

**ПРОБЛЕМИ В РАЗВИТИЕТО  
НА ТЕРИТОРИАЛНАТА СТРУКТУРА НА ГРАД СОФИЯ**

**Игнат Пенков, Нено Димов**

Изследването на териториалната структура на гр. София е важна предпоставка и необходимо условие за усъвършенстване на нейното планиране и управление. В научната литература под териториална структура се приема „... съвкупност от такива връзки и между такива елементи, където обезателно условие за тяхната (на връзките) реализация се явява преодоляването на пространството (геопространството)...“ (З. Б. Алаев, 1983, с. 62). Съществуват и други представи за съдържанието на тази ключова географска категория (вж. И. И. Маергойз, 1975; Территориальная структура производственных комплексов, 1981 г. и др.). При извършените конкретни изследвания изведените обобщения не получиха пълно практическо потвърждение. Например геопространственото развитие на гр. София се характеризира с протичането на изключително сложни и разнообразни процеси, между които съществуват динамични връзки. Практически те трудно могат да се обхванат и количествено да се определят. Това налага да се търси оптимален подход и „обективен“ компромис към детерминираните и стохастичните явления, формиращи териториалната структура на столичния град.

Ето защо изследването на формите на пространствено съсредоточаване на даден процес разкрива по-точно съдържанието на разглежданата категория. Освен това при анализа на социалната организация на хората и тяхното битие К. Маркс отбелязва, че „... от определена форма на материалното производство произтича, първо, оределена структура на обществото и, второ, определено отношение на хората към природата“ (Съч., т. 26, ч. I, с. 279). Следователно отношението на хората към природата и конкретната структура на обществото, предопределени от същността на производството, обективно се проявяват в определени геопространствени форми.

Целта, която си поставяме в статията, е да се изведат и анализират основните проблеми в развитието на териториалната структура на гр. София.

\* \* \*

София е най-големият град — 1 101 828 ж. (12,3% от населението на страната, 1984 г.) и столица на България. Непосредствено след освобождението от османско робство населението достига 20,5 жил. ж. (1880 г.). През капитализма функциите на София като главен административен и транспортен център непрекъснато нарастват. С по-бързи темпове нараства населението, което оказва влияние върху териториалния обхват на града. Формираната производствена структура и увеличаващият се брой на населението в София постепенно налагат определена диференциация върху производствените и непроизводствените функции, които изпълняват близко разположените селища. За по-ефективно управление през 1935 г. територията на столицата е поделена на 5 административни района.

Първото преброяване на населението през годините на социализма е извършено през 1946 г. и установява в София 434 888 ж. Проследяването на промените в броя на населението до 1984 г. показва, че от 1946 до 1956 г. то се увеличава с 209 839 ж., от 1957 до 1970 г. — с 240 928 ж., от 1971 до 1980 г. — със 171 290 ж. и от 1981 до 1984 г. — с 44 883 ж. Прави впечатление, че средногодишното нарастване на населението до 1970 г. непрекъснато се увеличава, след което (до 1984) непрекъснато намалява. Причините за това са свързани с общата тенденция на намаляване на раждаемостта и административните мерки, насочени към ограничаване на механичното нарастване на София.

През 1983 г. раждаемостта в столицата е 12,5‰, което е по-малко от средните показатели за страната (13,9‰) и раждаемостта в градовете (14,2‰). Въпреки че сключените бракове са повече от средните величини за градовете и общо за страната, в София е характерна трайна тенденция на увеличаване на средната брачна възраст, което оказва влияние на раждаемостта. От друга страна, нараства броят на разводите въз възрастовите граници между 24 и 32 години. Всъщност това са втората група причини, които „регулират“ темповете на раждаемостта. При условие че се направи опит за установяване на взаимовръзка между средните годишни заплати и промените, настъпващи в раждаемостта за съвския период, за София се разкрива обратнопропорционална зависимост. Тези различия са още по-големи при проследяване на промените по административни райони, съответно по жилищни квартали. Върху динамиката на разглеждания процес оказва влияние възрастовата структура на населението, която за периода 1980—1985 г. показва устойчива тенденция на по-малки възрастови граници в жилищните комплекси „Младост“, „Люлин“, „Надежда“, „Дружба“, „Обеля“ и др., и по-големи в централната част на града. При тази демографска ситуация е наложително преминаването от моноцентрична към полицентрична териториална

структура на гр. София, което изисква рационално териториално разпределение на социалната инфраструктура.

Независимо от административните мерки за ограничаване механичното нарастване на населението в столицата за периода 1975—1984 г. то се е увеличило с около 100 000 души, или средно с 10 хил. души за една година. Очевидно този механичен прираст ще се поддържа и в перспектива. Всъщност промените, които настъпват в механичното движение на населението, оказват по-слабо влияние върху раждаемостта и по-силно влияние върху жилищното строителство в София.

В непосредствена връзка с демографското развитие на столицата е ж и л и щ н и я т п р о б л е м. Действително през последните години броят на построените жилища непрекъснато се увеличава (от 9 хил. за 1980 г. на 15 256 за 1984 г.). Безспорно това е важен показател за успешно провежданата социална политика в столицата. Жилищната площ на един жител се измени от 14,6 м<sup>2</sup> през 1981 г. на 16,5 м<sup>2</sup> за 1984 г.

Териториалното развитие на жилищното строителство е насочено главно в югоизточно и северозападно направление с изграждането на комплексите „Младост“, „Дружба“, „Люлин“ и „Обеля“. Създават се обективни условия за намаляване на териториалния обхват в развитието на двете основни системи — обитаване и отдих, при което социално-екологичният ефект нараства. Същевременно се увеличават загубите на време при териториалното съчетаване на зоните за обитаване и труд. От друга страна, съществува териториално несъответствие между природните условия и териториите, определени за жилищно строителство в София. Например свободните площи между Студентския град „Хр. Ботев“ и кв. Симеоново, жк. „Младост II“ и Симеоново, „Хладилника“ и кв. Драгалевци, жк. „Младост IV“ и Симеоново, предоставят отлични условия за изграждане на нови жилищни комплекси, които могат да бъдат подсигурени с удобни транспортни комуникации.

Второ, при решаването на жилищния проблем в София е необходимо да се има предвид средната площ на едно жилище. Не е социално правилно да се изграждат голям брой маломерни жилища поради обстоятелството, че жилищният проблем се влошава. Необходимо е да се усъвършенствува системата за разпределението и вътрешната архитектура на новоизградения жилищен фонд. Значителни трудности в комплексното изграждане на София се създават и от децентрализацията на инвестиционния процес по отделни ведомства, което намалява ефекта от работата на органите за териториално управление. Ще бъде целесъобразно, ако Столичният народен съвет изпълнява функциите на единен инвеститор в развитието на територията. По този начин ще се постигне по-добро съчетаване на отрасловия и тери-

ториалния подход на управление, при което ще се прилагат единни критерии за оценка на качеството на новосъздадената жизнена среда в София.

Проблемът за усъвършенстване на териториалната структура на производството в столицата има решаващо значение. През 1983 г. на София се падат 16,7% от промишлената продукция на страната, 16,0% от основните производствени фондове, 14,0% от националния доход, 17,2% от печалбата и 20,0% от продукцията за износ. Постепенно се извършват изменения в териториалната, отрасловата и продуктовата структура на промишленото производство. Преминава се към изграждането на научно-производствени зони, като се отдава предимство на териториално съсредоточаване на малки и средни предприятия с единна технологична еднородност или принадлежност на продуктовата структура към определен отрасъл (вж. Отчетен доклад за работата на Столичния народен съвет през 1984 г., С., 1985, с. 17). Анализът на произведената обща и чиста продукция в промишлеността се характеризира с непрекъснато увеличение (за периода 1981—1984 г.), докато абсолютният и относителният дял на заетите намалява.

Формирането на научно-производствени зони с изразена основна специализация и единни производствени, технически и социални инфраструктури е сравнително ново направление в развитието на териториалната структура на производството в София. То е отражение на прехода от екстензивно към интензивно развитие на промишлеността. Изграждането на научно-производствени зони се нуждае от по-ясна и научнообоснована икономгеографска концепция. Да се отдава решаващо значение на малките и средните предприятия в този сложен процес, без да се отчита натрупаният опит от тяхното функциониране досега и да се подценява професионалната структура на заетите в тях, ще води до намаляване на крайните социално-икономически и екологични резултати (вж. Н. Димов, 1985).

Безспорно столичният териториален комплекс създава условия за формирането на научно-производствени зони, които обаче трябва да бъдат в съответствие с установената пропорционалност в отрасловата и териториалната структура на промишлеността и най-важното да бъдат с подсигурен научен тил. Ще бъде неправилно, ако се премине към изграждането на зоните в съответствие със съществуващото административно деление по райони на столицата. Очевидно главните координиращи и оперативни функции при управлението на промишлеността, в т. ч. и на нейната производствено-териториална структура, трябва да изпълнява Столичният народен съвет.

При изграждането на нови производствени мощности или оптимизирането на съществуващите е необходимо да се състави точен баланс на ресурсите, да се анализира подробно транспортната

ситуация, защото ще настъпят изменения в структурата и функционалността на производствено-технологическите и икономическите връзки, при което ще се формира нова териториална организация на производството. Това изисква извършването на конкретни икономгеографски изследвания, като за основен критерий се приема нарастването на икономическата, социалната и екологичната ефективност на промишлеността.

Крайградското селско стопанство задоволява 65% от потребностите на София с мляко за пряка консумация, 37% от зеленчуците и 11,2% от месото (вж. Отчетен доклад на СНС ... с. 9). Развитието на интеграционни връзки между научноизследователските институти и столичното селско стопанство, от една страна, и, от друга, с промишлеността задълбочава специализацията на селскостопанското производство и води до нарастване обема на произвежданата продукция. Въпреки това снабдяването на София с необходимата селскостопанска продукция се „поддържа“ от окръзите Врачански, Михайловградски, Видински, Плевенски, Кюстендилски, Ловешки, Пазарджишки и Благоевградски. Необходимо е да се намалява териториалният обхват на получаваните доставки, особено на месо и месни продукти.

Транспортният проблем с основание се приема за отражение на всички други проблеми, оказващи влияние върху развитието на териториалната структура на София. Всъщност чрез него се осъществява достъпът и „потреблението“ на всички природни и антропогенни ресурси, като за основен критерий се приема времето за преодоляването на разстоянието, а в последните години и комфортът на използваните транспортни средства. Изграждането на транспортно-комуникационната система в столицата се извършва диференцирано. Най-голямо внимание се отделя в центъра на града, където бяха завършени важни пътни артерии — реконструкция на бул. „България“ от ул. „Граф Игнатиев“ до „Орлов мост“, Околовръстният път в участъка от Кремиковци до „Ботевградско шосе“; пътната връзка Филиповци — Банкя; бул. „Руски“ от „Орлов мост“ до пресечката с бул. „Толбухин“, ул. „Гурко“ и др.

В централната част на София се формират два транспортни ринга — вътрешен, ограничен от булевардите „Толбухин“, „Волгоград“, „Сливница“, „Опълченска“, „Скобелев“ и „Патриарх Евтимий“, и външен — от булевардите „България“, „П. Славейков“ до бул. „Сливница“. Концентричната структура на транспортната мрежа в ядрото на града изисква и радиално развитие на пътната мрежа. Предвижда се преустройство на ул. „6-ти септември“ и изграждане на мост на р. Перловска с продължение по ул. „Милин камък“ до бул. „Антон Иванов“. Започна реконструкцията на входно-изходните магистрали „Баба Парашкева“ за Белград и „Ботевградско шосе“ за Варна, респективно Русе — Москва. Това ще нало-

жи изменения в конфигурацията на околоръстния път. По този начин се създава възможност за осъществяване на бързи транспортни връзки между отдалечените райони (напр. жк. „Люлин“, жк. „Младост“, Аерогара София) и намаляване на времето при пътуването от всички райони на София към Витоша. Все още липсват удобни транспортни връзки и артерии на жк. „Младост“ с Витоша.

Изграждат се нови трамвайни (обща дължина 23 км) и тролейбусни линии (обща дължина 25 км). Чрез тях ще се осигурява по-добро обслужване на кварталите „Бенковски“, „Драгалевци“, „Бистрица“, жк. „Гео Милев“, „Младост“ и „Люлин“.

Наложително се чувства необходимостта от изграждането на метро и нови, със съвременно обслужване автогари. Сега се изграждат три автогари—„Югозапад“ в кв. „Овча купел“, „София-север“ и „Изток“.

Дължината на маршрутната мрежа на градския транспорт достигна 4517 км (за 1984 г.). Рязко се увеличи и броят на пътническите места. При условие, че се съпостави пропорционално нарастването на населението в София с увеличаването на пътническите места, се установява съотношение 3 : 16. Такива тенденции в развитието на вътрешноградския транспорт са характерни за малко градове (с население 1 млн. ж.), което изисква въвеждането в експлоатация и на други видове транспортни средства.

Преустройството на териториалната конфигурация на транспортната система и изграждането на ринговата структура трябва постепенно да се разширява и да обхване територията на столичната агломерация.

При анализа на предприятията от сферата на материалното производство се установява, че не всички от тях отчисляват средства в бюджета на Столичния народен съвет. Това несъответствие е резултат от съществуващото отраслово управление на икономиката, което оказва задържащо влияние върху комплексното развитие на столичния териториален комплекс. Проблемите в развитието на териториално-производствената структура на София ще се преодоляват, ако се изгради единна производствено-техническа база на строителството, единно управление на инвестиционния процес и единен орган за териториално управление на промишленото производство.

Когато разглежда града като ярко изразен феномен в селищната организация на обществото и обосновава методологичните основи за икономгеографското му изследване, Н. Н. Барански отбелязва, че неговите функции към прилежащата му територия са преди всичко търговски и промишлени, и на второ място, административни и културни (Н. Н. Баранский. Становление советской экономической географии. М., 1980, с. 206). Следователно проблемите в развитието на териториалната структура на

гр. София са преди всичко проблеми в пространственото развитие на производствената и непроизводствената сфера.

Проблемът за комплексното обслужване на населението в София е изключително сложен. Действително през последните години (1981—1984 г.) се установява тенденция на нарастване на стоковите фондове поради увеличаване относителното тегло на произвежданите предмети за потребление от столичната промишленост. Същевременно се подобрява качеството и се разнообразява номенклатурата на предлаганите стоки. Друга характерна особеност е нарастването на дела на предприятията от местната и кооперативната промишленост в предлаганите услуги за населението и главно в резултат от пренасочването им в производството на дефицитна и търсена продукция. Създават се специализирани търговски организации, като редица ведомства откриват свои фирмени магазини. В по-големите предприятия на столицата се изградиха търговски магазини и ателиета за услуги. Например през 1984 г. за обслужване на трудови колективи по месторабота са функционирали 160 обекта със специализирани групи за услуги. Изграждащите се обекти на търговските организации са предимно в новите жилищни комплекси. Непрекъснато се разнообразяват и предлаганите форми на обслужване.

При териториалното развитие на материално-техническата база на търговските организации се установяват някои противоречия. Ярко изразена е диспропорцията по показателя търговска площ на 1000 жители между централната част на града и новоизградените жилищни комплекси (средно 1 : 5). При това се разкрива неблагоприятна тенденция на много по-бързо увеличаване на населението в „Люлин“, „Младост“, „Дружба“, „Надежда“ и др. комплекси при сравнително равностойно развитие на търговската база по застроена площ.

Второ, териториалното разрастване на столицата доведе до изменение в радиалната структура на административните райони—например Люлински, Ботевски, Искърски и др. При тази ситуация териториалните различия в обслужването на населението придобиха още по-голяма контрастност.

Трето, усъвършенствването на структурата на предприятията от местната и кооперативната промишленост и битовите услуги не е в съответствие с потребностите и изискванията на столичния пазар, което създава затруднения в ритмиката на доставяните стоки, но и ограничава снабдеността на пазара. Ето защо при изграждането на малки и средни предприятия и мощности е наложително да се преодоляват съществуващите противоречия в териториалната структура на обслужващата сфера. Освен това усиляването на териториалното управление в столичния комплекс ще ограничава ведомствената принадлежност на отделните предприятия и сто-

пански организации, което ще създаде възможности за допълнително изграждане на нови обекти за търговия и услуги.

Водоснабдяването на столичното население се развива със сравнително устойчиви темпове. Изграждането на водоснабдителната мрежа е в съответствие с териториалното развитие на София. Същевременно се създават условия за подсигуряването на необходимите водни запаси, реконструира се водопроводната мрежа, което намалява излишните преразходи на вода и т. н. Важна особеност, която се установява при консумирането на вода на 1 жител за периода 1980—1984 г., е непрекъснатото намаляване — съответно от около 700 литра на денонощие за 1980 г., на 575 литра за 1984 г. (вж. Отчетен доклад на СНС... 1985, С.).

По-малкият разход на вода се дължи главно на по-рационалното водоползуване в промишлените предприятия. Въвеждат се оборотни цикли на водопотребление и се изграждат собствени водоизточници от редица ведомства. Конкретният анализ на отделни промишлени предприятия показва, че консумацията на вода в тях с много малки изключения не намалява. Причините са свързани с разширяващото се изграждане на собствени водоизточници, при което съвкупните производствени разходи за единица продукция намаляват в резултат на нереалната цена на водата. Въпреки че се стимулира това направление, необходимо е да се усъвършенствува икономическият механизъм при водоползуването от такива водоизточници.

Вторият проблем се поражда от рязкото намаляване на хидроресурсите (в резултат на продължителното засушаване или други неблагоприятни причини), което води до нарушаване на техните санитарно-хигиенни норми. При условие че настъпят по-продължителни ограничения в поддържането на необходимите обеми и запаси от хидроресурси за столицата, неблагоприятните последици рязко ще нарастват. От по-рационални норми на потребление се нуждае и ползуването на минералните води в София.

Третият проблем е свързан с пречистването на замърсените води. През 1984 г. 45% от използваните води в столицата се пречистват. Изградената пречиствателна станция е със сравнително голям капацитет (за пречистване на 500 хил. куб. м в денонощие), но тя не може да подсигури пречистването на отпадните води от по-големите предприятия. Строителството на пречиствателни съоръжения към отделните предприятия и обекти трябва да се извършва предварително и тогава да се проектират и изграждат пречиствателни станции, обслужващи столичния териториален комплекс. Неотложно е завършването на пречиствателните съоръжения в СМК „Л. И. Брежнев“, трамвайния завод „София“, локомотивното депо „В. Марков“ и др. Опазване на чистотата на 15-те реки, които протичат през територията на София

ската селищна система, се превръща в жизнено важен проблем.

За поддържането на екологичното равновесие в столицата важно значение има топлофикационният проблем. Изграждат се временни отоплителни централи („Западен парк“, „Младост IV“), удължиха се Втора „А“ градска магистрала и топломагистралите от ул. „В. Кънчев“ до жилищния комплекс „Суха река“ и др. Разширяват се мощностите на топлоцентралиите „Земляне“ и „Тр. Костов“. Действително увеличава се обхватът на производствените и жилищните сгради (51% от фонда на София), свързани с централната топлофикационна мрежа. Наред с това съществува силно изразена диспропорция между изградените мощности и потребителите на топлоенергия. Увеличават се загубите на топлина, при което практически двойно нарастват разходите на енергия за отопление. От икономикогеографска гледна точка усъвършенстването на топлофикацията в София трябва да се извършва в следните направления — регулиране на траекторията на топлопотребление между производител и потребител, отчитане на тенденциите в териториалното развитие на столицата, по-широко и масово внедряване на съоръжения, които осигуряват възможности за използването на различни видове енергоизточници и др.

Проблемът за опазване на природната среда привлича и ангажира вниманието на все повече институции. С разработването на екологичната карта на София и завършването на нейния втори етап се създават условия за приложението на научен подход при управлението на тези процеси. Столичният град представлява сложна и твърде нееднородна динамична териториална система. В резултат на взаимодействието между основните структурни елементи отрицателното въздействие върху природната среда е толкова разнообразно, а често и случайно, което затруднява и ограничава разкриването на причинно-последствените връзки, пораждащи това влияние. Обикновено системни наблюдения се водят за промените, настъпващи в почвите, водите и въздуха, като причините, обуславящи тези изменения, не се разглеждат комплексно. Например на територията на София е създадена мрежа за непрекъснат контрол на природната среда, изградени са 230 пречиствателни съоръжения (1984 г.) и въпреки това концентрацията на замърсители (прах, аерозоли на тежки метали и др.) се увеличава. Отделни предприятия, които реализират по-голям обем чиста продукция и печалба, внасят ежемесечни глоби за нанесени щети от замърсяване и въпреки това не изграждат пречиствателни съоръжения. Решаването на този проблем изисква усъвършенстване на икономическия механизъм, при което налаганите санкции трябва да се извършват диференцирано както към отделните предприятия, така и съобразно стойностната величина на чистата продукция и печалбата,

реализирана в тях. От друга страна, това ще наложи преустройство на технологичните линии и привеждането на производствения процес и отделни характеристики на крайната продукция към строго определени екологични стандарти. По този начин противоречията между общественото производство и природата постепенно ще се преодоляват и социално-икономическият и екологичният ефект в столичния териториален комплекс ще нараства.

Проблемът за отдиха и туризма в София е в непосредствена връзка с функциите на изградените и формиращи се териториално-рекреационни системи. Те са резултат от богатото разнообразие на природни и антропогенни ресурси, които предоставя територията на селищна система София. От много голямо значение за перспективното развитие на столицата (демографския и жилищния проблем, обслужването и др.) е най-точното и системно отчитане на измененията, характеризиращи вилния отдих, както и промените в неговото териториално развитие. Всъщност във функционално отношение след производствената сфера, отдихът и туризмът формира и поддържа териториалното единство на столичния комплекс. Вторият проблем, който все по-остро се чувства, е силното ведомствено влияние на изградената база за отдих и туризъм. Както и в другите сфери на обществения живот, и организацията на отдиха и туризма в София се нуждае все повече от единен инвеститор, единна териториална организация и единен орган за териториално управление в границите на общината. Изведените насоки още по-убедително потвърждават необходимостта от по-голямо съответствие между административно-селищното устройство в страната и пространствената организация на отдиха и туризма.

Проблемите в развитието на териториалната структура на гр. София имат комплексен характер. За постигането на по-голям социално-икономически и екологичен ефект при тяхното управление е необходимо системно анализиране на промените, настъпващи в геопропространственото развитие на основните структурни елементи на столичния териториален комплекс.

#### ЛИТЕРАТУРА

- Баранский, Н. Н. Становление советской экономической географии. М., Мысль, 1980.
- Божинев, Т. Мультипликационният подход в териториалните системи. С., Партиздат, 1977.
- Божинев, Т., Цв. Йотов. Управление на териториалните единици. С., Партиздат, 1972.
- Димов, Н. Относно географския подход при изграждането на малки и средни промишлени предприятия в България. — В: Сб. Резюмета на докл. на V конгрес на географите в България, С., 1985.
- Маергойз, И. М. Территориальная структура народного хозяйства и некоторые подходы к ее исследованию в социалистических странах в

свете социалистической экономической интеграции. — Вестн. Моск. ун-та, 1975, кн. 4.

\*\*\* Отчетен доклад за работата на Столичния народен съвет през 1984 г. С., м. февруари, 1985.

\*\*\* Территориальная структура производственных комплексов. Киев. — Наукова думка, 1981.

Чистобаев, А. И., Ю. Н. Баженов. Территориальные комплексные программы. Л., 1984.

#### PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF TERRITORIAL STRUCTURE OF SOFIA

I. Penkov, N. Dimov

#### Summary

The development of Sofia town territory structure as an important prerequisite and a necessary condition for the improvement of its planning and management is discussed in the material. Some capital problems are presented as follows: the dwelling and demographic problem. The formation of R&D and productive common zones and the administrative division of Sofia town as a whole; the supply-problem and the by-town agricultural system; the role of transport system for the development of the capital's territory structure.

Special attention is paid to the complex social services, the water-supply, the problems of the environment and other ecological problems, sport, tourism, etc. Some concrete proposals are made for the future development and the total management of Sofia town territory complex.

The necessity of constant and systematic analysis of the changes taking place in the complete territory structure is specially underlined.