

ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА ПЪТНАТА МРЕЖА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Георги Димитров
georgi_gdimitrov@abv.bg

*катедра „Икономика на транспорта”, УНСС,
Студентски град „Христо Ботев”, 1700, София
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: историческо развитие, републикански пътища, модернизация.

Резюме: В доклада се проследява историческото развитие на пътната мрежа на територията на Република България. Територия заемаща централно място на Балканския полуостров, поради което е била обект на множество конфликти и през отделните исторически периоди е управлявана от различни държави. Историческото развитие на пътната мрежа е разделено от автора на три основни периода. Първият период обхваща античността и средновековието и включва времето преди Освобождението на България от османско робство. През този период пътищата се използват от коларския транспорт, при който превозните средства са се задвижвали с помощта на впрягнати животни. Вторият период е от Освобождението до края на ХХ век. През него автомобилите задвижвани с течни горива навлизат и се разпространяват в световен мащаб, превръщайки се в основно сухопътно превозно средство. Третият период е разгледан по-детайлно, защото е най-кратък и обхваща времето след 2000 година. През този период страната ни е приета в Европейския съюз, а моторизацията на населението непрекъснато се повишава.

Целта на разработката е на базата на проследеното историческо развитие на пътната мрежа в България, да се изведат и обосноват насоки за бъдещото ѝ развитие. Като се има в предвид постоянно нарастващата моторизация на населението, стратегическото местоположение на страната и продиктуваната от членството ѝ в Европейския съюз необходимост, националната пътна мрежа във възможно най-кратки срокове да се интегрира с общеевропейската.

1. ПЪТИЩАТА ПРЕЗ АНТИЧНОСТТА И СРЕДНОВЕКОВИЕТО

В своята еволюция автомобилния транспорт е наследник на коларския транспорт, който дълго време господства по шосетата на територията на нашата страна. Интересно е накратко да се запознаем с развитието на пътната ни мрежа, която е проучвана от много изследователи и има многовековна история.

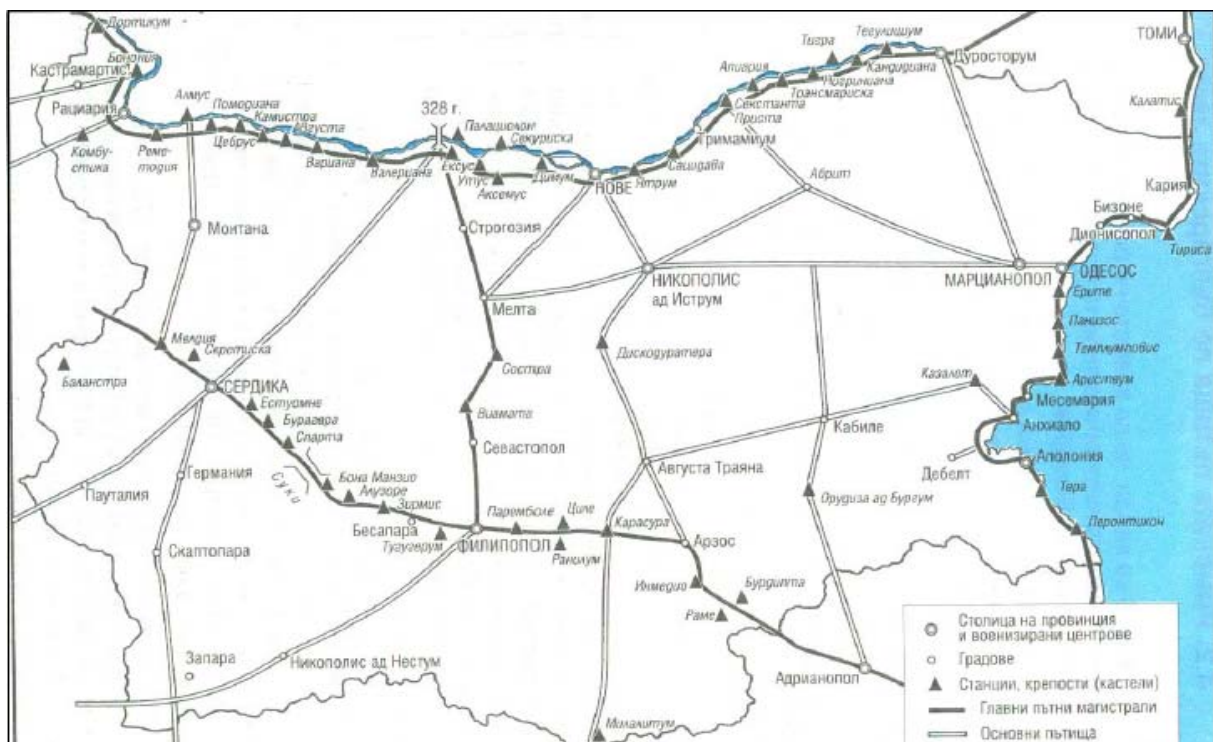
Най-стария причиннообособен и продължително използван път, описан от историците е „Античния причерноморски път”. Той е бил непосредствено покрай брега на морето и е свързвал древногръцките черноморски колонии. Заедно с единството което пътят създава между гръцките градове по Западното Черноморие, той активно влияе и за прокарването на пътища към вътрешността на прилежащата територия.

Най-значими следи в пътното строителство от древността са оставили римляните с трайната настилка на техните пътища и съвършенната, за времето си обслужваща система. Римските пътища са имали солидна основа от няколко последователни пласта, върху които са се поставяли каменни плоскостти, по които става движението на хора, животни и коли.

По времето на римляните е обръщано голямо внимание на пътното строителство като средство за укрепване и разширяване на римската държава. „Край пътищата са строени крепостни укрепления, някои от които постепенно прерастат в градове. Те са отдалечени един от друг почти на еднакво разстояние, изминавано за един ден.”[1]

Главният път от Рим за Балканите и Мала Азия минава през Сердика (дн. София) и Филипопулис (дн. Пловдив). „Най-дълго просъществува до днес, по който преминава трасето на автомагистрала „Тракия”, е римският военен и международен път от Белград (Сингидунум) до Цариград. Това е най-важната за римляните транспортна артерия на Балканския полуостров.”[2]

На фигура 1 е представена картосхема на римските пътища на територията на България. Основните римски пътища са имали паралелна посока от запад на изток към черноморските пристанища или меридионална – от юг на север към река Дунав. Тази решетъчна териториална форма на пътната мрежа се запазва и до наши дни. Римската пътна мрежа се допълва и от пътища до минералните извори и до пазарните центрове, както и от пътища в крайречни или крайморски ивици.



Фиг. 1 Картосхема на римските пътища на територията на България (IV век)

След основаването на Първата българска държава пътната мрежа се разширява. Нараства значението на старопланинските проходи. От тогавашната столица Плиска има път през Влашко към находищата на сол в Трансилвания, известен като „пътя на солта”.

При Втората българска държава се увеличава гъстотата на пътищата в района на тогавашната столица Търновград. Разширяват се и пътните връзки в Горнотракийската низина и Родопите.

Докато римските пътища са запазени почти 16 века, турските са се разрушили още по времето на тяхната империя. Римските пътища се използват и от османската държава. Тяхното поддържане става чрез ангария от поробеното население. Едва през XIX век в Османската империя се преминава към ново пътно строителство. До Освобождението на България голяма част от пътищата са били в строеж, а някои само трасирани.

2. РАЗВИТИЕ НА ПЪТНАТА МРЕЖА СЛЕД ОСВОБОЖДЕНИЕТО

При освобождението на България от османско робство (1878г.) в страната има 2570 км. пътища, подходящи за движение на волски и биволски коли. Голяма част са лошо трасирани, а след войната някои са разбити. По нашите земи и до днес са запазени малки отсечки от старите калдаръмни пътища и каменни мостове с обли сводове.

Административното управление на пътната мрежа започва с издаването на Указ №267 (Държавен вестник бр.39 от 1883г.).[3] С него в Княжество България се утвърждават основни нормативни документи за развитие на пътната мрежа – Закон за направата, поправката и поддръжката на държавните пътища, Закон за направата, поправката и поддръжката на окръжните пътища и Правилник за службата на кантонерите. Тази година става рождена за българската пътническа администрация. Пътното дело се доразвива със законите за пътищата от 1893 и 1900г. в които се установяват три класа държавни пътища и един клас общински. Закона за пътищата от 1912г. урежда образуването на държавен фонд за строеж и поддържане на пътищата в страната, а със Закона от 1920г. се увеличават паричните средства за ново пътно строителство и се усъвършенства класификацията на пътищата (държавните пътища се класифицират, като главни и пътища I, II и III клас).

Таблица 1
Развитие на пътната мрежа на България за периода 1878-2000г.

Година	Дължина (км.)	Класификация на пътищата
1878	2570	
1883	2965	държавни, окръжни, междуселски
1901	5826	държавни, общински
1921	10779	главни, пътища I, II, III клас
1935	17441	главни, пътища I, II, III клас
1952	24519	главни, пътища I, II, III клас
1965	35800	автомагистрала, пътища I, II, III, IV клас
1982	36113	автомагистрала, пътища I, II, III, IV клас
1990	36922	автомагистрала, пътища I, II, III, IV клас
2000	37301	автомагистрала, пътища I, II, III, IV клас

Източник: Енциклопедия България и НСИ

Въпреки това пътната мрежа на България остава далеч неизградена за още няколко десетилетия, типичен пример за което е състоянието през 1934г. на главен път Русе - Велико Търново – Габрово – Стара Загора – Хасково – Кърджали – Маказа. „Историческият Шипченски проход преди реконструкцията и завършването му представляваше истински коларски път... Този главен път, който свързва два големи окръжни града и минава през най-плодородната част на Тракийската низина в поречието на Марица, беше проходим само в сухо време.”[4] Подобно е било състоянието и на шосейната връзка от София до Варна, където пътуването с автомобил е траело 2-3 дни.

След Втората световна война значението на автомобилния транспорт за социално-икономическото и културното развитие на България нараства чувствително. Чрез него се осъществяват най-разнообразни стопански връзки, а това разширява влиянието му за доизграждане на шосейната мрежа. Във века на автомобила се развиват вътрешноселищният и извънселищният транспорт. Чрез автомобила се осъществява голяма част от транспортно-икономическите връзки между стопанските отрасли и икономическите райони в страната. Той подпомага с навременни превози динамичната дейност на промишлеността, строителството, земеделието и търговията.

През периода 1947-1952 г. се построяват нови пътища със значителна дължина, свързани с развитието на Добруджа, Родопския рудодобивен басейн, големи мостове, Проходът на Републиката и др., като в края на 1952 г. пътната мрежа достига 24519 км. През следващите десетина години основно се подобряват пътните настилки, като пътищата с трайна настилка достигат до една трета от основната пътна мрежа.

С Постановление № 50 на МС от 1964г. се утвърждава Генералния перспективен план за развитие на пътната мрежа, с който се предвижда масово, основно реконструиране и модернизиране на пътната инфраструктура. Класификацията на държавните пътища се променя, като те вече се разделят на автомагистрали, пътища I, II, III и IV клас. Започнати са първите участъци от автомагистралите „Хемус“, „Тракия“ и „Черно море“.

„Към 31.12.2002 г. пътната мрежа на България обхваща 36113 км. пътища, а около 90% от тях имат трайна настилка (асфалтова или паважна).”[3] През следващите осем години класификацията на пътищата не се променя, но дължината им се увеличава с 809км. След още десет години, през 2000 година, развитието на пътната мрежа се характеризира с променена класификация (от месец Декември 2000 г. четвъртокласните пътища отпаднаха от републиканската пътна мрежа) и нови само 379 км., което е доказателство за намалените темпове на строителство, след началото на прехода към пазарна икономика. С промяната на класификацията на пътищата от 2000г., общата дължина на републиканската пътна мрежа намалява с над 18 000 км. – това са четвъртокласните пътища, които се трансформираха от републикански в общински.

3. РАЗВИТИЕ НА ПЪТНАТА МРЕЖА ЗА ПЕРИОДА 2001 – 2011 ГОДИНА

Нарастването на пътната мрежа за разглеждания единадесетгодишен период, който обхваща годините преди и след присъединяването на България към Европейския съюз, е общо от 451 км.[5] Нарастване се наблюдава при автомагистралите, второкласните пътища и третокласните пътища съответно със 130 км., 203 км. и 160 км., а първокласната републиканска пътна мрежа намалява с 42 км.

Измененията в дължината на републиканската пътна мрежа, общо и по отделни класове за периода 2001 – 2011г., са представени в следващата таблица. Единствено увеличението на километрите автомагистрали се дължи на ново строителство, а второкласните и третокласните пътища са се увеличили предимно, чрез промяна на функциите им в транспортната система.

Таблица 2
Развитие на републиканската пътна мрежа за периода 2001-2011г. (км.)

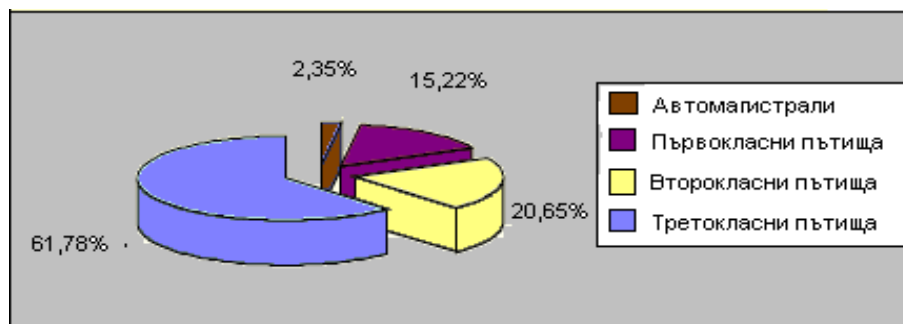
	2001	2003	2005	2007	2009	2010	2011
Автомагистрали	328	328	331	418	418	437	458
Първокласни	3012	2961	2969	2975	2975	2970	2970
Второкласни	3827	4012	4012	4021	4028	4030	4030
Третокласни	11894	11964	11976	12011	12014	12019	12054
Общо	19061	19265	19288	19425	19435	19456	19512

Източник: НСИ

Общото нарастване на републиканската пътна мрежа с 451 км. и в частност, увеличението на автомагистралите с 130 км., за разглеждания единадесетгодишен период, едва ли може да се нарече развитие и разширяване на пътната ни мрежа. Бавните темпове на нарастване се обясняват с липсата на средства и съсредоточаването на осигурените такива към дейности като ремонт и рехабилитация.

В Република България над 40 % от територията на страната е планинска и следователно по-слабо населена, така че като цяло гъстотата на пътната ни мрежа може да се приеме за задоволителна.

Фактът, че второкласните и третокласните пътища съставляват повече от 82% от републиканската пътна мрежа, а основната такава (автомагистралите и пътищата I клас), която е с най-голямо административно-стопанско значение, не достига относителен дял от 18%, не е обнадеждаващ. Автомагистралите от своя страна съставляват, към 2011г., едва 2,35% от общата дължина на републиканската пътна мрежа, което въпреки нарастването им спрямо 2001г., е изключително малко. Незадоволителната структура на пътната мрежа, според класа на пътя, съчетана с бавните темпове на строителство очертават сериозните проблеми, които стоят пред държавата и желаното интегриране на пътната ни инфраструктура с европейската.



Фиг. 2 Относителен дял на пътищата към общата дължина на републиканската пътна мрежа, към 2011г.

Другия съществен проблем е експлоатационното състояние на пътищата, кадето ясно се наблюдава тенденция на влошаване на състоянието им от началото на 90-те години на миналия век до днешни дни. Натрупалият се и перманентно установил се дефицит на качество при голяма част от пътищата от републиканската пътна мрежа през последните десетилетия е един от основните фактори, които затрудняват ефикасното интегриране на Република България в европейското пространство, ограничават свободното движение на пътници и товари, както и на работната сила в страната и в Европейския съюз. Вследствие на това се задълбочават различията между районите и се понижава достъпът на хората до различни видове услуги, концентрирани в регионалните полюси на развитие.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение може да се отбележи, че основните пътни трасета на територията на България са начертани от римляните още през античността. За тях основната пътна артерия на Балканския полуостров е бил пътя от Рим за Азия, който през сегашната територия на страната е преминавал по направлението на десети трансевропейски транспортен коридор (Калотина-София-Пловдив-Капитан Андреево). Трасето на този транспортен коридор е най-късият път между Западна Европа и Близкия Изток. Също така римляните са отчели предимствата на ефективното взаимодействие между водния

и сухопътния транспорт и са изградили главни пътища край бреговете на Черно море и река Дунав, които да свързват пристанищните градове.

Основните насоки на транспортната политика на Европейския съюз са насочени към развитието на устойчива транспортна система, където голяма част от товарите следва да се превозват с по-екологичните видове транспорт, какъвто несъмнено е водния. Автомобилния транспорт в бъдеще ще е все по-необходим за подвозването на товарите до и от пристанищата. Следователно е целесъобразно своевременното довършване на автомагистрала „Черно море“, която ще свърже двете ни големи черноморски пристанища. Също така е необходимо да се изгради първокласен път Видин-Силистра, свързващ пристанищата ни на река Дунав, който значително ще оптимизира преразпределението на трафика между фериботните връзки в българо-румънския участък на реката. С изграждането на тези трасета значително ще се повиши качеството на прилежащата пътна инфраструктура към морските и речни пристанища, което ще спомогне за ефективното взаимодействие между водния и автомобилния транспорт. А доброто им взаимодействие несъмнено ще доведе до значителни положителни ефекти от икономическа, социална и екологична гледна точка.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Михайлов, М., География на транспортната система на България, УИ „Св. Климент Охридски“, 1998
- [2] Деведжиев, М., География на транспорта, Форком, 1996
- [3] Енциклопедия България, том 5, Издателство на БАН, 1986
- [4] Ряпов, К., Пътното дело в нашата страна преди 50 години, сп. Пътища, бр.1, 1984
- [5] Статистически годишник 2011, НСИ, 2012

HISTORICAL DEVELOPMENT OF THE ROAD INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF BULGARIA

Georgi Dimitrov
georgi_gdimitrov@abv.bg

University of National and World Economy, Sofia
Economics of Transport Department, Hristo Botev Students Town, 1700, Sofia
BULGARIA

Key words: *historical development, road infrastructure, modernization.*

Abstract: *In the report is traced the historical development of the road infrastructure on the territory of the Republic of Bulgaria. The territory which takes central place on the Balkan peninsula, due to which it was an object of many conflicts and during the separate historical periods it was ruled by different countries. The historical development of the road infrastructure is split by the author on three main periods. The first period comprises of the Antiquity and the Middle Ages and it includes the times before the Liberation of Bulgaria from Ottoman slavery. During this period the roads are used by cartful transport for which the vehicles are powered with the help of harnessed animals. The second period is from the liberation till the end of XX century. During this period automobiles powered by liquid fuel are entering and are distributed worldwide making them the main overland transport. The third period is reviewed in more detail because it is the shortest and covers the time after the year 2000. Over this period our country enters the European Union and the motorization of the population is constantly rising.*

The whole elaboration is based on the traced historical development of the road infrastructure in Bulgaria, to bring out and substantiate guidelines for its future course. When we take under account the constant rise of the motorization of the population, the strategic location of the country and the directed from the membership in the European Union necessity, the national road infrastructure in the shortest possible terms to be integrated with the Europe-wide.