industriyata na Bulgaria. // *Bryag (Ruse)*, N 280, 3].

Дунав мост 1 и 2, + 3 и 4. 15.03.2016, <<http://www.economynews.bg/дунав-мост-1-и-2—3-и-4-news55599.html>>

Отчет-анализ за работата на ОД МВР – Русе през 2015 г. [Отчет-анализ за работата на ОД МВР – Русе през 2015 г. 15.03.2016, <http://www.ruse.mvr.bg/Otcheti/20160307.htm>].

Отчетен доклад „Анализ на състоянието на пътните условия и безопасността на движението по път Е 85 в участъка Адунац Копачен – Бяла“. [Отчетен доклад „Analiz na sastoyaniето na patnite uslovia i bezopasnostta na dvizhenieto po pat E 85 v uchastaka Adunats Kopachen – Byala“. 17.11.2015, <<http://scortel.com/upload/news/Dogovor-RU-otchet-08.pdf>>].

8 са отворените ценови оферти за изработването на идеен проект за АМ „Русе – Велико Търново“. [8 sa otvorenite tsenovi oferti za izrabotvaneto na ideen proekt za AM „Ruse – Veliko Tarnovo“. 12.03.2016, <http://www.api.bg/index.php/bg/presentar/novini/8-sa-otvorenite-cenovi-oferti-za-izrabotvaneto-na-ideen-proekt-za-am-ruse-veliko-tarnovo/>].