



<http://uard.bg>

New Knowledge Journal of Science

Списание за наука „Ново знание“

University of Agribusiness and Rural Development Academic Publishing House
Bulgaria

Академично издателство на Висше училище по агробизнес и развитие на регионите
Пловдив

ОЦЕНКА НА РЕГИОНАЛНАТА ОСИГУРЕНОСТ И ДОСТЪПНОСТ НА НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА И НАСЕЛЕНИЕТО ДО ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В БЪЛГАРИЯ – СЪСТОЯНИЕ И НАСОКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ

Петко Аврамов

Висше училище по агробизнес и развитие на регионите

Ключови думи:

оценка
показатели
регионална осигуреност
и достъпност на
населените места до
транспортната
инфраструктура
пътна мрежа –
железопътна и шосейна
роля за аграрното
производство
състояние
насоки за подобряване

Резюме

За да се подобри транспортното обслужване на населението във всички региони на страната е необходимо да се измерват и оценяват регионалното развитие и различията за осигуреност и достъпност на населението до транспортната инфраструктура – железопътната и пътна мрежи. За целта на вниманието на специалистите и практиката са изведени и предложени набор от показатели за определяне състоянието и оценяване на регионалната осигуреност и достъпност на населените места и населението до транспортната инфраструктура на страната в регионите от ниво 2 – шестте икономически района за планиране. На основата на тези показатели са изведени оценки за осигуреността и достъпността на населените места и населението до железопътната и шосейно-пътната мрежи в регионите от ниво II през периода 2007 - 2010 година. Направени са изводи за бъдещото им подобряване, като условие за подобряването на транспортното обслужване на населението в отделните региони и предпоставка за повишаване ефективността на националната икономика и европейската интеграция на страната.

ASSESSMENT OF REGIONAL PROVISION AND ACCESSIBILITY OF SETTLEMENTS AND POPULATION TO TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN BULGARIA - CONDITION AND GUIDELINES FOR IMPROVING

Petko Avramov

University of agribusiness and rural development

Keywords:

assessment
indicators
regional provision and
accessibility of settlements
to transport infrastructure
transport network - rail

Abstract

To improve the transport services for the population in all regions of the country is necessary to measure and evaluate regional development and diversity of provision and accessibility to the transport infrastructure - rail and road networks. For this purpose, are developed and offered to professionals and practice a set of indicators for assessment the condition and evaluation of the regional provision and accessibility of settlements and population to transport infrastructure in the

<i>and road role in agricultural production condition guidelines for development</i>	regions of level 2 – the six economic regions for planning. On the basis of these indicators are developed assessments for the availability and accessibility of settlements and population to railroad and road networks in the regions of level II for the period 2007-2010 and conclusions are made for future improvement as a condition for improving transport services to the population in different regions and a precondition for increasing the efficiency of the national economy and European integration.
--	---

Регионалната осигуреност и достъпност на населените места и населението до транспортната инфраструктура са важни оценъчни характеристики за степента на развитие на транспортната система на България и транспортните условия, които са създадени в регионите ѝ – шестте икономически района за планиране¹ /ниво II/, в 28-те области и 264 общини.

Тези оценъчни характеристики може да дадат представа, да покажат каква транспортна инфраструктура е развита във всеки регион на страната и каква е степента на осигурения достъп на всяко населено място и населението му до пътната мрежа на страната. Това има важно значение и роля за ефективността на националната и регионалната икономика, защото може обективно да се установят какви са потенциалните възможности на регионите за транспортното им обслужване и да се определят къде са тесните места и недостатъците в развитието на националната железопътна и шосейна/пътна/инфраструктури, които имат основна роля за качеството и ефективността на транспортното обслужване на селищата в България.

Актуалността и необходимостта от изследването на този проблем се налагат, защото досега основен критерий за развитието на транспортната мрежа на страната, респ. и на регионалната, е преди всичко защитата на националните и европейските цели и интереси, като вниманието е насочено към изграждането с приоритет на петте железопътни и пътни европейски коридора, преминаващи през територията на страната, както и на онези пътни мрежи, които имат национална значимост, като Велико Търново – Варна, Русе - Варна и други. В резултат териториите на редица региони, които са извън тези територии с „европейска и национална значимост“, са зони, в които отсъства ново строителство на транспортна инфраструктура, а модернизацията и усъвършенстването на съществуващата са с по-ниски темпове.

За редица населени места /независимо от зоната, в която попадат/ бе прекъснат прекият им достъп до националната пътна мрежа, която бе развита като типа "автомагистрала или скоростен". И тези населени места са принудени да търпят само негативите на новите автомагистрали или

скоростни пътища - шум, вибрации, замърсяване на въздуха, наложителност от по-дълги обходи за достъп до полето или до близките им селища от отсрещната страна.

Всичко това е причината в България да има сериозни междурегионални и вътрешнорегионални различия, както в развитието и състоянието на транспортната мрежа, така и в величината на тези две важни оценъчни характеристики за осигуреност и достъпност на населените места до тази инфраструктура. А известно е, че тези региони, които имат ниска степен на осигуреност в сравнение с останалите, имат и по-лоши пътни експлоатационни условия. Това е предпоставка за по-ниско качество на регионалното транспортно обслужване на населените места и населението. Тези по-лоши регионални условия са и тесни места за националния трафик. Списъкът с такива регионални територии с негативен принос към националния пътен трафик /задръствания, ниски скорости на движение и висока концентрация на пътно транспортни произшествия/ наброява над 100 примера. В последно време, след пускането в редовна експлоатация на цялата автомагистрала "Тракия", като такива тесни места и за регионалния, и за националния трафик изпъкват регионите по Южното Черноморие.

Дълъг е списъкът и на регионите, в които населените места имат ниска степен на осигуреност и достъпност /спрямо най-добрите в България регионални постижения/, което означава, че условията за транспортното обслужване на населението им са неблагоприятни. Това налага приоритетно насочване към тях на инвестициите за развитие на транспортната им инфраструктура.

Необходимо е да бъде изградена обективна оценка на регионалната осигуреност и достъпност на населените места и населението до пътната и железопътната мрежа на страната, като основа за ранжирането на потребностите на регионите в следващия програмен период 2014 - 2020 г. за инвестиционно осигуряване.

Изграждането на обективна оценка за състоянието на регионалната осигуреност и достъпност на населените места и населението до железопътната и пътната мрежа налага да се покаже, на първо място, състоянието на тези оценъчни характеристики на национално ниво и какви са постиженията в страните - членки на Европейския съюз. Особено интересно е да се види каква е степента на развитието им в страните с близки до

¹ В статията поради ограничени възможности се изграждат оценки за състоянието на оценъчните показатели само за регионите от ниво 2.

България географски и икономически условия. Това е особено наложително, като се вземе предвид фактът, че в България през 2013 г. 172 от съществуващите населени места са вече напълно обезлюдени, броят на селското население е под 2 млн. души, а над 60 % от градското население на страната живее в София, Пловдив Варна и Бургас.

Регионалната оценка за осигуреност и достъпност на населените места и населението до пътна и железопътната мрежа е необходимост и заради обстоятелството, че шестте икономически района за планиране развитието на страната в икономическо състояние са в края на класирането между подобните регионални структури в Европейския съюз, а Северозападният регион от България е на последното 271-во място. Не е логично и не е ефективно за националната икономика и за икономиката на трите региона от Северна България те да имат със столицата София само една директна пътна връзка от типа магистрала, като тази магистрала „Хемус“, чието трасе преминава през четири тунела /едната тръба на някой от тези тунели е много често затворена за ремонт или от катастрофа, а причините нерядко се дължат на неефективни проектни и строителни изпълнения. При силно заснежаване тази магистрала в планинския участък, заради преспи и спрели тежки автомобили, се превръща в параметри „обикновен път“.

Оценката за състоянието на регионалната осигуреност и достъпност на населените места и населението до пътна мрежа е наложителна и заради аграрния сектор, тъй като аграрното производство във все по-чести случаи на реализация има за начален или краен пункт полето, лозовия масив, овощната и зеленчуковата градина и животновъдната ферма, а достъпът до тях е труден, защото „местните“, които са основните земеделски пътища, по правило са лоши. Причината за това е, че автомагистралите и скоростните пътища унищожиха пряката връзка, която селото имаше чрез шосейния път с полето и сега се налагат по-дълги обходи и потребност от добри земеделски пътища, защото те вече имат по-голям дял на участие в превозното разстояние на земеделската продукция.

Изграждането на обективната оценка за тези две оценъчни характеристики на изгодата от развитието на пътна и железопътната мрежи налага да бъдат решени следните методологически въпроси:

- да се изведат данните, които да показват на населението от даден регион какви възможности за транспортно обслужване² се предлагат и осигуряват с изградената железопътна и пътна мрежа, както и

каква възможност, като достъпност, има, за да могат да се ползват развитите на територията или в близост /обикновено като близост се счита разстояние на отдалеченост до 2 км/ до нея пътни артерии за движение с лични транспортни средства или за ползване на дадени транспортни услуги, създавани от движението на транспортни средства на превозвачи;

- изведените показатели да могат да бъдат защитени с официално наблюдавана информация и с възможност за бързо набиране на необходимата информация, както и да позволяват агрегиране, дезагрегиране и сравнимост;

- за да се осигури необходимата информация за общинските регионални нива, е наложително да бъде намерено законово решение на съдържанието на пътищата от категорията „местни пътища“, както и на по-обективното разграничаване в съдържанието на пътна мрежа на участието на пътни участъци от републиканската пътна мрежа и други.

За измерване и оценяване осигуреността и достъпността³ на населените места и населението от съответното регионално ниво до развитата в региона транспортна инфраструктура /железопътна и пътно-шосейна/ следва да се използват показателите⁴:

1. Брой населени места в страната, респ. в съответния регион, обслужвани от един действащ /функциониращ/ железопътен пункт /гари и спирки/, в който в настоящия момент спират влаковете, обслужващи населението с железопътен транспорт;

2. Брой населени места, функционирали като железопътни гари и спирки /бивши, потенциални железопътни пунктове/, ползвани за транспортно

³ Посочените показатели се оценяват съвместно, защото те характеризират едновременно двете ценности за потребителите – каква е осигуреността, т. е. какъв е броят на населените места, които могат да ползват чрез спирката услугите на съответната транспортната система, развила транспорта мрежа, както и каква е и достъпността на населението до съответната транспортна услуга, измервана с отдалечеността между транспортните пунктове /железопътни гари, железопътни спирки и автогари и автоспирки/, в които спират влаковете или автобусите за качване и слизането на пътници.

⁴ вж. Аврамов, П., Необходимост от оценка на регионалното развитие на транспортната инфраструктура на България и индикатори за изграждане, сп. „Ново знание“ изд. на ВУАРР година I, бр. 1, януари 2012 стр. 3, Регионалната осигуреност на населените места с транспортна инфраструктура, може да се измерва и оценява и с показателите: дължина на железопътната мрежа в текущ път и на пътна (пътно-шосейната) – републиканска и общинска в км, както и като гъстота на съответната мрежа спрямо площта на региона в км/1000 кв. км или спрямо броя на населението на съответния регион в км/10 хил. души;

² Регионалната транспортна достъпност на населението до болничните заведения не е обект на разглеждане в тази статия поради спецификата на здравните услуги

обслужване на населението (в предходните години в тези пунктове са спирали влаковете за качване и слизане на пътниците);

3. Средно отстояние /отдалеченост, разстояние/ между населените места, в които има железопътен пункт /гара или железопътна спирка/ за транспортно обслужване /качване и слизане на пътниците на и от спиращите влаковете/ в км - този показател може да бъде ползван и за измерване достъпността;

4. Степен на достъпност, измервана като отношение между функциониращите железопътни пунктове спрямо потенциалните - като коефициент или в %;

5. Средно отстояние /отдалеченост/ - разстоянието, което трябва да бъде преодолявано от населените места без железопътен пункт /гара или железопътна спирка/ до тези, които са със статут на железопътен пункт за транспортно обслужване (качване и слизане на пътниците на и от спиращите влаковете) в километри.

Същите показатели могат да бъдат ползвани и за оценяване осигуреността и достъпността на населените места до пътна⁵ /шосейно-пътната/ мрежа - общо и по категориите републиканска и общинска.

Преди да се изведе и оцени регионалната осигуреност и достъпност на населението до транспортната мрежа е необходимо, за ориентир и сравнимост, да бъде посочено какво е в настоящия етап развитието на тази инфраструктура на национално ниво за България и за страните от ЕС.

През 2008 г. България разполага с 4 144 км дължина⁶ на железопътната си мрежа в текущ път, което ѝ отрежда 13-то място измежду всички страни - членки на Европейския съюз. Ако сравним равнището на този показател с постижението на други страни /най-близки като територия до нашата, например Унгария/, то България не е развила производствения потенциал, който носи железопътната система. Изостанали сме по този показател и от Чехия, която притежава 9 486 км текущ път, и от Австрия, която има 7 892 километра. Парадоксалното е, че страни като Белгия и Словакия, които са съответно с 3.4 и 2.2 пъти по-малка територия от нас, имат дължина на железопътните мрежи, близка до тази в нашата държава, като първата притежава 3 513 км , а втората 3 622 километра.

⁵ Заради ограничените възможности от място не се повтаря списъкът от показателите, ползвани за железопътната достъпност, като при оценката за шосейно-пътната осигуреност следва в тях да се ползва понятието автогара вместо железопътна гара и спирка. Оценката на шосейния път включва дължините на пътищата от вида - автомагистрала, клас първи и втори.

⁶ Посочените за 2008 г. железопътна и пътна мрежи на България остават и в 2013 г. непроменени като дължини.

През 2008 г. България има 19 425 км, което ѝ отрежда седемнадесето място измежду страните в Европейския съюз по дължина на пътната мрежа от типа "републиканска" /непроменена е величината на това постижение и през 2013 г./ . Пред нас са редица страни с по-малка територия, като Латвия и Литва, но с по-голяма дължина на републиканска (национална) пътна мрежа. Съседните ни Румъния и Гърция, които са и основни конкуренти на страната ни за привличането на транзитен автомобилен поток, имат пътна мрежа от типа „национална, т.е. републиканска“ в много по-голям размер от нас - Румъния е на седмо място, а Гърция на единадесето.

Зад нас, като постижение, са Словакия, Белгия, Холандия, Португалия, Словения, Естония и Ирландия, но ако се оцени общият размер на всички пътища, с които разполагат тези страни, то България е вече на 24-то място в ЕС по обща дължина в размер на 37 390 км, сбор от РПМ и общинска. Зад нас са само Кипър, Малта и Люксембург.

Преди да бъде оценявана регионалната осигуреност и достъпност на населените места и на населението от съответното регионално ниво до необходимата транспортна мрежа - железопътна и пътно-шосейна /републиканска и общинска/, трябва да бъдат направени някои пояснения.

Всяко населено място и неговото население се нуждаят от транспортно обслужване⁷. За да се реализира то, необходимо е , освен наличието на пътна мрежа, по която да се движат съответните транспортни средства, тези транспортни средства да могат да спират в населените места. Транспортен пункт, в който да имат право да спират превозните средства, може да имат всички населени места, които се намират в близост⁸ до железопътна линия или до шосейния път.

При тези логични условия от всички 5 234 населени места в страната такава потенциална възможност /да са железопътен пункт/гара или спирка/ за

⁷ На регионалното ниво – за районите от ниво 2, шестте икономически района за планиране в страната анализът се осъществява поотделно за инфраструктурата на двете транспортни системи - железопътен транспорт и шосейна пътна мрежа и съоръжения. При измерването на осигуреността и достъпността за шосейната пътна мрежа е целесъобразно тя да се изгражда за отделните видове пътни мрежи - републиканска и общинска. В България има още пътни мрежи от типа „местни“, на територията на населените места - градове и села, и земеделски, които се нуждаят от уточняване като дължини и статут на принадлежност.

⁸ Едно населеното място може да има такива претенции, ако местоположението му е с отдалеченост до 2 км от трасето на съответната пътна мрежа. На такова населено място може да е присвоен статут на транспортен пункт за спиране - железопътна гара, железопътна спирка или автогара, респ.автоспирка.

спиране на влаковете/ към 01.01.2011 г. имат 1 099 /до 2003 г. те са били 1 141/. Със статут на функциониращи железопътни пунктове през 2011 г. се ползват само 683 населени места.

Степента на транспортна осигуреност и достъпност се оценява с посочените по-долу показатели, както следва:

Осигуреността и достъпността на населението до услугите на железопътния транспорт, измерени с показателя брой населени места в страната, респ. в региона, обслужвани от един железопътен пункт /гара или спирка/, за който е представена информация в таблица 1, ни дават основание за следните изводи:

От посочените данни в таблица 1 се вижда, че през 2009 г. в България 7,81 броя населени места се обслужват от един железопътен пункт /гара или спирка/, докато в Чехия данните показват, че един железопътен пункт обслужва 2,38 селища, а в Полша - 14,09. Сравнението показва, че България има 3,2 пъти по-ниска осигуреност от Чехия и 1,8 пъти по-висока осигуреност от Полша. Разбира се, трябва да бъде отчетено, че Полша има над 7 пъти по-голям брой населени места и числеността на населението ѝ е 5 пъти повече от това на нашата страна.

- В 2010 г. на населените места в България е създадена железопътна осигуреност, възможност те да ползват железопътните услуги като населението им трябва да преодолява по 6 км разстояние⁹. В Чехия този показател е 3,60 км, в Австрия - 3,06 км, а в Полша - 7,40 километра. Изводът е, че нашата страна има по-ниска осигуреност с брой железопътни гари, обслужващи населените места, а за да има достъпност до железопътните услуги има по-голямо разстояние, което хората от всяко едно населено място трябва да преодоляват в сравнение с населените места и населението на Австрия и Чехия и е в малко по-добра ситуация спрямо Полша. Не бива, обаче, да се забравя фактът, че Полша има 2,8 пъти по-голяма територия от България.

На регионално ниво 2 в България достъпността на населените места до железопътната мрежа е представена в таблица 2.

От посочените в таблица 1 данни се вижда, че например през 2010 г. с най-добра достъпност до железопътните услуги са осигурени селищата от ЮЗР, което означава, че в него е най-малък броят населени места, които трябва да се насочват към един железопътен пункт (гара или спирка). Това логично означава, че при тази ситуация всеки жител от селищата без гара или спирка в ЮЗР е имал, в сравнение със селищата от останалите райони на страната, най-малко като размер средно

разстояние, което трябва да изминава до селището с железопътна гара, за да може да ползва услугите на железницата.

Възможностите за ползването на товарни услуги се коментират отделно, тъй като за реализирането им са необходими и други инфраструктурни елементи - рампи, магазини, терминали за натоварване и разтоварване на контейнерни, на леки коли или товарни автомобили.

От данните в таблицата се вижда, че коефициентът на вариация е малък и през анализирания период спада слабо. Причина за това е намалението на равнището на показателя в СЦР и ЮЦР, чиито населени места имат най-малък достъп до железопътни гари или спирки, съответно - 10,44 и 10,13 броя населени места на една железопътна гара и спирка през 2010 година. В същото време през 2010 г., спрямо 2007 г., най-сериозно влошаване на достъпа се забелязва в ЮИР и ЮЗР – над 3 процента. Причина за това е закриването за търговска експлоатация на много железопътни гари и спирки.

Възможността селищата в страната да имат статут /потенциален или функциониращ/ на автогара е същият както в железопътния транспорт и това е критерият „благоприятно месторазположение - близост, отстояние до 2 км от трасетата на пътищата от типа - автомагистрала, път клас първи и втори”.

Такъв статут в момента имат 943 населени места /таблица 3/. Живеещите в другите населени места на съответния регион са принудени да преодоляват разстоянието от тяхното селище до това с присвоен статут и автогара.

От таблица 1 се вижда, че в периода 2007 - 2010 г. с най-добра осигуреност и достъпност на населените места до селищата с автогари е ЮИР - с 4,17 броя селища, обслужвани от една автогара. Най-ниска осигуреност по този показател има СЦР - с 7,39 броя населени места на една автогара. Коефициентът на вариация между районите е нисък и не се променя през годините.

Прави впечатление, че достъпът до услугите на железопътния транспорт е по-лош от този на автомобилния.

По-голямото разстояние между железопътните гари се преодолява, при равни други условия, с повече загуба на време от населението от съответните населени места, попадащи в района на притегляне към съответния железопътен пункт с цел достъп до услугата, предлагана само на железопътната гара или спирка и логично това води и до нарастване на разходите за преодоляване на увеличеното разстояние, ако се ползва друг вид транспорт/ таблица 4/.

⁹ Това е величината на средното разстояние, което определя средното отстояние между два съседни железопътни пункта /гара или спирка/ в страната.

Таблица 1* . Показатели, характеризиращи осигуреността и достъпността на селищата до железопътната мрежа чрез транспортно обслужване от населените места с гари и спирки за 2009 г.

Но по ред	Име на държава	Площ в кв. км	Население	Дължина на жп линии в текущ път – км	Средна гъстота на жп мрежа км/1000 кв. км	Средна осигуреност на населението с жп мрежа км/10 хил. д.	Брой населени места на гара	Отдалеченост жп – км
1	България	110 994	7 606 551	4 150	37.40	5.46	7.81	6.00
2	Чехия	78 866	10 467 542	9 477	120.20	9.05	2.38	3.60
3	Австрия	83 858	8 355 260	5 365	64.00	6.42		3.06
4	Полша	312 685	38 135 876	19 764	63.20	5.18	14.09	7.40

Източник: Пътеводител на железопътните администрации на страните България, Австрия, Полша и Чехия и обработка от автора на първичните данни

Таблица 2. Брой на населените места, обслужвани от един железопътен пункт /гара и спирка/ по години в периода 2007 - 2010 г.

Региони	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Отношение към средно за страната (%)		Промяна 2010/2007
					2007	2010	
Средно за страната	7,76	7,80	7,81	7,82	100,0%	100,0%	1,008
СЗР	6,12	6,29	6,23	6,29	78,8%	80,4%	1,028
СЦР	11,01	10,89	10,78	10,44	141,8%	133,5%	0,948
СИР	8,83	8,40	8,51	8,72	113,7%	111,4%	0,988
ЮИР	7,52	7,60	7,86	7,78	96,9%	99,4%	1,034
ЮЦР	10,29	9,90	9,98	10,13	132,5%	129,5%	0,984
ЮЗР	5,09	5,35	5,29	5,29	65,6%	67,6%	1,039
Размах на вариация	5,92	5,55	5,49	5,16			0,87
Коефициент на вариация (V%)	27,8%	24,9%	25,0%	24,3%			0,88

Таблица 3. Брой на населените места на една автогара по години в периода 2007 - 2010 г.

Региони	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Отношение към средно за страната (%)		Промяна 2010/2007
					2007	2010	
Средно за страната	5,66	5,66	5,66	5,67	100,0%	100,0%	1,000
СЗР	4,87	4,87	4,87	4,87	85,9%	85,9%	1,000
СЦР	7,39	7,39	7,39	7,39	130,5%	130,5%	1,000
СИР	4,80	4,80	4,80	4,80	84,8%	84,8%	1,000
ЮИР	4,17	4,17	4,17	4,17	73,6%	73,6%	1,000
ЮЦР	6,81	6,81	6,81	6,81	120,1%	120,1%	1,000
ЮЗР	5,84	5,84	5,84	5,84	103,0%	103,0%	1,000
Размах на вариация	3,23	3,23	3,23	3,23			1,00
Коефициент на вариация (V%)	20,3%	20,3%	20,3%	20,3%			1,00

Източник: Пътна карта на България, изд. от Домино ЕООД, 2008 г.

* Информацията за величината на оценъчните показатели е извлечена в готов вид или след обработка от автора от следните източници: Евростат; European Road Statistics 2010; Statistical Pocketbook 2011; EU transport in figures. Класирането на България и отделните страни в ЕС е направено на база резултатите в 2008 г., защото за тази година е налице информация за всички показатели, което осигурява съпоставимост.

Таблица 4. Средна отдалеченост между населените места със статут на гари или спирки, мерено по дължина на железопътната мрежа в км по години в периода 2007 - 2010 година

Региони	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Отношение към средно за страната (%)		Промяна 2010/2007
					2007	2010	
Средно за страната	6,00	6,00	6,10	6,00	100,0%	100,0%	1,000
СЗР	5,90	6,10	6,10	6,10	98,3%	101,7%	1,034
СЦР	6,70	6,70	6,60	6,50	111,7%	108,3%	0,970
СИР	6,10	5,80	5,90	5,90	101,7%	98,3%	0,967
ЮИР	7,60	7,70	8,00	7,50	126,7%	125,0%	0,987
ЮЦР	6,20	5,90	6,00	6,00	103,3%	100,0%	0,968
ЮЗР	4,80	5,00	5,00	5,00	80,0%	83,3%	1,042
Размах на вариация	2,80	2,70	3,00	2,50			0,89
Коефициент на вариация (V%)	14,5%	14,3%	15,1%	12,8%			0,88

Източник: Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Таблица 5. Средна отдалеченост между населените места с автогари, мерена по дължината на пътната мрежа между тях в км по години в периода 2007 -2010 година

Региони	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Отношение към средно за страната (%)		Промяна 2010/2007
					2007	2010	
Средно за страната	7,90	7,90	7,90	7,90	100,0%	100,0%	1,00
СЗР	8,50	8,50	8,50	8,50	107,6%	107,6%	1,00
СЦР	8,00	8,00	8,00	8,00	101,3%	101,3%	1,00
СИР	7,00	7,00	7,00	7,00	88,6%	88,6%	1,00
ЮИР	8,70	8,70	8,70	8,70	110,1%	110,1%	1,00
ЮЦР	6,90	6,90	6,90	7,00	87,3%	88,6%	1,01
ЮЗР	8,20	8,20	8,20	8,20	103,8%	103,8%	1,00
Размах на вариация	1,80	1,80	1,80	1,70			0,94
Коефициент на вариация (V%)	8,8%	8,8%	8,8%	8,5%			0,97

Източник: Агенция „Пътна инфраструктура“

От посочените в таблица 4 данни се вижда, че най-утежен достъп до услугите на железопътния транспорт имат населените места на ЮИР, а най-благоприятен - тези от ЮЗР. През 2010 г., спрямо 2007 г., само в ЮЗР и СЗР стойността на този показател се влошава незначително. В останалите се наблюдава слабо подобрение. Като цяло междурегионалните различия са малки и през годините на наблюдавания период намаляват.

Величините на показателя, характеризиращ достъпността на населените места в страната и регионите до населените места с автогара с цел ползване на услугите на междуселищните превози, са показани в таблица 5.

Този показател има важно оценъчно значение в 2 аспекта:

- Показва каква е достъпността на населените места в страната при транспортното обслужване на

междуселищните пътувания с шосейните транспортни средства - автобуси и микробуси, което логично може да даде обективна оценка и за развитието на пътната мрежа;

- Предлага информация, която е адекватна на достъпността на населението до железопътния транспорт, а това позволява да се правят сравнения и изграждат оценки за степента на осигуреност на населените места по региони с пътна и железопътна мрежа и на нейната достъпност.

Анализът на данните в таблица 5 дава основание да бъдат направени следните изводи и оценки:

С най-добра достъпност са населените места от СИР и ЮЦР, защото имат най-малко разстояние между населените места с автогари. Логично те имат равнище по този показател, което е по-ниско от средното за страната.

През разглеждания период не се наблюдава промяна в стойността на показателите, което означава, че вече в страната и регионите има стабилност в развитието и състоянието на републиканските и областните транспортни схеми. За обективна оценка на регионалната осигуреност на населението и достъпност до транспортните системи е необходимо да бъде оценено и наличието и функционалната годност на помещенията за престой на пътуващите, с перони, в т. ч. за трудно подвижни лица, с тоалетни, с билетни гишета, с паркинги за велосипеди и леки коли на пътници и посрещачи и други.

Изградените оценки за осигуреност и достъпност на регионите от ниво 2 ни дават основание да се очертаят като най-целесъобразни следните насоки за бъдещето развитие на регионалната транспортна инфраструктура, които ще доведат и до подобряването на тези две важни оценъчни характеристика, имащи важно значение за подобряване транспортното обслужване на населените места и населението, на съответния регион и на страната:

1. Рехабилитация и реконструкция на железопътната и видовете пътни мрежи - републиканска и общинска, като се акцентира върху второкласните, третокласните и четвъртокласните пътища. В съдържанието на това важно управленско решение вниманието трябва да бъде насочено към провеждането на следните мероприятия:

- Реконструкция на пътните мостове с нарушен габарит по ширина /тесни мостове/, които налагат изчакване на МПС за разминаване , например тези в пътният участък Берковица – Монтана, Нови Искър – Своге в отсечката с.Ромча – с. Владо Тричков* и на много други места в пътната мрежа на страната;
- Реконструкция на пътните надлези с нарушени габарити за височина /ниски надлези/, в които са регистрирани пътно- транспортни произшествия и са предпоставка за появата на нови. Това налага заобикаляне или да се премине с изпускане на налягането на гумите, например надлезът в Нови Искър на пътя при завод „Зебра“ или тези, в които са регистрирани пътно-транспортни произшествия, като надлезът в град Белово и други;
- Изграждане на липсващите сега надлези и подлези за пресичането на равностойни пътища на две нива, например случаите при Северната дъга на околновръстния път на София или отсъствието на кръгови кръстовища за пресичането на пътища с интензивно движение и други;

* Този случай, както и изграждането на обходния път на Монтана и на още редица други от посочените в статията примери за необходимост от модернизация или рехабилитация, вече са в процес на строителна реализация.

2. Отстраняването на тежките негативни условия за населението от селищата с наличен висок пътен трафик /над 5000 МПС, преминаващи в денонощие/ чрез реализирането на мероприятия за модернизация, което се отнася с особена сила за пътя от Монтана през Петрохан за София. Това се подсилва и от обстоятелството, ако се развие пътят от Църклевци за Калотина, в който има скрит много потенциал за икономическото развитие на Северозападна България и за разтоварването на София от транзитния пътен трафик, който сега се генерира и ще се генерира от пътя Монтана през Ботевград за Кулата или Калотина и обратно и други.

3. Отстраняване на недостигнатите проектни пропорции с цел изграждането на липсващите елементи в развитието, както и подобряване състоянието на съществуващата пътна и железопътната инфраструктура:

- Реконструиране на пътните надлези с нарушени габарити за височина /ниски надлези/, които налагат намаляване налягането на гумите за безопасно преминаване на товарните автомобили, като този в Нови Искър на пътя при завод „Зебра“ или например тези, в които са регистрирани пътно-транспортни произшествия, като надлеза в град Белово и други.;
- Изграждане на липсващите отводнителни канали при 25 % от дължината на железопътните линии, на около 40 % от дължината на Републиканската пътна мрежа/РПМ/, 75 % за дължината на общинската пътна мрежа;
- Изграждане на липсващите сега надлези и подлези за пресичането на равностойни пътища на две нива, като например случаите при Северната дъга на околновръстния път на София или отсъствието на кръгови кръстовища за пресичането на пътища с интензивно движение, което може да бъде подкрепено с много примери;
- Модернизация на съществуващите пътища и от двата вида пътни мрежи с цел нарастване дела на тези от по-висок клас /пътища с по-добри проектни параметри и в по-добро състояние на пътната настилка/. За железопътната транспортна система да се прилага аналогичен приоритет с цел нарастване дела на железопътните линии, предлагащи по-високи скорости за движение от наличните за скорости над 160 км/ч;
- Отстраняване на неизпълнените като обем и период планово предпазни ремонти на железопътната и пътните мрежи с извършване през следващите години на периода 2014-2020 г. на по-големи като обем видове ремонтни мероприятия;
- Отстраняване на съществуващите постоянни намаления на скоростта на движение на влаковете, което сега се отнася за около 60 % от общата дължина на текущия железен път;
- Намаляване броя на железопътните прелези с обслужване от персонал и ръчно управление на

барьерите за сметка на увеличаване пресичането на железопътните линии с автомобилни и пешеходни подлези и надлези и други.

4. Облекчаване на пътните условия за движение на моторните превозни средства/МПС/, които създават по-безопасни условия на пътуване и намаляване на времето за пътуване, като акцентът в това отношение следва да бъдат мероприятията: отстраняването на наличните дупки, коловози и неравности в настилката на пътното платно, изграждането на задължителна трета, скоростна лента в пътните отсечки на пътищата с интензивност на движение - преминаващи над 5000 пътни единици в денонощие, изграждането на аварийни ленти и джобове за спиране и аварийен престой на МПС, изграждане на стационарни радары за контрол на движението, уширяване с нови ленти наличните 100 броя пътни участъци с висока концентрация на ПТП, модернизиране на пътните възли с осветление, например на пътен възел Перник, елемент от пътя София за Кулата, изграждането на независима, самостоятелна бус лента на улиците в населените места, с интензивен пътен трафик и други.

5. Осигуряването на достъпност на населените места до наличната близка до тях изградена пътна мрежа чрез доизграждането на липсващи пътни отсечки, които биха дали възможност на населените места да имат по-къса като дължина пътна връзка помежду си спрямо съществуващите. Така например селата Загражден, Кирково и Давидково от област Смолян, въпреки наличието на удобно пътно трасе през с. Белица за Асеновград, сега, заради отсъствието на около 8 км асфалтов път, се налага да ползват обиколен път, който увеличава дължината на така желана връзка с 40 км, а това означава повече разходи на гориво и допълнителна загуба на време за пътуване. С възможности е и провеждането на мероприятията рехабилитиране чрез уширяване и асфалтиране на налични пътища, които сега не позволяват дори движението на линейки - например сега наброяваните многобройни такива ситуации за селата и махалите в община Елена /виж в. „Телеграф“ от 18.04.2012 г./.

6. Отстраняването на негативните резултати върху състоянието на пътищата от въздействието на външните причини - укрепването на пътните отсечки, попадащи в свлачища, изграждането на предпазни стени или на предпазни мрежи срещу падащи камъни, дървета, скална и земна маса, монтиране на изкуствени предпазни огради /снегобрани/ или създаването на защитни горски пояси срещу снегонавявания, инфраструктурен елемент доказал ефективност в забравена практика, прилагана у нас в миналото, модернизация и рехабилитация на наличните мостове за създаване на необходимата устойчивост и сигурност за движение, потребност наложена от

примера с падналата част от големия мост при с. Рибник, елемент на пътя от Сандански до Петрич.

7. Създаването на липсващите и подобряването на съществуващите инфраструктурни елементи, необходими за реализирането на транспортните услуги с релсов и пътен транспорт - изграждането на нови или възстановяването на негодни налични сгради на железопътни и автобусни гари и железопътни и автобусни спирки с помещения за търговско обслужване на ползващите транспортните услуги / чакални, стаи за майки с малки деца, тоалетни и други/, изграждането на перони и подходи към тях за трудно подвижни пътници, изграждането на пътни подходи /подлези, надлези, пешеходни пътеки, асансьори и др./ към гарите и спирките и пътна връзка с другите видове транспорт, изграждането на паркинги в района на гарата за автомобили, велосипеди и мотоциклети на пътниците, изпращачите и посрещачите, развиване на предгарови площи, улесняващи обслужването на пътуващите и работата на другите видове транспорт, осигуряващи подвоза и отвоза от гарите;

8. Развитие на интелигентни градски транспортни системи: изграждане на типизирани навеси на междинните спирки за предпазване от дъжд и съоръжаване на спирките с пейки за сядане и информационни табла за основна и динамична транспортна информация, изграждането на тролейбусен транспорт, развитие /възстановяване на съществували в Пловдив или създаването на нови, като например в Русе/ на градска железница за транспортно обслужване на населението в големите градове и прилежащите към тях агломерации и други.

Литература

1. Аврамов, П., Необходимост от оценка на регионалното развитие на транспортната инфраструктура на България и индикатори за изграждане, сп. „Ново знание“, изд. на ВУАРП година, бр.,1, януари2012 сп. „ Ново знание“, изд. на ВУАРП година, бр.,1, януари2012 г.
2. Кирилова Яна, П. Аврамов и др. Разработване на социално-икономически анализ за регионалното развитие на България за нуждите на Оперативната програма за регионално развитие за периода 2014-2020“ с възложител Министерство на регионалното развитие и благоустройството; 2012.
3. П.Петков, П.Аврамов, Русчева, Д. Основни пропорции в българския продоволствен пазар, изследователски проект на Институт за икономически изследвания, БАН, 2010 г.
4. Русчева, Д., Бизнесът и развитие на регионите, научен доклад на Трета научна конференция 19.07-21.07.2013 г., „ Trakia journal of Sciences“- Тракийски университет, Ст.Загора
5. Сборник „Икономиката и социалната политика на България в условията на съвременната глобална криза“, изд., ГорексПрес, В. Търново, 2010
6. Статистически годишник и Статистически справочник, изд. на НСИ, 1971 и 2000-2010 г.