



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.

ДОКЛАД № 1

„СЪЗДАВАНЕ НА ЕЛЕКТРОННА БАЗА ДАННИ И ПОДГОТОВКА НА НАЦИОНАЛЕН ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ”

27 април 2016 г.



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



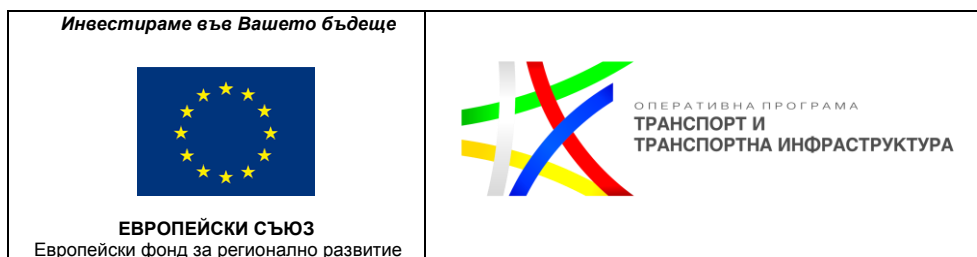
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Заглавие на проекта:	Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.	
Проект №:	BG16M10P001-5.001-0007	
Страна:	България	
Възложител:	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
Адрес:	София, ул. „Дякон Игнатий“ № 9	
Изпълнител:	Консорциум „ИнфраКеър – Пи Ти Ви“ ДЗЗД	
Адрес:	София, ул. „Николай Хайтов“ 3А	
Тел:	+359 879 063 758; +359 2 400 3391	
Факс:	+359 2 9522538	
Лице за контакти:	Нели Стойчева	
Дата на доклада:	27 април 2016 г.	
Период за изготвяне:	от 11.02.2016 г. до 27.04.2016 г.	
Версия на доклада:	2.0 от дата: 18.05.2016 г.	
Код на документа:	ОСНОВЕН ДОКЛАД 2-18.05.2016	
Автори на доклада:	Екип на проекта	
Ръководител на проекта:	проф. д-р Емил Железов	_____
Основен екип:		
Ключов експерт:	доц. д-р инж. Нели Иванова Стойчева	_____
Ключов експерт:	проф. д-р инж. Тодор Размов	_____
Ключов експерт:	инж. Йенс Ландман	_____
Ключов експерт:	инж. Диана Юлий Страка	_____

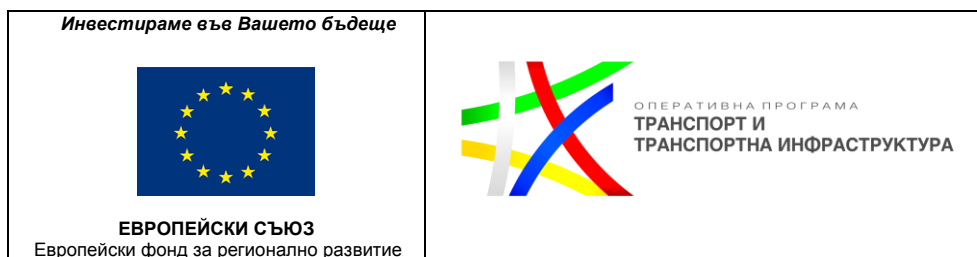


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

СЪДЪРЖАНИЕ

I.	ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ И ОЦЕНКА НА СЪБРАНИТЕ ДАННИ	19
1.1	ОРГАНИЗАЦИЯ НА СЪБИРАНЕ И СИСТЕМАТИЗИРАНЕ НА ДАННИТЕ	19
1.2	ОЦЕНКА НА НАЛИЧНИТЕ, ПРЕДОСТАВЕНИ ОТ ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ ДАННИ	23
1.2.1	МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНКА	23
1.2.2	СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ	25
1.2.3	ДАННИ ЗА СЕКТОР ТРАНСПОРТ	26
1.2.4	СТРАТЕГИИ, ПРОУЧВАНИЯ И ПРОЕКТИ	27
1.2.5	ДАННИ ЗА ОКОЛНА СРЕДА	28
1.2.6	ДАННИ ЗА АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ	29
1.3	ДАННИ ОТ ТРАФИЧНИ ПРЕБРОЯВАНИЯ	31
1.3.1	ЦЕЛ И ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА ДАННИТЕ ПОЛУЧЕНИ ОТ ПРЕБРОЯВАНЕ НА ПЪТНИКОПОТОКА	31
1.3.2	ОБХВАТ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА	31
1.3.3	МЕТОДИКА ПРИЛОЖЕНА ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА	50
1.3.4	ДАННИ ПОЛУЧЕНИ ОТ ПРЕБРОЯВАНИЯТА	51
1.4	ПРЕБРОЯВАНЕ НА ПЪТНИКОПОТОКА В СТРАТЕГИЧЕСКИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ И АВТОБУСНИ ГАРИ	53
1.4.1	ЦЕЛ И ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА ДАННИТЕ ПОЛУЧЕНИ ОТ ПРЕБРОЯВАНЕ НА ПЪТНИКОПОТОКА	53
1.4.2	ОБХВАТ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА	54
1.4.3	МЕТОДИКА ПРИЛОЖЕНА ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА	69
1.4.4	ДАННИ ПОЛУЧЕНИ ОТ ПРЕБРОЯВАНИЯТА	72
1.4.5	АНАЛИЗ НА ПОЛУЧЕНИТЕ ДАННИ	132
1.5	ПРЕГЛЕД НА УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРА НА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ	135
1.5.1	ОБХВАТ И ЦЕЛИ	135
1.5.2	ПРЕГЛЕД НА ИНФРАСТРУКТУРАТА (железопътна, пътна, морски пристанища, речни пристанища, летища, интермодални терминали)	140
1.5.3	ПРЕГЛЕД НА ТРАНСПОРТНОТО ТЪРСЕНЕ НА ТОВАРНИ УСЛУГИ	147
1.5.4	ПРЕГЛЕД НА ОПЕРАТОРИТЕ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ	153
1.5.5	РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ	156
1.5.6	КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА	157
1.6	СЪБРАНИ ДРУГИ ДАННИ	172
1.7	ДАННИ, СВЪРЗАНИ С ИЗГОТВЯНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ МОДЕЛ	176
1.7.1	СЪЩЕСТВУВАЩИ ТРАНСПОРТНИ МОДЕЛИ	176
1.7.2	СОЦИО-ИКОНОМИЧЕСКИ ДАННИ	176
1.7.3	ПОВЕДЕНЧЕСКИ ДАННИ	181
1.7.4	ДАННИ ЗА МРЕЖАТА	182
1.7.5	ДАННИ ЗА ВАЛИДИРАНЕ / КАЛИБРИРАНЕ	185
1.7.6	ГЕНЕРИРАНЕ НА ТОВАРИ	188
1.7.7	РАЗХОДИ И НОРМАТИВНА БАЗА	190
II.	ЕЛЕКТРОННА БАЗА ДАННИ	192
III.	РЪКОВОДСТВО ЗА НАЛИЧНИТЕ ДАННИ И ТЕХНИТЕ ИЗТОЧНИЦИ	195
3.1	ФУНКЦИОНАЛНОСТИ	195
3.2	ГОРНА НАВИГАЦИЯ	195
3.3	ЛЯВА НАВИГАЦИЯ	198
IV.	ОБХВАТ НА ТРАНСПОРТНИЯ МОДЕЛ	202

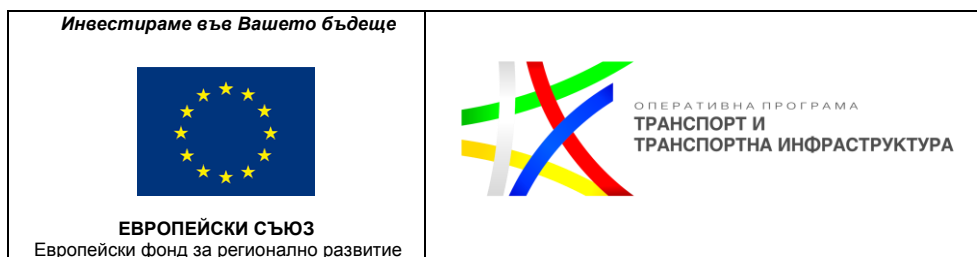
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4.1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ.....	202
4.1.1. ЦЕЛ НА ПРОЕКТА И ТРАНСПОРТНИЯ МОДЕЛ.....	202
4.1.2. ВИД НА МОДЕЛА.....	203
4.1.3. СОФТУЕР ЗА МОДЕЛИРАНЕ	204
4.2. ОБЛАСТ НА МОДЕЛИРАНЕ.....	204
4.3. ТРАНСПОРТНА МРЕЖА.....	206
4.4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА ЗОНИРАНЕ.....	212
4.5. ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ И КЛАСИФИКАЦИЯ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА.....	217
4.5.1. ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ.....	217
4.5.2. КЛАСИФИКАЦИЯ ПО ВИД ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО.....	218
4.6. ГРУПИ ПЪТНИЦИ И ЦЕЛ НА ПЪТУВАНЕТО.....	219
4.7. КАЛКУЛИРАНЕ НА ТЪРСЕНЕТО.....	220
4.7.1. СТРУКТУРА НА МОДЕЛА	220
4.7.2. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ТЪРСЕНЕТО НА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ	221
4.7.3. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ТЪРСЕНЕТО НА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ	227
4.8. НЕОБХОДИМОСТ ОТ ВХОДЯЩИ ДАННИ И НАЛИЧНИ ДАННИ.....	238
V. ПЛАН И ПРОГРАМИ ЗА ПРЕДСТОЯЩИТЕ ОБУЧЕНИЯ	240
5.1. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА ОБУЧЕНИЯТА.....	240
5.2. ДВУДНЕВЕН ВЪВЕЖДАЩ КУРС В ТРАНСПОРТНОТО МОДЕЛИРАНЕ (СЪЩНОСТ, ЦЕЛИ И КЛЮЧОВИ ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С ТРАНСПОРТНОТО МОДЕЛИРАНЕ), С УЧАСТИЕТО НА ДО 30 ДУШИ.	240
5.3. ЧЕТИРИДНЕВЕН КУРС ЗА ГРУПА ОТ 6 ЕКСПЕРТА ЗА ВЪВЕЖДАНЕ В СПЕЦИАЛИЗИРАНИЯ СОФТУЕР ЗА ТРАНСПОРТНО МОДЕЛИРАНЕ, ИЗПОЛЗВАН ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ ..	242
5.4. ВРЕМЕННИ ОБУЧИТЕЛНИ СЕСИИ НА ГРУПА ОТ ШЕСТ ЕКСПЕРТИ ЗА ТЯХНОТО ВКЛЮЧВАНЕ В ПРОЦЕСА ПО РАЗРАБОТВАНЕ НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ.....	244
5.5. ВРЕМЕННИ ГРАФИК ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ОБУЧЕНИЯТА.....	245

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ТАБЛИЦИ

Таблица 1-1	Събрани данни по източници
Таблица 1-2	Допълнителни срокове за събиране на липсващи данни
Таблица 1-3	Оценка на социално-икономическите и демографски данни
Таблица 1-4	Оценка на наличните данни за сектор транспорт
Таблица 1-5	Оценка на наличните стратегии, проучвания и проекти
Таблица 1-6	Оценка на наличните данни за околна среда
Таблица 1-7	Оценка на наличните данни за административен капацитет
Таблица 1-8	Преброителни пунктове, в които са извършени преброяванията
Таблица 1-9	Формуляр за данните от преброяванията в преброителните пунктове за всяка от посоките на движение на превозните средства
Таблица 1-10	Пункт 8 - Профилни преброявания
Таблица 1-11	Железопътни гари, в които са извършени преброявания
Таблица 1-12	Разположение на железопътните гари, в които са извършени преброявания
Таблица 1-13	Автогари, в които са извършени преброявания
Таблица 1-14	Разположение на автогарите
Таблица 1-15	Формуляр за данните от преброяванията в железопътните гари
Таблица 1-16	Формуляр за данните от преброяванията в автогарите
Таблица 1-17	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара София за работен ден
Таблица 1-18	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара София за неработен (почивен) ден
Таблица 1-19	Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара София
Таблица 1-20	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Пловдив за работен ден
Таблица 1-21	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Пловдив за неработен ден
Таблица 1-22	Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Пловдив
Таблица 1-23	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Таблица 1-24	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Горна Оряховица за неработен ден
Таблица 1-25	Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Горна Оряховица
Таблица 1-26	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Бургас за работен ден
Таблица 1-27	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Бургас за неработен ден
Таблица 1-28	Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Бургас
Таблица 1-29	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Стара Загора за работен ден

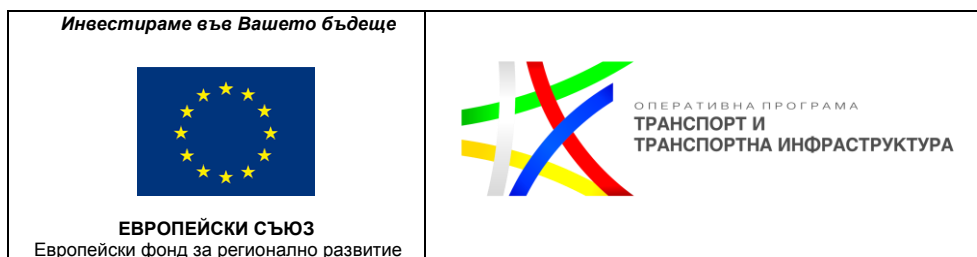
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-30	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Стара Загора за неработен ден
Таблица 1-31	Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Стара Загора
Таблица 1-32	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Варна за работен ден
Таблица 1-33	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Варна за неработен ден
Таблица 1-34	Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Варна
Таблица 1-35	Обобщена информация от преброяванията за всички железопътни гари за работен ден
Таблица 1-36.	Обобщена информация от преброяванията за всички железопътни гари за почивен ден
Таблица 1-37	Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички железопътни гари
Таблица 1-38	Обобщена информация от преброяванията в автогарите в гр. София за работен ден
Таблица 1-39	Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. София получени въз основа на извършените преброявания
Таблица 1-40	Обобщена информация от преброяванията в автогарите в гр. Пловдив за работен ден
Таблица 1-41	Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. Пловдив получени въз основа на извършените преброявания
Таблица 1-42	Обобщена информация от преброяванията в автогарите в гр. Бургас за работен ден
Таблица 1-43	Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички автогари
Таблица 1-44	Обобщена информация от преброяванията в автогара Варна за работен ден
Таблица 1-45	Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички автогари
Таблица 1-46	Обобщена информация от преброяванията в автогара Русе за работен ден
Таблица 1-47	Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички автогари
Таблица 1-48	Обобщена информация от преброяванията в автогара Велико Търново за работен ден
Таблица 1-49	Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички автогари
Таблица 1-50	Съотношение на предоставен капацитет и обслужени пътници от

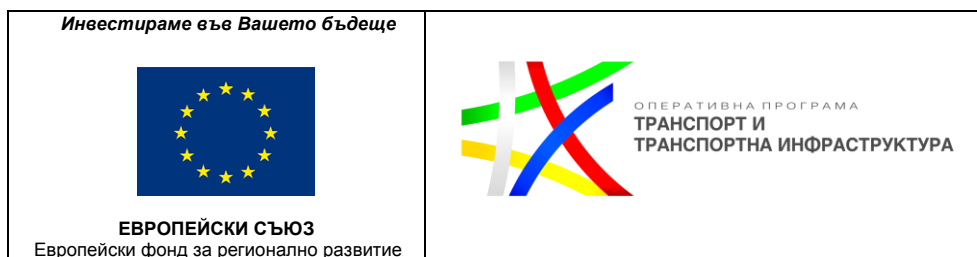
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

	автобусен и железопътен транспорт от гара София и автогарите в гр. София
Таблица 1-51	Съотношение на предоставен капацитет и обслужени пътници от автобусен и железопътен транспорт от гара Пловдив и автогарите в гр. Пловдив
Таблица 1-52	Съотношение на предоставен капацитет и обслужени пътници от автобусен и железопътен транспорт от гара Бургас и автогарите в гр. Бургас
Таблица 1-53	Интервюта – Браншови Организации
Таблица 1-54	Интервюта – Товародатели
Таблица 1-55	Интервюта - Превозвачи и спедитори
Таблица 1-56	Интервюта- Пристанищни оператори и интермодални терминали
Таблица 1-57	Интервюта –Летищни оператори(наземни услуги)
Таблица 1-58	Използвани направления при износ на стоки
Таблица 1-59	Стойности на функцията на полезност
Таблица 1-60	Легенда източници други данни
Таблица 1-61	Събрани данни от други източници
Таблица 2-1	Критерии за определяне на категориите данни
Таблица 2-2	Критерии за определяне на групите данни
Таблица 2-3	Критерии за определяне на подгрупите данни
Таблица 4-1	Общините, които ще бъдат отделени в трафик зони
Таблица 4-2	Структура на трафик зоните
Таблица 4-3	Видове транспорт при моделиране на пътнически трафи
Таблица 4-4	Видове транспорт при моделиране на товарния трафик
Таблица 4-5	Групи пътници
Таблица 4-6	Цел на пътуването
Таблица 4-7	Логистични системи
Таблица 5-1	Програма за обучение Курс 1: Основи на транспортното планиране
Таблица 5-2	Програмата за обучение Курс 2: Използване на основния специализиран софтуер за транспортно моделиране
Таблица 5-3	Времеви график за провеждане на обученията

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

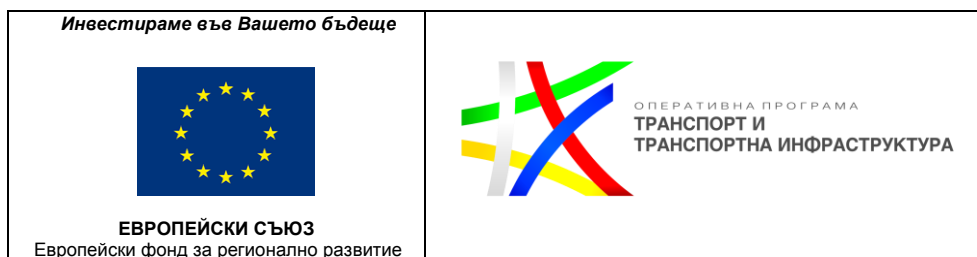


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ФИГУРИ

Фигура 1-1	Процес на събиране на данни
Фигура 1-2	Систематизиране на данните
Фигура 1-3	Блок-схеми на процесите на оценка на събраните данни по критерии
Фигура 1-4	Преброителни точки
Фигура 1-5	Разположение на преброителните пунктове върху републиканската пътна мрежа
Фигура 1-6	Времеви профил на заминаващите в железопътна гара София за работен ден
Фигура 1-7	Времеви профил на пристигащите в железопътна гара София за работен ден
Фигура 1-8	Часове пик за железопътна гара София за работен ден
Фигура 1-9	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара София за работен ден
Фигура 1-10	Времеви профил на заминаващите в железопътна гара София за неработен ден
Фигура 1-11	Времеви профил на пристигащите в железопътна гара София за неработен ден
Фигура 1-12	Часове пик за железопътна гара София за неработен ден
Фигура 1-13	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара София за неработен ден
Фигура 1-14	Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Пловдив за работен ден
Фигура 1-15	Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Пловдив за работен ден
Фигура 1-16	Часове пик за железопътна гара Пловдив за работен ден
Фигура 1-17	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Пловдив за работен ден
Фигура 1-18	Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Пловдив за неработен ден
Фигура 1-19	Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Пловдив за неработен ден
Фигура 1-20	Часове пик за железопътна гара Пловдив за неработен ден
Фигура 1-21	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Пловдив за неработен ден
Фигура 1-22	Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Фигура 1-23	Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Фигура 1-24	Часове пик за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Фигура 1-25	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Фигура 1-26	Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден
Фигура 1-27	Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден

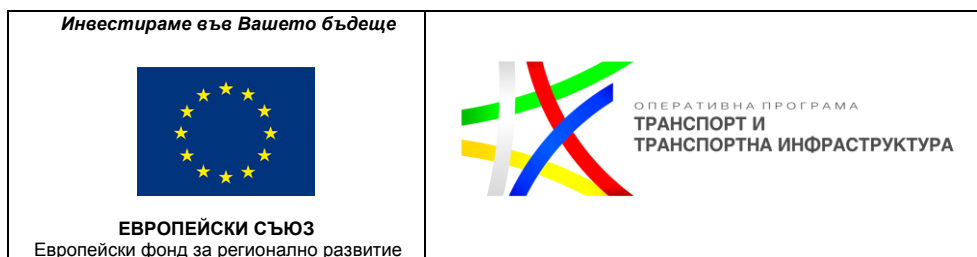
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

	Оряховица за почивен ден
Фигура 1-28	Часове пик за железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден
Фигура 1-29	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден
Фигура 1-30	Времени профил на заминаващите в железопътна гара Бургас за работен ден
Фигура 1-31	Времени профил на пристигащите в железопътна гара Бургас за работен ден
Фигура 1-32	Часове пик за железопътна гара Бургас за работен ден
Фигура 1-33	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Бургас за работен ден
Фигура 1-34	Времени профил на заминаващите в железопътна гара Бургас за неработен ден
Фигура 1-35	Времени профил на пристигащите в железопътна гара Бургас за неработен ден
Фигура 1-36	Часове пик за железопътна гара Бургас за неработен ден
Фигура 1-37	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Бургас за неработен ден
Фигура 1-38	Времени профил на заминаващите в железопътна гара Стара Загора за работен ден
Фигура 1-39	Времени профил на пристигащите в железопътна гара Стара Загора за работен ден
Фигура 1-40	Часове пик за железопътна гара Стара Загора за работен ден
Фигура 1-41	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Стара Загора за работен ден
Фигура 1-42	Времени профил на заминаващите в железопътна гара Стара Загора за неработен ден
Фигура 1-43	Времени профил на пристигащите в железопътна гара Стара Загора за неработен ден
Фигура 1-44	Часове пик за железопътна гара Стара Загора за неработен ден
Фигура 1-45	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Стара Загора за неработен ден
Фигура 1-46	Времени профил на заминаващите в железопътна гара Варна за работен ден
Фигура 1-47	Времени профил на пристигащите в железопътна гара Варна за работен ден
Фигура 1-48	Часове пик за железопътна гара Варна за работен ден
Фигура 1-49	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Варна за работен ден
Фигура 1-50	Времени профил на заминаващите в железопътна гара Варна за неработен ден
Фигура 1-51	Времени профил на пристигащите в железопътна гара Варна за неработен ден
Фигура 1-52	Часове пик за железопътна гара Варна за неработен ден
Фигура 1-53	Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Варна за неработен ден

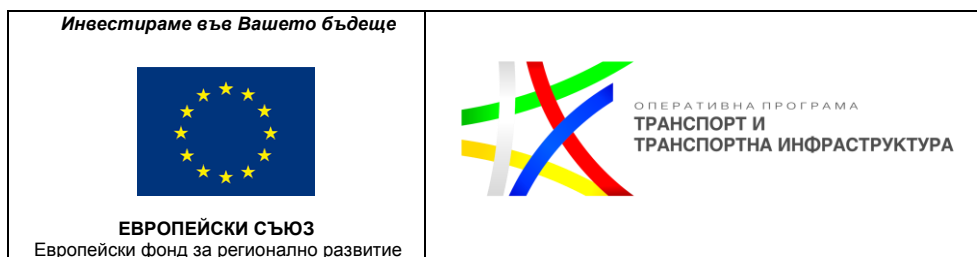
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Фигура 1-54** Времеви профил на заминаващите от всички железопътни гари за работен ден
- Фигура 1-55** Времеви профил на пристигащите във всички железопътни гари за работен ден
- Фигура 1-56** Часове пик за всички железопътни гари за работен ден
- Фигура 1-57** Времеви профил на заминаващите от всички железопътни гари за неработен ден
- Фигура 1-58** Времеви профил на пристигащите във всички железопътни гари за неработен ден
- Фигура 1-59** Часове пик за всички железопътни гари за неработен ден
- Фигура 1-60** Времеви профил на заминаващите от централна автогара София пътници за работен ден
- Фигура 1-61** Времеви профил на пристигащите в централна автогара София пътници за работен ден
- Фигура 1-62** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в централна автогара София пътници за работен ден
- Фигура 1-63** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-64** Времеви профил на заминаващите от автогара Подуяне - София пътници за работен ден
- Фигура 1-65** Времеви профил на пристигащите в автогара Подуяне - София пътници за работен ден
- Фигура 1-66** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Подуяне - София пътници за работен ден
- Фигура 1-67** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-68** Времеви профил на заминаващите от автогара Овча купел - София пътници за работен ден
- Фигура 1-69** Времеви профил на пристигащите в автогара Овча купел - София пътници за работен ден
- Фигура 1-70** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Овча купел - София пътници за работен ден
- Фигура 1-71** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-72** Времеви профил на заминаващите от автогара „Сердика” - София пътници за работен ден
- Фигура 1-73** Времеви профил на пристигащите в автогара „Сердика” - София пътници за работен ден
- Фигура 1-74** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара „Сердика” - София пътници за работен ден
- Фигура 1-75** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-76** Времеви профил на заминаващите от автогара Юг - София пътници за работен ден
- Фигура 1-77** Времеви профил на пристигащите в автогара Юг - София пътници за работен ден

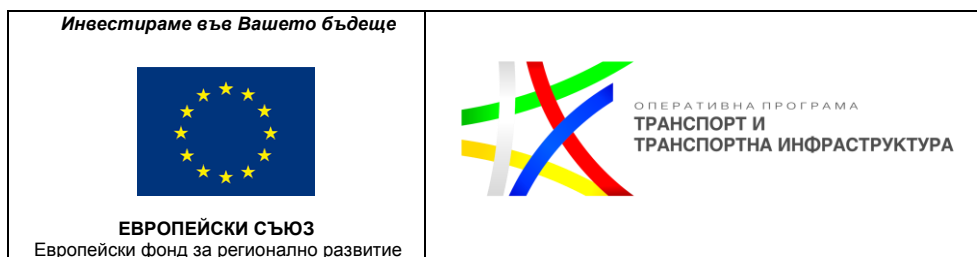
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Фигура 1-78** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Юг - София пътници за работен ден
- Фигура 1-79** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-80** Времеви профил на заминаващите от автогарите на гр. София пътници за работен ден
- Фигура 1-81** Времеви профил на пристигащите в автогарите на гр. София пътници за работен ден
- Фигура 1-82** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в и от автогарите на гр. София пътници за работен ден
- Фигура 1-83** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в и от автогарите на гр. София пътници за работен ден
- Фигура 1-84** Разпределение на заминаващите пътници по автогари за гр. София за работен ден
- Фигура 1-85** Разпределение на пристигащите пътници по автогари за гр. София за работен ден
- Фигура 1-86** Разпределение на заминаващите и пристигащите пътници по автогари за гр. София за работен ден
- Фигура 1-87** Разпределение на предлагания капацитет (места за пътници в автобусите) по автогари за гр. София за работен ден
- Фигура 1-88** Времеви профил на заминаващите от автогара Пловдив Юг пътници за работен ден
- Фигура 1-89** Времеви профил на пристигащите в автогара Пловдив Юг пътници за работен ден
- Фигура 1-90** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Пловдив Юг пътници за работен ден
- Фигура 1-91** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-92** Времеви профил на заминаващите от автогара Пловдив Север пътници за работен ден
- Фигура 1-93** Времеви профил на пристигащите в автогара Пловдив Север пътници за работен ден
- Фигура 1-94** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Пловдив Север пътници за работен ден
- Фигура 1-95** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-96** Времеви профил на заминаващите от автогара „Родопи” - Пловдив пътници за работен ден
- Фигура 1-97** Времеви профил на пристигащите в автогара „Родопи” - Пловдив пътници за работен ден
- Фигура 1-98** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара „Родопи” - Пловдив пътници за работен ден
- Фигура 1-99** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-100** Времеви профил на заминаващите от автогарите на гр. Пловдив пътници за работен ден

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Фигура 1-101** Времеви профил на пристигащите в автогарите на гр. Пловдив пътници за работен ден
- Фигура 1-102** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в и от автогарите на гр. Пловдив пътници за работен ден
- Фигура 1-103** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в и от автогарите на гр. Пловдив пътници за работен ден
- Фигура 1-104** Разпределение на заминаващите пътници по автогари за гр. Пловдив за работен ден
- Фигура 1-105** Разпределение на пристигащите пътници по автогари за гр. Пловдив за работен ден
- Фигура 1-106** Разпределение на заминаващите и пристигащите пътници по автогари за гр. Пловдив за работен ден
- Фигура 1-107** Разпределение на предлагания капацитет (места за пътници в автобусите) по автогари за гр. Пловдив за работен ден
- Фигура 1-108** Времеви профил на заминаващите от автогара Бургас Юг пътници за работен ден
- Фигура 1-109** Времеви профил на пристигащите в автогара Бургас Юг пътници за работен ден
- Фигура 1-110** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Бургас Юг пътници за работен ден
- Фигура 1-111** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-112** Времеви профил на заминаващите от автогара Бургас Запад пътници за работен ден
- Фигура 1-113** Времеви профил на пристигащите в автогара Бургас Запад пътници за работен ден
- Фигура 1-114** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Бургас Запад пътници за работен ден
- Фигура 1-115** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-116** Времеви профил на заминаващите от автогара Варна пътници за работен ден
- Фигура 1-117** Времеви профил на пристигащите в автогара Варна пътници за работен ден
- Фигура 1-118** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Варна пътници за работен ден
- Фигура 1-119** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-120** Времеви профил на заминаващите от автогара Русе пътници за работен ден
- Фигура 1-121** Времеви профил на пристигащите в автогара Русе пътници за работен ден
- Фигура 1-122** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Русе пътници за работен ден
- Фигура 1-123** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед

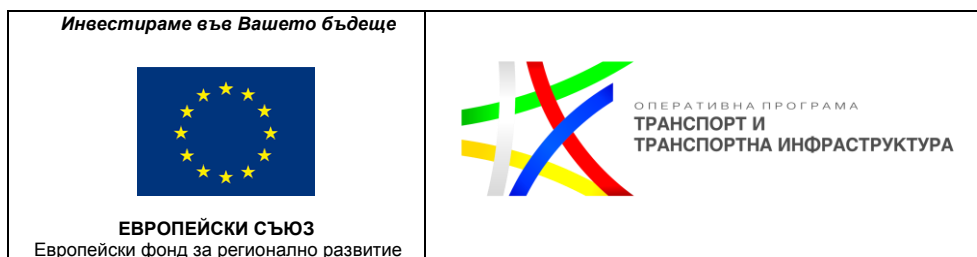
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Фигура 1-124** Времеви профил на заминаващите от автогара Велико Търново пътници за работен ден
- Фигура 1-125** Времеви профил на пристигащите в автогара Велико Търново пътници за работен ден
- Фигура 1-126** Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Велико Търново пътници за работен ден
- Фигура 1-127** Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
- Фигура 1-128** Основните групи товари, които се превозват.
- Фигура 1-129** Предпочитан метод за транспортиране на товари
- Фигура 1-130** Схеми при комбинирания транспорт
- Фигура 1-131** Средно превозно разстояние по видове транспорт, км.
- Фигура 1-132** Средно превозно разстояние по групи товари, км.
- Фигура 1-133** Фактори оказващи влияние при износа на стоки
- Фигура 1-134** Натоварени работни периоди по месеци за транспортните и спедиторските фирми
- Фигура 1-135** Натоварени работни периоди по месеци за транспортните и спедиторските фирми Разпределение на пазара за товарни транспортни услуги в по видовете транспорт, %
- Фигура 1-136** Разпределение на пазара за товарни транспортни услуги в по видовете транспорт според Браншовите организации, %
- Фигура 1-137** Разпределение на пазара за товарни транспортни услуги в по видовете транспорт според транспортните и спедиторските фирми, %
- Фигура 1-138** Разпределение на пазара за товарни транспортни услуги в по видовете транспорт според товародателите, %
- Фигура 1-139** Разпределение на пазара за товарни транспортни услуги в по видовете транспорт според пристанищните оператори, %
- Фигура 1-140** Стойности за функцията на полезност по видове транспорт на база проведените анкетни проучвания
- Фигура 1-141** Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за автомобилен транспорт
- Фигура 1-142** Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за железопътен транспорт
- Фигура 1-143** Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за морски транспорт
- Фигура 1-144** Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за вътрешен воден транспорт
- Фигура 1-145** Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за въздушен транспорт
- Фигура 1-146** Проблеми пред товарния транспорт в България
- Фигура 1-147** Изразено мнение от представители на превозвачи и спедитори относно цените на горивата в България
- Фигура 1-148** Изразено мнение от представители на браншовите организации, относно цените на горивата в България

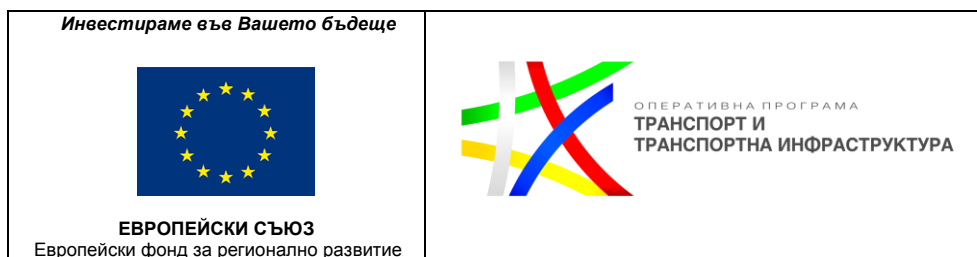
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фигура 2-1	Структура на данните
Фигура 3-1	екран „НАЧАЛО“
Фигура 3-2	екран „ЗА ПРОЕКТА“
Фигура 3-3	Екран „ЕКИП“
Фигура 3-4	екран „СТРУКТУРА“
Фигура 3-5	екран „ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРЪЩЕНИЯ“
Фигура 3-6	Избор на категория данни
Фигура 3-7	Съдържание на категория данни
Фигура 3-8	Избор на група данни
Фигура 3-9	Избор на група данни
Фигура 3-10	Избор на подгрупа данни
Фигура 3-11	Файловете от съответната подгрупа с конкретни данни и описание на тяхното съдържание, обхват, източници и формат
Фигура 4-1	Област на планиране, проучване и външна област за транспортния модел
Фигура 4-2	Пътна мрежа на България
Фигура 4-3	Данни за пътната транспортна мрежа в съседни на България региони
Фигура 4-4	Железопътна мрежа в България
Фигура 4-5	Данни за ж.п. мрежата в България
Фигура 4-6	Данни за ж.п. мрежата в съседни на България региони
Фигура 4-7	Летища в България, които са включени в Националния транспортен модел
Фигура 4-8	Основни товаропотоци в Черно море
Фигура 4-9	Вътрешноводни пътища и речни пристанища
Фигура 4-10	Административно-териториални единици в България – граници на общините (източник: Агенция по геодезия, картография и кадастър)
Фигура 4-11	Външни зони за Румъния
Фигура 4-12	Външни трафик зони на Гърция
Фигура 4-13	Система на зонирание за България във Визум
Фигура 4-14	Външно зонирание във Визум
Фигура 4-15	Национален транспортен модел на България
Фигура 4-16	Структура на модела за търсене и механизъм за оценка на предлагане
Фигура 4-17	Разположението на местата на точките за отчитане и RSI
Фигура 4-18	Категоризация по стоки на товарния транспорт
Фигура 4-19	Стъпки при изчисленията на модела за товарни превози
Фигура 4-20	Отчетени тонове на база стоки и зони като резултат от стъпката „генериране на товарни превози“
Фигура 4-21	Матрица Визум с количество на база тегло по вид стока като резултат от разпределението на товарите
Фигура 4-22	Прехвърлени товарни потоци по вид транспорт като резултат от избора на вид превоз
Фигура 4-23	Структура на общите транспортни разходи

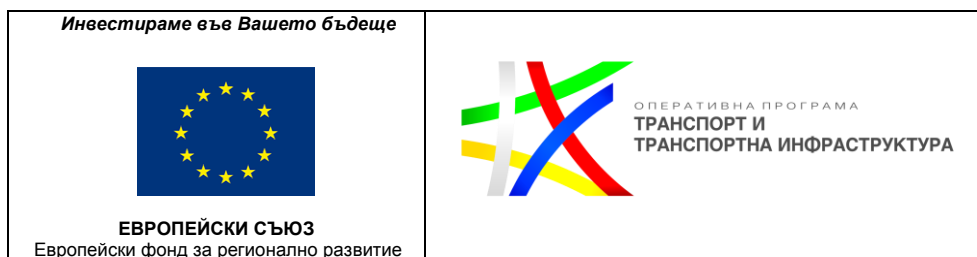
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фигура 4-24 Матрицата на Визум за товарни превозни средства като резултат от стъпката по преобразуване

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

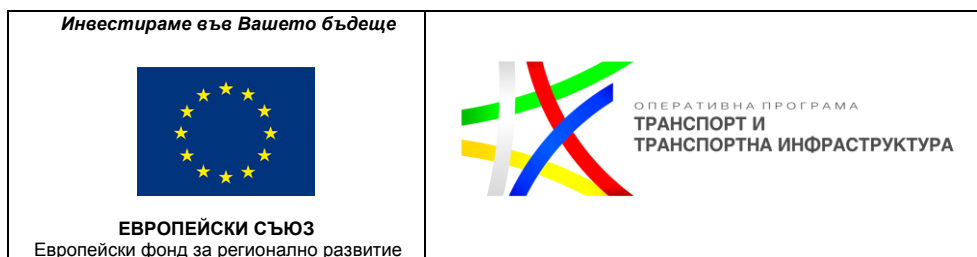


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

СЪКРАЩЕНИЯ

АБЖП	Асоциация на българските железопътни превозвачи
АЕБТРИ	Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътищата
АК	Административен капацитет
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АРП	Анализ разходи-ползи
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДЖ	„Холдинг Български държавни железници“ ЕАД
БДЖ ПП	„БДЖ Пътнически превози“ ЕООД
БЖК	Българска железопътна компания
ВД	Встъпителен доклад
ВС	Въздухоплавателни средства
ГД	Главна дирекция
ГИС	Географска информационна система
ГЛТ	Гумено-лентов транспортьор
ДП	Държавно предприятие
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ДП ТСВ	Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване“
ДФ	Дискусионен форум
ДМА	Дълготрайни материални активи
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски Структурни и Инвестиционни фондове
ЕСФ	Европейски Структурни фондове
ЗМПВВПРБ	Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ЗС	Заклучителна среща
ИА	Изпълнителна агенция
ИА ППД	Изпълнителната агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“
КФ	Кохезионен фонд
МД	Месечен доклад
МКА	Мулти-критериален анализ
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МТИТС	Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
НК СИП	Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“
НСОРБ	Национално сдружение на общините в Република България
ОГПТ	Общ генерален план за транспорта на България
ОД	Основен доклад
ООН	Организация на обединените нации
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.
ОПТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020

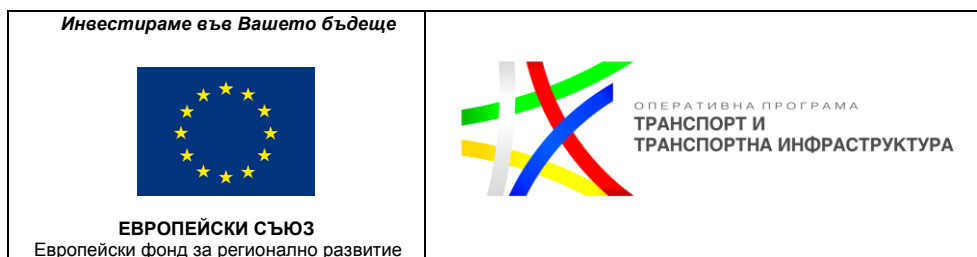
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

г.	г.
ОР	Организационно развитие
ОС	Оценка за съвместимост
ПОТНЗ	Пристанище за обществен транспорт с национално значение
ПОТРЗ	Пристанище за обществен транспорт с регионално значение
ПС	Превозно средство
ПТ	Пристанищен терминал
РД	Работен документ
РПМ	Републиканска пътна мрежа
РЧР	Развитие на човешките ресурси
СЕО	Стратегическа екологична оценка
СУК	Система за управление на качеството
ТС	Техническа спецификация
ТСОС	Технически спецификации за оперативна съвместимост
УО	Управляващ орган
ФЗО	Функция на закъснение на обема
ИПМ	Институт по пътища и мостове
Comext	База данни за търговия със стоки на Eurostat
Comtrade	База данни за търговия със стоки на ООН
FAO	Food and agricultural statistics of the United Nations (Статистика на храните и земеделието на ООН)
GB	гигабайт
kB	килобайт
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Организацията за икономическо сътрудничество и развитие)
OSM	OpenStreetMap
PT	Private Transport (лични автомобили)
PuT	Public Transport (обществен транспорт)
RSI	Roadside Interviews (Пътни проучвания чрез интервюта)
SITC	Standard International Trade Classification (Стандартна външнотърговска класификация)

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

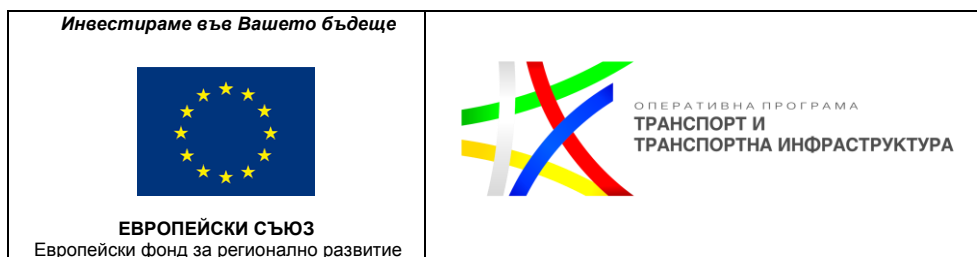


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Настоящият Доклад №1 представя изпълнението на Дейност 2 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел“. Докладът е структуриран в съответствие с неговите цели и обхваща следните работни документи:

Цели	Работни документи:
Оценка на изпълнението на плана за събиране на данни и оценка на събраните данни.	РД7. Оценка на наличните предоставени от Възложителя данни;
	РД8. Доклад от събирането на нови данни от ръчно класифицираните трафични преброявания;
	РД9. Доклад от преброяване на пътничко-потока в 6 стратегически значими железопътни гари и 6 стратегически значими автобусни гари в големите градове.
	РД10. Общ преглед на условията на пазара на товарни превози.
	РД11. Доклад от събрани други данни.
Представяне на електронна база данни и ръководство за наличните данни и техните източници.	РД14. Електронна база данни, която съдържа цялата получена и събрана информация.
	РД12. Ръководство за наличните данни и техните източници.
Представяне на обхвата на транспортния модел.	РД13. Доклад за обхвата на транспортния модел.
Предложения за план и програми за обучения.	РД15. План и програми за предстоящите обучения.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

I. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ И ОЦЕНКА НА СЪБРАНИТЕ ДАННИ

1.1 ОРГАНИЗАЦИЯ НА СЪБИРАНЕ И СИСТЕМАТИЗИРАНЕ НА ДАННИТЕ

В рамките на Дейност 2 е създадена организация на събиране на данни в съответствие с предложената в плана за събиране на данни методика, разработена в Дейност 1 и приета от Възложителя. Предвидени са три подхода на събиране на данни- чрез Възложителя, чрез собствени проучвания на Изпълнителя и събиране на данни от публично достъпни източници.

Организацията на събиране на данни е представена схематично на фигура 1-1.



Фигура 1-1. Процес на събиране на данни

Съгласно плана всички данни от бенефициенти, институции и държавни предприятия се изискват писмено чрез Възложителя. В писмата, адресирани до Възложителя са посочени:

- адресат (бенефициент или институция от която се искат данните);
- структурирани конкретни изисквани данни;
- потенциални източници на данните;
- обхват на данните (времеви период и териториален обхват, ако е приложимо);
- детайлност на данните.

След съгласуване и прецизиране на исканата информация, Възложителят изпраща писма до посочените институции с указан срок за предоставяне на данните. Институциите, от които са поискани данни изпращат наличната информация на Възложителя. Възложителят предоставя получената информация на Изпълнителя.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Освен чрез Възложителя, Изпълнителят е събрал данни чрез проведени собствени проучвания и от публични източници. Проведени са следните собствени проучвания:

- преброявания на трафика в точки от пътната мрежа;
- преброявания на пътничкопотока в стратегически железопътни гари;
- преброяване на пътничкопотока в стратегически автобусни гари;
- провеждане на анкети със заинтересовани страни – браншови организации, оператори и предприятия.

Чрез собствените проучвания са осигурени данни, необходими за калибриране и валидиране на транспортния модел за базовата година, както и допълнителни данни за целите на анализите.

Приетата организация на събиране на данни от бенефициенти и институции има следните предимства:

- прецизиране и конкретизиране на исканите данни по източници;
- повишена отговорност на институциите по отношение на срок за предаване и качество на данните;
- осигуряване на алтернативни източници на данни.

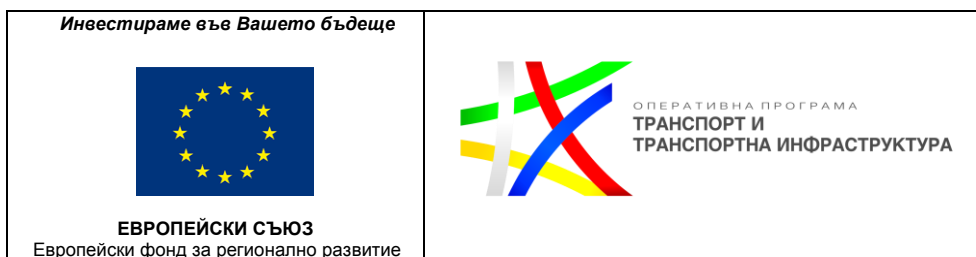
При изпълнението на Дейност 2 е извършено широкомащабно събиране на данни в съответствие с изискванията за изпълнение на настоящия проект.

Събирането на данните включва както събиране на налични данни, така и събиране на нови данни. Всички събрани данни са съхранени в електронна база данни.

Събраните налични и нови данни са значителни по обем и се характеризират с изключителна разнородност. Те са нехомогенни по отношение на:

- формат (pdf, doc, xls и др.);
- начин на представяне (подреждане, детайлност, обхват и т.н);
- времеви обхват (за базова 2014 г., динамични редове за периода 2007 г.- 2015 г. или за други периоди);
- териториален обхват (национално ниво, ниво статистически зони-NUTS1, статистически райони-NUTS2, области-NUTS3, общини и зони в модела);
- размер на данните (вариращи от няколко килобайта до няколко гигабайта);
- сложност (от единични файлове до сложни бази данни);
- съответствие с изискванията за използване за целите на проекта (входни данни за модела, данни за извършване на анализи, данни за разработване на прогнози).

Обобщена информация за събраните данни по източници е представена в таблица 1-1.

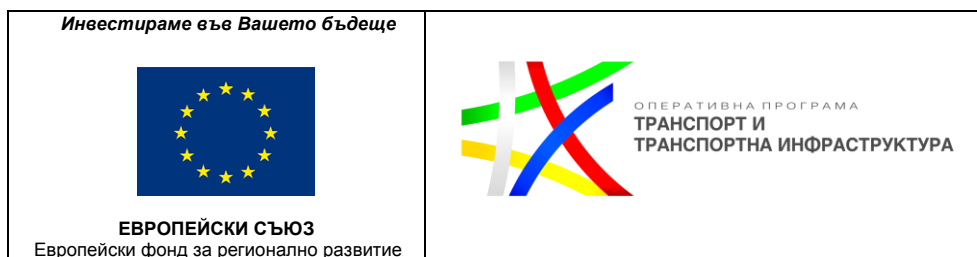


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-1. Събрани данни по източници

Източници на информация	Събрани данни по вид и предназначение												
	нормативни документи	статистика	проекти	проучвания	планове и програми	стратегии	вътрешнофирмени документи	анкети	данни за калибриране и валидиране на модела	политики	визуализация карти	административен капацитет	околна среда
1 Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	✓		✓	✓	✓	✓							
2 Агенция „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“		✓				✓			✓		✓		
3 Изпълнителната агенция „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“			✓			✓	✓						
4 Държавно предприятие „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“			✓				✓			✓	✓		
5 „Метрополитен“ ЕАД													
6 Главна дирекция „ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“		✓											
7 Национална компания „СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ“			✓										
8 Изпълнителната агенция „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ“		✓				✓	✓						
9 Национална компания „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓		
10 Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация"		✓					✓						
11 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация"		✓											
12 Изпълнителна агенция по горите													
13 Министерство на вътрешните работи		✓											
14 Министерство на земеделието и храните													
15 Летище София		✓					✓						
16 Летище Варна		✓			✓		✓						
17 Летище Бургас		✓			✓		✓						
18 Летище Пловдив							✓						
19 Летище Горна Оряховица		✓					✓						
20 Холдинг "БДЖ" ЕАД					✓	✓	✓						
21 БДЖ "Пътнически превози" ЕООД		✓			✓		✓		✓				
22 БДЖ "Товарни превози" ЕООД													
23 Пристанище Варна							✓						
24 Пристанище Балчик							✓						
25 Пристанище Леспорт							✓						
26 Пристанище "Лукойл Нефтохим"							✓						
27 Пристанище Бургас			✓										
28 Пристанищен комплекс Лом			✓										
29 Пристанищен комплекс Русе							✓						
30 Пристанищен комплекс Силистра							✓						
31 Столична община					✓	✓	✓		✓				
32 Национален статистически институт		✓											
33 База данни на европейската комисия за достъп до пазара		✓											
34 Собствени проучвания								✓	✓				
35 Други публично достъпни източници на информация	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Нехомогенността на събраните данни изисква тяхното систематизиране, групиране и организация, които да позволят структуриране на базата данни в съответствие с основните насоки на анализите, целите и задачите на проекта, целите и начините на използване на данните.

Както данните, необходими за транспортния модел, така и данните, необходими за анализите се извличат от събраните данни, но към тях има различни изисквания по отношение на териториалния и времевия обхват, формата и начините на обработка. Различията във функционалния обхват и източниците на данни също затрудняват тяхното систематизиране.

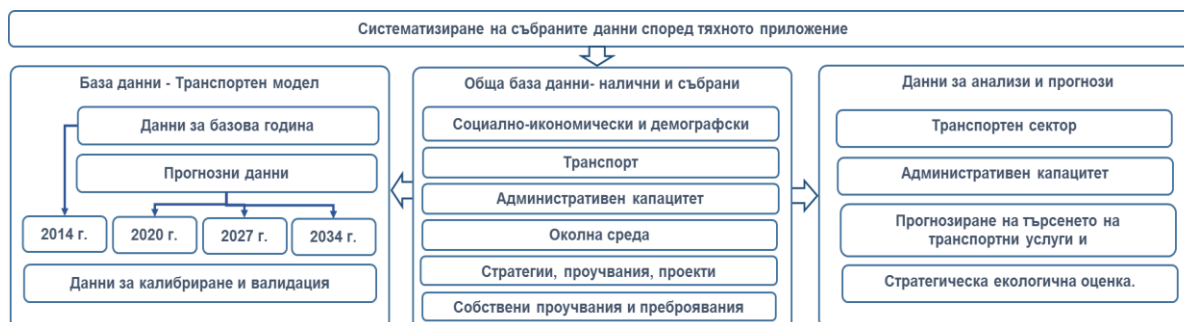
За преодоляване на проблемите при оценка на събраните данни и разработване на единна база данни е направена систематизация на данните по следните основни критерии за класификация и групиране, а именно:

- приложимост на данните за изпълнение на задачите и целите на проекта (транспортен модел, анализи, прогнози);
- източници на данните;
- обхват на данните (времеви обхват, териториален обхват, институционален обхват, функционален обхват).

Предимствата на това структуриране са следните:

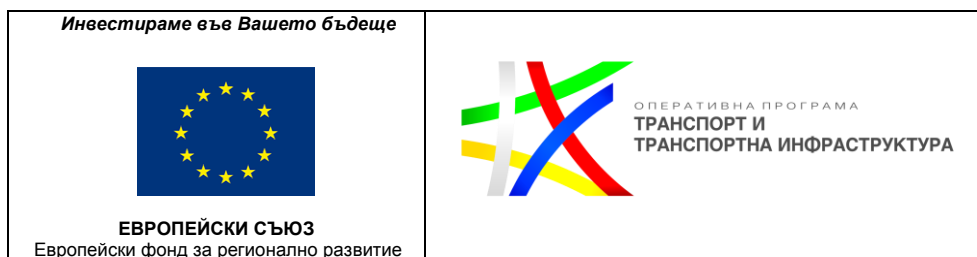
- избягване на повторно включване на едни и същи данни в базата данни;
- възможност за включване на нехомогенни данни;
- възможност за обработка на данните в зависимост от целите на използването им;
- възможност за търсене на необходимите данни по признаци, свързани с техните източници, обхват и цели на използване.

Систематизирането и групирането на данните според тяхното използване за целите и задачите на проекта е показано схематично на фигура 1-2.



Фигура 1-2. Систематизиране на данните

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.2 ОЦЕНКА НА НАЛИЧНИТЕ, ПРЕДОСТАВЕНИ ОТ ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ ДАННИ

(Тази точка обхваща РД 7 „Оценка на наличните, предоставени от Възложителя данни“)

1.2.1 МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНКА

Основните насоки, в които е направена оценка са качество и навременност на събраните данни. От качеството на данните зависи тяхната приложимост (използваемост) за разработване на транспортния модел и за извършване на необходимите анализи.

Сроковете в рамките на които трябва да се осигурят данните, т.е. тяхната навременност се определят от сроковете за изпълнение на дейностите и задачите по проекта.

Оценката на наличните данни в тези две насоки е направена по следните критерии:

- **Използваемост (приложимост) на данните за модела за базовата година:**

- необходимост на данните за модела;
- наличност на данни за базовата 2014 г.
- наличност на дезагрегирани данни на необходимото за модела ниво (национално, области, общини и зони).

- **Използваемост (приложимост) на данните за разработване на прогнози:**

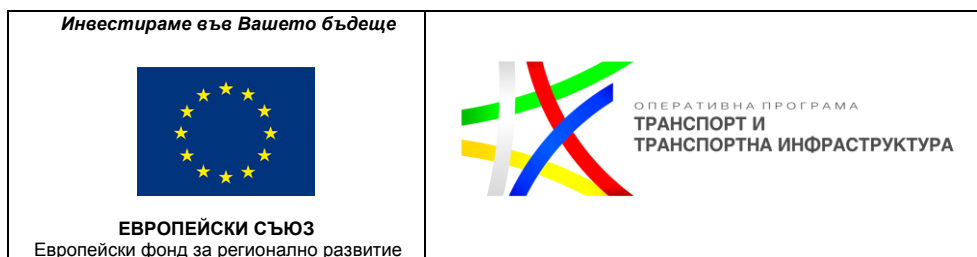
- необходимост от прогнозиране на данните;
- наличност на динамичен ред данни (за периода 2007г.-2015 г.);
- наличност на данни, дезагрегирани на необходимото ниво (национално, области, общини и зони).

- **Използваемост (приложимост) на данните за анализите:**

- необходимост на данните за целите на анализите;
- наличност на данни за периода 2007г.-2015 г. с необходимата детайлност.

- **Навременност на получаване на данните.**

С графика за събиране на данни разработен в рамките на Дейност 1 са определени срокове, които са съобразени с технологията на събиране на данни и сроковете за изпълнение на дейностите. Сроковете са диференцирани на оптимални срокове, резервни (допълнителни) срокове и критични за реализация на проекта крайни срокове. Оценката за навременно получаване на данните е направена в съответствие с планираните по график срокове за събиране на данни. За данни, които не са събрани или са частично събрани в рамките на планираните срокове са определени допълнителни срокове, които няма да повлияят отрицателно върху изпълнението на дейностите и задачите за които са необходими (таблица 1-2).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-2. Допълнителни срокове за събиране на липсващи данни

Допълнителни срокове за събиране на липсващи данни		
Данни за транспортен модел		
Планиран срок	Актуализирани срокове	Дейности
20.4.2016	27.4.2016	Създаване на електронна база данни за транспортния модел за базовата 2014 г.
	15.5.2016	Разработване на сценарии за базовата година и прогнозните години
	10.8.2016	Валидиране за базовата година
		Валидиране на прогнозите
Данни за анализ на транспортния сектор		
20.4.2016	27.4.2016	Извършване на анализи
	10.6.2016	Идентификация на проблеми и нужди
Данни за анализ на административния капацитет		
20.4.2016	15.5.2016	Преглед на административния капацитет
	8.8.2016	Преглед и анализ на резултатите от оценката на административния капацитет
Данни за околна среда		
	1.10.2016	Разработване и представяне на документация за уведомление относно скрийнинга
	30.1.2017	Разработване на Доклад за оценка на съвместимост и Доклад за CEO

По приетите критерии за използваемост на данните за изпълнение на дейностите и задачите, предвидени в проекта те са ранжирани в четири групи:

данни, които не се изискват за изпълнение на съответна дейност или задача	N/A
данни, които са необходими, но не са налични	
данни, които са необходими, налични са, но не са с необходимата детайлност и обхват	
данни, които са необходими и са налични с необходимата детайлност и обхват	

По приетите критерии за навременност данните са ранжирани в три групи:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

данни, които са събрани и са налични в планираните срокове	
данни, които са в процес на събиране, но има забавяне, което не е критично за изпълнение на съответните дейности и задачи	
данни, които не са събрани в необходимите срокове и има риск това да повлияе отрицателно върху качеството на изпълнение на дейностите и задачите	

Последователността на оценката по критериите за приложимост (използваемост) и навременно осигуряване на данните е представена схематично на фигура 1-3.



Фигура 1-3. Блок-схеми на процесите на оценка на събраните данни по критерии

Оценките обхващат всички налични данни, получени чрез Възложителя и допълнени от публични източници. Резултатите са обобщени за всяка подгрупа (ниво 3) от структурата на базата данни, описана в т. 2.1 При формулиране на изводите са взети предвид и данните, получени чрез проучвания на Изпълнителя, които са подробно описани в т.1.3, т.1.4 и т. 1.5.

Предвид значението на Националния транспортен модел за разработване на Интегрирана транспортна стратегия в т. 1.7 от настоящия доклад е направен подробен преглед на събраните данни, свързани с неговата подготовка.

1.2.2 СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ

Обобщени резултати от направените оценки на социално-икономическите и демографски данни, необходими за изпълнение на дейностите и задачите предвидени в проекта са показани в таблица 1-3.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-3. Оценка на социално-икономическите и демографски данни

първо ниво	второ ниво	трето ниво	Приложимост				
			Налични	Модел	Анализи	Прогнози	Навременност
Социално-икономически и демографски данни	Демографски данни	вътрешна и международна миграция		N/A		N/A	
		раждаемост, смъртност, прираст		N/A		N/A	
		трудоспособност					
		население					
	Социално-икономически данни	брутен вътрешен продукт и брутна добавена стойност					
		доходи и разходи на населението					
		инфлация		N/A		N/A	
		работна сила					
	Данни за промишлеността	бизнес тенденции в промишлеността		N/A		N/A	
		демография на промишлените предприятия и брой		N/A		N/A	
		индекси на промишленото производство		N/A		N/A	
		потребление на продукцията					
		произведена продукция					
		разходи за персонала		N/A		N/A	
		Индекси на оборота		N/A		N/A	
		Индекси на оборота		N/A		N/A	
	Данни за селското и горското стопанство	баланс на заетостта на територията		N/A		N/A	
		добив от горски площи					
		заетост на територията с горски площи		N/A		N/A	
		производство на земеделски култури					
	Търговия	търговски обекти и площи				N/A	
		стокообмен					
		наблюдение на бизнес тенденциите в търговията на дребно		N/A		N/A	
	Образование	брой учащи се					
		брой учебни заведения					
	Туризм	леглова база					
		брой посещения					
		брой реализирани нощувки					
		други данни за туризма		N/A		N/A	

Изводи:

Към момента на изготвяне на настоящия Доклад не са получени данни за добив от горски площи, заетост на територията с горски площи и производство на земеделски култури. Частично са събрани данни за потребление на продукцията и баланс на заетостта на територията. Тези данни предстои да бъдат осигурени (очакват се изискани данни от МЗХ, ИАГ и МИ). Забавянето не е критично за разработване на транспортния модел и за извършване на предстоящите анализи.

1.2.3 ДАННИ ЗА СЕКТОР ТРАНСПОРТ

Най-голямо значение за изпълнение на дейностите и задачите предвидени в проекта имат данните за сектор транспорт. Резултатите от направената оценка на събраните и налични към момента данни за сектор транспорт са показани в таблица 1-4.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-4. Оценка на наличните данни за сектор транспорт

първо ниво	второ ниво	трето ниво	Приложимост				
			Налични	Модел	Анализи	Прогнози	Навременност
Транспорт	железопътен транспорт	инциденти					
		нормативна база		N/A		N/A	
		оператори				N/A	
		железопътен трафик					БДЖ ТП
		железопътна мрежа и инфраструктура				N/A	
		подвижен състав					БДЖ ТП
		ТСОС		N/A		N/A	
		други данни за железопътен транспорт					
	автомобилен транспорт	инциденти					
		нормативна база					
		оператори					
		пътен трафик					
		пътна мрежа и инфраструктура				N/A	
		пътни превозни средства					
		други данни за автомобилен транспорт					
	въздушен транспорт	инциденти					
		нормативна база		N/A		N/A	
		оператори				N/A	
		трафик-летища и авиооператори					
		летища и инфраструктура					
		други данни за въздушния транспорт					
	морски и вътрешноводен транспорт	трафик					
		нормативна база		N/A		N/A	
		пристанища и пристанищна инфраструктура		N/A		N/A	
		експлоатация		N/A		N/A	
		други данни за морски и вътрешноводен транспорт		N/A		N/A	
	мултимодален и интермодален транспорт	трафик					
		нормативна база		N/A		N/A	
		инфраструктура		N/A		N/A	
		други данни за мултимодален и интермодален транспорт		N/A		N/A	
	метрополитен и градски транспорт	нормативни документи		N/A		N/A	
		подвижен състав		N/A		N/A	
		транспортна мрежа		N/A		N/A	
		трафик метрополитен и градски транспорт					
		други данни за метрополитен и градски транспорт		N/A		N/A	

Изводи:

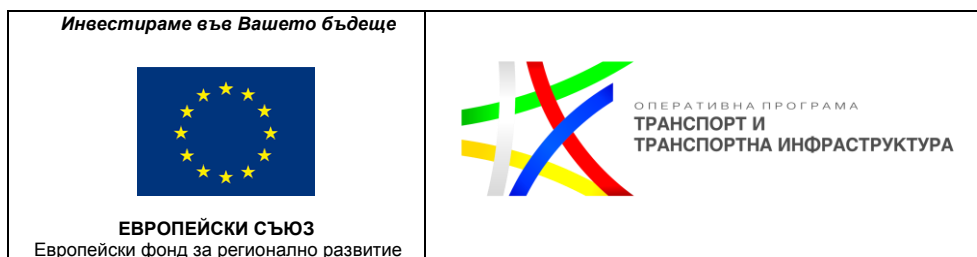
Основната част от данните за сектор транспорт, необходими за разработване на транспортния модел и анализите на транспортния сектор са събрани. В съответствие с допустимите срокове предстои допълване на тези данни.

Критични за анализите и транспортния модел са единствено данните за превози с железопътен транспорт по видове товари на ниво области, общини и зони. Получен е отказ от „БДЖ-ТП“ ЕООД, тези данни да бъдат предоставени.

1.2.4 СТРАТЕГИИ, ПРОУЧВАНИЯ И ПРОЕКТИ

При разработване на Интегрираната транспортна стратегия трябва да бъдат взети предвид всички релевантни стратегии, проучвания и проекти на национално ниво и на ниво

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

сектори. Направената оценка на наличните към момента на изготвяне на настоящия доклад стратегии, проучвания и проекти е представена в таблица 1-5.

Таблица 1-5. Оценка на наличните стратегии, проучвания и проекти

първо ниво	второ ниво	трето ниво	Приложимост				
			Налични	Модел	Анализи	Прогнози	Навременност
стратегии, проучвания, проекти	стратегии	Национални стратегии					
		Стратегии в сектор транспорт					
		Други стратегии					
	проучвания	Национални					
		Сектор транспорт					
		Други проучвания					
	проекти	Проекти в железопътния транспорт					
		Проекти в автомобилния транспорт					
		Проекти в морския и вътрешноводния транспорт					
		Проекти във въздушния транспорт					
		Проекти в мултимодалния и интермодалния транспорт					
		Метрополитен и градски транспорт					
	други публично достъпни данни и документи						

Изводи:

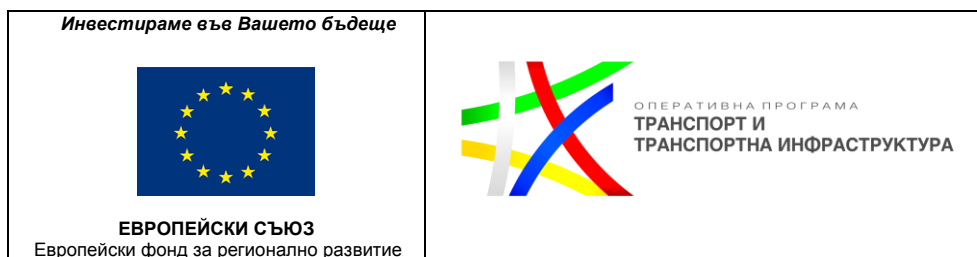
В базата данни са налични значителна част от необходимите за разработване на анализите и транспортния модел национални и секторни стратегически документи, проучвания и проекти.

В съответствие с целите и задачите на предстоящите дейности те ще бъдат допълвани. Не е налице критично забавяне.

1.2.5 ДАННИ ЗА ОКОЛНА СРЕДА

Данните за околна среда са необходими за подготовка и извършване на процедурите за изготвяне на Стратегическа екологична оценка и Оценка за съвместимост.

Оценката на наличните към момента данни и документи за околна среда е представена в таблица 1-6.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-6. Оценка на наличните данни за околна среда

първо ниво	второ ниво	трето ниво	Г				
			Налични	Модел	Анализи	Прогнози	Навременност
околна среда	нормативни документи	Обща нормативна уредба		N/A		N/A	
		Сектор "Води"		N/A		N/A	
		Сектор "Въздух"		N/A		N/A	
		Сектор "Природа"		N/A		N/A	
		Сектор "Почви"		N/A		N/A	
		Сектор "Климат"		N/A		N/A	
		Сектор "Отпадъци"		N/A		N/A	
	стратегически документи	Общи стратегически документи		N/A		N/A	
		Сектор "Води"		N/A		N/A	
		Сектор "Въздух"		N/A		N/A	
		Сектор "Природа"		N/A		N/A	
		Сектор "Почви"		N/A		N/A	
		Сектор "Климат"		N/A		N/A	
		Сектор "Отпадъци"		N/A		N/A	
		Сектор "Превантивна дейност"		N/A		N/A	
		Сектор "Шум"		N/A		N/A	
	данни за съответствието на ОС	Общи данни		N/A		N/A	
		Биоразнообразие		N/A		N/A	
		Сектор "Въздух"		N/A		N/A	
		Сектор "Води"		N/A		N/A	
		Сектор "Почви"		N/A		N/A	
		Шум		N/A		N/A	
	процедури по ЗООС	Процедури за ОВОС		N/A		N/A	
		Процедури за ЕО		N/A		N/A	

Изводи:

Към момента са събрани данни, които са на официалните страници на изпълнителна агенция по околната среда, МОСВ, РИОСВ, общини, басейнови дирекции за управление на водите - „западно-беломорски район“, „източно-беломорски район“, „черноморски район“ и „дунавски район“, както и на други институции и ведомства.

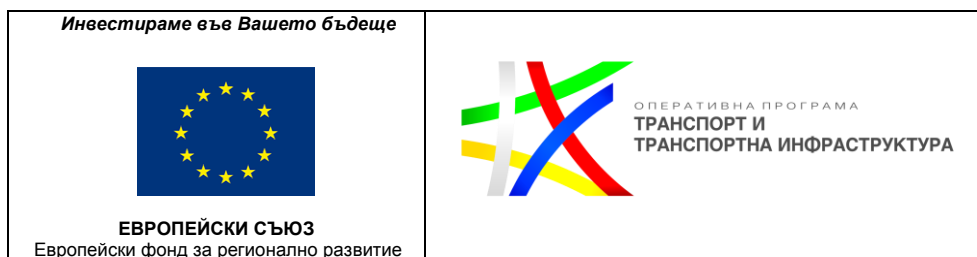
Събирането на необходимите данни и документи за извършване на процедурите за изготвяне на Стратегическа екологична оценка и при необходимост на Оценка за съвместимост ще е възможно на по-късен етап по време на изпълнение на дейност 5 „Разработване на мерки“, дейност 6 „Оценка на разработените мерки“ и дейност 7 „Изготвяне на проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.“.

1.2.6 ДАННИ ЗА АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ

Данните са необходими за изпълнение на Дейност 10 „Преглед на административния капацитет“, която има за цел да направи анализ на съществуващата правна рамка, стратегическо развитие, обучение и образование на човешките ресурси по отношение на изпълняваните и подготвяните за бъдещо изпълнение проекти и да предложи стратегически мерки за развитие на човешките ресурси.

Оценка на събраните и налични към момента е представена в таблица 1-7.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



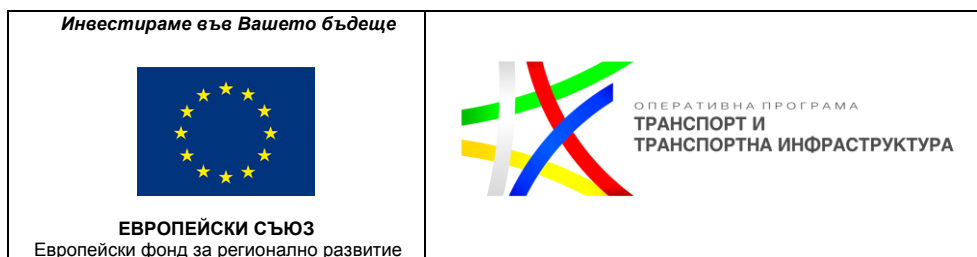
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-7. Оценка на наличните данни за административен капацитет

първо ниво	второ ниво	трето ниво	Приложимост				
			Налични	Модел	Анализи	Прогнози	Навременност
административен капацитет	Министерство на транспорта информационите технологии и съобщенията	структура		N/A		N/A	
		персонал		N/A		N/A	
		процеси		N/A		N/A	
		обучение		N/A		N/A	
	Национална компания „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	структура		N/A		N/A	
		персонал		N/A		N/A	
		процеси		N/A		N/A	
		обучение		N/A		N/A	
	Агенция „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	структура		N/A		N/A	
		персонал		N/A		N/A	
		процеси		N/A		N/A	
		обучение		N/A		N/A	
	Изпълнителната агенция „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“	структура		N/A		N/A	
		персонал		N/A		N/A	
		процеси		N/A		N/A	
		обучение		N/A		N/A	
	Държавно предприятие „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“	структура		N/A		N/A	
		персонал		N/A		N/A	
		процеси		N/A		N/A	
		обучение		N/A		N/A	
	„Метрополитен“ ЕАД	структура		N/A		N/A	
		персонал		N/A		N/A	
		процеси		N/A		N/A	
		обучение		N/A		N/A	
	Главна дирекция „ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“ Държавно предприятие	структура		N/A		N/A	
		персонал		N/A		N/A	
		процеси		N/A		N/A	
		обучение		N/A		N/A	
	Изпълнителната агенция „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ“	структура		N/A		N/A	
		персонал		N/A		N/A	
		процеси		N/A		N/A	
		обучение		N/A		N/A	
	нормативни и стратегически документи	Стратегически документи		N/A		N/A	
		Нормативни документи		N/A		N/A	
		Други документи		N/A		N/A	
				N/A		N/A	

Изводи:

Събраната информация съдържа основно налични при Възложителя и бенефициентите стратегически документи, планове, програми и нормативни документи. Предстои провеждането на собствени проучвания, чрез които ще бъде събрана необходимата информация за оценка на административния капацитет.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.3 ДАННИ ОТ ТРАФИЧНИ ПРЕБРОЯВАНИЯ

(Тази точка обхваща РД 8 „Доклад от събирането на нови данни от ръчно класифицираните трафични преброявания“)

1.3.1 ЦЕЛ И ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА ДАННИТЕ ПОЛУЧЕНИ ОТ ПРЕБРОЯВАНЕ НА ПЪТНИКОПОТОКА

За да се отговори на изискванията за реализация на целите на настоящия проект, трябва да се направи мащабно събиране на данни. Данните, които ще бъдат събрани, трябва да бъдат достатъчно изчерпателни за целите на разработването на транспортния модел, както и за извършване на анализите, прогнозирането и планирането на трафика.

За целите на настоящия проект беше организирано и проведено събирането на нови данни от ръчно класифицирани трафични преброявания.

Тези преброявания и резултатите от тях са ясно разграничени от всички останали източници на данни, използвани за разработване на транспортния модел и за неговото калибриране.

Целта на преброяванията е да се получат данни за период от 7:00 до 19:00 часа за преминалите през преброявателните пунктове превозни средства по видове (ванове / минибусове, леки автомобили за пътнически превози, автобуси, леки товарни автомобили, средни товарни автомобили, тежки товарни автомобили, товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи, общ брой товарни автомобили и общ брой превозни средства) и след това трафичните потоци получени след работата на транспортния модел да бъдат сравнени с вече получените трафични преброявания, за да се валидира модела.

Предназначението на преброяванията е:

- Да се получат реални данни за пътуванията по републиканската пътна мрежа по видове превозни средства.
- Да се получат реални данни, с които да се оценят получените след работата на транспортния модел матрици „произход“ – „предназначение“ по видове транспорт.
- Да се оценят алтернативните пътища на придвижване на различните видове транспортни средства, пътникопотоците и товаропотоците по основни назначения (дестинации) от матрицата „произход“ – „предназначение“.

Окончателна валидация на транспортния модел и оценка на неговата надеждност за извършване на прогнози и експерименти и моделиране.

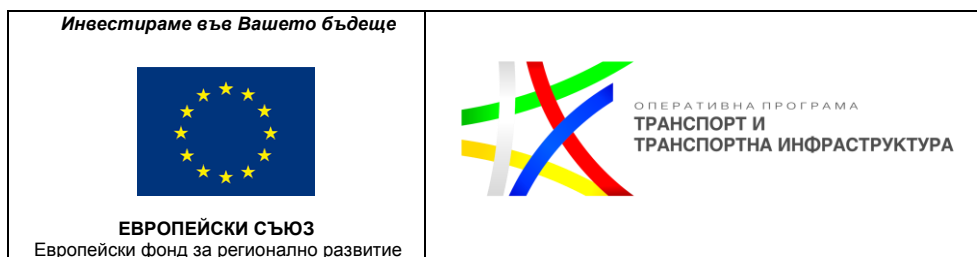
От резултатите от преброяванията чрез коефициенти за денонощна, седмична и месечна неравномерност ще бъдат определени стойностите на средно-денонощната интензивност на трафика в съответните пътни участъци за 2015 год.

В процеса на разработване на транспортния модел данните ще бъдат използвани за неговото валидиране.

1.3.2 ОБХВАТ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА

Местата за провеждане на трафичните преброявания са предвидени така, че да покриват транспортната мрежа до необходимото ниво за детайлното изготвяне и представяне

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

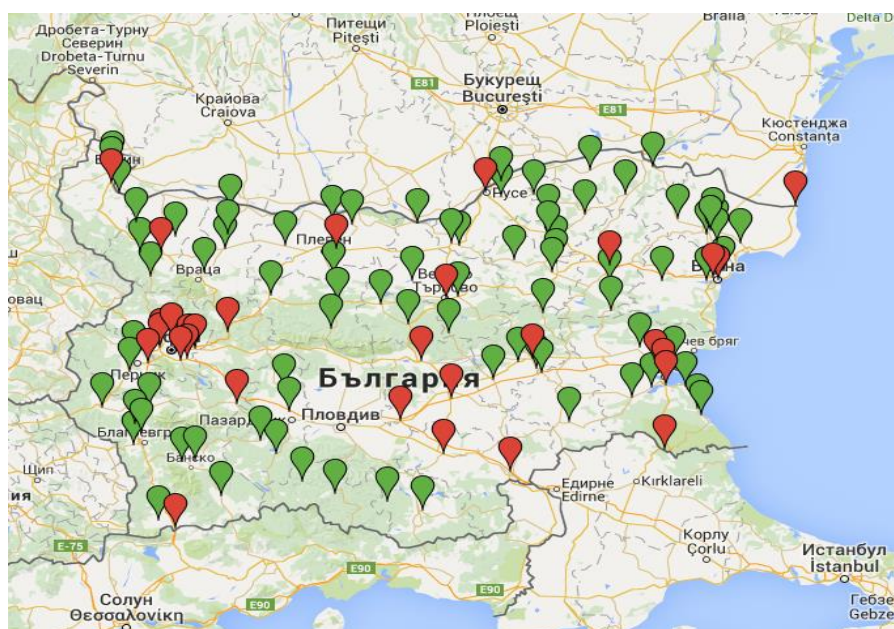
на анализа. Предвидено е тези проучвания да включват отсечки от главните пътни артерии, така че да обхванат и междуградските услуги предоставяне чрез автобусните превози.

Изискванията към трафичните преброявания са такива, че да покриват времевите периоди, времевите интервали и типовете превозни средства така, както са представени в модела.

На всички преброителни пунктове са проведени дванадесет часови проучвания в интервал от 7.00 до 19.00 часа

Преброителните точки са нанесени на карта. Достъпът до картата става, чрез използването на следния линк:

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=zdTUTuvVjWQ.ku_gPE4kOWIA (фиг.1-4)

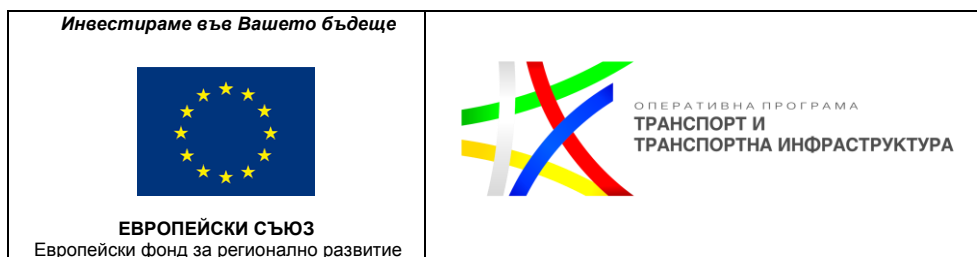


Фигура. 1-4. Преброителни точки

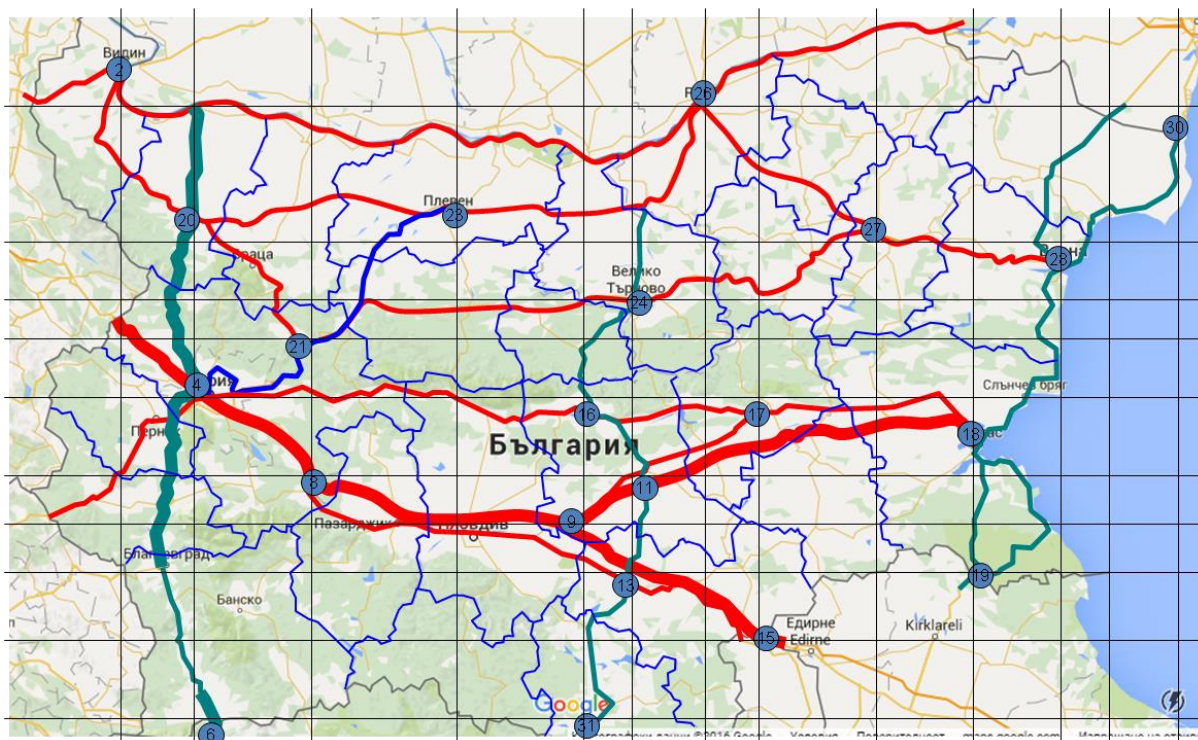
На картата (фигура 1-4.) с червен цвят са преброителните пунктове, в които трябва да се извършат ръчните преброявания, а със зелен цвят са пунктовете, в които се извършва автоматично преброяване.

На фигура 1-5 е дадено разположението на преброителните пунктове по-детайлно, като е акцентирано върху разположението им върху републиканската пътна мрежа.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



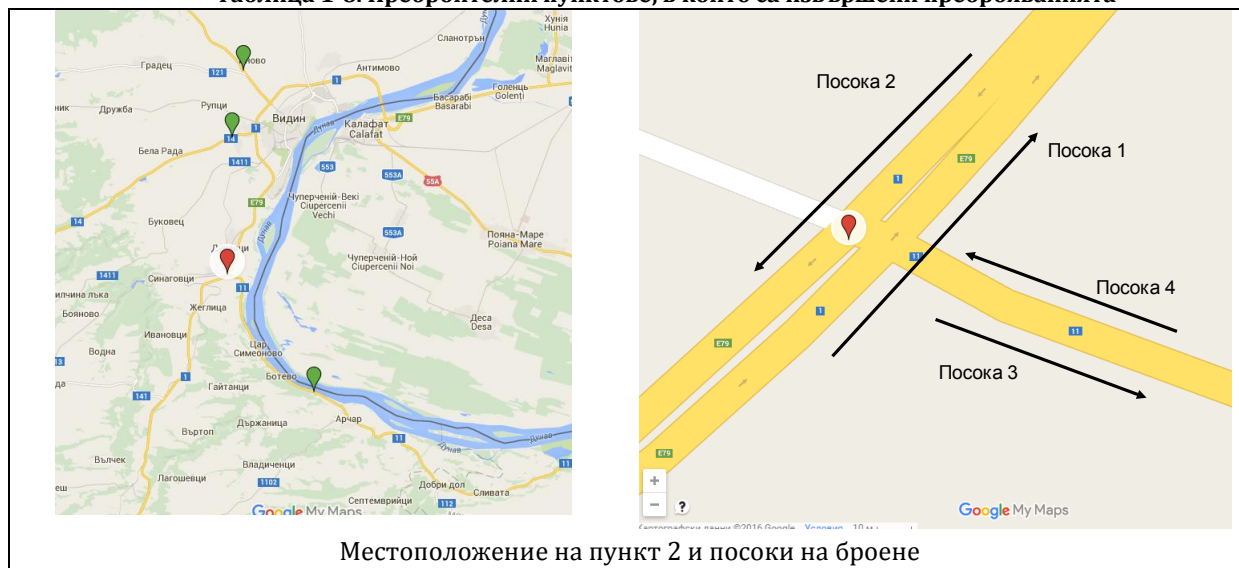
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 1-5. Разположение на преброятелните пунктове върху републиканската пътна мрежа

Разположението на преброятелните пунктове е представено в таблица 1-8.

Таблица 1-8. Преброятелни пунктове, в които са извършени преброяванията



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



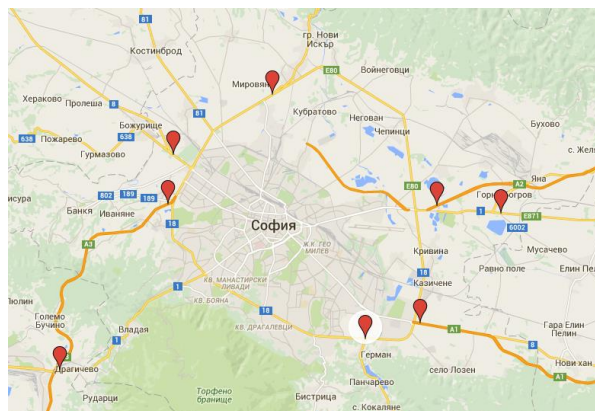
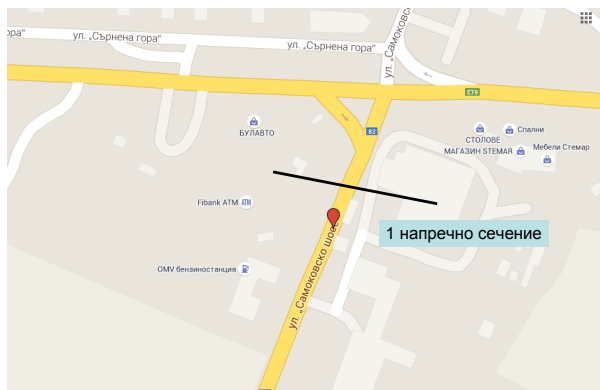
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

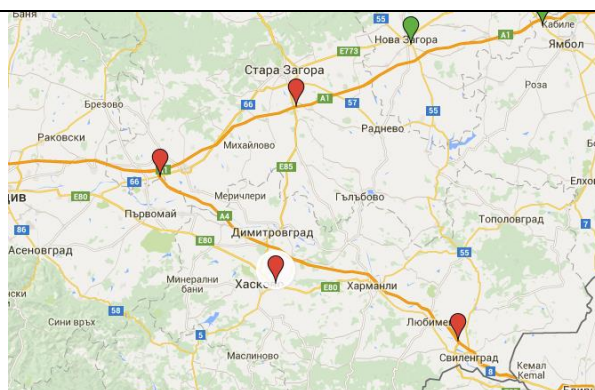
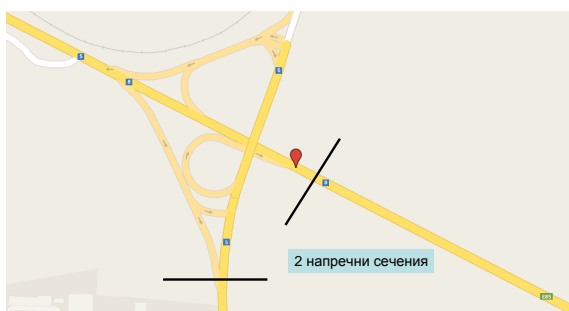
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

София 7



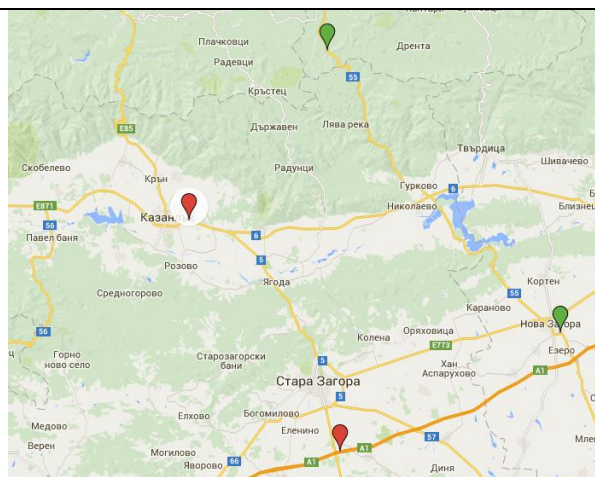
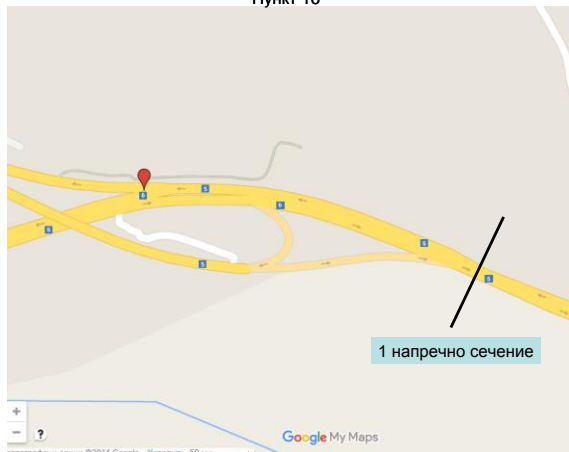
Напречни сечения и местоположение на преброятелен пункт „София 7”

Пункт 13



Напречни сечения и местоположение на преброятелен пункт 13

Пункт 16



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



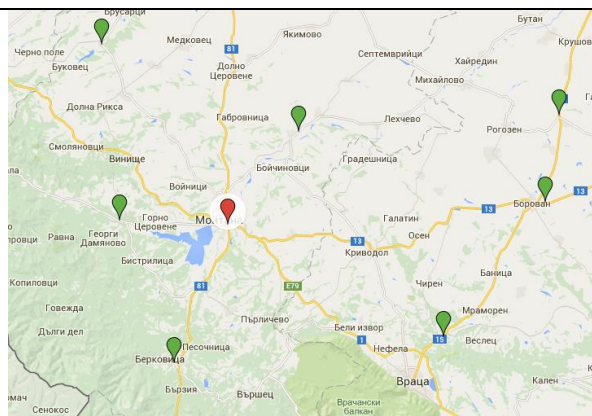
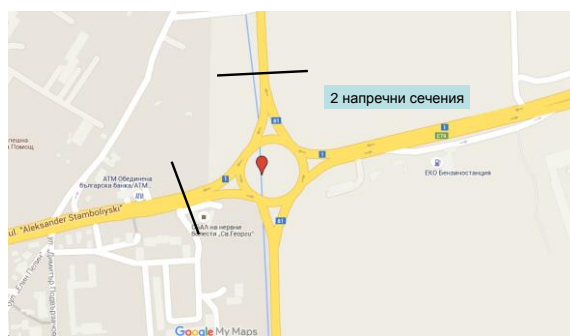
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
TRANСПОРТ И
TRANСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



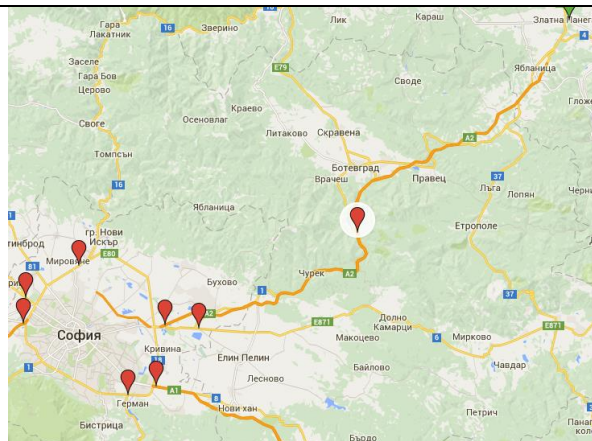
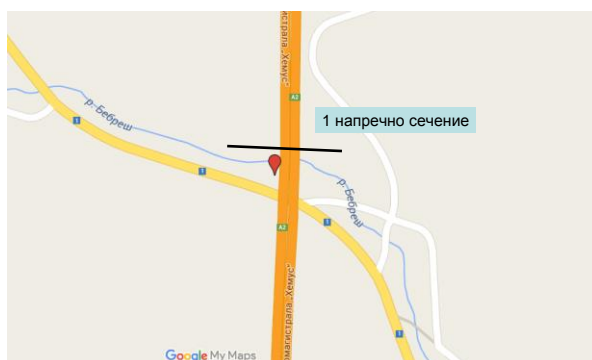
Преброятелен пункт 16

Пункт 20



Напречни сечения и местоположение на преброятелен пункт 20

Пункт 21



Напречни сечения и местоположение на преброятелен пункт 21

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



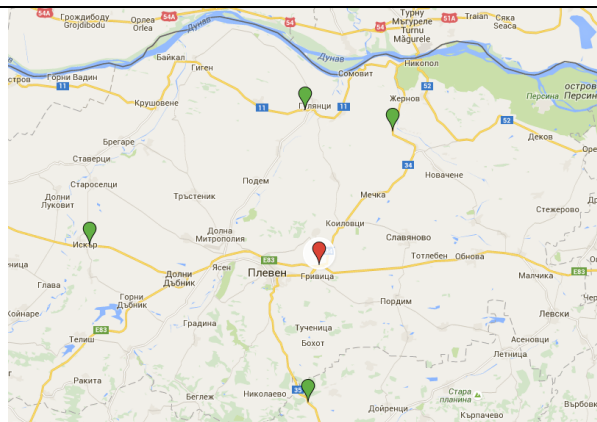
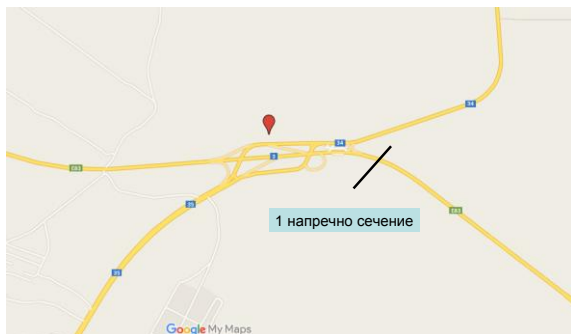
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

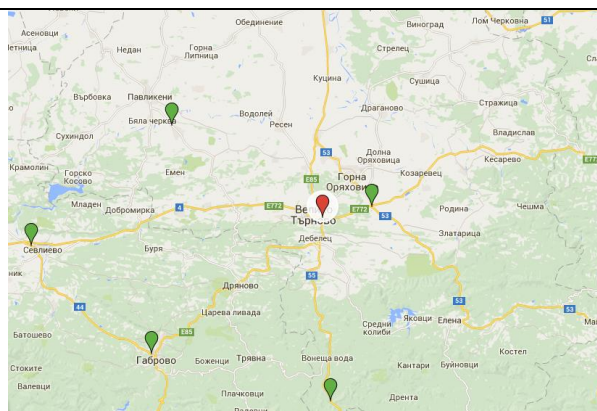
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пункт 23



Напречни сечения и местоположение на преброятелен пункт 23

Пункт 24



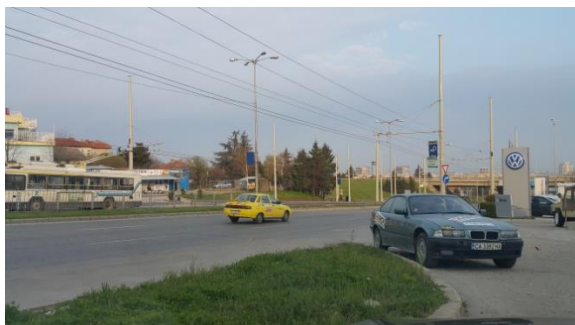
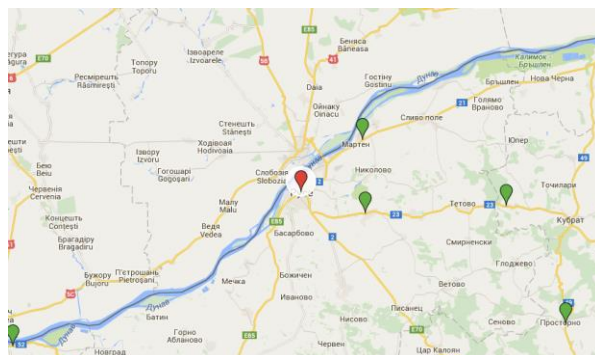
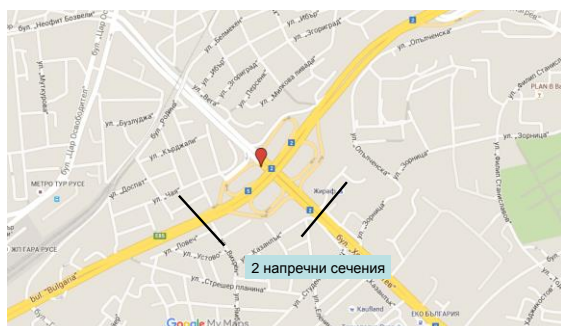
Напречни сечения и местоположение на преброятелен пункт 24

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пункт 26



Пункт 26А



Пункт 26А



Пункт 26А



Пункт 26В



Пункт 26В



Пункт 26В

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

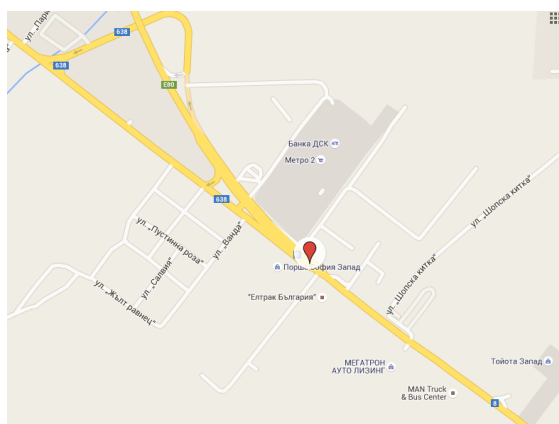
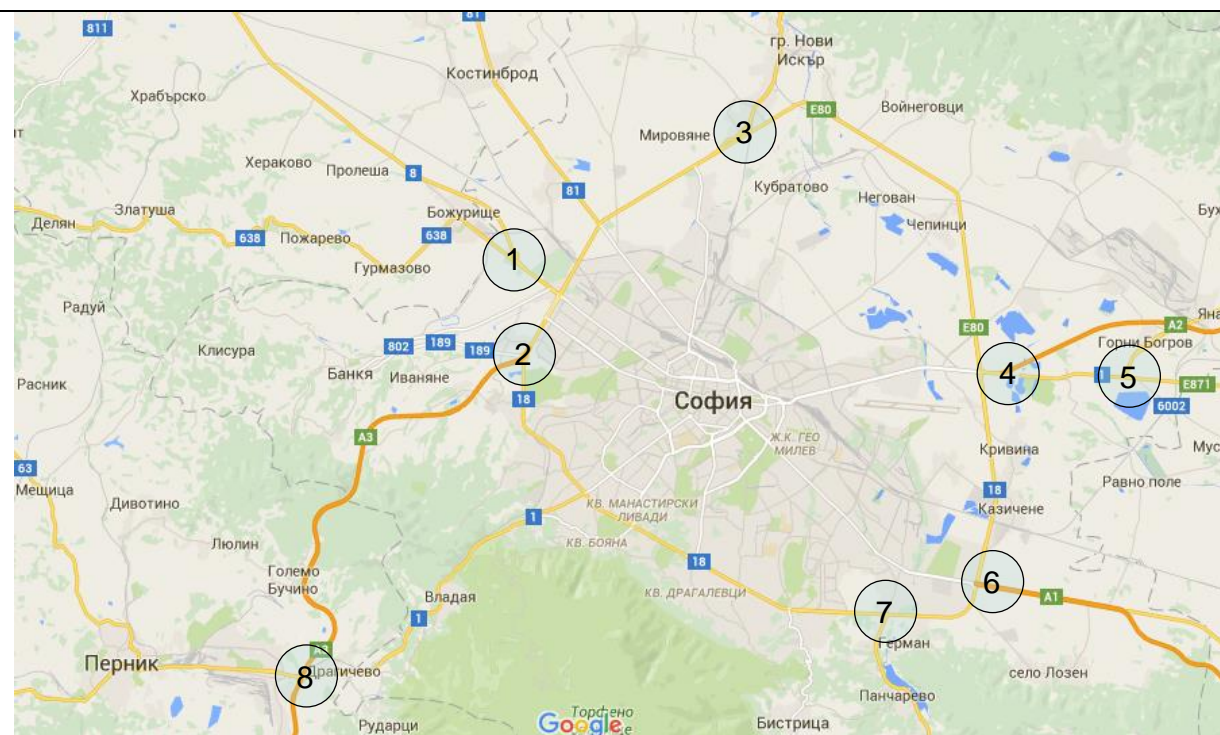


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Пункт 26В
Напречни сечения и местоположение на преброятелен пункт 26



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

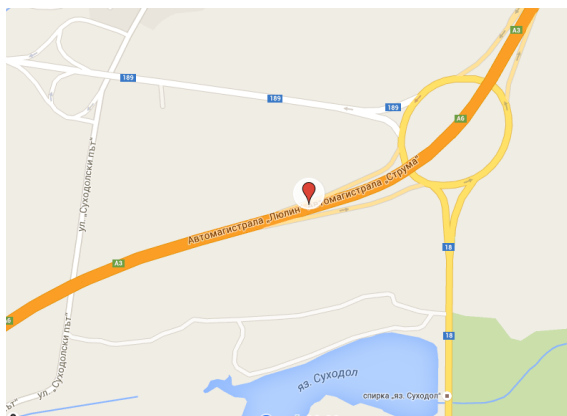


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

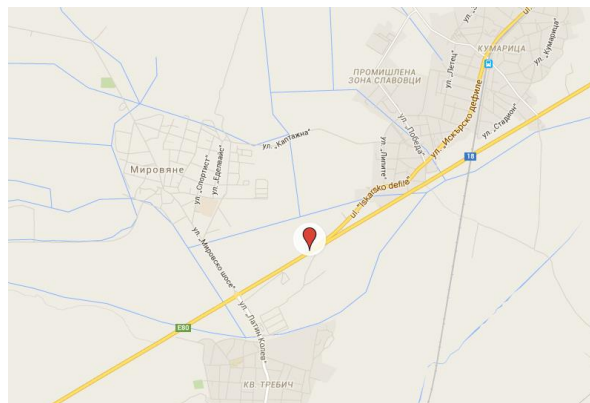
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Пункт София 1



Пункт София 2



Пункт София 4

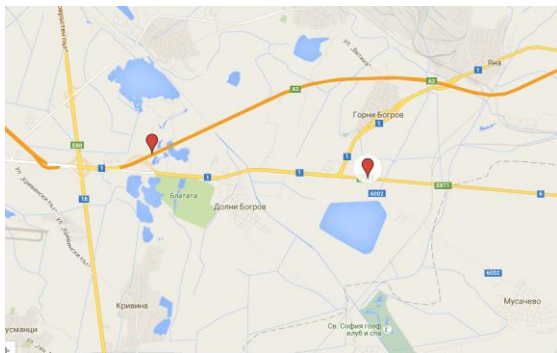


Пункт София 3

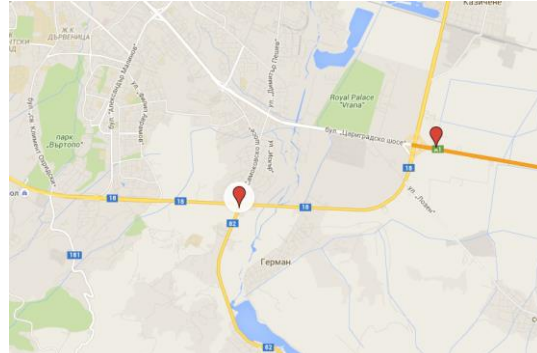
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



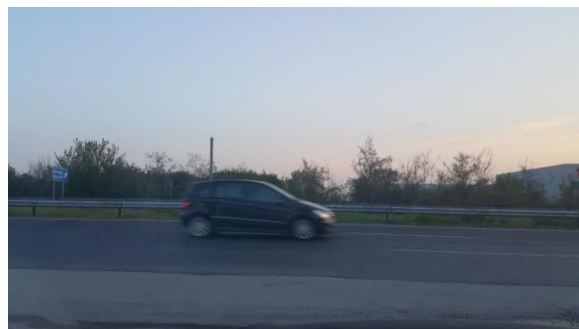
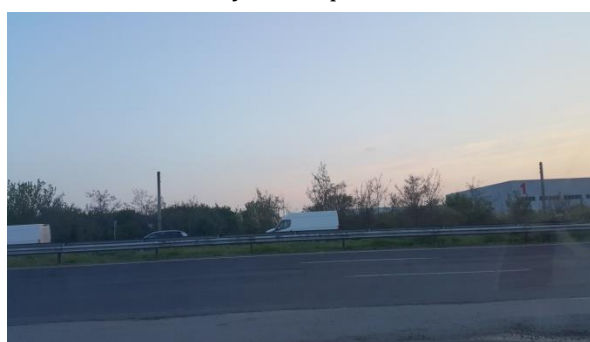
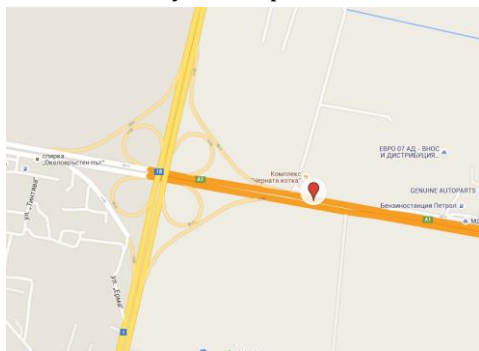
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



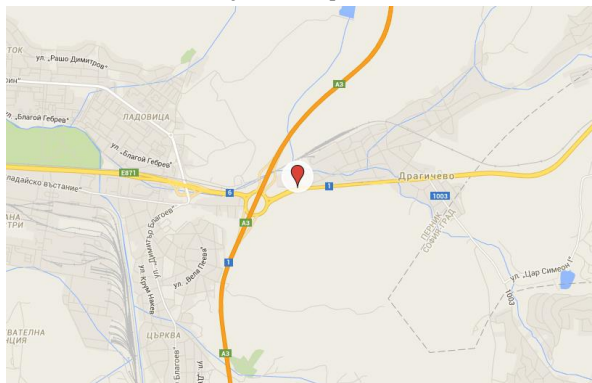
Пункт София 5



Пункт София 7



Пункт София 6



Пункт София 8

Разположение на преброятелните пунктове в ареала на гр. София

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

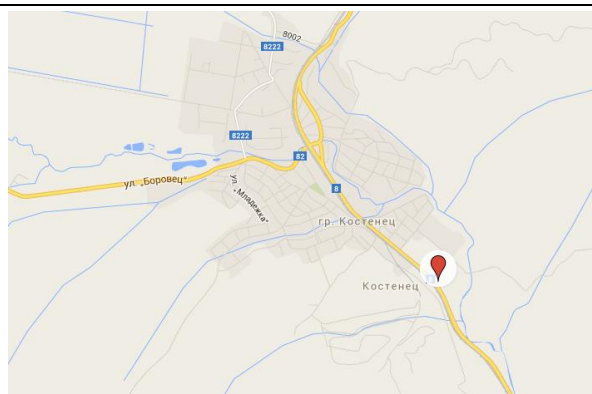
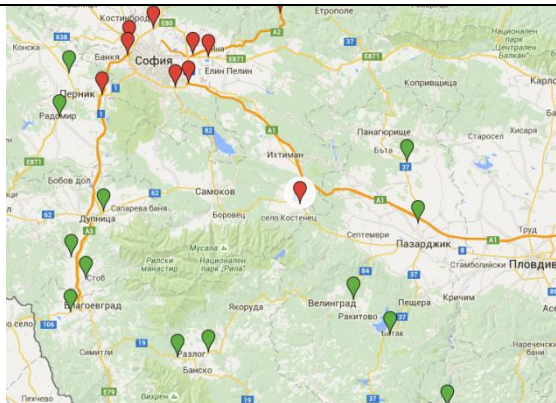


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Разположение на преброятелен пункт 8

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Инвестираме във Вашето бъдеще

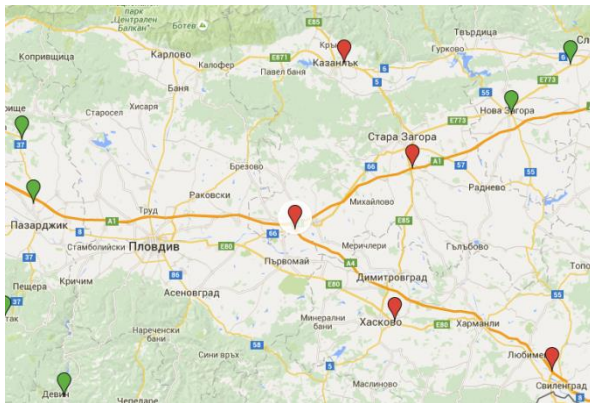


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

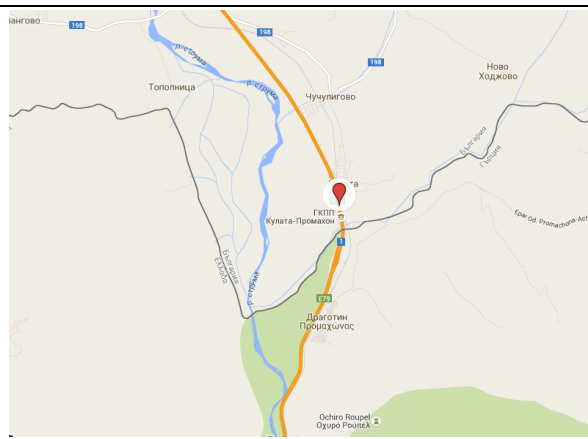
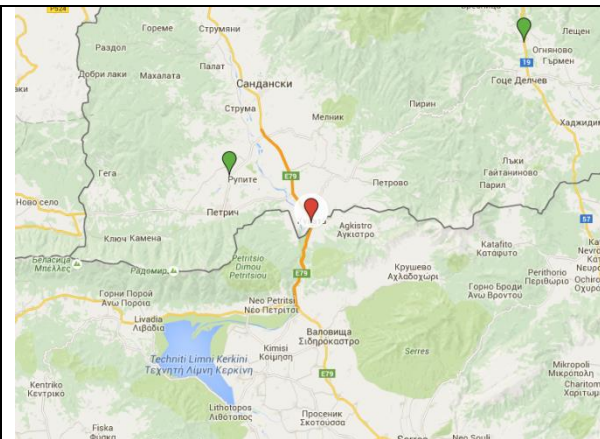


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Разположение на преброятелен пункт 9



Разположение на преброятелен пункт 6

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

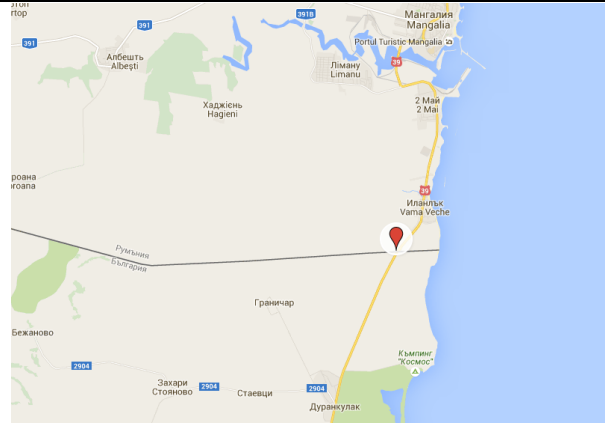
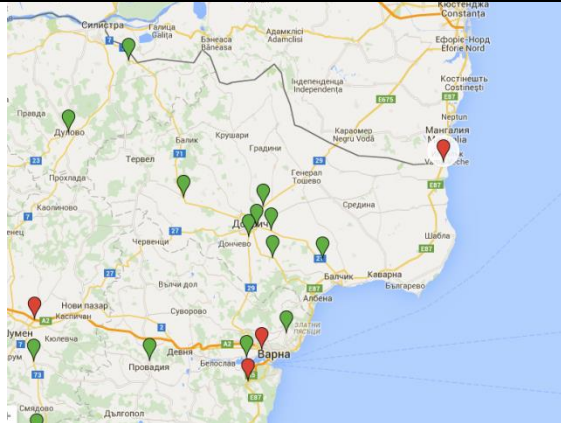


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

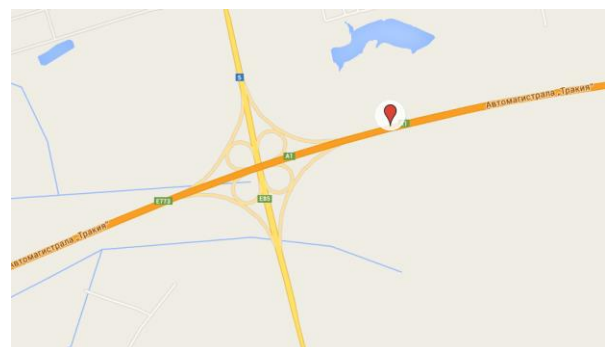
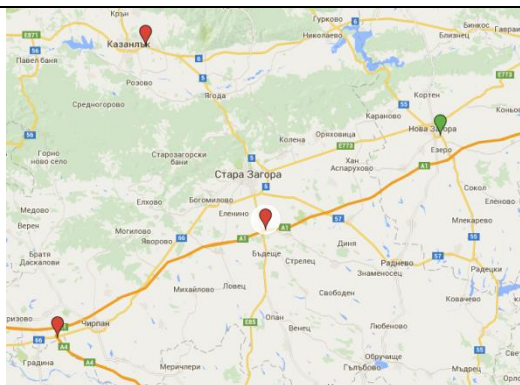


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Разположение на преброятелен пункт 30



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

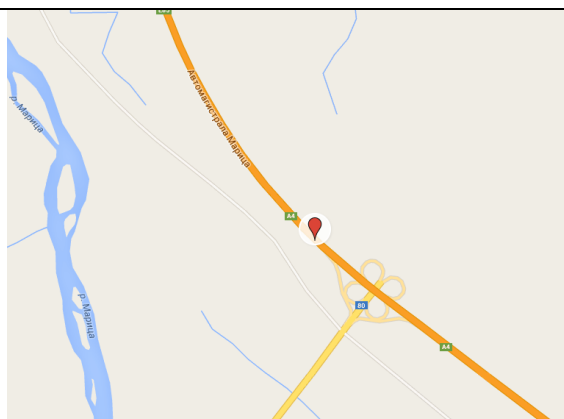
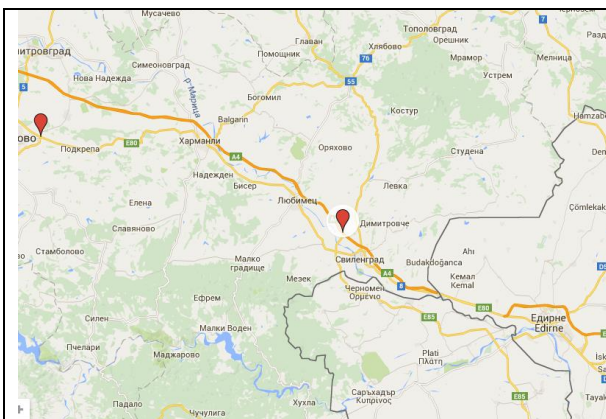


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Разположение на преброятелен пункт 11



Разположение на преброятелен пункт 15

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Инвестираме във Вашето бъдеще

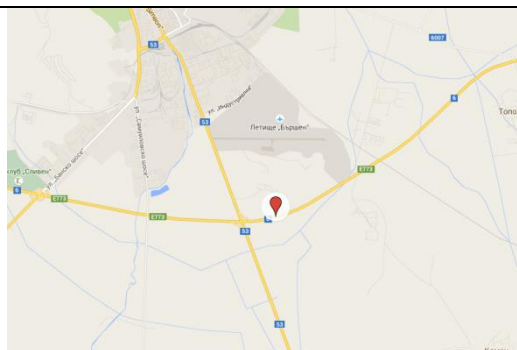
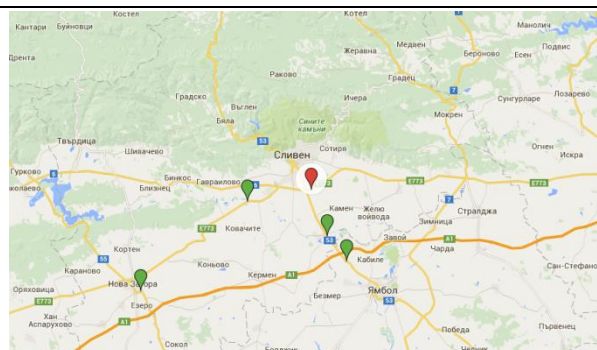


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

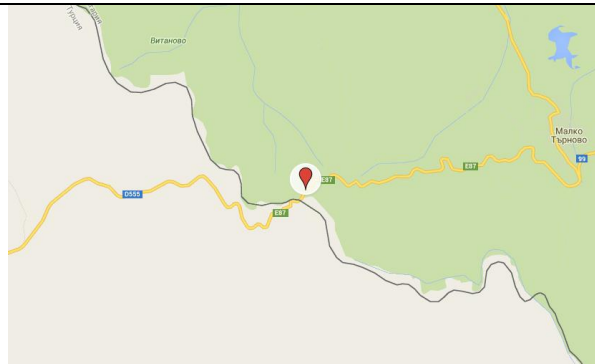
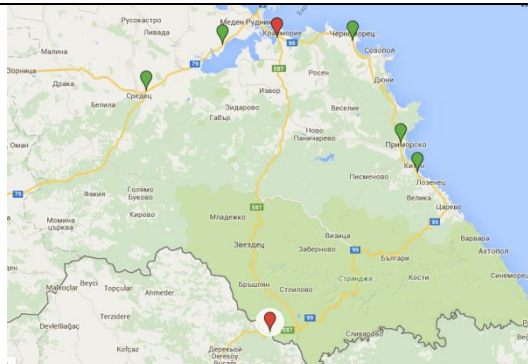


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Разположение на преброятелен пункт 17



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

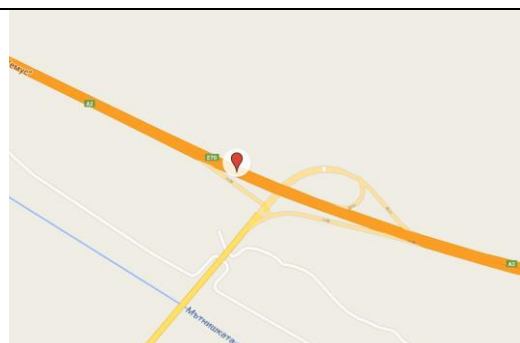
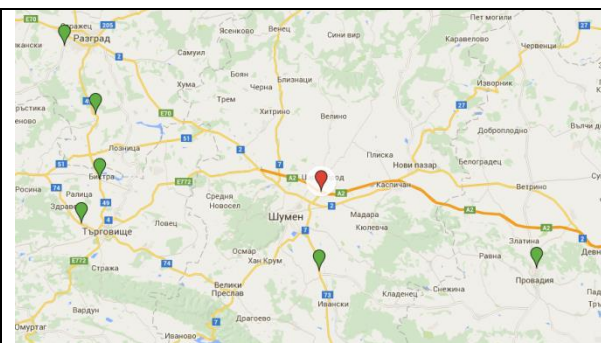


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Разположение на преброятелен пункт 19



Разположение на преброятелен пункт 27

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

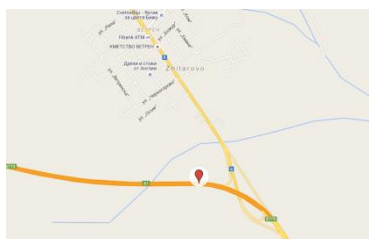
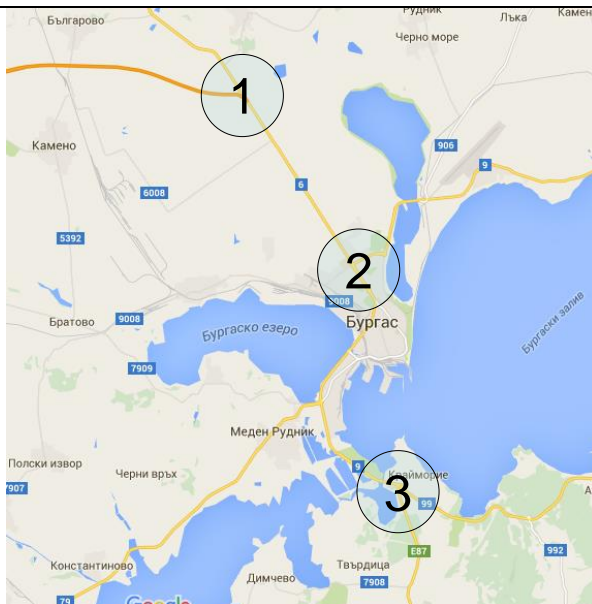


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

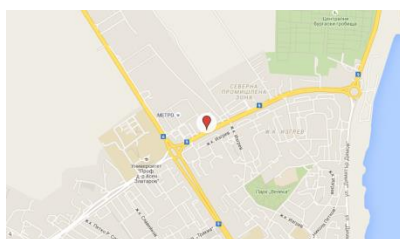


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
TRANСПОРТ И
TRANСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Пункт Бургас 1



Пункт Бургас 2



Пункт Бургас 3



Пункт Бургас 1

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

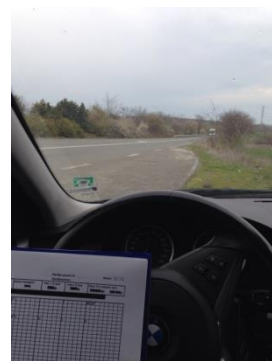


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

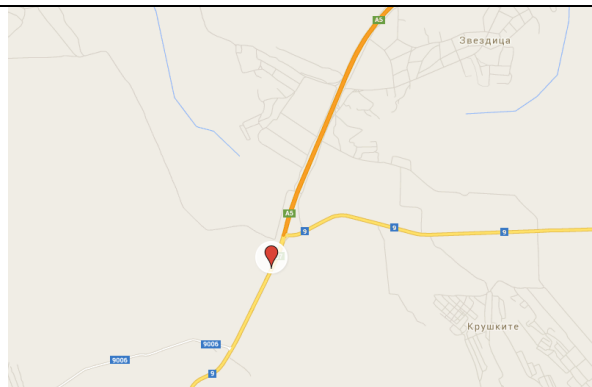
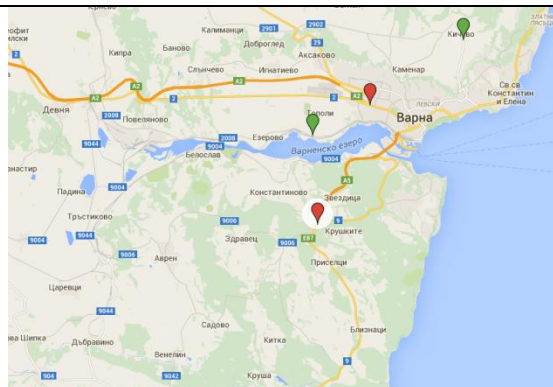


Пункт Бургас 2



Пункт Бургас 3

Разположение на преброятелните пунктове в ареала на гр. Бургас



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

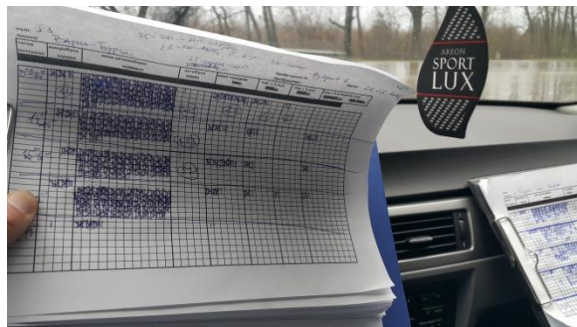


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

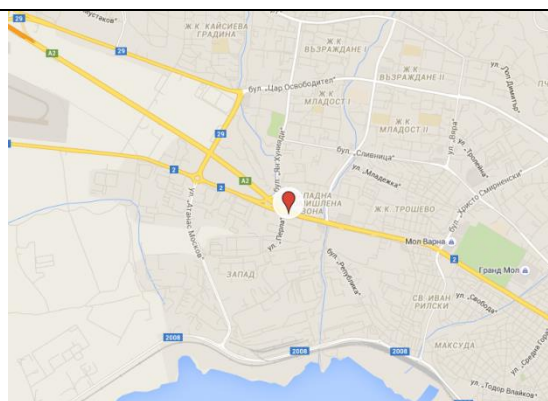
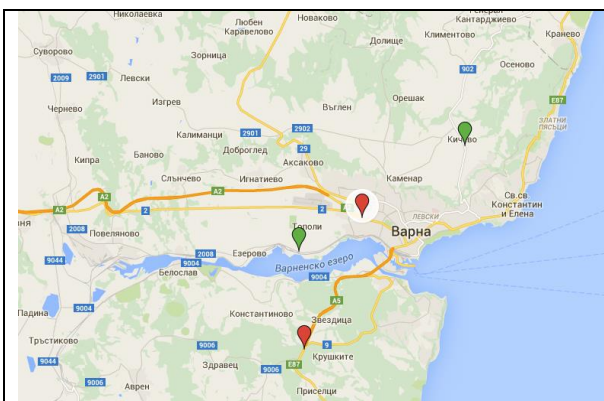


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Разположение на преброятелен пункт Варна 1



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Разположение на преброятелен пункт Варна 2

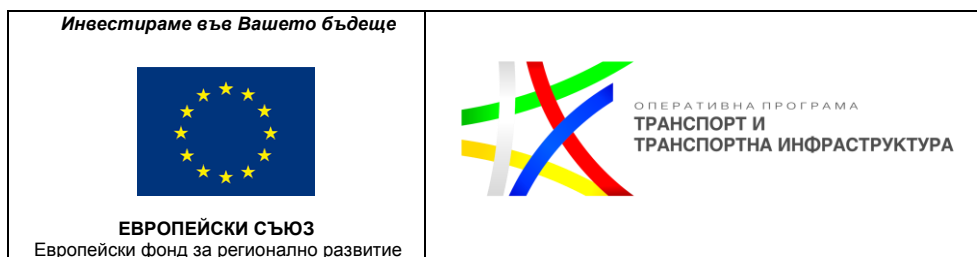
1.3.3 МЕТОДИКА ПРИЛОЖЕНА ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА

Във връзка с разработването на интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 год. е необходима актуална информация за интензивността на автомобилното движение по пътната мрежа на Република България. За целта бяха извършени профилни преброявания на автомобилното движение в 34 напречни сечения, обхващащи автомагистралите и първокласните пътища в страната и представени в предходната глава.

Преброяванията на всеки преброятелен пункт е извършено от екипи, които имат опит в такива проучвания.

Трафичните преброявания бяха проведени в работни дни с продължителност 12 часа от 7.00 до 19.00 часа. Превозните средства бяха класифицирани в седем групи както следва: микробуси и ванове; леки автомобили; автобуси; леки товарни автомобили; средни товарни автомобили; тежки товарни автомобили и товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи. Преброяване е извършено и в двете посоки. Нечетната посока е по посока на нарастване на километража. Данните от проведените преброявания са записвани в предварително подготвен за целта формуляр. Такъв формуляр е представен по-долу (таблица 1-9).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-9. Формуляр за данните от преброяванията в преброителните пунктове за всяка от посоките на движение на превозните средства

Преброителна точка	Counting Point	2							
Номер на пътя	Road Number	E79 (I-I)							
Посока	Direction	1							
Интервал от денонощието	Ванове / Минибусове	Леки автомобили	Автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
Time of day	Vans / Minibusses	Cars	Busses	Leight Cargo Vehicles	Middleweight Cargo Vehicles	Heavyweight Cargo Vehicles	Cargo Vehicles + Trailers	Total Cargo Vehicles	AADT
07:00-08:00									
08:00-09:00									
09:00-10:00									
10:00-11:00									
11:00-12:00									
12:00-13:00									
13:00-14:00									
14:00-15:00									
15:00-16:00									
16:00-17:00									
17:00-18:00									
18:00-19:00									
12 Hours / Общо									

1.3.4 ДАННИ ПОЛУЧЕНИ ОТ ПРЕБРОЯВАНИЯТА

Данните от проведените профилни преброявания на автомобилното движение са въведени в таблици на Excel. Всяка таблица съдържа информацията предвидена във формуляра (таблица 1-9) за всеки преброителен пункт и всяка посока на движение. Така са подготвени 34 броя таблици с данните от проведените преброявания за работен ден. Във всяка таблица има данни за двете посоки поотделно. По-долу е представена информацията, която е получена след преброяванията за преброителен пункт 8. Информацията за останалите преброителни пунктове е представена в Приложение 1-1 към Доклада.



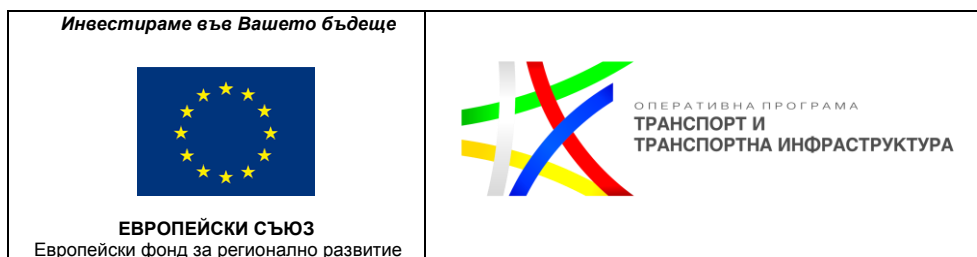
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-10. Пункт 8 - Профилни преброявания

Дата	14.3.2016		посока 1: София-Пловдив							
Преброятелна точка	Counting Point	8								
Номер на пътя	Road Number	I-8								
Посока	Direction	1								
Интервал от денонощието	Ванове / Минибусове	Леки автомобили	Автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства	
Time of day	Vans / Minibusses	Cars	Busses	Leight Cargo Vehicles	Middleweight Cargo Vehicles	Heavyweight Cargo Vehicles	Cargo Vehicles + Trailers	Total Cargo Vehicles	DT	
07:00-08:00	4	32	1	3	1	1	2	7	44	
08:00-09:00	6	39		4	3	1	2	10	55	
09:00-10:00	5	44	1	4	1	1	1	7	57	
10:00-11:00	5	48		8	8	1	3	20	73	
11:00-12:00	2	48		2	1		2	5	55	
12:00-13:00	4	75		6	3		4	13	92	
13:00-14:00	5	52	1	3	2	1	3	9	67	
14:00-15:00	4	41		4	3		3	10	55	
15:00-16:00	6	36		3	5		2	10	52	
16:00-17:00	2	61	1	2	4	1	1	8	72	
17:00-18:00	3	67	1	3	6		2	11	82	
18:00-19:00	3	56	1	3	4	1	3	11	71	
12 Hours / Общо	49	599	6	45	41	7	28	121	775	

Дата	14.3.2016									
Преброятелна точка	Counting Point	8								
Номер на пътя	Road Number	I-8								
Посока	Direction	2								
Интервал от денонощието	Ванове / Минибусове	Леки автомобили	Автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства	
Time of day	Vans / Minibusses	Cars	Busses	Leight Cargo Vehicles	Middleweight Cargo Vehicles	Heavyweight Cargo Vehicles	Cargo Vehicles + Trailers	Total Cargo Vehicles	DT	
07:00-08:00	2	34		1	2		1	4	40	
08:00-09:00	1	39	1	1	2		2	5	46	
09:00-10:00	3	42		2	2		1	5	50	
10:00-11:00	5	48		3	6	1	1	11	64	
11:00-12:00	7	44		6	3		1	10	61	
12:00-13:00	5	64	1	4	2		2	8	78	
13:00-14:00	9	56		7	2		3	12	77	
14:00-15:00	6	52		6	2	1	2	11	69	
15:00-16:00	7	47		6	1		1	8	62	
16:00-17:00	4	56	1	2	2		5	9	70	
17:00-18:00	4	58		3	3		4	10	72	
18:00-19:00	3	41		2	3	1	2	8	52	
12 Hours / Общо	56	581	3	43	30	3	25	101	741	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.4 ПРЕБРОЯВАНЕ НА ПЪТНИКОПОТОКА В СТРАТЕГИЧЕСКИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ И АВТОБУСНИ ГАРИ

(Тази точка обхваща РД 9 „Доклад от преброяване на пътничкопотока в шест стратегически значими железопътни гари и шест стратегически значими автогари в големите градове“)

1.4.1 ЦЕЛ И ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА ДАННИТЕ ПОЛУЧЕНИ ОТ ПРЕБРОЯВАНЕ НА ПЪТНИКОПОТОКА

За да се отговори на изискванията за реализация на целите на настоящия проект, трябва да се направи мащабно събиране на данни. Данните, които ще бъдат събрани, трябва да бъдат достатъчно изчерпателни за целите на разработването на транспортния модел, както и за извършване на анализите, прогнозирането и планирането на трафика.

За целите на настоящия проект беше организирано и проведено проучване на пътничкопотоците в 6 железопътни гари и в 13 автогари в страната (автогари в 6 града).

Целта на преброяванията и предназначението на получените данни са:

Да се получат реални данни за генерирането на пътуванията (качили се пътници в железопътните гари и автогари) в избраните градове по видове обществен транспорт (железопътен и автобусен).

Да се получат реални данни за броя пътници, които завършват пътуването си в избраните градове (слезли пътници в железопътните гари и автогари) по видове обществен транспорт (железопътен и автобусен).

Да се оцени предлагането на капацитет от автобусния транспорт, като общ брой предлагани на пътниците места за денонощие в автобусите.

Да се оцени предлагането на капацитет от железопътния пътнически транспорт, като брой предлагани места за денонощие в железопътните влакове.

Данните от преброяванията, съвместно с данните събрани от други източници, да се използват за оценка на предложения капацитет от автобусния и железопътния транспорт.

Да се оцени пътничкопотока в работен и неработен ден.

Да се получат реални данни за матрицата „произход“ – „предназначение“ за автобусните и за железопътните превози.

Да се оценят алтернативните пътища на придвижване на пътничкопотоците по основни назначения (дестинации) от матрицата „произход“ – „предназначение“.

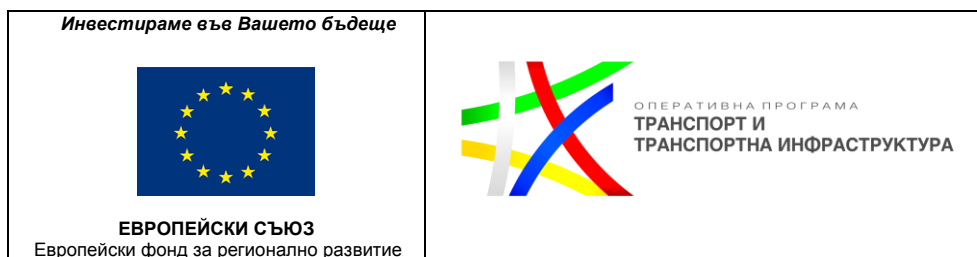
Да се използват получените реални данни от преброяванията, съвместно с данните събрани от други източници, за оценка на средния брой пътници, които пътуват с влаковете и автобусите.

Да се оцени разпределението на заминаващите и пристигащите пътници по часове от денонощието за периода на изследване, т.е. да се получат съответни времеви профили.

Тези данни ще се използват за разработване на транспортния модел в два аспекта: разработване на самия модел и подобряване на синтетичните матрици „произход“ – „предназначение“ за автобусните и железопътните превози.

В процеса на разработване на транспортния модел данните ще бъдат използвани за неговото калибриране и валидиране.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.4.2 ОБХВАТ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА

Това преброяване на пътниците е проведено на следните шест железопътни гари: София; Пловдив; Бургас; Стара Загора; Горна Оряховица и Варна.

На всички железопътни гари са проведени дванадесет часови проучвания в един работен и един неработен ден в интервал от 7.00 до 19.00 часа

Проучванията на железопътните гари е проведено в следните дни:

Таблица 1-11. Железопътни гари, в които са извършени преброявания

Железопътни гари	Преброяване в работен ден	Преброяване в почивен ден
Бургас	25.02.2016	28.02.2016
Стара Загора	18.03.2016	27.03.2016
Пловдив	23.02.2016	13.03.2016
София	22.03.2016	19.03.2016
Варна	21.03.2016	20.03.2016
Горна Оряховица	21.03.2016	20.03.2016

Разположението на железопътните гари е представено в таблица 1-12.

Таблица 1-12. Разположение на железопътните гари, в които са извършени преброявания



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Инвестираме във Вашето бъдеще



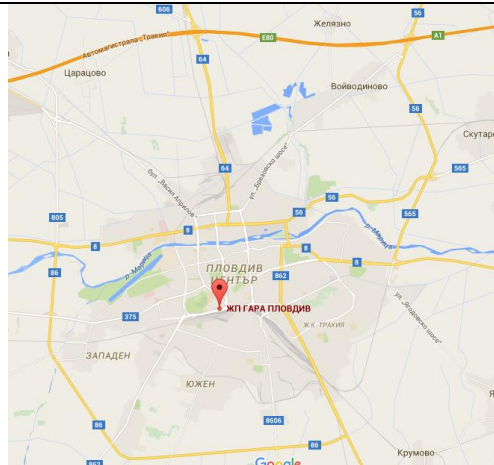
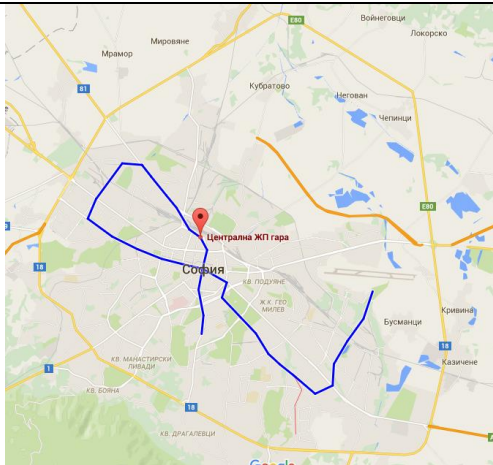
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Железопътни гари, в които са извършени преброяванията



Местоположение на железопътна гара София

Местоположение на железопътна гара Пловдив



Железопътна гара Пловдив – 13.03.2016

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Инвестираме във Вашето бъдеще



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

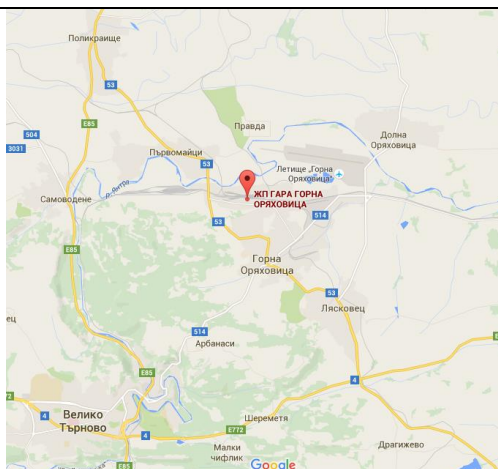


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

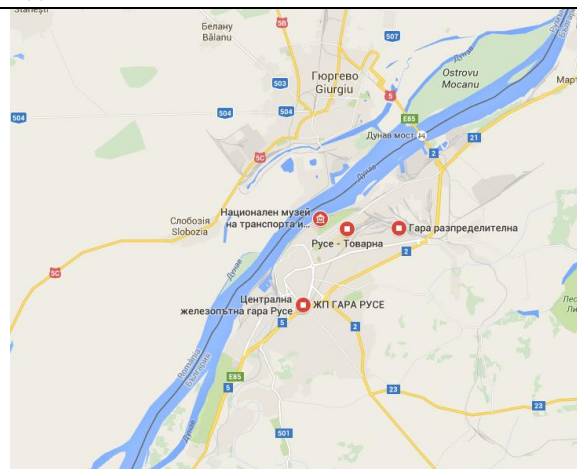
Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Железопътн гара Пловдив – 23.02.2016



Местоположение на железопътна гара Горна Оряховица



Местоположение на железопътна гара Русе

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Железопътн гара Горна Оряховица – 20.03.2016



Железопътн гара Горна Оряховица – 21.03.2016

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Инвестираме във Вашето бъдеще

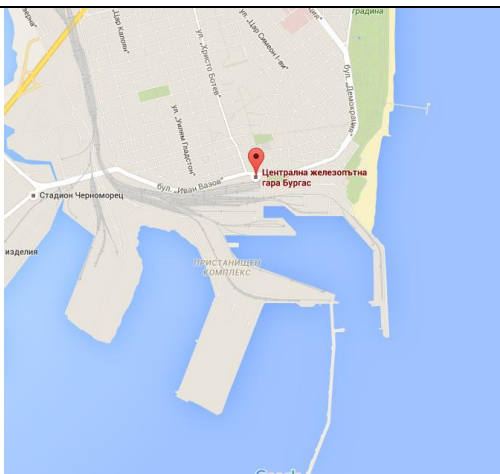


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

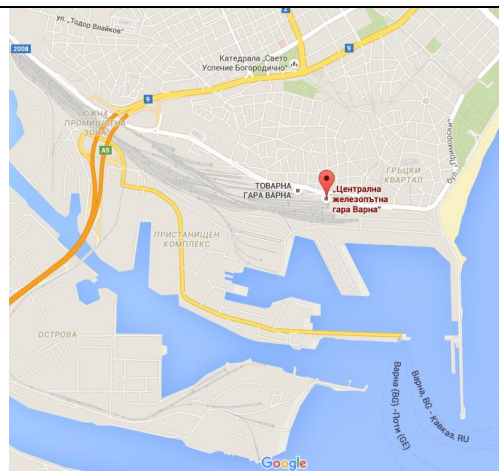


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
TRANSPORT И
TRANSPORTНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Железопътна гара Бургас



Железопътна гара Варна



Железопътна гара Варна – 20.03.2016

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
TRANSPORT И
TRANSPORTNA INFRASTRUKTURA

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Железопътен гара Варна – 20.03.2016



Железопътен гара Варна – 21.03.2016

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Преброяването на пътниците обхваща тринадесет автогари в страната, които се намират в шест града. То е проведено в работен ден, а за пет автогари и в работен и в неработен ден. Преброяването е с продължителност дванадесет часа – от 7.00 до 19.00 часа. Преброяванията са проведени на следните дати (таблица 1-13):

Таблица 1-13. Автогари, в които са извършени преброявания

Автобусни гари	Преброяване в работен ден	Преброяване в почивен ден
София – Централна автогара	01.03.2016	21.02.2016
София – автогара „Сердика“	26.02.2016	
София – автогара Подуяне	01.03.2016	
София – автогара „Овча купел“	26.02.2016	
София – автогара Юг	16.03.2016	
Пловдив – автогара Юг	22.02.2016	05.03.2016
Пловдив – автогара „Родопи“	10.03.2016	
Пловдив – Автогара Север	11.03.2016	
Бургас – автогара Юг	26.02.2016	
Бургас – автогара Запад	29.02.2016	
Автогара Варна	25.03.2016	19.03.2016
Автогара Русе	29.03.2016	27.03.2016
Автогара Велико Търново	18.03.2016	19.03.2016

Разположението на автогарите е представено в таблица 1-14.

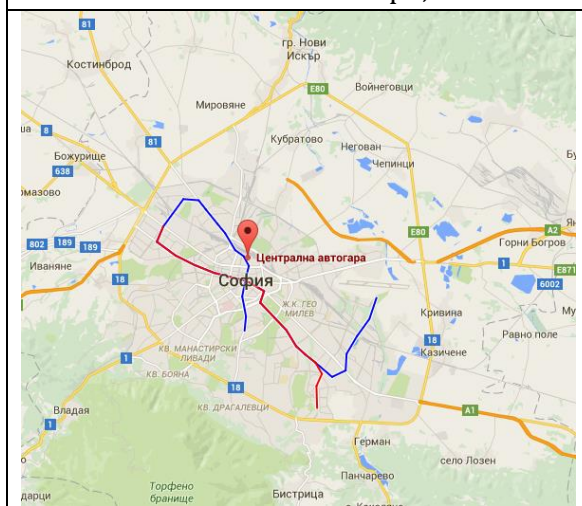


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-14: Разположение на автогарите



Автогари, в които са извършени преброяванията



Централна автогара - София

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Инвестираме във Вашето бъдеще

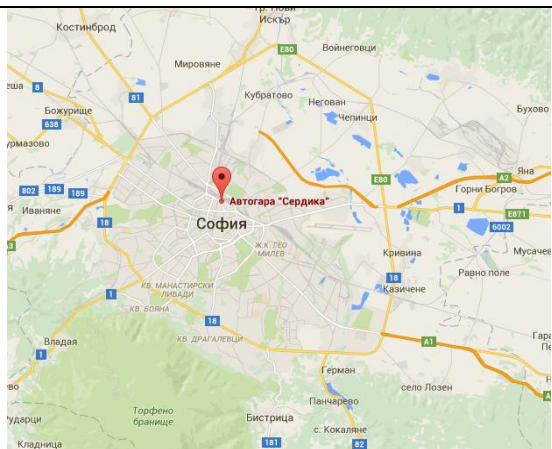


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

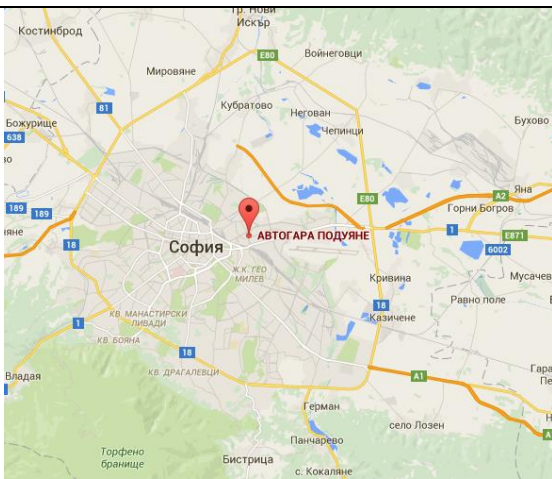


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

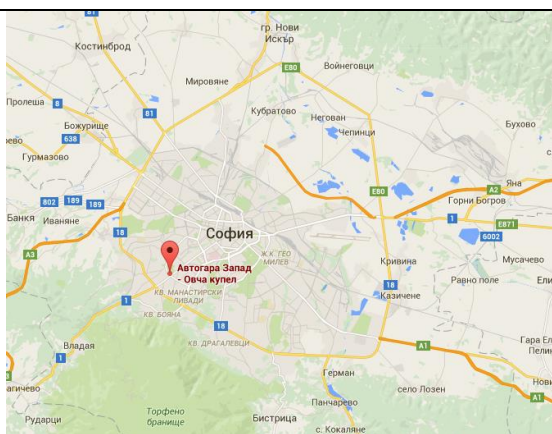
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Автогара „Сердика“



Автогара „Подуяне“



Автогара „Овча купел“

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Инвестираме във Вашето бъдеще

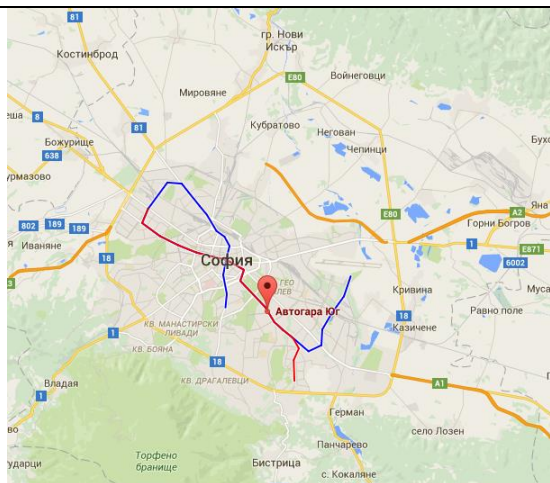


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

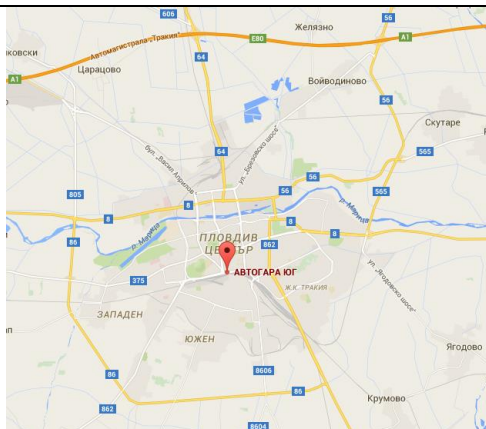


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

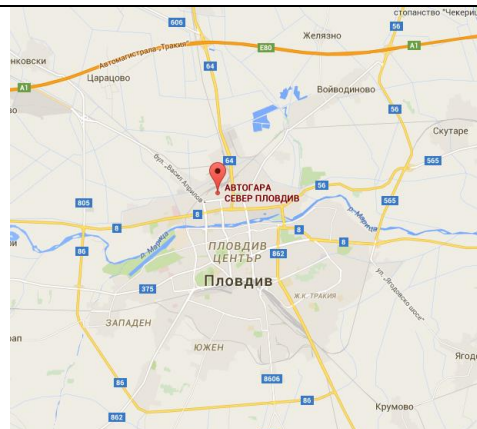
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



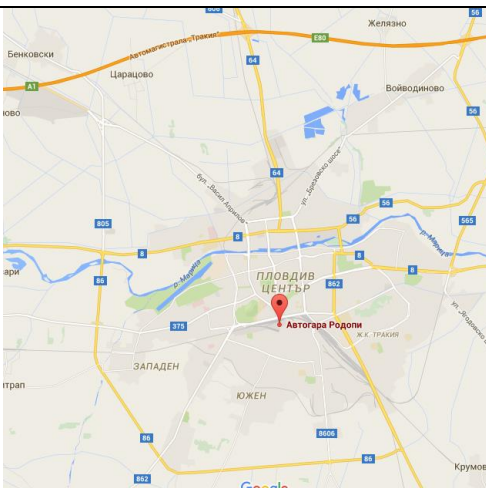
Автогара Юг



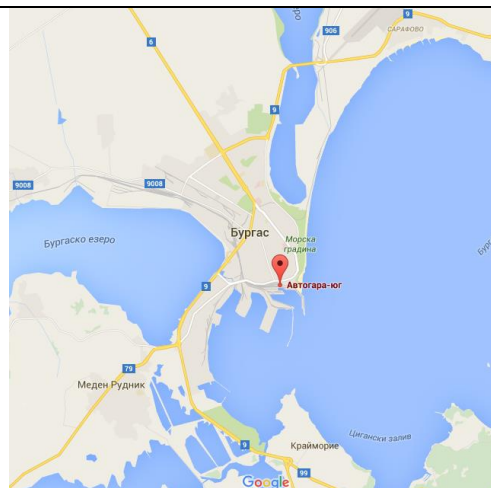
Пловдив – автогара Юг



Пловдив - Автогара Север



Пловдив – автогара „Родопи“



Бургас – автогара Юг

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

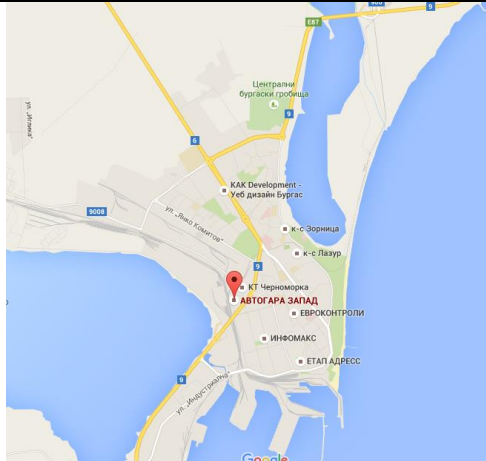


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

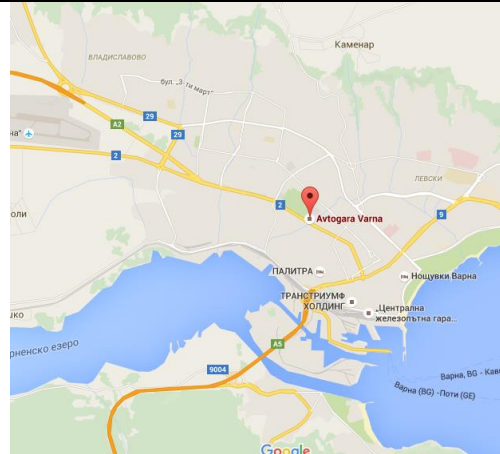


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



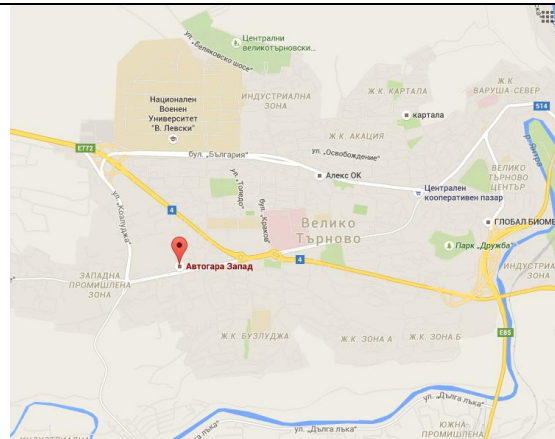
Бургас – автогара Запад



Автогара Варна



Автогара Русе



Автогара Велико Търново



Централна автогара София – 01.03.2016

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Автогара Юг – София



Автогара Юг – Пловдив – 02.04.2016



НАПРАВЛЕНИЕ	ВРЕМЕ
с. БОГДАНЦИ	08:00
през с. Момичко	08:10
с. БОГДАНЦИ	08:20
с. БОГДАНЦИ	08:30
с. БОГДАНЦИ	08:40
с. БОГДАНЦИ	08:50
с. БОГДАНЦИ	09:00
с. БОГДАНЦИ	09:10
с. БОГДАНЦИ	09:20
с. БОГДАНЦИ	09:30
с. БОГДАНЦИ	09:40
с. БОГДАНЦИ	09:50
с. БОГДАНЦИ	10:00
с. БОГДАНЦИ	10:10
с. БОГДАНЦИ	10:20
с. БОГДАНЦИ	10:30
с. БОГДАНЦИ	10:40
с. БОГДАНЦИ	10:50
с. БОГДАНЦИ	11:00
с. БОГДАНЦИ	11:10
с. БОГДАНЦИ	11:20
с. БОГДАНЦИ	11:30
с. БОГДАНЦИ	11:40
с. БОГДАНЦИ	11:50
с. БОГДАНЦИ	12:00
с. БОГДАНЦИ	12:10
с. БОГДАНЦИ	12:20
с. БОГДАНЦИ	12:30
с. БОГДАНЦИ	12:40
с. БОГДАНЦИ	12:50
с. БОГДАНЦИ	13:00
с. БОГДАНЦИ	13:10
с. БОГДАНЦИ	13:20
с. БОГДАНЦИ	13:30
с. БОГДАНЦИ	13:40
с. БОГДАНЦИ	13:50
с. БОГДАНЦИ	14:00
с. БОГДАНЦИ	14:10
с. БОГДАНЦИ	14:20
с. БОГДАНЦИ	14:30
с. БОГДАНЦИ	14:40
с. БОГДАНЦИ	14:50
с. БОГДАНЦИ	15:00
с. БОГДАНЦИ	15:10
с. БОГДАНЦИ	15:20
с. БОГДАНЦИ	15:30
с. БОГДАНЦИ	15:40
с. БОГДАНЦИ	15:50
с. БОГДАНЦИ	16:00
с. БОГДАНЦИ	16:10
с. БОГДАНЦИ	16:20
с. БОГДАНЦИ	16:30
с. БОГДАНЦИ	16:40
с. БОГДАНЦИ	16:50
с. БОГДАНЦИ	17:00
с. БОГДАНЦИ	17:10
с. БОГДАНЦИ	17:20
с. БОГДАНЦИ	17:30
с. БОГДАНЦИ	17:40
с. БОГДАНЦИ	17:50
с. БОГДАНЦИ	18:00
с. БОГДАНЦИ	18:10
с. БОГДАНЦИ	18:20
с. БОГДАНЦИ	18:30
с. БОГДАНЦИ	18:40
с. БОГДАНЦИ	18:50
с. БОГДАНЦИ	19:00
с. БОГДАНЦИ	19:10
с. БОГДАНЦИ	19:20
с. БОГДАНЦИ	19:30
с. БОГДАНЦИ	19:40
с. БОГДАНЦИ	19:50
с. БОГДАНЦИ	20:00
с. БОГДАНЦИ	20:10
с. БОГДАНЦИ	20:20
с. БОГДАНЦИ	20:30
с. БОГДАНЦИ	20:40
с. БОГДАНЦИ	20:50
с. БОГДАНЦИ	21:00
с. БОГДАНЦИ	21:10
с. БОГДАНЦИ	21:20
с. БОГДАНЦИ	21:30
с. БОГДАНЦИ	21:40
с. БОГДАНЦИ	21:50
с. БОГДАНЦИ	22:00
с. БОГДАНЦИ	22:10
с. БОГДАНЦИ	22:20
с. БОГДАНЦИ	22:30
с. БОГДАНЦИ	22:40
с. БОГДАНЦИ	22:50
с. БОГДАНЦИ	23:00
с. БОГДАНЦИ	23:10
с. БОГДАНЦИ	23:20
с. БОГДАНЦИ	23:30
с. БОГДАНЦИ	23:40
с. БОГДАНЦИ	23:50
с. БОГДАНЦИ	00:00
с. БОГДАНЦИ	00:10
с. БОГДАНЦИ	00:20
с. БОГДАНЦИ	00:30
с. БОГДАНЦИ	00:40
с. БОГДАНЦИ	00:50
с. БОГДАНЦИ	01:00
с. БОГДАНЦИ	01:10
с. БОГДАНЦИ	01:20
с. БОГДАНЦИ	01:30
с. БОГДАНЦИ	01:40
с. БОГДАНЦИ	01:50
с. БОГДАНЦИ	02:00
с. БОГДАНЦИ	02:10
с. БОГДАНЦИ	02:20
с. БОГДАНЦИ	02:30
с. БОГДАНЦИ	02:40
с. БОГДАНЦИ	02:50
с. БОГДАНЦИ	03:00
с. БОГДАНЦИ	03:10
с. БОГДАНЦИ	03:20
с. БОГДАНЦИ	03:30
с. БОГДАНЦИ	03:40
с. БОГДАНЦИ	03:50
с. БОГДАНЦИ	04:00
с. БОГДАНЦИ	04:10
с. БОГДАНЦИ	04:20
с. БОГДАНЦИ	04:30
с. БОГДАНЦИ	04:40
с. БОГДАНЦИ	04:50
с. БОГДАНЦИ	05:00
с. БОГДАНЦИ	05:10
с. БОГДАНЦИ	05:20
с. БОГДАНЦИ	05:30
с. БОГДАНЦИ	05:40
с. БОГДАНЦИ	05:50
с. БОГДАНЦИ	06:00
с. БОГДАНЦИ	06:10
с. БОГДАНЦИ	06:20
с. БОГДАНЦИ	06:30
с. БОГДАНЦИ	06:40
с. БОГДАНЦИ	06:50
с. БОГДАНЦИ	07:00
с. БОГДАНЦИ	07:10
с. БОГДАНЦИ	07:20
с. БОГДАНЦИ	07:30
с. БОГДАНЦИ	07:40
с. БОГДАНЦИ	07:50
с. БОГДАНЦИ	08:00



Автогара „Родопи” – Пловдив – 10.03.2016

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

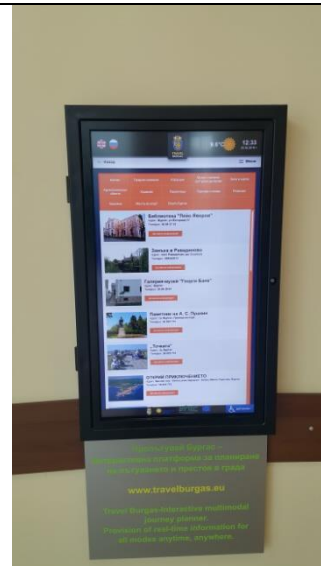
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Автогара Север – Пловдив – 11.03.2016

РАЗПИСАНИЕ НА АВТОБУСИТЕ ЗАМИНАВАЩИ ОТ АВТОГАРА ЮГ – БУРГАС
DEPARTURE BUS SCHEDULE

<p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p> <p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p> <p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p> <p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p> <p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p>	<p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p> <p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p> <p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p> <p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p> <p>1) СЕКТОР / DEPARTURE GATE</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Автогара Бургас – 25.02.2016



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Автогара Русе – 27.03.2016



Автогара Русе – 29.03.2016

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Автогара Варна – 19.03.2016



Автогара Варна – 25.03.2016



Автогара Велико Търново – 19.03.2016

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.4.3 МЕТОДИКА ПРИЛОЖЕНА ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА

МЕТОДИКА ПРИЛОЖЕНА ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА В ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ГАРИ

Преброяванията на всяка железопътна гара беше извършено от екипи, които имат опит в такива проучвания. Те записваха маршрута на всеки пристигащ и заминаващ влак, броят на вагоните, техният вид (I класа, II класа), капацитета на влаковете (броя места, които предлага влака за пътници), броят на слизащите или качващи се пътници. За всеки влак преминал през гара, в която се извършва преброяване, но за този влак това не е началната гара, са записвани от преброителите и броят на качващите се и броят на слизащите пътници.

С цел по-ефективна работа за проучването на всяка железопътна гара е направено предварително проучване: извършен е оглед на съответната гара – брой и разположение на пероните за пътниците, изходите за излизане на съответните перони. Записано е разписанието на влаковите композиции за ориентиране на преброителите.

На всяка железопътна гара е определен ръководител на екипа, който в деня на проучването организира и разпределя преброителите съгласно разписанието на съответната железопътна гара.

Тъй като в момента на преброяването няма време да се броят местата във вагоните, предварително беше взета информация за местата в различни видове вагони: безкупечен, купечен и т.н.

Един преброител преброява пристигащите влакове, а друг тръгващите. Третият преброител се включва при по-голяма влакова композиция или при едновременно пристигане или тръгване на два влака.

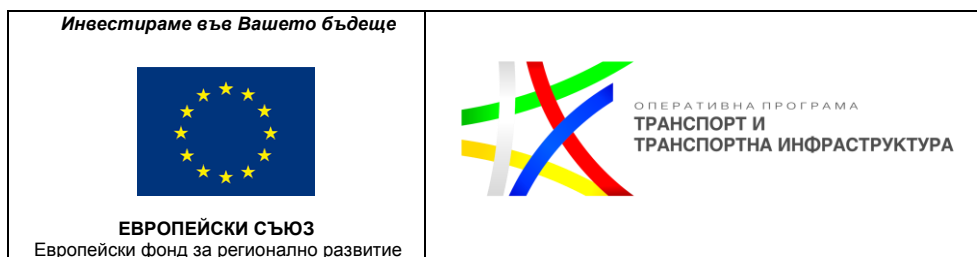
Резултатите от преброяванията са записвани в предварително подготвени формуляри. Такъв формуляр е представен по-долу (таблица 1-15).

Таблица 1-15. Формуляр за данните от преброяванията в железопътните гари

Железопътна гара:												
№ по ред	Дата	Ден от седмицата	Направление и маршрут				Заминаващи			Пристигащи		
							Час на тръгване		брой качили се	Час на пристигане		брой слезли
			От	До	През	Брой вагони и вид	Час	Минути		Час	Минути	
1												
2												

След документиране на данните от преброяването в железопътните гари, те се обработват, като се получава за работен и неработен ден следната обобщена информация:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- брой на пътниците, които започват пътуването си за периода на преброяването от дадената железопътна гара;
- брой на пътниците, които завършват пътуването си за периода на преброяването в дадената железопътна гара;
- ниво на предлагането на капацитет (броя места, които се предлагат от влаковете) от железопътния пътнически транспорт за деня;
- оценка на използването на предлагания капацитет (какъв процент от него се използва от пътниците) за дадената гара, като се прави сравнение между търсенето (броя качили се пътници във влаковете за периода на преброяването) и предлагането (предлаганите места във влаковете за периода на преброяването);
- реални данни за матрицата „произход” – „предназначение” за железопътните превози;
- данни за алтернативните пътища на придвижване на пътничкопотоците по основни назначения (дестинации) от матрицата „произход” – „предназначение”;
- среден брой пътници, които пътуват във влаковете по направленията от дадената гара;
- разпределението на заминаващите и пристигащите пътници по часове от денонощието за периода на изследване (времеви профили);
- разпределяне на пътниците по вид на пътуването – пътувания с далечни и регионални влакове (крайградски и влакове с средна дължина на пробега, обслужващи прилежащите железопътни участъци);
- разпределение на заминалите и пристигналите пътници с автобусен транспорт в три зони: сутрешен час-пик (от 7:00 до 11:00 часа); следобеден час-пик (от 11:00 до 16:00 часа) и междинен период (от 16:00 до 19:00 часа);
- обобщени данни за пътническия железопътен транспорт.

МЕТОДИКА ПРИЛОЖЕНА ПРИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРЕБРОЯВАНИЯТА В АВТОГАРИТЕ

Екипите преброители на всяка автогара записваха час на пристигане, респективно час на тръгване на автобусите, маршрут на пътуване, брой места в автобуса, брой качващи се или слизащи пътници, а за преминаващите автобуси през междинни автогари се записваха и броят на качващите се и броят на слизащите автобуси, както и часа на пристигане и часа на заминаване.

Данните са записвани във подготвени за целта формуляри, представени в таблица 1-16:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

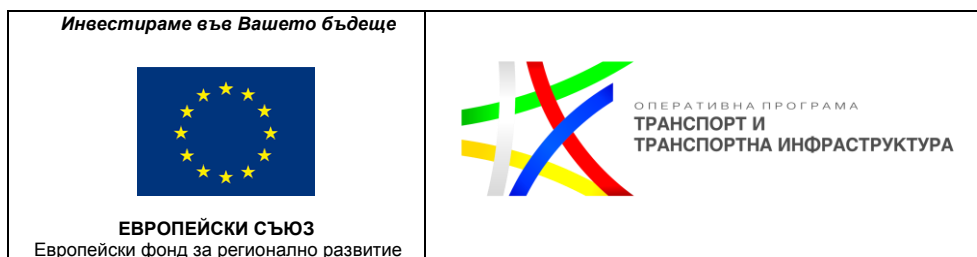
Таблица 1-16: Формуляр за данните от преброяванията в автогарите

Автогара:												
№ по ред	Дата	Ден от седмицата	Направление и маршрут				Заминаващи			Пристигащи		
							Час на търгване		брой качили се	Час на пристигане		брой слезли
			От	До	През	Брой места в автобуса	Час	Минути		Час	Минути	
1												
2												

Получените данни от преброяванията по автогари се документират. След това се обработват, като се получава следната обобщена информация за работен и неработен ден:

- брой на пътниците, които започват пътуването си за периода на преброяването от дадената автогара, като използват автобус;
- брой на пътниците, които завършват пътуването си за периода на преброяването в дадената автогара, като са използвали автобус;
- ниво на предлагането на капацитет (броя места, които се предлагат от автобусите) от автобусния транспорт за деня;
- оценка на използването на предлагания капацитет (какъв процент от него се използва от пътниците) за дадената автогара, като се прави сравнение между търсенето (броя качили се пътници в автобусите за периода на преброяването) и предлагането (предлаганите места в автобусите за периода на преброяването);
- реални данни за матрицата „произход” – „предназначение” за превозите с автобусен транспорт;
- данни за алтернативните пътища на придвижване на пътничкопотоците по основни дестинации от матрицата „произход” – „предназначение” с автобусен транспорт;
- среден брой пътници, които пътуват в автобусите по направленията от дадената автогара;
- разпределението на заминаващите и пристигащите пътници по часове от денонощието за периода на изследване (времеви профили) за дадената автогара;
- разпределение на броя на заминалите и пристигналите пътници с автобусен транспорт в три зони: сутрешен час-пик (от 7:00 до 11:00 часа); следобеден час-пик (от 11:00 до 16:00 часа) и междинен период (от 16:00 до 19:00 часа);
- обобщени данни за пътническия автобусен транспорт.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.4.4 ДАННИ ПОЛУЧЕНИ ОТ ПРЕБРОЯВАНИЯТА

ДАННИ ОТ ПРЕБРОЯВАНИЯТА В 6 СТРАТЕГИЧЕСКИ ЗНАЧИМИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ГАРИ

Данните от проведените преброявания на железопътните гари са въведени на РС в таблици на Excel.

Всяка таблица съдържа информация за съответната железопътна гара за деня на преброяването. Въведени са данните за пристигащите и тръгващи влакове: начална гара на пътуване, крайна гара на пътуване, час на пристигане, час на заминаване, брой вагони, брой слизащи и брой качващи се пътници. При междинни железопътни гари са въведени както броят на слизащите, така и броят на качващите се пътници. Записвани са и междинни гари в случаите, когато има два възможни маршрута.

Всички данни и за тръгващи и за пристигащи влакове за даден ден са въведени в една таблица и са подредени по възходящ ред на часа на пристигане и заминаване.

Така са подготвени дванадесет броя таблици с данните от проведените преброявания на железопътни гари: шест за работен ден и шест за почивен ден.

Те са описани в Приложение 1-2 към Доклада.

Резултатите, представени в горните дванадесет таблици, бяха обработени допълнително.

За всеки маршрут на пътуване в даден часов интервал са получени общ брой на качващите се и общ брой на слизащите пътници, както и общият брой места на влаковете движещи се по този маршрут в съответния часов интервал.

Допълнително са обработени данните и са обобщени за всичките железопътни гари, в които са проведени преброявания на пътниците за работен и неработен ден.

Обхвата на данните след обработка на преброяванията е направена според приетата в т. 1.4.3 методика.

Обработените данни от преброяванията са представени в долните фигури и таблици.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

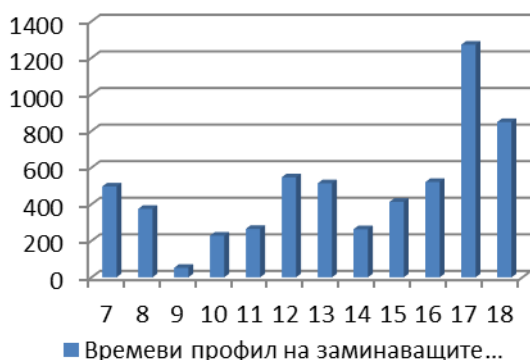


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

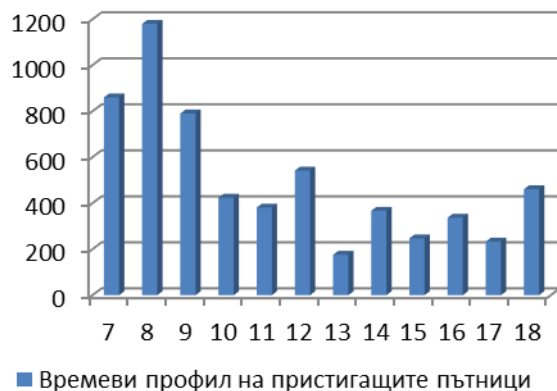
Железопътна гара София – 22.03.2016 (вторник – работен ден)

Времени профил на заминаващите пътници



Фигура 1-6. Времени профил на заминаващите в железопътна гара София за работен ден

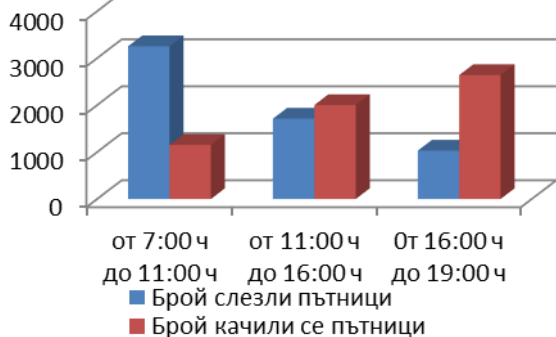
Времени профил на пристигащите пътници



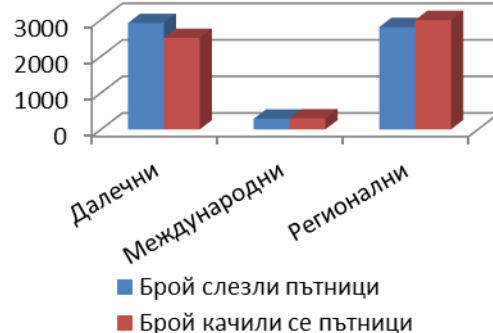
Фигура 1-7. Времени профил на пристигащите в железопътна гара София за работен ден

Профилът е за периода 7.00 – 19.00 часа.

По хоризонталната ос е даден началния час, но стълба по вертикала се отнася за период от 1 час.



Фигура 1-8. Часове пик за железопътна гара София за работен ден



Фигура 1-9. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара София за работен ден



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

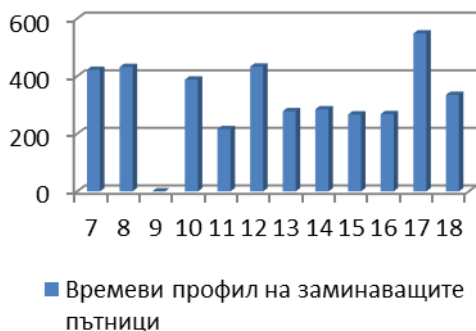


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

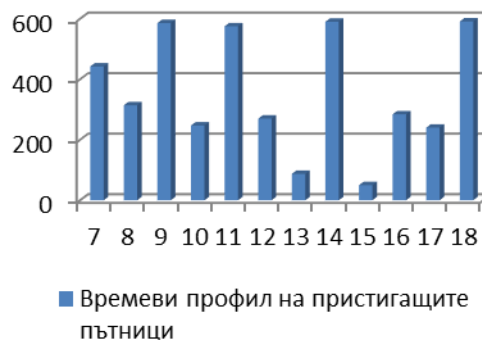
Железопътна гара София – 19.03.2016 (събота – почивен ден)

Времени профил на заминаващите пътници

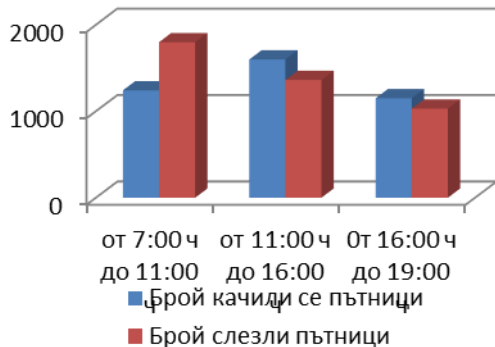


Фигура 1-10. Времени профил на заминаващите в железопътна гара София за неработен ден

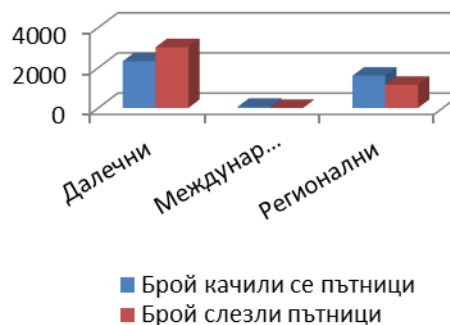
Времени профил на пристигащите пътници



Фигура 1-11. Времени профил на пристигащите в железопътна гара София за неработен ден



Фигура 1-12. Часове пик за железопътна гара София за неработен ден



Фигура 1-13. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара София за неработен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

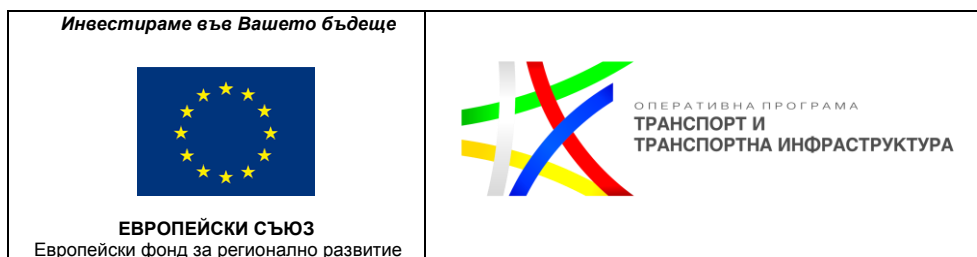
Таблица 1-17. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара София за работен ден

Железопътна гара София – 22.03.2016 (вторник – работен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи
7-8	1520	1560	497	860	8	6	32,70%	55,13%	62	143
8-9	1112	2406	374	1180	5	11	33,63%	49,04%	75	107
9-10	280	1520	52	790	1	7	18,57%	51,97%	52	113
10-11	520	700	228	424	2	3	43,85%	60,57%	114	141
11-12	834	1040	265	381	4	4	31,77%	36,63%	66	95
12-13	1100	1060	547	542	5	5	49,73%	51,13%	109	108
13-14	1265	690	514	176	6	3	40,63%	25,51%	86	59
14-15	840	1220	263	367	4	6	31,31%	30,08%	66	61
15-16	1290	700	413	247	5	3	32,02%	35,29%	83	82
16-17	1110	896	521	337	5	4	46,94%	37,61%	104	84
17-18	1670	660	1272	233	8	0	76,17%	35,30%	159	0
18-19	1570	1280	849	461	7	0	54,08%	36,02%	121	0

Таблица 1-18: Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара София за неработен (почивен) ден

Железопътна гара София – 19.03.2016 (събота – почивен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи
7-8	1360	1110	422	442	7	5	31,03%	39,82%	60	88
8-9	918	1610	432	314	4	6	47,06%	19,50%	108	52
9-10	0	1400	0	586	0	5	0,00%	41,86%	0	117
10-11	800	750	388	247	3	3	48,50%	32,93%	129	82
11-12	510	1010	216	575	2	5	42,35%	56,93%	108	115
12-13	1280	610	433	270	5	2	33,83%	44,26%	87	135
13-14	540	470	278	87	3	2	51,48%	18,51%	93	44
14-15	920	1150	285	590	4	5	30,98%	51,30%	71	118
15-16	1000	270	267	50	4	1	26,70%	18,52%	67	50
16-17	580	850	268	284	3	4	46,21%	33,41%	89	71
17-18	2040	560	548	240	8	2	26,86%	42,86%	69	120
18-19	1220	1480	335	591	5	7	27,46%	39,93%	67	84

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За железопътна гара София се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите пътници да са в диапазона от 7:00 до 10:00 часа (фиг.1-6 и фиг.1-8), а на заминаващите пътници да са диапазона от 17:00 до 19:00 часа (фиг.1-7 и фиг.1-8).

Пътниците пътуващи с регионални влакове (крайградски влакове и влакове, обслужващи прилежащите железопътни участъци) са малко повече от пътниците пътуващи с далечни влакове (фиг. 1-9). Това означава, че пиковите на пристигащите пътници в началото на деня и пиковите на заминаващите пътници в края на деня са свързани с пътувания с цел работа или обучение. Пътниците пристигат в гр. София сутринта с цел работа или обучение и си заминават в късния следобед, като пътуват с регионални влакове.

Пътниците пътуващи с международни влакове са съвсем малко (фиг.1-13).

Картината за почивен ден се променя. Броят на качилите се и слезлите от влаковете пътници са разпределени по-равномерно по часови интервали в изследвания период (фиг. 1-10, фиг. 1-11 и фиг. 1-12).

Пътниците пътуващи с регионални влакове са почти двойно пъти по-малко от тези пътуващи с далечни влакове (фиг. 1-13). Това означава, че предимно се извършват пътувания с неработен характер.

Обобщаващите данни за гара София за датите 22.03.16 (вторник – работен ден) и за 19.03.16 (събота – почивен ден) са представени в таблица 1-17 и 1-18.

Таблица 1-19: Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара София

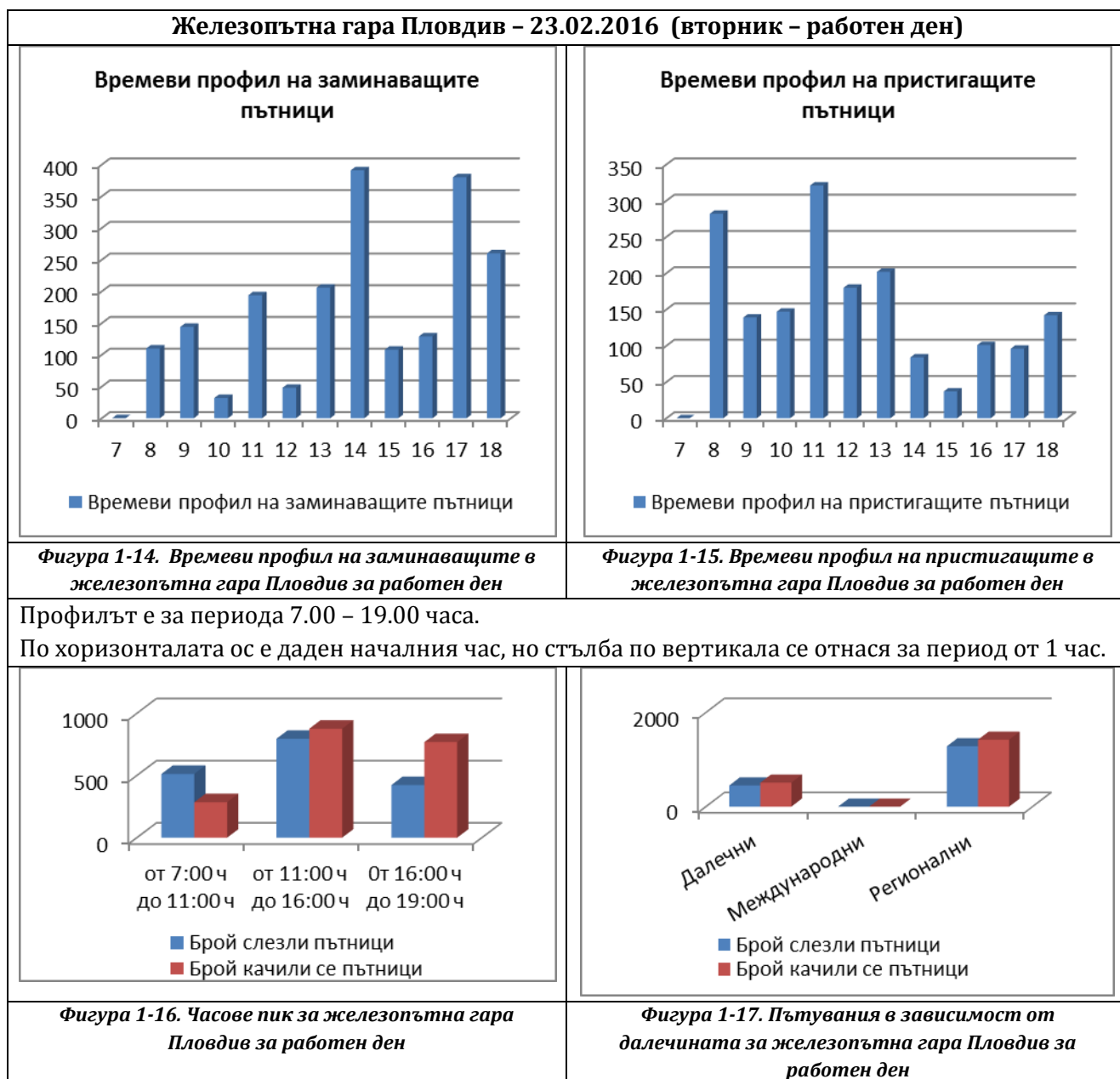
Параметър	Работен ден 22.03.16 (вторник)	Почивен ден 19.03.16 (събота)
Общ капацитет на заминаващите влакове (места)	13 111	11 168
Общ капацитет на пристигащите влакове (места)	13 732	11 270
Среден брой места в един влак	224	246
Общ брой заминали пътници (средно на час)	5 795 (483)	3 872 (323)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	5 998 (500)	4 276 (356)
Брой на заминаващите влакове (средно на час)	60 (5)	48 (4)
Брой на пристигащите влакове (средно на час)	52 (4)	47 (4)
Процент на използван капацитет на заминаващите влакове	40,95%;	37,50%
Процент на използван капацитет на пристигащите влакове	42,02%	36,65%
Среден за гара София процент на използване на капацитета на влаковете (заминаващи и пристигащи) за работен и неработен ден	41,49%;	37,06%
Среден брой пътници в един заминаващ влак	91	88
Среден брой пътници в един пристигащ влак	83	90
Среден брой пътниците в един влак за гара София	87	88

Пътуванията през почивен ден са около 30% по-малко от тези в работен ден.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Предоставеният капацитет от железопътния превозвач, като брой места във влаковете, се използва около 37%-40% от заминаващите от гарата и пристигащите пътници в гарата, което е доста нисък процент.



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Железопътна гара Пловдив – 13.03.2016 (неделя – почивен ден)

Времени профил на заминаващите пътници

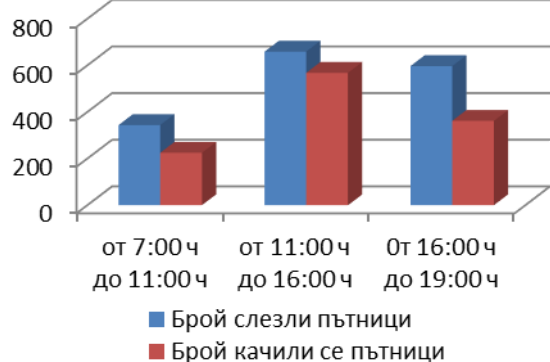


Фигура 1-18. Времени профил на заминаващите в железопътна гара Пловдив за неработен ден

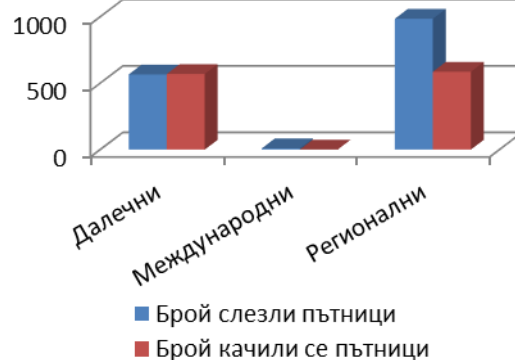
Времени профил на пристигащите пътници



Фигура 1-19. Времени профил на пристигащите в железопътна гара Пловдив за неработен ден



Фигура 1-20. Часове пик за железопътна гара Пловдив за неработен ден



Фигура 1-21. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Пловдив за неработен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

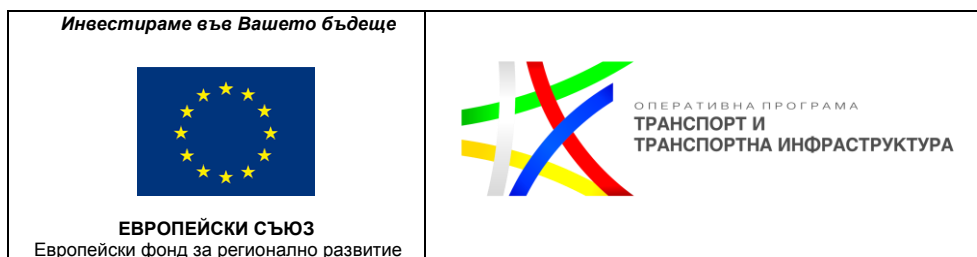
Таблица 1-20. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Пловдив за работен ден
Железопътна гара Пловдив – 23.02.2016 (вторник – работен ден)

Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи
7-8	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0
8-9	1317	901	110	282	6	4	8,35%	31,30%	18	71
9-10	1039	416	144	139	4	2	0,00%	33,41%	36	70
10-11	139	693	32	147	1	3	23,02%	21,21%	32	49
11-12	1039	1108	194	321	4	4	18,67%	28,97%	49	80
12-13	277	693	48	180	1	3	17,33%	25,97%	48	60
13-14	1316	901	206	202	4	4	15,65%	22,42%	52	51
14-15	1247	762	391	84	5	3	31,36%	11,02%	78	28
15-16	416	277	108	37	2	1	25,96%	13,36%	54	37
16-17	762	624	129	101	3	3	16,93%	16,19%	43	34
17-18	901	693	380	96	5	3	42,18%	13,85%	76	32
18-19	832	693	260	142	5	5	31,25%	20,49%	52	28

Таблица 1-21. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Пловдив за неработен ден
Железопътна гара Пловдив – 13.03.2016 (неделя – почивен ден)

Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи
7-8	690	850	69	131	3	5	10,00%	15,41%	23	26
8-9	910	420	67	113	4	4	7,36%	26,90%	17	28
9-10	1040	970	82	71	4	4	0,00%	7,32%	0	18
10-11	160	240	7	29	1	1	4,38%	12,08%	7	29
11-12	630	980	65	122	3	4	10,32%	12,45%	22	31
12-13	240	680	22	115	1	3	9,17%	16,91%	22	38
13-14	1690	510	255	82	7	3	15,09%	16,08%	36	27
14-15	1240	730	143	117	5	3	11,53%	16,03%	29	39
15-16	960	510	112	64	4	2	11,67%	12,55%	28	32
16-17	950	1200	110	305	3	5	11,58%	25,42%	37	61
17-18	650	940	82	223	3	4	12,62%	23,72%	27	56
18-19	580	1340	125	226	2	6	21,55%	16,87%	63	38

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В гара Пловдив се наблюдава същата тенденция, както и в гара София. Има изразен пик на пристигащи пътници в периода 8:00-9:00 часа.

От друга страна се забелязва и друга особеност. Има пик на пристигащи пътници в периода 11:00-12:00 часа и пътници над средното за час в периода 12:00-14:00 часа и пик на заминаващи пътници в периода 14:00-15:00 часа.

Далечните и местните пътници са почти равни.

Обобщаващите данни за гара Пловдив за датите 23.02.16 (вторник – работен ден) и за 13.03.16 (неделя – почивен ден) са представени в табл.1-22.

Таблица 1-22: Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Пловдив

Параметър	Работен ден 23.02.16 (вторник)	Почивен ден 13.03.16 (неделя)
Общ капацитет на заминаващите влакове (места)	9 285	9 740
Общ капацитет на пристигащите влакове (места)	7 761	9 370
Среден брой места в един влак	230	229
Общ брой заминали пътници (средно на час)	2 002 (167)	1 139 (95)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	1 731 (144)	1 598 (133)
Брой на заминаващите влакове (средно на час)	40 (3)	40 (3)
Брой на пристигащите влакове (средно на час)	35 (3)	44 (4)
Процент на използван капацитет на заминаващите влакове	19,22%	10,44%
Процент на използван капацитет на пристигащите влакове	19,85%	16,81%
Среден за гара Пловдив процент на използване на капацитета на влаковете (заминаващи и пристигащи) за работен ден и неработен ден	19,54%	13,62%
Среден брой пътници в един заминаващ влак	50	26
Среден брой пътници в един пристигащ влак	49	35
Среден брой пътниците в един влак за гара Пловдив	50	31

Използването на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места за пътници от заминаващите от гарата пътници и от пристигащите в гарата пътници е в рамките на едва около 20% през работен ден и около 14% през неработен ден.

Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемостта на заминаващите и пристигащи влакове, в момента на тяхното заминаване или пристигане) през работен ден е 50 души, а през неработен ден е 31 души.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

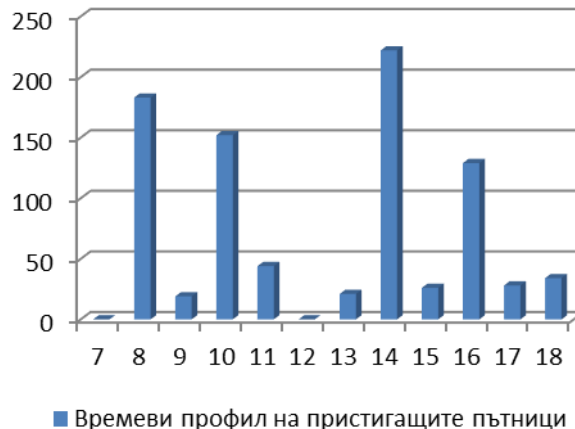
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Железопътна гара Горна Оряховица – 21.03.2016 (понеделник – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



Времеви профил на пристигащите пътници

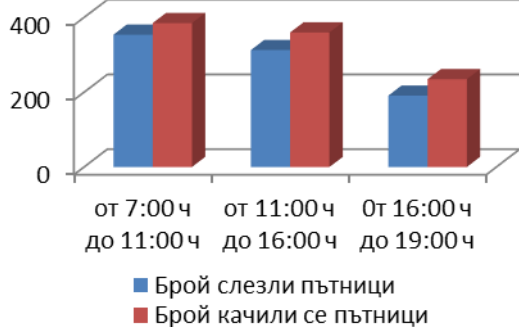


Фигура 1-22. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Горна Оряховица за работен ден

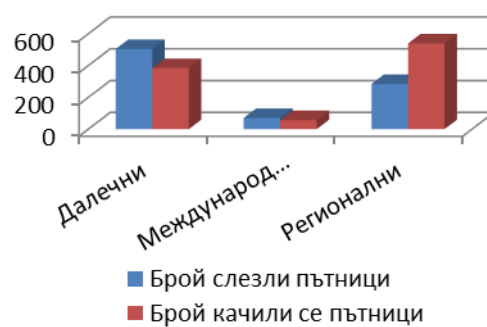
Фигура 1-23. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Горна Оряховица за работен ден

Профилът е за периода 7.00 – 19.00 часа.

По хоризонталната ос е даден началния час, но стълба по вертикала се отнася за период от 1 час.



Фигура 1-24. Часове пик за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден



Фигура 1-25. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

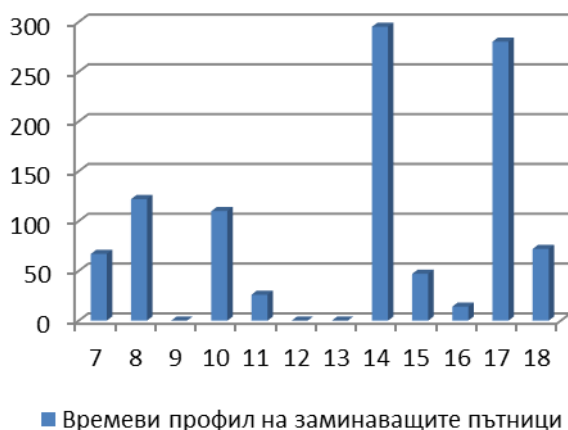


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
TRANSPORT И
TRANSPORTNA INFRASTRUKTURA

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

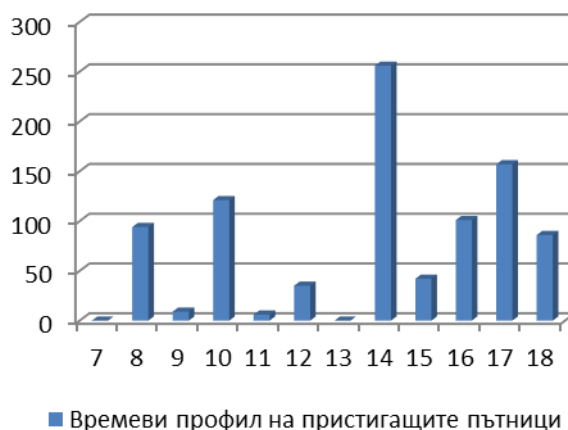
Железопътна гара Горна Оряховица – 20.03.2016 (неделя – почивен ден)

Времени профил на заминаващите пътници

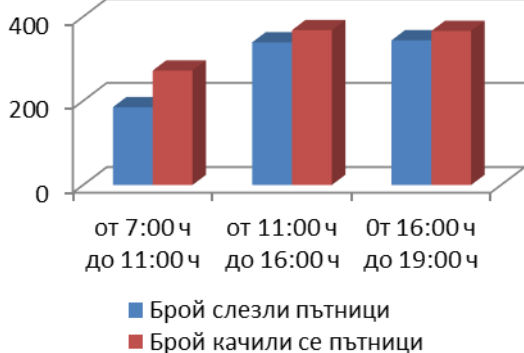


Фигура 1-26. Времени профил на заминаващите в железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден

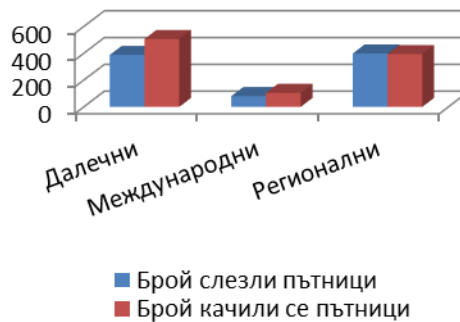
Времени профил на пристигащите пътници



Фигура 1-27. Времени профил на пристигащите в железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден



Фигура 1-28. Часове пик за железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден



Фигура 1-29. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

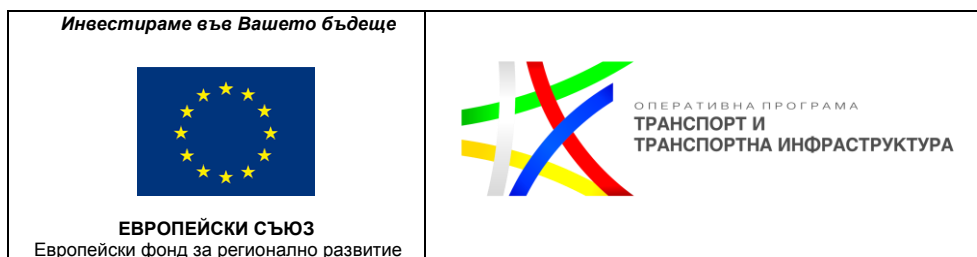
Таблица 1-23. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден

Железопътна гара Горна Оряховица – 21.03.2016 (понеделник – работен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи
7-8	552	0	182	0	4	0	32,97%	0,00%	46	0
8-9	1104	1104	139	183	3	3	12,59%	16,58%	46	61
9-10	0	138	0	19	0	1	0,00%	13,77%	0	19
10-11	345	1104	64	152	2	5	18,55%	13,77%	32	30
11-12	828	138	106	44	4	2	12,80%	31,88%	27	22
12-13	138	0	2	0	1	0	1,45%	0,00%	2	0
13-14	0	0	0	21	0	1	0,00%	0,00%	0	21
14-15	759	1104	203	222	4	5	26,75%	20,11%	51	44
15-16	552	414	49	26	2	2	8,88%	6,28%	25	13
16-17	138	552	21	129	1	3	15,22%	23,37%	21	43
17-18	828	138	179	28	5	1	21,62%	20,29%	36	28
18-19	414	414	35	34	2	2	8,45%	8,21%	18	17

Таблица 1-24. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Горна Оряховица за неработен ден

Железопътна гара Горна Оряховица – 20.03.2016 (неделя – почивен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи
7-8	828	0	67	0	4	0	8,09%	0,00%	17	0
8-9	1311	1311	122	94	4	4	9,31%	7,17%	31	24
9-10	0	138	0	9	0	1	0,00%	6,52%	0	9
10-11	759	759	110	121	3	4	14,49%	15,94%	37	30
11-12	276	138	26	6	2	1	9,42%	4,35%	13	6
12-13	0	276	0	35	0	1	0,00%	12,68%	0	35
13-14	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0
14-15	1311	966	295	256	5	5	22,50%	26,50%	59	51
15-16	276	414	47	42	1	2	17,03%	10,14%	47	21
16-17	138	552	14	101	1	3	10,14%	18,30%	14	34
17-18	966	276	280	157	5	1	28,99%	56,88%	56	157
18-19	414	414	72	86	2	2	17,39%	20,77%	36	43

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пиковите моменти на пристигащите и заминаващите пътници са сутрин и следобед за работен ден, като броя на далечните и местните пътници са почти еднакви.
За неработен ден пиковият момент е следобедните часове.

Обобщаващите данни за гара Горна Оряховица за датите 21.03.16 (понеделник – работен ден) и за 20.03.16 (неделя – почивен ден) са представени в таблица 1-25.

Таблица 1-25: Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Горна Оряховица

Параметър	Работен ден 21.03.16 (понеделник)	Почивен ден 20.03.16 (неделя)
Общ капацитет на заминаващите влакове (места)	5 658	6 279
Общ капацитет на пристигащите влакове (места)	5 106	5 244
Среден брой места в един влак	194	202
Общ брой заминали пътници (средно на час)	980 (82)	1 033 (86)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	858 (72)	907 (76)
Брой на заминаващите влакове (средно на час)	28 (2)	27 (2)
Брой на пристигащите влакове (средно на час)	25 (2)	24 (2)
Процент на използван капацитет на заминаващите влакове	15,93%	15,26%
Процент на използван капацитет на пристигащите влакове	17,14%	17,93%
Среден за гара Горна Оряховица процент на използване на капацитета на влаковете (заминаващи и пристигащи) за работен и неработен ден	16,50%	16,66%
Среден брой пътници в един заминаващ влак	30	34
Среден брой пътници в един пристигащ влак	30	41
Среден брой пътниците в един влак за гара Горна Оряховица	30	38

Използването на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места за пътници от заминаващите от гарата пътници и от пристигащите в гарата пътници е в рамките на едва около 16,50% и през работен и през неработен ден.

Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемост на заминаващите и пристигащи влакове, в момента на тяхното заминаване или пристигане) през работен ден е 30 души, а през неработен ден е 38 души.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

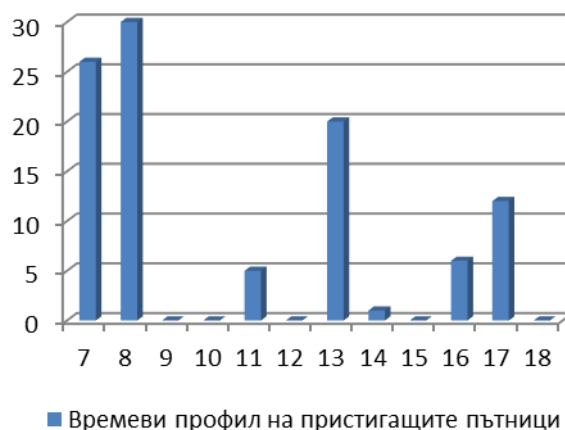
Железопътна гара Бургас – 25.02.2016 (четвъртък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



Фигура 1-30. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Бургас за работен ден

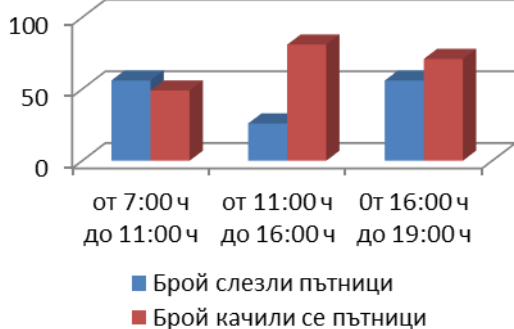
Времеви профил на пристигащите пътници



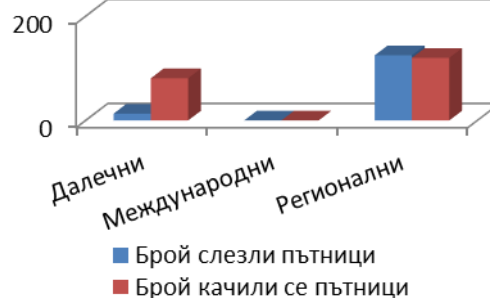
Фигура 1-31. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Бургас за работен ден

Профилът е за периода 7.00 – 19.00 часа.

По хоризонталната ос е даден началния час, но стълба по вертикала се отнася за период от 1 час.



Фигура 1-32. Часове пик за железопътна гара Бургас за работен ден



Фигура 1-33. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Бургас за работен ден



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

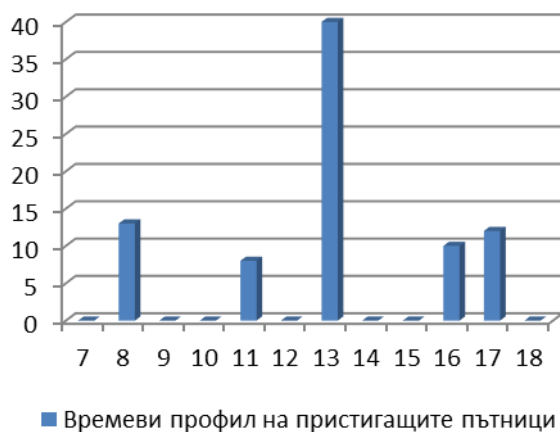
Железопътна гара Бургас – 28.02.2016 (неделя – почивен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници

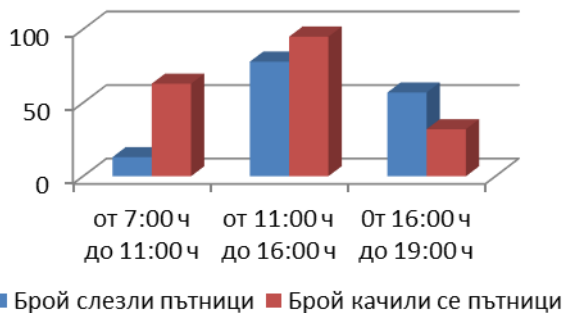


Фигура 1-34. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Бургас за неработен ден

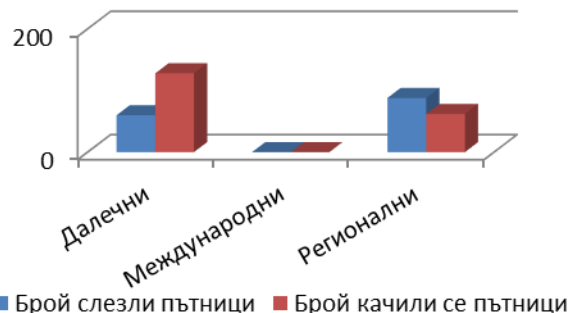
Времеви профил на пристигащите пътници



Фигура 1-35. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Бургас за неработен ден



Фигура 1-36. Часове пик за железопътна гара Бургас за неработен ден



Фигура 1-37. Пътствията в зависимост от далечината за железопътна гара Бургас за неработен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

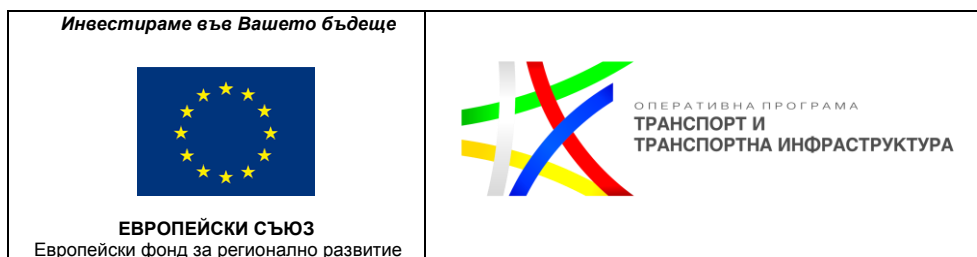
Таблица 1-26: Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Бургас за работен ден

Железопътна гара Бургас – 25.02.2016 (четвъртък – работен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи
7-8	139	139	12	26	1	1	8,63%	18,71%	12	26
8-9	416	347	29	30	2	2	6,97%	8,65%	15	15
9-10	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0
10-11	139	0	8	0	1	0	5,76%	0,00%	8	0
11-12	0	139	0	5	0	1	0,00%	3,60%	0	5
12-13	139	0	13	0	1	0	9,35%	0,00%	13	0
13-14	277	347	30	20	1	2	10,83%	5,76%	30	10
14-15	485	277	38	1	2	1	7,84%	0,36%	19	1
15-16	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0
16-17	139	139	49	6	1	1	35,25%	4,32%	49	6
17-18	139	139	22	12	1	1	15,83%	8,63%	22	12
18-19	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0

Таблица 1-27: Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Бургас за нер. ден

Железопътна гара Бургас – 28.02.2016 (неделя – почивен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис-ти- гащи
7-8	139	139	17	0	1	1	12,23%	0,00%	17	0
8-9	416	278	44	13	2	2	10,58%	4,68%	22	7
9-10	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0
10-11	139	0	2	0	1	0	1,44%	0,00%	2	0
11-12	0	139	0	8	0	1	0,00%	5,76%	0	8
12-13	139	0	8	0	1	0	5,76%	0,00%	8	0
13-14	277	416	38	40	1	2	13,72%	9,62%	38	20
14-15	416	277	49	0	2	1	11,78%	0,00%	25	0
15-16	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0
16-17	139	139	32	10	1	1	23,02%	7,19%	32	10
17-18	0	139	0	12	0	1	0,00%	8,63%	0	12
18-19	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пиковите моменти на пристигащите пътници са сутрин, а за заминаващите пътници са следобед за работен ден, като броя на пътниците, които осъществяват регионални пътувания (местни пътници) са повече от пътниците осъществяващи далечни пътувания. Явно целите на пътуванията са предимно за работа в регионалния център.

За неработен ден пиковите моменти са в сутрешните за пристигащите пътници и обедните часове за заминаващите пътници, като броя на местните и далечните пътници е почти еднакъв.

Обобщаващите данни за гара Бургас за датите 25.02.16 (четвъртък – работен ден) и за 28.02.16 (неделя – почивен ден) са представени в таблица 1-28.

Таблица 1-28: Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Бургас

Параметър	Работен ден 25.02.16 (четвъртък)	Почивен ден 28.02.16 (неделя)
Общ капацитет на заминаващите влакове (места)	1 873	1 665
Общ капацитет на пристигащите влакове (места)	1 527	1 527
Среден брой места в един влак	177	175
Общ брой заминали пътници (средно на час)	201 (17)	190 (16)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	100 (8)	83 (7)
Брой на заминаващите влакове (средно на час)	10 (1)	9 (1)
Брой на пристигащите влакове (средно на час)	9 (1)	9 (1)
Процент на използван капацитет на заминаващите влакове	12,56%	11,22%
Процент на използван капацитет на пристигащите влакове	7,15%	7,17%
Среден за гара Бургас процент на използване на капацитета на влаковете (заминаващи и пристигащи) за работен и за неработен ден	10,03%	9,53%
Среден брой пътници в един заминаващ влак	21	21
Среден брой пътници в един пристигащ влак	11	11
Среден брой пътниците в един влак за гара Бургас	16	17

Използването на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места за пътници от заминаващите от гарата пътници и от пристигащите в гарата пътници е в рамките на едва около 9%-10% през работен и неработен ден. Това е нисък процент.

Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемостта на заминаващите и пристигащите в гарата влакове в момента на тяхното заминаване или пристигане в гарата) през работен ден е 16 души, а през неработен ден е 17 души.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Железопътна гара Стара Загора – 18.03.2016 (петък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



Фигура 1-38. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Стара Загора за работен ден

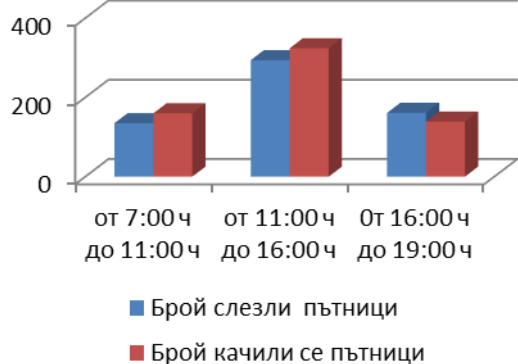
Времеви профил на пристигащите пътници



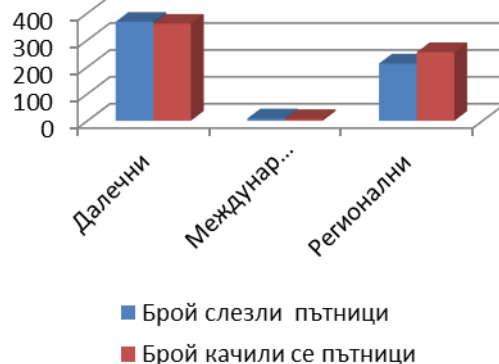
Фигура 1-39. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Стара Загора за работен ден

Профилът е за периода 7.00 – 19.00 часа.

По хоризонталната ос е даден началния час, но стълба по вертикала се отнася за период от 1 час.



Фигура 1-40. Часове пик за железопътна гара Стара Загора за работен ден



Фигура 1-41. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Стара Загора за работен ден



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Железопътна гара Стара Загора – 27.02.2016 (събота – почивен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници

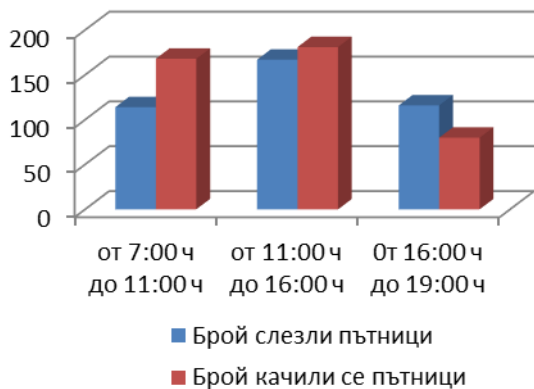


Фигура 1-42. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Стара Загора за неработен ден

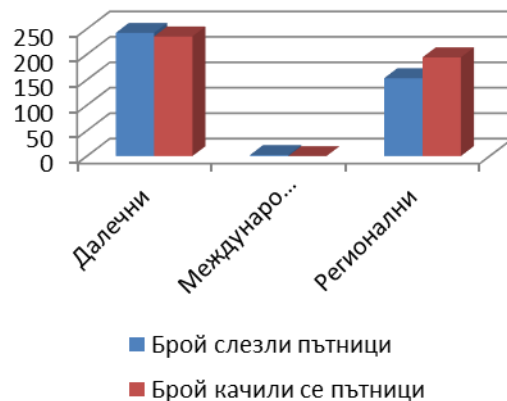
Времеви профил на пристигащите пътници



Фигура 1-43. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Стара Загора за неработен ден



Фигура 1-44. Часове пик за железопътна гара Стара Загора за неработен ден



Фигура 1-45. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Стара Загора за неработен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

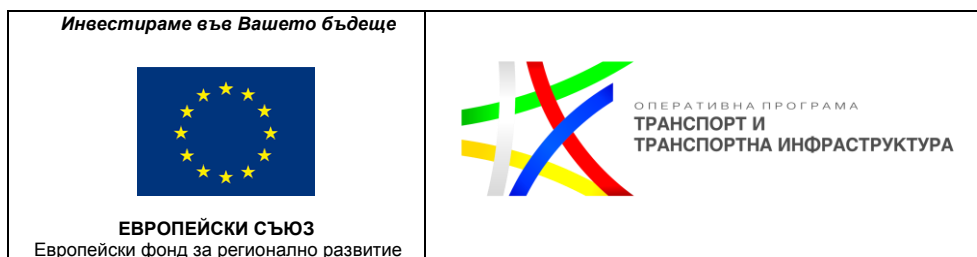
Таблица 1-29: Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Стара Загора за работен ден

Железопътна гара Стара Загора – 18.03.2016 (петък – работен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи
7-8	360	0	44	0	2	0	12,22%	0,00%	22	0
8-9	130	410	0	73	1	3	0,00%	17,80%	0	24
9-10	690	540	80	37	3	2	11,59%	6,85%	27	19
10-11	150	270	29	25	1	2	19,33%	9,26%	29	13
11-12	610	470	52	58	3	2	8,52%	12,34%	17	29
12-13	0	180	0	14	0	1	0,00%	7,78%	0	14
13-14	430	280	75	58	2	1	17,44%	20,71%	38	58
14-15	550	550	108	61	3	3	19,64%	11,09%	36	20
15-16	450	270	83	27	2	1	18,44%	10,00%	42	27
16-17	200	530	48	63	1	2	24,00%	11,89%	48	32
17-18	500	270	87	18	2	1	17,40%	6,67%	44	18
18-19	490	670	52	143	2	3	10,61%	21,34%	26	48

Таблица 1-30: Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Стара Загора за неработен ден

Железопътна гара Стара Загора - 27.02.2016 (събота - почивен ден)											
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак		
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи	
7-8	347	0	52	0	2	0	14,99%	0,00%	26	0	
8-9	139	278	7	28	1	2	5,04%	10,07%	7	14	
9-10	693	693	74	58	3	3	10,68%	8,37%	25	19	
10-11	139	278	35	28	1	2	25,18%	10,07%	35	14	
11-12	624	485	37	45	3	2	5,93%	9,28%	12	23	
12-13	0	139	0	14	0	1	0,00%	10,07%	0	14	
13-14	555	277	38	26	3	1	6,85%	9,39%	13	26	
14-15	347	486	40	43	2	3	11,53%	8,85%	20	14	
15-16	416	277	34	31	2	1	8,17%	11,19%	17	31	
16-17	208	485	32	56	1	2	15,38%	11,55%	32	28	
17-18	554	277	50	12	2	1	9,03%	4,33%	25	12	
18-19	485	693	30	56	2	3	6,19%	8,08%	15	19	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристигащите и заминаващите пътници са разпределени равномерно в рамките на изследвания период, като броя на пътниците, които осъществяват далечни пътувания са повече от пътниците осъществяващи регионални пътувания.

За неработен ден тенденциите са същите, както и за работен ден.

Обобщаващите данни за гара Стара Загора за датите 18.03.16 (петък – работен ден) и за 27.02.16 (събота – почивен ден) са представени в таблица 1-31.

Таблица 1-31. Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Стара Загора

Параметър	Работен ден 18.03.16 (петък)	Почивен ден 27.02.16 (събота)
Общ капацитет на заминаващите влакове (места)	4 560	4 507
Общ капацитет на пристигащите влакове (места)	4 440	4 368
Среден брой места в един влак	200	194
Общ брой заминали пътници (средно на час)	658 (55)	429 (36)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	577 (48)	397 (33)
Брой на заминаващите влакове (средно на час)	22 (2)	22 (2)
Брой на пристигащите влакове (средно на час)	21 (2)	21 (2)
Процент на използван капацитет на заминаващите влакове	15,92%	9,91%
Процент на използван капацитет на пристигащите влакове	12,34%	9,20%
Среден за гара Стара Загора процент на използване на капацитета на влаковете (заминаващи и пристигащи) за работен и за неработен ден	14,05%	9,57%
Среден брой пътници в един заминаващ влак	33	21
Среден брой пътници в един пристигащ влак	27	19
Среден брой пътниците в един влак за гара Стара Загора	30	20

Използването от заминаващите и от пристигащите в гарата пътници на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места е в рамките на около 10%-14% през неработен и работен ден. Това е нисък процент. Използването на капацитета през неработен е по-малко от това за работен ден.

Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемост на заминаващите и пристигащи влакове, в момента на тяхното заминаване или пристигане) през работен ден е 30 души, а през неработен ден е 20 души.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

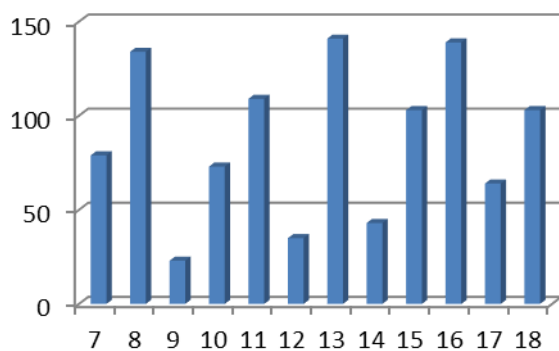


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

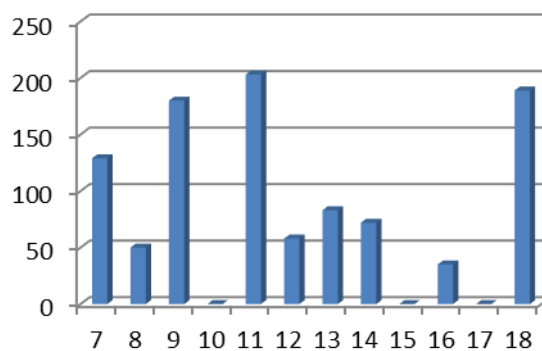
Железопътна гара Варна – 21.03.2016 (понеделник – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



■ Времеви профил на заминаващите пътници

Времеви профил на пристигащите пътници



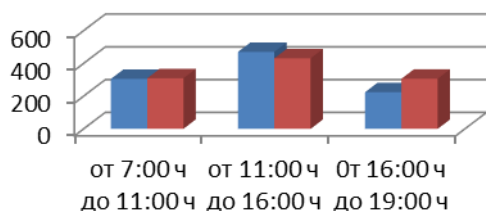
■ Времеви профил на пристигащите пътници

Фигура 1-46. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Варна за работен ден

Фигура 1-47. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Варна за работен ден

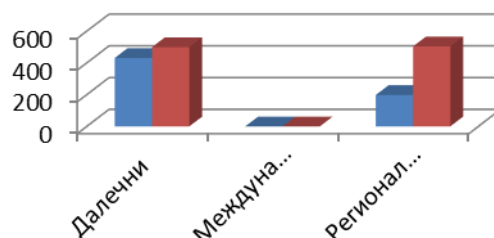
Профилът е за периода 7.00 – 19.00 часа.

По хоризонталната ос е даден началния час, но стълба по вертикала се отнася за период от 1 час.



■ Брой слезли пътници
■ Брой качили се пътници

Фигура 1-48. Часове пик за железопътна гара Варна за работен ден



■ Брой слезли пътници ■ Брой качили се пътници

Фигура 1-49. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Варна за работен ден



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

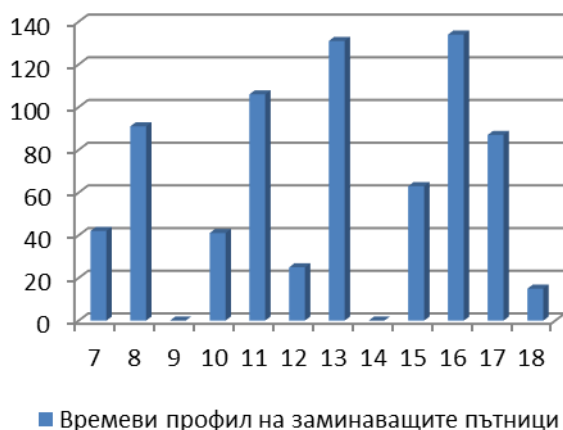


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Железопътна гара Варна 20.03.2016 (неделя – почивен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници

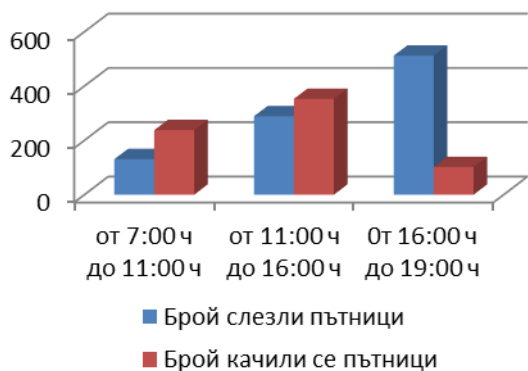


Фигура 1-50. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Варна за неработен ден

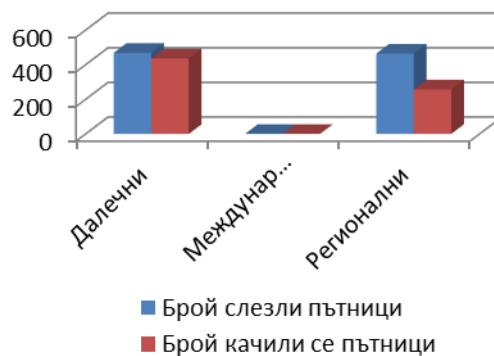
Времеви профил на пристигащите пътници



Фигура 1-51. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Варна за неработен ден



Фигура 1-52. Часове пик за железопътна гара Варна за неработен ден



Фигура 1-53. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Варна за неработен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

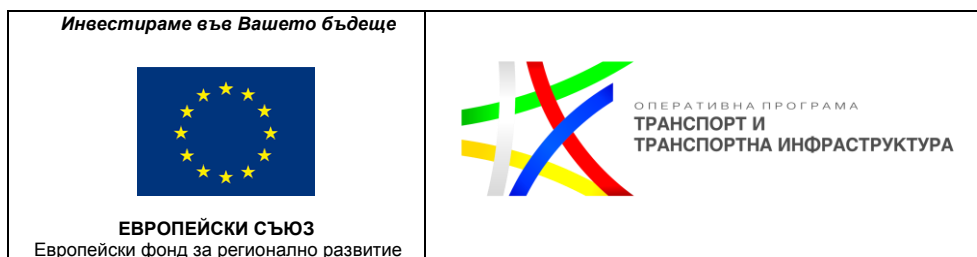
Таблица 1-32. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Варна за работен ден

Железопътна гара Варна – 21.03.2016 (понеделник – работен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи
7-8	270	120	79	129	1	1	29,26%	64,50%	79	129
8-9	540	120	134	50	2	1	24,81%	41,67%	67	50
9-10	200	490	23	180	1	2	11,50%	36,73%	23	90
10-11	180	0	73	0	1	0	40,56%	0,00%	73	0
11-12	270	510	109	203	1	2	40,37%	39,80%	109	102
12-13	120	150	35	58	1	1	29,17%	38,67%	35	58
13-14	570	240	141	83	3	1	24,74%	34,58%	47	83
14-15	150	270	43	72	1	1	28,67%	26,67%	43	72
15-16	350	0	103	0	2	0	29,43%	0,00%	52	0
16-17	460	150	139	35	2	1	30,22%	23,33%	70	35
17-18	270	0	64	0	1	0	23,70%	0,00%	64	0
18-19	270	420	103	189	2	2	38,15%	45,00%	52	95

Таблица 1-33. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Варна за неработен ден

Железопътна гара Варна – 20.03.2016 (неделя – работен ден)										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи
7-8	256	120	42	47	1	1	16,41%	39,17%	42	47
8-9	448	120	91	12	2	1	20,31%	10,00%	46	12
9-10	0	490	0	72	0	2	0,00%	14,69%	0	36
10-11	128	0	41	0	1	0	32,03%	0,00%	41	0
11-12	256	510	106	104	1	2	41,41%	20,39%	106	52
12-13	128	150	25	72	1	1	19,53%	48,00%	25	72
13-14	512	240	131	102	3	1	25,59%	42,50%	44	102
14-15	0	270	0	94	0	1	0,00%	34,81%	0	94
15-16	320	0	63	0	2	0	19,69%	0,00%	32	0
16-17	448	150	134	68	2	1	29,91%	45,33%	67	68
17-18	256	0	87	0	1	0	33,98%	0,00%	87	0
18-19	128	470	15	444	1	2	11,72%	94,47%	15	222

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристигащите и заминаващите пътници са разпределени равномерно в рамките на изследвания период, като има няколко пика – сутрин, на обяд и в късния следобед за работен ден и неработен ден. Броя на пътниците, които осъществяват далечни пътувания са повече от пътниците осъществяващи регионални пътувания.

Обобщаващите данни за гара Варна за датите 21.03.16 (понеделник – работен ден) и за 20.03.16 (неделя – почивен ден) са представени в таблица 1-34.

Таблица 1-34: Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Варна

Параметър	Работен ден 21.03.16 (понеделник)	Почивен ден 20.03.16 (неделя)
Общ капацитет на заминаващите влакове (места)	3 650	2 880
Общ капацитет на пристигащите влакове (места)	2 550	2 520
Среден брой места в един влак	207	200
Общ брой заминали пътници (средно на час)	1 046 (87)	735 (61)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	999 (83)	1 015 (85)
Брой на заминаващите влакове (средно на час)	18 (2)	15 (1)
Брой на пристигащите влакове (средно на час)	12 (1)	12 (1)
Процент на използван капацитет на заминаващите влакове	29,21%	25,06%
Процент на използван капацитет на пристигащите влакове	39,00%	38,82%
Среден за гара Варна процент на използване на капацитета на влаковете (заминаващи и пристигащи) за работен и за неработен ден	33,41%	31,58%
Среден брой пътници в един заминаващ влак	59	50
Среден брой пътници в един пристигащ влак	79	78
Среден брой пътниците в един влак за гара Варна	68	64

Използването от заминаващите и от пристигащите в гарата пътници на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места е в рамките на около 31%-33% през неработен и работен ден.

Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемост на заминаващите и пристигащи влакове, в момента на тяхното заминаване или пристигане) през работен ден е 68 души, а през неработен ден е 64 души.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Железопътни гари – обобщена информация за работен ден

Времеви профил на заминаващите пътници



Фигура 1-54. Времеви профил на заминаващите от всички железопътни гари за работен ден

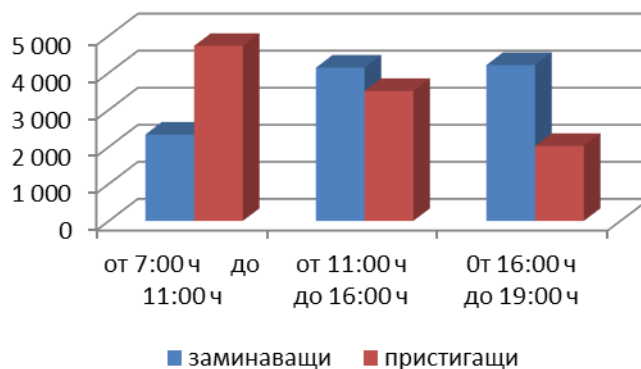
Времеви профил на пристигащите пътници



Фигура 1-55. Времеви профил на пристигащите във всички железопътни гари за работен ден

Профилът е за периода 7.00 – 19.00 часа.

По хоризонталната ос е даден началния час, но стълба по вертикала се отнася за период от 1 час.



Фигура 1-56. Часове пик за всички железопътни гари за работен ден



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

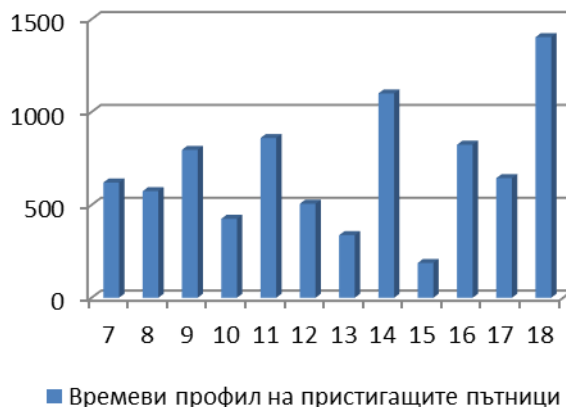
Железопътни гари – обобщена информация за почивен ден

Времеви профил на заминаващите пътници

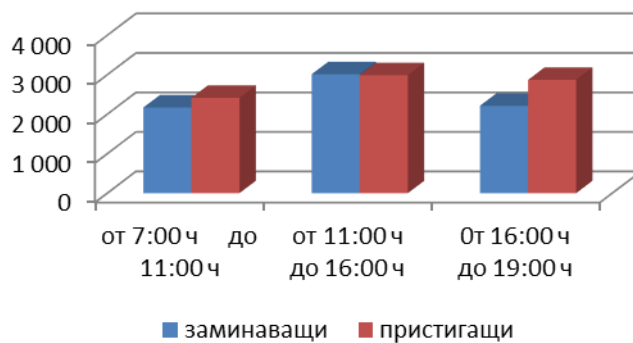


Фигура 1-57. Времеви профил на заминаващите от всички железопътни гари за неработен ден

Времеви профил на пристигащите пътници



Фигура 1-58. Времеви профил на пристигащите във всички железопътни гари за неработен ден



Фигура 1-59. Часове пик за всички железопътни гари за неработен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

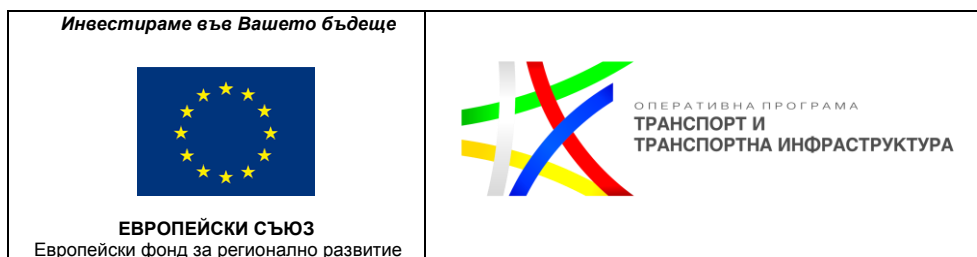
Таблица 1-35: Обобщена информация от преброяванията за всички железопътни гари за работен ден

Железопътни гари – обобщена информация за работен ден										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи
7-8	3121	1819	814	1015	16	8	26,08%	55,80%	51	127
8-9	4619	5288	786	1798	19	24	17,02%	34,00%	41	75
9-10	2209	3104	299	1165	9	14	13,54%	37,53%	33	83
10-11	1818	3112	434	748	8	13	23,87%	24,04%	54	58
11-12	3581	3405	726	1012	16	15	20,27%	29,72%	45	67
12-13	1774	2083	645	794	9	10	36,36%	38,12%	72	79
13-14	3858	2458	966	560	16	12	25,04%	22,78%	60	47
14-15	4031	4183	1046	807	19	19	25,95%	19,29%	55	42
15-16	3058	1661	756	337	13	7	24,72%	20,29%	58	48
16-17	2809	3171	907	671	13	14	32,29%	21,16%	70	48
17-18	4868	1900	2004	387	22	9	41,17%	20,37%	91	43
18-19	3856	3757	1299	969	18	18	33,69%	25,79%	72	54

Таблица 1-36. Обобщена информация от преброяванията за всички железопътни гари за почивен ден

Железопътни гари – обобщена информация за почивен ден										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой влакове		% използван капацитет		среден брой пътници във влак	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи	Зами- нава-щи	Прис-ти- гащи
7-8	3800	2281	669	620	18	12	17,61%	27,18%	37	52
8-9	4142	4377	763	574	17	19	18,42%	13,11%	45	30
9-10	1733	3691	156	796	7	15	9,00%	21,57%	22	53
10-11	2125	2207	583	425	10	10	27,44%	19,26%	58	43
11-12	2296	3324	450	860	11	15	19,60%	25,87%	41	57
12-13	1787	1855	488	506	8	8	27,31%	27,28%	61	63
13-14	3754	2073	740	337	17	9	19,71%	16,26%	44	37
14-15	4234	4159	812	1100	18	18	19,18%	26,45%	45	61
15-16	2972	1471	523	187	13	6	17,60%	12,71%	40	31
16-17	2463	3376	590	824	11	16	23,95%	24,41%	54	52
17-18	4626	2192	1047	644	19	9	22,63%	29,38%	55	72
18-19	2827	4459	577	1403	12	20	20,41%	31,46%	48	70

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За железопътните гари се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите пътници да са в диапазона от 7:00 до 10:00 часа, а на заминаващите пътници да са диапазона от 17:00 до 19:00 часа.

Пътниците пътуващи с международни влакове са съвсем малко.

Картината за почивен ден се променя. Броят на качилите се и слезлите от влаковете пътници са разпределени по-равномерно по часови интервали в изследвания период.

Обобщаващите данни за пътуванията с железопътен транспорт получени на база преброяванията за работен и неработен ден са представени в таблица 1-37.

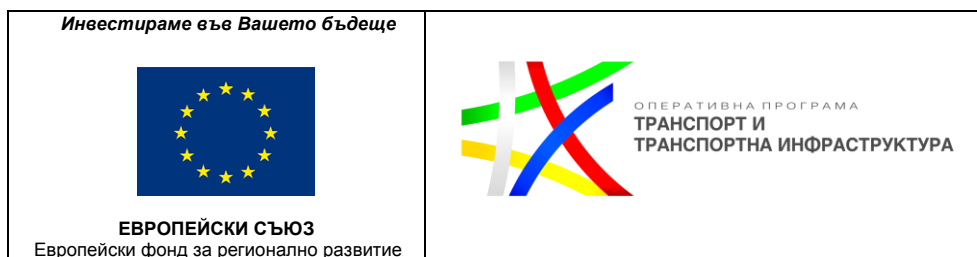
Таблица 1-37: Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички железопътни гари

Обобщаващи данни за гарите, в които са извършени преброявания		
Параметър	Работен ден	Почивен ден
Общ капацитет (места) на заминаващите влакове (средно на час)	39 602 (3 300)	36 759 (3 063)
Общ капацитет (места) на пристигащите влакове (средно на час)	35 941 (2 995)	35 465 (2 955)
Среден брой места в един влак	218	220
Общ брой заминали пътници (средно на час)	10 682 (890)	7 398 (617)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	10 263 (855)	8 276 (690)
Брой на заминаващите влакове (средно на час)	178 (15)	161 (13)
Брой на пристигащите влакове (средно на час)	163 (14)	157 (13)
Процент на използван капацитет на заминаващите влакове	26,67%	20,24%
Процент на използван капацитет на пристигащите влакове	29,07%	22,91%
Среден процент на използване на капацитета на влаковете (заминаващи и пристигащи) за работен и за неработен ден	27,87%	21,57%
Среден брой пътници в един заминаващ влак	59	46
Среден брой пътници в един пристигащ влак	64	52
Среден брой пътниците в един влак	61	49

Използването от заминаващите и от пристигащите в изследваните гари пътници на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места е в рамките на около 22%-28% през неработен и работен ден.

Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемост на заминаващите и пристигащи влакове, в момента на тяхното заминаване или пристигане) през работен ден е 61 души, а през неработен ден е 49 души.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ДАННИ ОТ ПРЕБРОЯВАНИЯТА В 6 СТРАТЕГИЧЕСКИ ЗНАЧИМИ АВТОБУСНИ ГАРИ

Данните от проведените преброявания на автогарите са въведени на РС в таблици на Excel.

Всяка таблица съдържа информация за дадена автогара, за деня на преброяването, за пристигащите и тръгващи автобуси. В таблиците са записвани начална автогара, крайна автогара, междинна автогара, час на пристигане, час на заминаване, брой места в автобуса, брой слизащи и брой качващи се пътници. При междинни автогари са въведени час на пристигане, час на тръгване, брой на слизащите, брой на качващите се пътници.

Всички данни и за тръгващи и за пристигащи автобуси за даден ден са въведени в една таблица и са подредени по възходящ ред на часа на пристигане и заминаване.

И така са подготвени осемнадесет броя таблици с данните от проведените преброявания на автогарите: тринадесет за работен ден и пет за почивен ден.

Те са описани в Приложение 1-3 към Доклада.

Резултатите, представени в горните осемнадесет таблици, бяха обработени допълнително.

Бяха сортирани еднаквите маршрути по начална, крайна и междинна точка на пътуване в следните часови интервали: от 7.00 до 11.00 часа, от 11.00 до 16.00 часа и от 16.00 до 19.00 часа. За всеки маршрут на пътуване в даден часов интервал са получени общ брой на качващите се, общ брой на слизащите пътници, както и общият брой места на автобусите, движещи се по този маршрут в съответния часов интервал.

Допълнително са обработени данните и са обобщени за всичките автогари, в които са проведени преброявания на пътниците за работен и неработен ден.

Обхвата на данните след обработка на преброяванията е направена според приетата в т. 1.4.3 методика.

Обработените данни от преброяванията са представени в долните фигури и таблици.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Централна автогара София – 01.03.2016 (вторник – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



Фигура 1-60. Времеви профил на заминаващите от централна автогара София пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

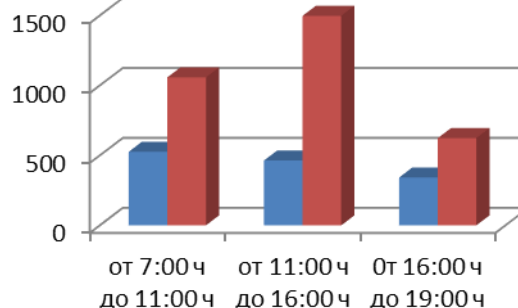


Фигура 1-61. Времеви профил на пристигащите в централна автогара София пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-62. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в централна автогара София пътници за работен ден



Фигура 1-63. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Подуяне - София – 01.03.2016 (вторник – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



Фигура 1-64. Времеви профил на заминаващите от автогара Подуяне - София пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

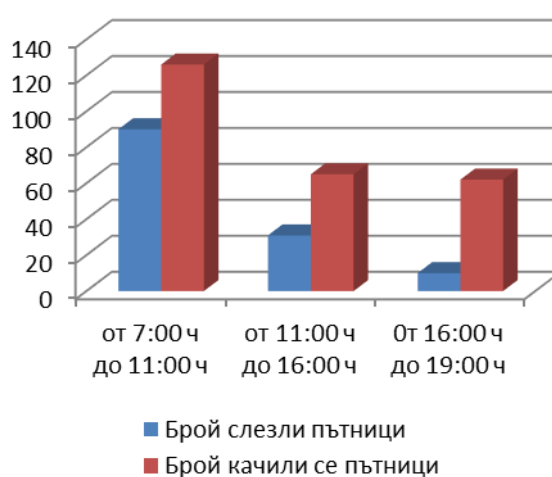


Фигура 1-65. Времеви профил на пристигащите в автогара Подуяне - София пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-66. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Подуяне - София пътници за работен ден



Фигура 1-67. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Овча купел - София – 26.02.2016

(петък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



Фигура 1-68. Времеви профил на заминаващите от автогара Овча купел - София пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

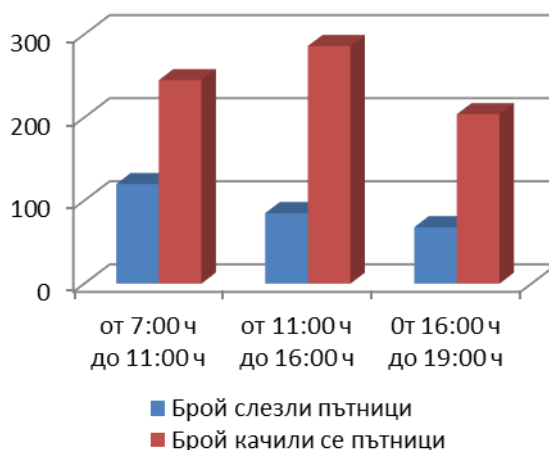


Фигура 1-69. Времеви профил на пристигащите в автогара Овча купел - София пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-70. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Овча купел - София пътници за работен ден



Фигура 1-71. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара „Сердика“ - София - 26.02.2016 (петък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



Фигура 1-72. Времеви профил на заминаващите от автогара „Сердика“ - София пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

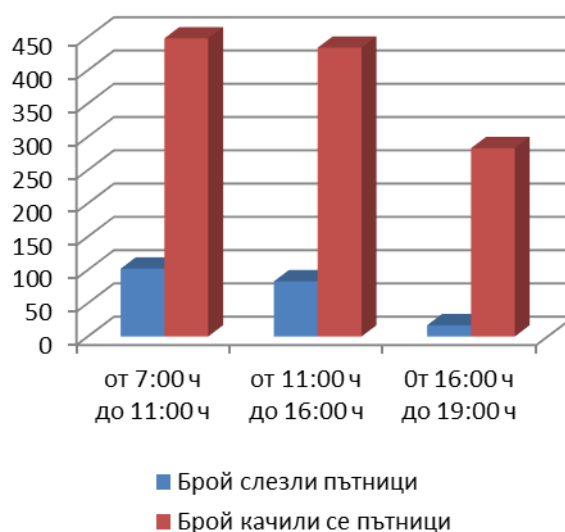


Фигура 1-73. Времеви профил на пристигащите в автогара „Сердика“ - София пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-74. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара „Сердика“ - София пътници за работен ден



Фигура 1-75. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Юг - София - 16.03.2016 (сряда - работен ден)

Времени профил на заминаващите пътници



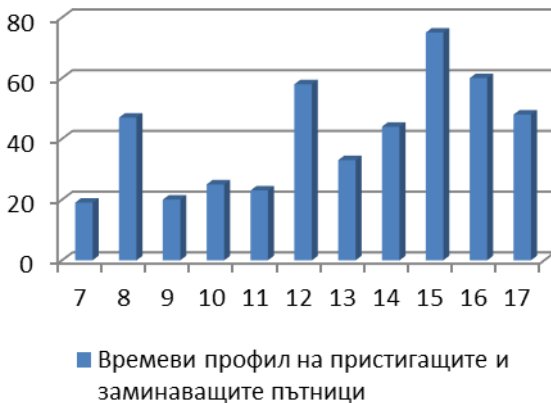
Фигура 1-76. Времени профил на заминаващите от автогара Юг - София пътници за работен ден

Времени профил на пристигащите пътници

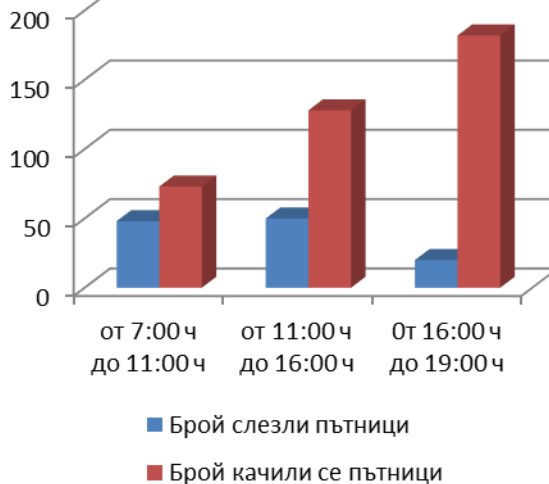


Фигура 1-77. Времени профил на пристигащите в автогара Юг - София пътници за работен ден

Времени профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-78. Времени профил на пристигащите и заминаващите в автогара Юг - София пътници за работен ден



Фигура 1-79. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



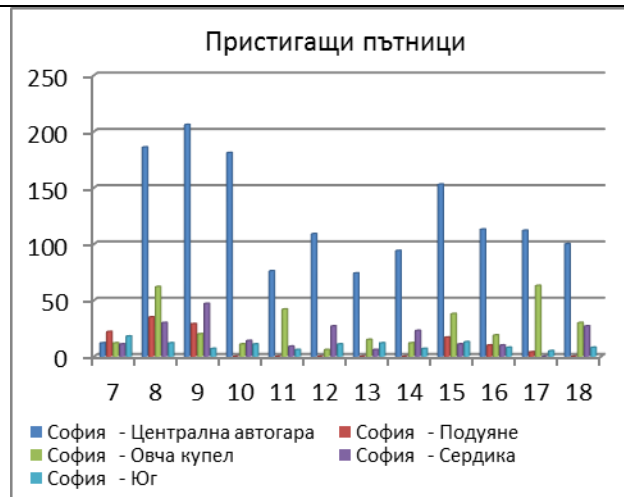
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

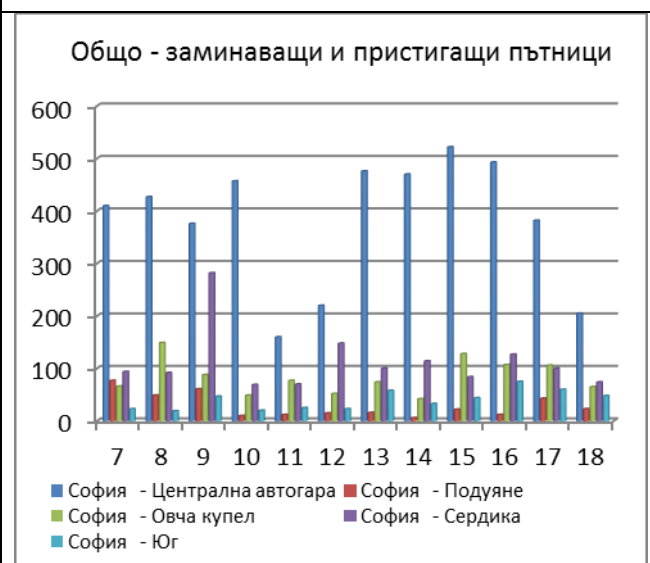
Автогари в гр. София – работен ден – заминаващи и пристигащи пътници и общо



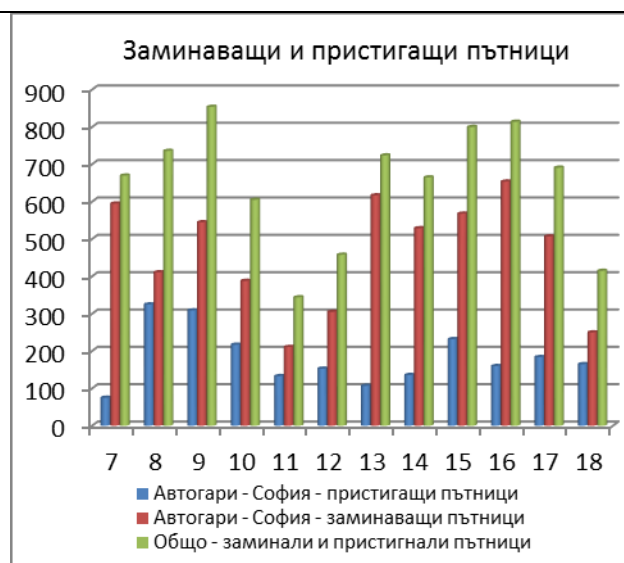
Фигура 1-80. Времени профил на заминаващите от автогарите на гр. София пътници за работен ден



Фигура 1-81. Времени профил на пристигащите в автогарите на гр. София пътници за работен ден



Фигура 1-82. Времени профил на пристигащите и заминаващите в и от автогарите на гр. София пътници за работен ден



Фигура 1-83. Времени профил на пристигащите и заминаващите в и от автогарите на гр. София пътници за работен ден



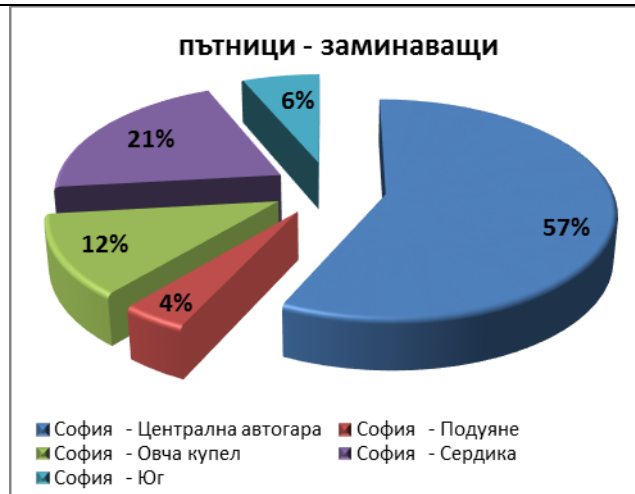
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



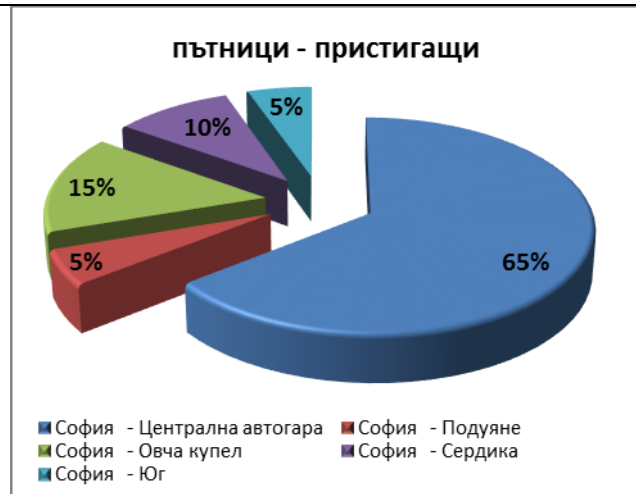
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

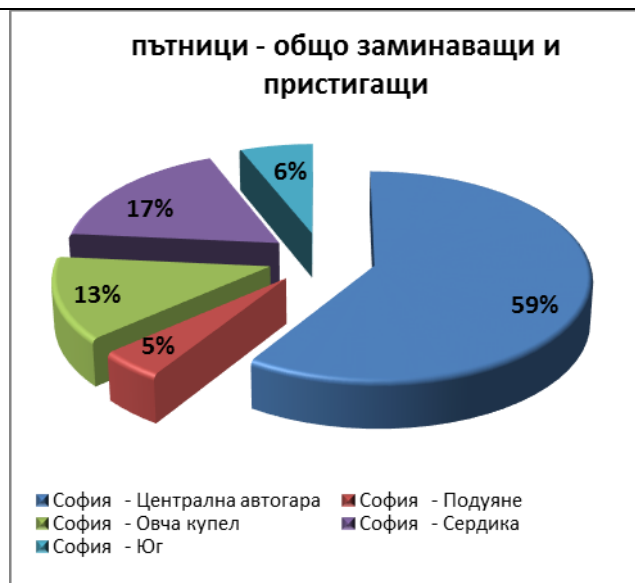
Автогари в гр. София – работен ден – заминаващи и пристигащи пътници и общо



Фигура 1-84. Разпределение на заминаващите пътници по автогари за гр. София за работен ден



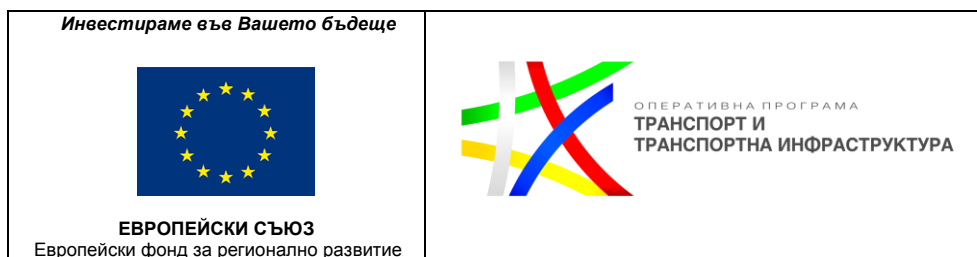
Фигура 1-85. Разпределение на пристигащите пътници по автогари за гр. София за работен ден



Фигура 1-86. Разпределение на заминаващите и пристигащите пътници по автогари за гр. София за работен ден



Фигура 1-87. Разпределение на предлагания капацитет (места за пътници в автобусите) по автогари за гр. София за работен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

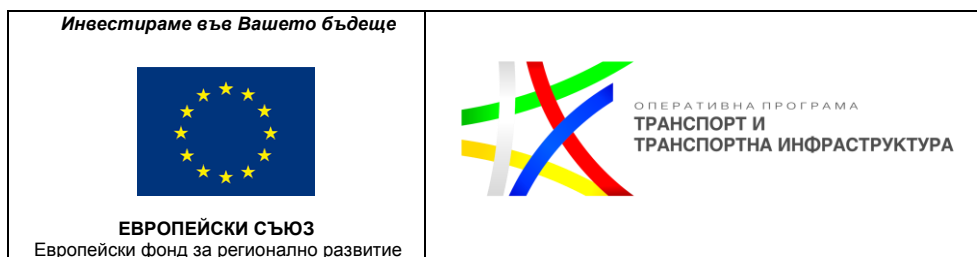
Таблица 1-38: Обобщена информация от преброяванията в автогарите в гр. София за работен ден
Автогари в гр. София – обобщена информация за работен ден

Нача- лен час	капацитет		пътници		брой автобуси		% използван капацитет		среден брой пътници в автобус	
	Заминава- щи	Прис- ти- гащи	Заминава- щи	Прис- ти- гащи	Заминава- щи	Прис- ти- гащи	Заминава- щи	Прис- ти-гащи	Заминава- щи	Прис- ти-гащи
7-8	1 988	406	595	75	50	13	29,93%	18,47%	48	33
8-9	1 200	1 328	411	325	31	40	34,25%	24,47%	58	35
9-10	1 468	1 148	545	309	39	37	37,13%	26,92%	64	35
10-11	1 218	1 000	388	217	32	29	31,86%	21,70%	43	26
11-12	812	610	211	133	20	18	25,99%	21,80%	49	28
12-13	863	546	305	153	23	17	35,34%	28,02%	58	33
13-14	1 434	550	617	107	40	15	43,03%	19,45%	64	28
14-15	1 218	544	529	136	38	14	43,43%	25,00%	52	37
15-16	1 516	782	568	232	41	24	37,47%	29,67%	56	38
16-17	1 742	528	654	160	48	14	37,54%	30,30%	68	47
17-18	1 105	550	507	184	33	16	45,88%	33,45%	77	35
18-19	894	778	250	165	23	17	27,96%	21,21%	68	37

За автогарите се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите и на заминаващите пътници да са в диапазоните от 7:00 до 11:00 часа сутринта и от 13:00 до 18:00 часа следобед. Профилите и на пристигащите и на заминаващите пътници са почти еднакви, както общо за гр. София, така и за отделните автогари.

Най-много пътници се обслужват от Централна автогара София – около 60% от пътниците. В автогара „Сердика“ се обслужват 17% от пътниците, в автогара „Овча купел“ се обслужват 13% от пътниците, а в автогарите „Подуяне“ и автогара Юг се обслужват по около 5% от пътниците. Обобщаващите данни за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. София получени на база преброяванията за работен ден са представени в таблица 1-39.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

**Таблица 1-39: Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. София
получени въз основа на извършените преброявания**

Обобщаващи данни за автогарите, в които са извършени преброявания	
Параметър	Работен ден
Общ капацитет (места) на заминаващите автобуси (средно на час)	15 458 (1 288)
Общ капацитет (места) на пристигащите автобуси (средно на час)	8 770 (731)
Среден брой места в един автобус	40
Общ брой заминали пътници (средно на час)	5 580 (465)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	2 196 (183)
Брой на заминаващите автобуси (средно на час)	418 (35)
Брой на пристигащите автобуси (средно на час)	254 (21)
Процент на използван капацитет на заминаващите автобуси	35,82%
Процент на използван капацитет на пристигащите автобуси	25,04%
Среден процент на използване на капацитета на автобусите (заминаващи и пристигащи) за работен ден	30,43%
Среден брой пътници в един заминаващ автобус	12
Среден брой пътници в един пристигащ автобус	7
Среден брой пътниците в един автобус	9

Забелязва се, че заминаващите пътници за почти двойно повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара. Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара.

Използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници е в рамките на около 36% през работен ден за заминаващите пътници, 25% за пристигащите пътници и 30% средно.

Средната запълняемост на един автобус през работен ден за заминаващите пътници е 12 души, за пристигащите 7 души, а средно е 9 души.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Пловдив Юг – 22.02.2016

(понеделник – работен ден)

Времени профил на заминаващите пътници



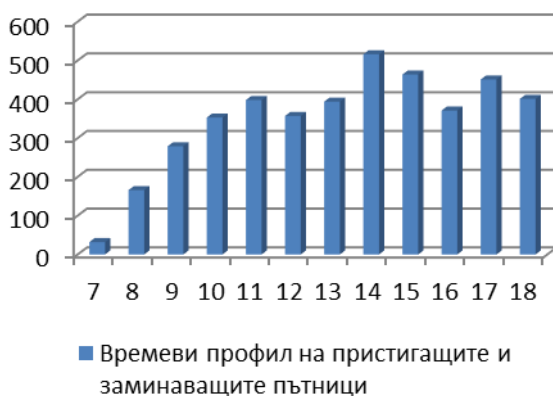
Фигура 1-88. Времени профил на заминаващите от автогара Пловдив Юг пътници за работен ден

Времени профил на пристигащите пътници

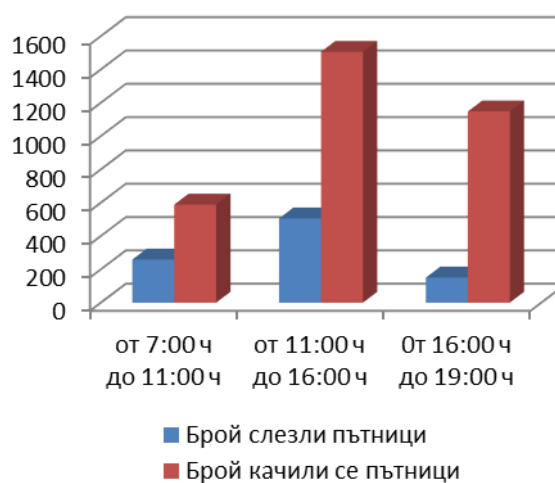


Фигура 1-89. Времени профил на пристигащите в автогара Пловдив Юг пътници за работен ден

Времени профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-90. Времени профил на пристигащите и заминаващите в автогара Пловдив Юг пътници за работен ден



Фигура 1-91. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Пловдив Север - 11.03.2016 (петък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



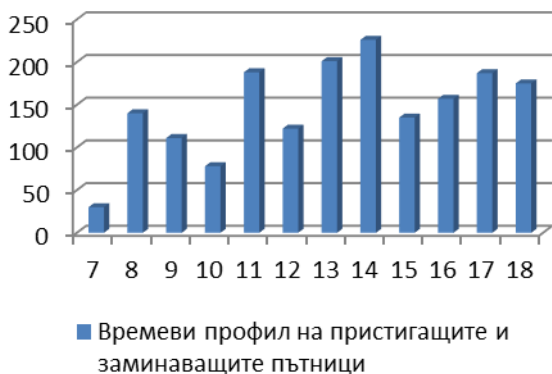
Фигура 1-92. Времеви профил на заминаващите от автогара Пловдив Север пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

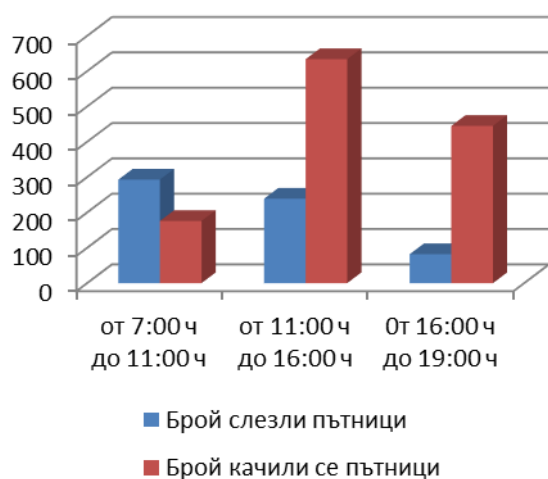


Фигура 1-93. Времеви профил на пристигащите в автогара Пловдив Север пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-94. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Пловдив Север пътници за работен ден



Фигура 1-95. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара „Родопи” - Пловдив - 10.03.2016 (четвъртък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



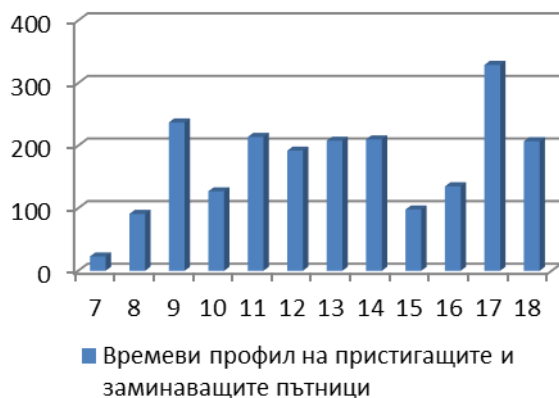
Фигура 1-96. Времеви профил на заминаващите от автогара „Родопи” - Пловдив пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

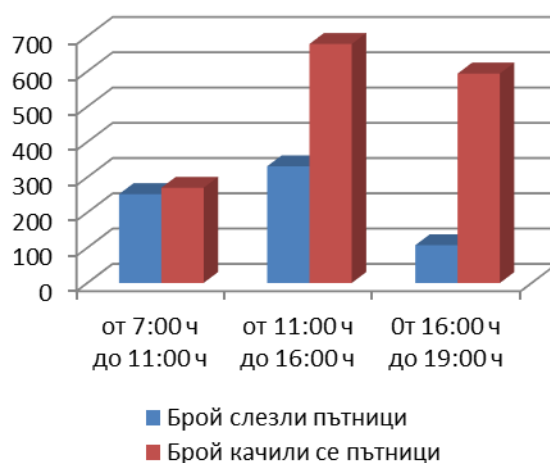


Фигура 1-97. Времеви профил на пристигащите в автогара „Родопи” - Пловдив пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-98. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара „Родопи” - Пловдив пътници за работен ден



Фигура 1-99. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



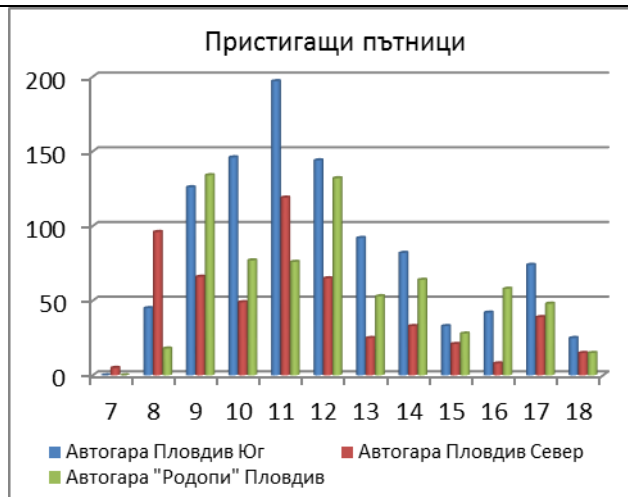
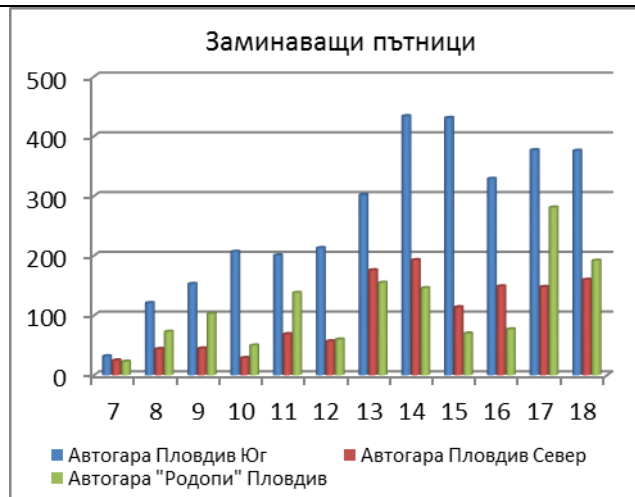
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

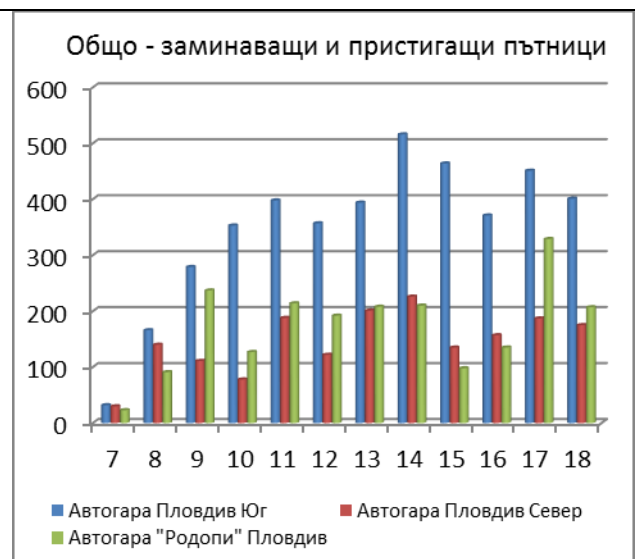
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогари в гр. Пловдив – работен ден – заминаващи и пристигащи пътници и общо



Фигура 1-100. Времеви профил на заминаващите от автогарите на гр. Пловдив пътници за работен ден

Фигура 1-101. Времеви профил на пристигащите в автогарите на гр. Пловдив пътници за работен ден



Фигура 1-102. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в и от автогарите на гр. Пловдив пътници за работен ден



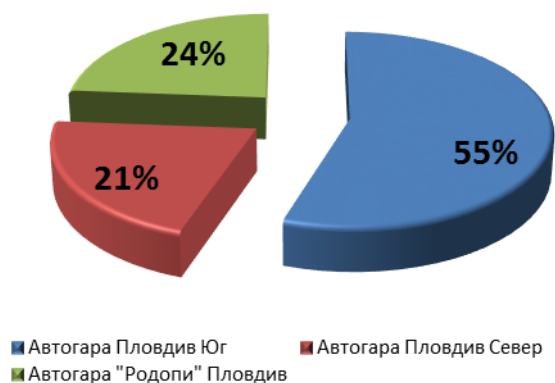
Фигура 1-103. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в и от автогарите на гр. Пловдив пътници за работен ден



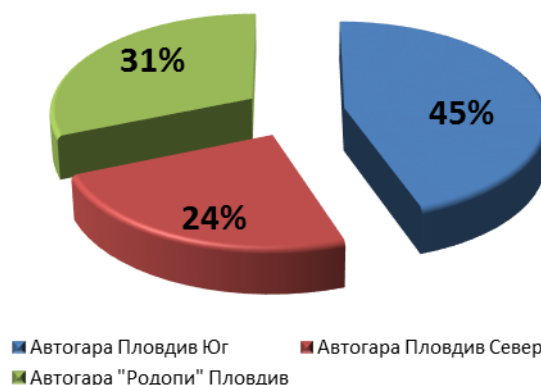
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогари в гр. Пловдив – работен ден – заминаващи и пристигащи пътници и общо

пътници - заминаващи



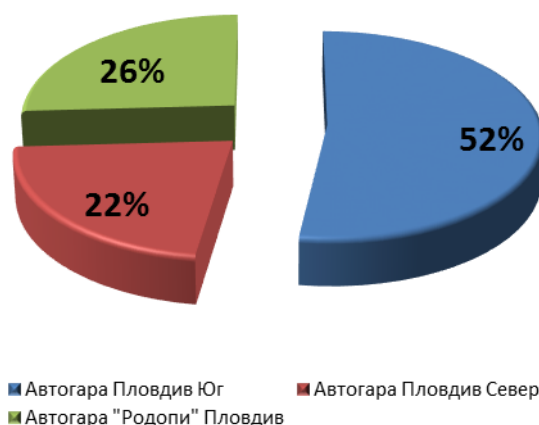
пътници - пристигащи



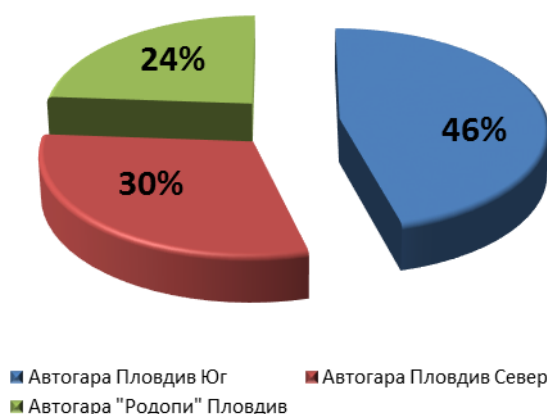
Фигура 1-104. Разпределение на заминаващите пътници по автогари за гр. Пловдив за работен ден

Фигура 1-105. Разпределение на пристигащите пътници по автогари за гр. Пловдив за работен ден

пътници - общо заминаващи и пристигащи

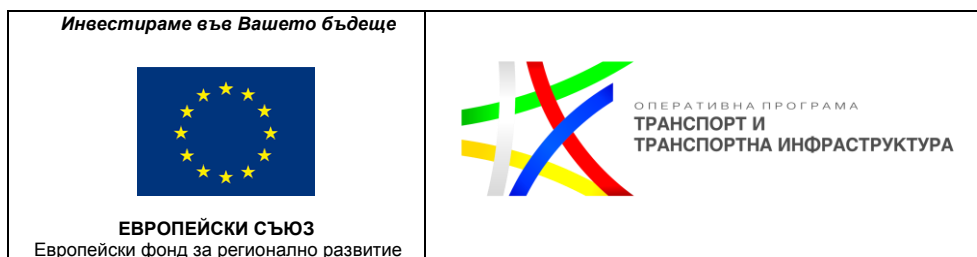


Капацитет предоставян на заминаващите пътници по автогари на гр. Пловдив



Фигура 1-106. Разпределение на заминаващите и пристигащите пътници по автогари за гр. Пловдив за работен ден

Фигура 1-107. Разпределение на предлагания капацитет (места за пътници в автобусите) по автогари за гр. Пловдив за работен ден



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-40: Обобщена информация от преброяванията в автогарите в гр. Пловдив за работен ден

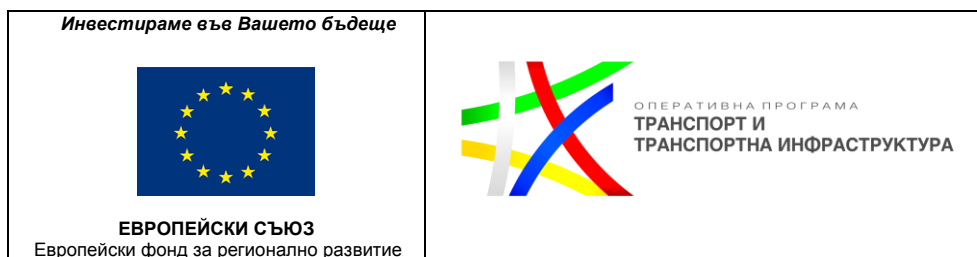
Автогари в гр. Пловдив – обобщена информация за работен ден										
Начален час	капацитет		пътници		брой автобуси		% използван капацитет		среден брой пътници в автобус	
	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи
7-8	440	170	80	5	11	4	18,18%	2,94%	7	2
8-9	910	700	238	159	24	16	26,15%	22,71%	10	12
9-10	1 466	1 010	301	326	34	25	20,53%	32,28%	9	13
10-11	1 198	928	286	272	27	21	23,87%	29,31%	9	14
11-12	1 160	1 294	408	392	34	29	35,17%	30,29%	12	13
12-13	904	972	330	341	23	22	36,50%	35,08%	13	15
13-14	1 626	760	633	170	41	17	38,93%	22,37%	15	10
14-15	1 569	908	773	179	38	23	49,27%	19,71%	19	9
15-16	1 180	552	615	82	27	14	52,12%	14,86%	20	6
16-17	1 420	710	555	108	34	17	39,08%	15,21%	15	6
17-18	1 794	919	806	161	50	24	44,93%	17,52%	16	9
18-19	1 508	626	728	55	36	13	48,28%	8,79%	21	5

За автогарите се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите пътници да са в диапазона от 8:00 до 11:00 часа сутринта, а на заминаващите пътници да са в диапазона на 14:00 до 18:00 часа следобед. Профилите и на пристигащите и на заминаващите пътници са почти еднакви, както общо за гр. Пловдив, така и за отделните автогари.

Най-много пътници се обслужват от автогара Пловдив Юг – около 52% от пътниците. В автогара Пловдив Север се обслужват 22% от пътниците, а в автогара „Родопи“ се обслужват по около 26% от пътниците.

Обобщаващите данни за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. Пловдив получени на база преброяванията за работен ден са представени в таблица 1-41.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

**Таблица 1-41. Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. Пловдив
получени въз основа на извършените преброявания**

Обобщаващи данни за автогарите, в които са извършени преброявания	
Параметър	Работен ден
Общ капацитет (места) на заминаващите автобуси (средно на час)	15 175 (1 265)
Общ капацитет (места) на пристигащите автобуси (средно на час)	9 549 (796)
Среден брой места в един автобус	40
Общ брой заминали пътници (средно на час)	5 753 (479)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	2 250 (188)
Брой на заминаващите автобуси (средно на час)	379 (32)
Брой на пристигащите автобуси (средно на час)	225 (19)
Процент на използван капацитет на заминаващите автобуси	36,09%
Процент на използван капацитет на пристигащите автобуси	20,92%
Среден процент на използване на капацитета на автобусите (заминаващи и пристигащи) за работен	28,50%
Среден брой пътници в един заминаващ автобус	14
Среден брой пътници в един пристигащ автобус	10
Среден брой пътниците в един автобус	12

Забелязва се, че заминаващите пътници за почти двойно повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара. Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара.

Използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници е в рамките на около 36% през работен ден за заминаващите пътници, 21% за пристигащите пътници и 29% средно.

Средната запълняемост на един автобус през работен ден за заминаващите пътници е 14 души, за пристигащите 10 души, а средно е 12 души.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Бургас Юг - 26.02.2016

(петък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



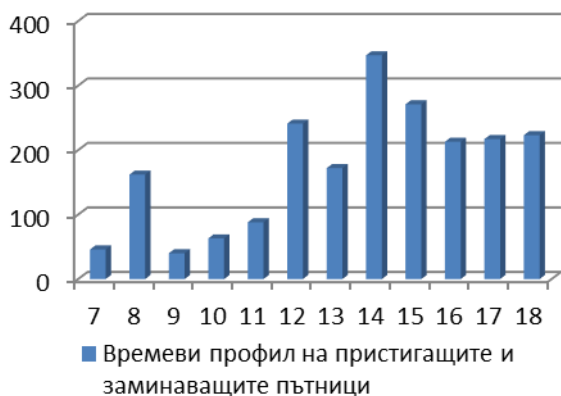
Фигура 1-108. Времеви профил на заминаващите от автогара Бургас Юг пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

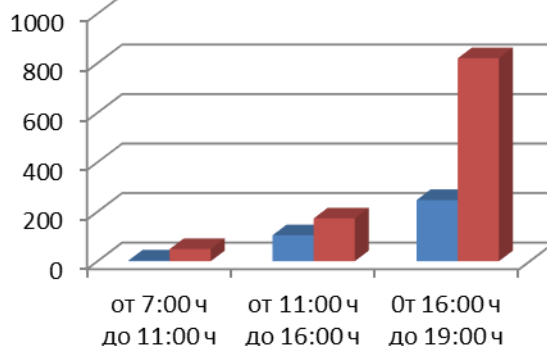


Фигура 1-109. Времеви профил на пристигащите в автогара Бургас Юг пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-110. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Бургас Юг пътници за работен ден



Фигура 1-111. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Бургас Запад - 29.02.2016 (понеделник – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



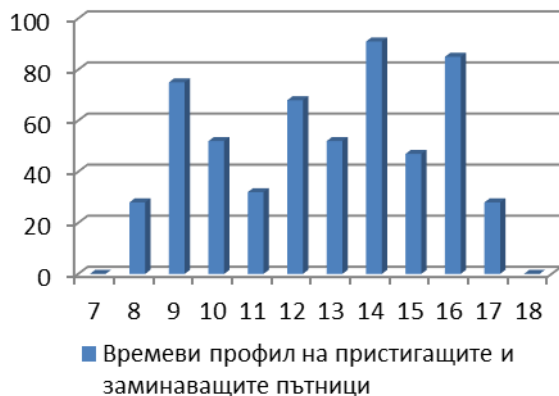
Фигура 1-112. Времеви профил на заминаващите от автогара Бургас Запад пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

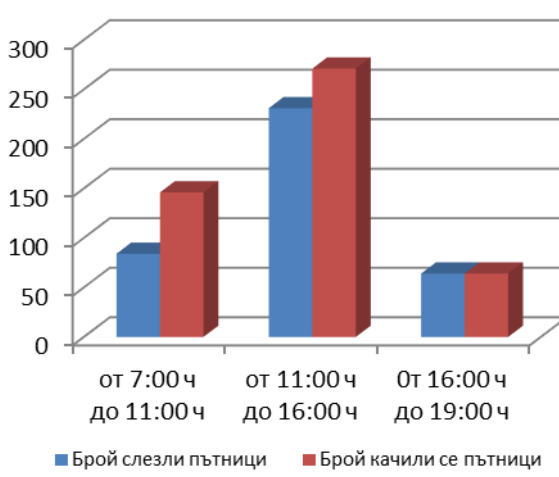


Фигура 1-113. Времеви профил на пристигащите в автогара Бургас Запад пътници за работен ден

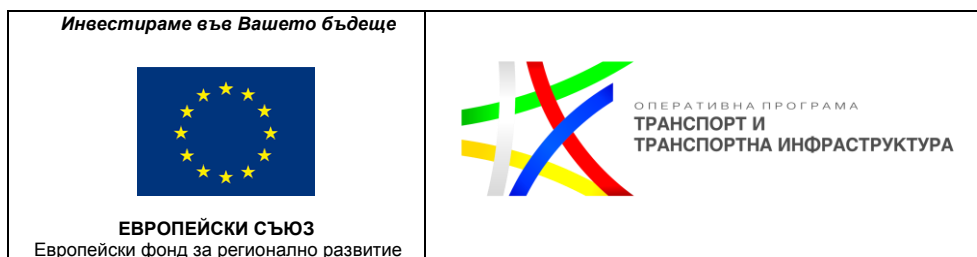
Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-114. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Бургас Запад пътници за работен ден



Фигура 1-115. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

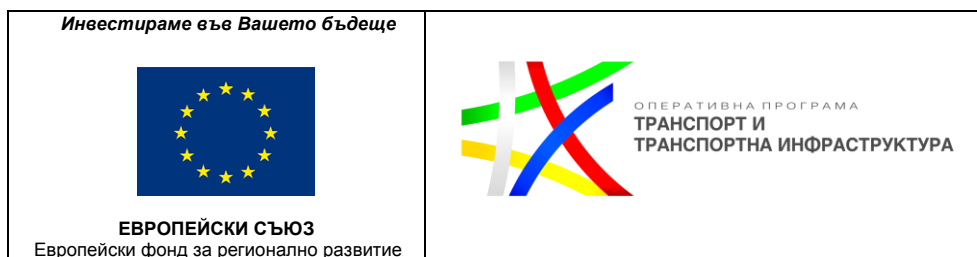
Таблица 1-42: Обобщена информация от преброяванията в автогарите в гр. Бургас за работен ден

Автогари в гр. Бургас – обобщена информация за работен ден										
Начален час	капацитет		пътници		брой автобуси		% използван капацитет		среден брой пътници в автобус	
	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи
7-8	308	20	44	2	8	1	14,29%	10,00%	6	1
8-9	588	746	68	122	14	21	11,56%	16,35%	4	5
9-10	740	180	85	30	17	6	11,49%	16,67%	5	3
10-11	620	178	84	31	20	6	13,55%	17,42%	4	3
11-12	610	352	116	4	20	12	19,02%	1,14%	5	0
12-13	1 277	410	260	49	30	16	20,36%	11,95%	7	8
13-14	530	490	125	99	16	15	23,58%	20,20%	9	3
14-15	1 481	630	375	63	38	17	25,32%	10,00%	9	2
15-16	930	550	233	85	27	16	25,05%	15,45%	7	5
16-17	730	721	177	121	18	10	24,25%	16,78%	11	11
17-18	780	610	179	66	6	1	22,95%	10,82%	2	4
18-19	570	300	174	49	0	0	30,53%	16,33%	0	0

За автогарата се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите пътници да са в диапазона от 8:00 до 11:00 часа сутринта, а на заминаващите пътници да са в диапазона на 14:00 до 17:00 часа следобед.

Най-много пътници се обслужват от автогара Бургас Юг – около 79% от пътниците. В автогара Бургас Запад се обслужват 21% от пътниците.

Обобщаващите данни за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. Бургас получени на база преброяванията за работен ден са представени в таблица 1-43.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-43: Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички автогари

Обобщаващи данни за автогарите, в които са извършени преброявания	
Параметър	Работен ден
Общ капацитет (места) на заминаващите автобуси (средно на час)	9 164 (764)
Общ капацитет (места) на пристигащите автобуси (средно на час)	5 187 (432)
Среден брой места в един автобус	40
Общ брой заминали пътници (средно на час)	1 920 (160)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	721 (60)
Брой на заминаващите автобуси (средно на час)	214 (18)
Брой на пристигащите автобуси (средно на час)	121 (10)
Процент на използван капацитет на заминаващите автобуси	20,16%
Процент на използван капацитет на пристигащите автобуси	13,59%
Среден процент на използване на капацитета на автобусите (заминаващи и пристигащи) за работен	16,88%
Среден брой пътници в един заминаващ автобус	6
Среден брой пътници в един пристигащ автобус	4
Среден брой пътниците в един автобус	5

Забелязва се, че заминаващите пътници са много повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара. Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара.

Използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници е в рамките на около 20% през работен ден за заминаващите пътници, 14% за пристигащите пътници и 17% средно.

Средната запълняемост на един автобус през работен ден за заминаващите пътници е 6 души, за пристигащите 4 души, а средно е 5 души.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Варна - 25.03.2016

(петък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



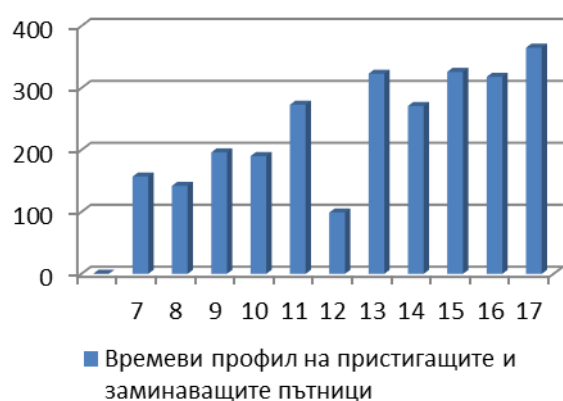
Фигура 1-116. Времеви профил на заминаващите от автогара Варна пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

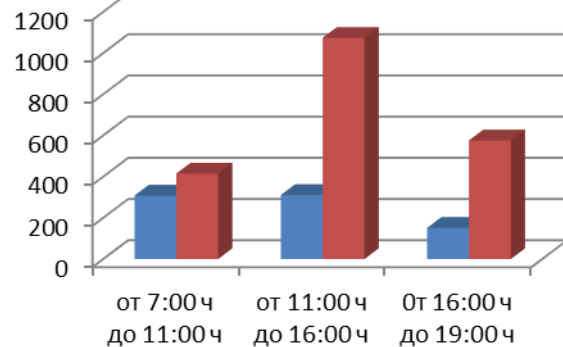


Фигура 1-117. Времеви профил на пристигащите в автогара Варна пътници за работен ден

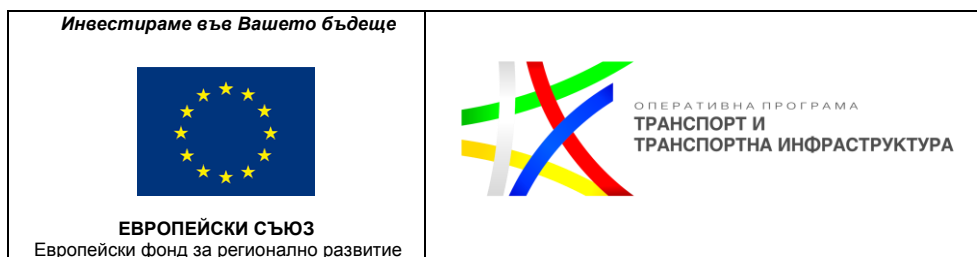
Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-118. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Варна пътници за работен ден



Фигура 1-119. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-44: Обобщена информация от преброяванията в автогара Варна за работен ден

Автогара Варна – обобщена информация за работен ден										
Нача- лен час	капацитет		пътници		брой автобуси		% използван капацитет		среден брой пътници в автобус	
	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти- гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти-гащи	Зами- нава- щи	Прис- ти-гащи
7-8	358	60	128	29	15	3	35,75%	48,33%	9	10
8-9	192	234	55	87	8	10	28,65%	37,18%	7	9
9-10	260	412	85	111	10	16	32,69%	26,94%	9	7
10-11	260	332	92	98	9	13	35,38%	29,52%	10	8
11-12	396	296	180	93	17	13	45,45%	31,42%	11	7
12-13	218	154	64	35	9	6	29,36%	22,73%	7	6
13-14	428	220	253	70	15	8	59,11%	31,82%	17	9
14-15	270	208	209	62	13	9	77,41%	29,81%	16	7
15-16	410	162	275	51	16	8	67,07%	31,48%	17	6
16-17	350	284	243	75	13	11	69,43%	26,41%	19	7
17-18	440	248	295	70	16	9	67,05%	28,23%	18	8
18-19	3856	3757	1299	969	18	18	33,69%	25,79%	72	54

За автогарата се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите пътници да са в диапазона от 8:00 до 12:00 часа сутринта, а на заминаващите пътници да са в диапазона на 13:00 до 18:00 часа следобед.

Обобщаващите данни за пътуванията с автобусен транспорт за автогара Варна получени на база преброяванията за работен ден са представени в таблица 1-45.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-45: Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички автогари

Обобщаващи данни за гарите, в които са извършени преброявания	
Параметър	Работен ден
Общ капацитет (места) на заминаващите автобуси (средно на час)	3 772 (167)
Общ капацитет (места) на пристигащите автобуси (средно на час)	2 630 (219)
Среден брой места в един автобус	40
Общ брой заминали пътници (средно на час)	2004 (890)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	788 (66)
Брой на заминаващите автобуси (средно на час)	149 (12)
Брой на пристигащите автобуси (средно на час)	107 (9)
Процент на използван капацитет на заминаващите автобуси	49,76%
Процент на използван капацитет на пристигащите автобуси	31,57%
Среден процент на използване на капацитета на автобусите (заминаващи и пристигащи) за работен ден	41,33%
Среден брой пътници в един заминаващ автобус	13
Среден брой пътници в един пристигащ автобус	7
Среден брой пътниците в един автобус	10

Забелязва се, че заминаващите пътници са много повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара. Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара.

Използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници е в рамките на около 50% през работен ден за заминаващите пътници, 32% за пристигащите пътници и 41% средно.

Средната запълняемост на един автобус през работен ден за заминаващите пътници е 13 души, за пристигащите 7 души, а средно е 10 души.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Русе - 29.03.2016 (вторник – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



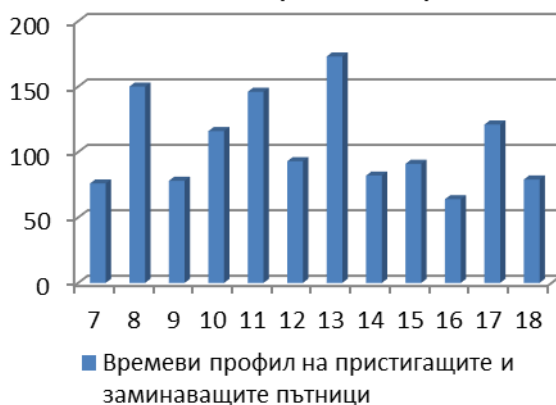
Фигура 1-120. Времеви профил на заминаващите от автогара Русе пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

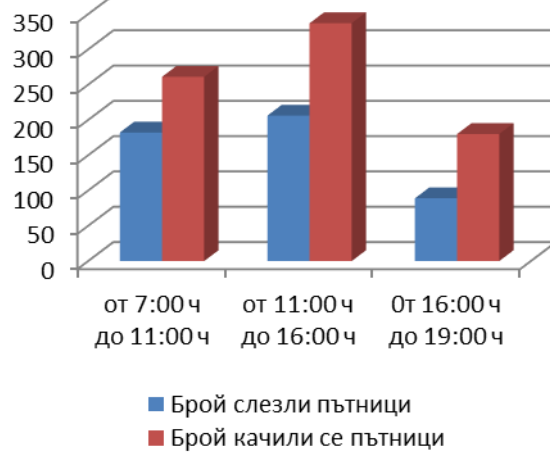


Фигура 1-121. Времеви профил на пристигащите в автогара Русе пътници за работен ден

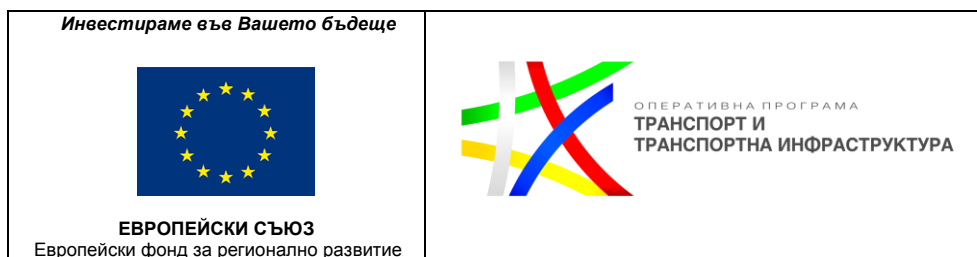
Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-122 Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Русе пътници за работен ден



Фигура 1-123. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

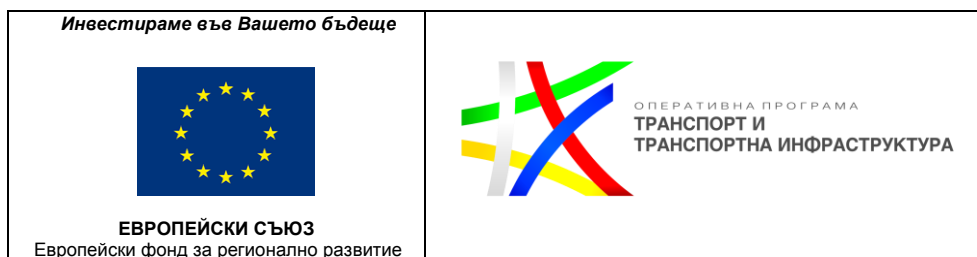
Таблица 1-46: Обобщена информация от преброяванията в автогара Русе за работен ден

Автогара Русе – обобщена информация за работен ден										
Начален час	капацитет		пътници		брой автобуси		% използван капацитет		среден брой пътници в автобус	
	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи
7-8	358	0	76	0	11	0	21,23%	0,00%	7	0
8-9	210	400	67	83	9	14	31,90%	20,75%	7	6
9-10	112	228	38	40	5	7	33,93%	17,54%	8	6
10-11	234	194	64	52	7	8	27,35%	26,80%	9	7
11-12	230	154	78	68	10	6	33,91%	44,16%	8	11
12-13	142	134	55	38	6	4	38,73%	28,36%	9	10
13-14	414	258	116	57	12	9	28,02%	22,09%	10	6
14-15	238	116	59	23	8	4	24,79%	19,83%	7	6
15-16	202	98	55	36	7	4	27,23%	36,73%	8	9
16-17	80	192	24	40	4	6	30,00%	20,83%	6	7
17-18	256	178	93	28	7	7	36,33%	15,73%	13	4
18-19	232	204	54	25	9	7	23,28%	12,25%	6	4

За автогара Русе се наблюдава тенденция и пристигащите пътници и заминаващите пътници да са разпределени почти равномерно в рамките на изследвания период.

Обобщаващите данни за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. Пловдив получени на база преброяванията за работен ден са представени в таблица 1-47.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-47: Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички автогари

Обобщаващи данни за автогарите, в които са извършени преброявания	
Параметър	Работен ден
Общ капацитет (места) на заминаващите автобуси (средно на час)	2 708 (226)
Общ капацитет (места) на пристигащите автобуси (средно на час)	2 156 (180)
Среден брой места в един автобус	30
Общ брой заминали пътници (средно на час)	779 (65)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	490 (41)
Брой на заминаващите автобуси (средно на час)	95 (8)
Брой на пристигащите автобуси (средно на час)	76 (6)
Процент на използван капацитет на заминаващите автобуси	30,31%
Процент на използван капацитет на пристигащите автобуси	24,10%
Среден процент на използване на капацитета на автобусите (заминаващи и пристигащи) за работен ден	27,03%
Среден брой пътници в един заминаващ автобус	8
Среден брой пътници в един пристигащ автобус	7
Среден брой пътниците в един автобус	8

Забелязва се, че заминаващите пътници за почти двойно повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара. Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара.

Използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници е в рамките на около 30% през работен ден за заминаващите пътници, 24% за пристигащите пътници и 27% средно.

Средната запълняемост на един автобус през работен ден за заминаващите пътници е 8 души, за пристигащите 7 души, а средно е 8 души.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автогара Велико Търново - 18.03.2016 (петък – работен ден)

Времеви профил на заминаващите пътници



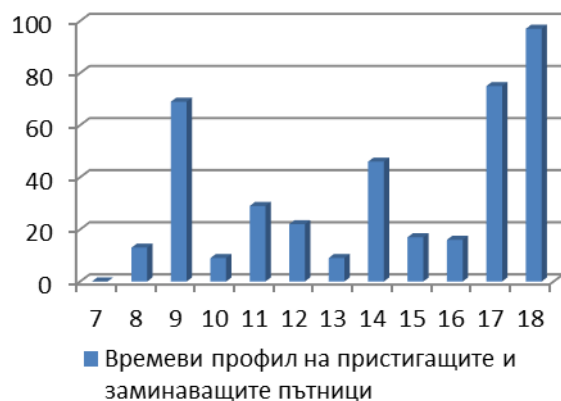
Фигура 1-124. Времеви профил на заминаващите от автогара Велико Търново пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите пътници

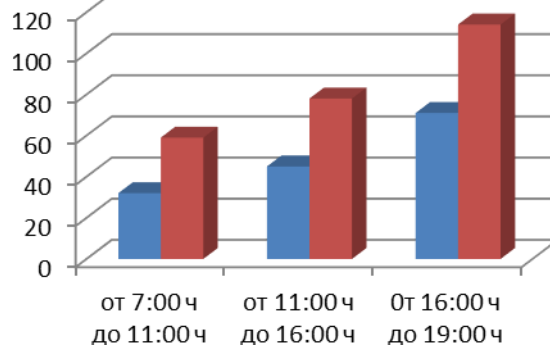


Фигура 1-125. Времеви профил на пристигащите в автогара Велико Търново пътници за работен ден

Времеви профил на пристигащите и заминаващите пътници



Фигура 1-126. Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Велико Търново пътници за работен ден



Фигура 1-127. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

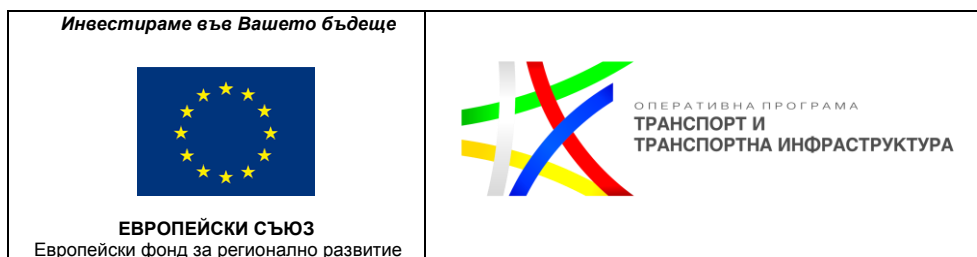
Таблица 1-48: Обобщена информация от преброяванията в автогара Велико Търново за работен ден

Автогара Велико Търново – обобщена информация за работен ден										
Начален час	капацитет		пътници		брой автобуси		% използван капацитет		среден брой пътници в автобус	
	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи	Заминаващи	Пристигащи
7-8	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0
8-9	0	144	0	13	0	3	0,00%	9,03%	0	4
9-10	192	48	55	14	5	2	28,65%	29,17%	11	7
10-11	48	48	4	5	1	1	8,33%	10,42%	4	5
11-12	48	212	8	21	1	5	16,67%	9,91%	8	4
12-13	144	0	22	0	3	0	15,28%	0,00%	7	0
13-14	0	0	0	9	0	1	0,00%	0,00%	0	9
14-15	96	148	31	15	3	3	32,29%	10,14%	10	5
15-16	100	0	17	0	2	0	17,00%	0,00%	9	0
16-17	0	96	0	16	0	2	0,00%	16,67%	0	8
17-18	192	144	42	33	4	4	21,88%	22,92%	11	8
18-19	240	144	77	20	6	3	32,08%	13,89%	13	7

За заминаващите пътници има два пика: от 9:00 до 10:00 часа и от 17:00 до 19:00 часа, а за пристигащите от 8:00 до 12:00 часа и от 16:00 до 19:00 часа.

Обобщаващите данни за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. Пловдив получени на база преброяванията за работен ден са представени в таблица 1-49.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1-49: Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт получени въз основа на извършените преброявания във всички автогари

Обобщаващи данни за гарите, в които са извършени преброявания	
Параметър	Работен ден
Общ капацитет (места) на заминаващите автобуси (средно на час)	1 060 (88)
Общ капацитет (места) на пристигащите автобуси (средно на час)	984 (82)
Среден брой места в един автобус	48
Общ брой заминали пътници (средно на час)	256 (21)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	146 (12)
Брой на заминаващите автобуси (средно на час)	25 (2)
Брой на пристигащите автобуси (средно на час)	24 (2)
Процент на използван капацитет на заминаващите автобуси	21,52%
Процент на използван капацитет на пристигащите автобуси	15,27%
Среден процент на използване на капацитета на автобусите (заминаващи и пристигащи) за работен ден	27,87%
Среден брой пътници в един заминаващ автобус	9
Среден брой пътници в един пристигащ автобус	6
Среден брой пътниците в един автобус	8

Забелязва се, че заминаващите пътници за почти двойно повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара. Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара.

Използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници е в рамките на около 22% през работен ден за заминаващите пътници, 15% за пристигащите пътници и 28% средно.

Средната запълняемост на един автобус през работен ден за заминаващите пътници е 9 души, за пристигащите 6 души, а средно е 8 души.

МНЕНИЯ И ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЪТНИЦИТЕ

По отношение на железопътните гари:

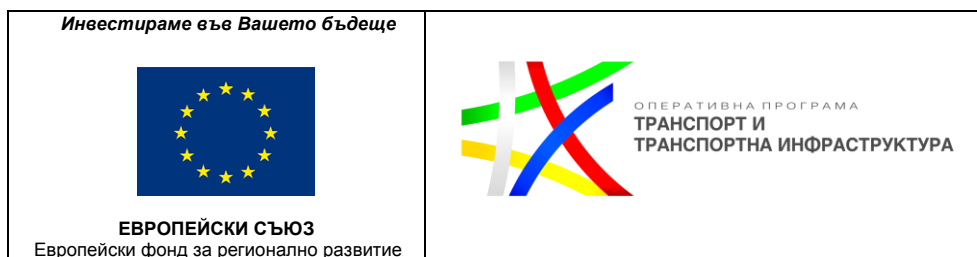
На железопътна гара София, може би поради незавършилия ремонт, информацията е лоша. Съобщава се за влак на пети коловоз. В това време на този коловоз има два влака – изток и запад. Пътниците не знаят накъде да се насочат и губят време в търсене.

Железопътна гара Пловдив е в много лошо състояние по отношение на сградния фонд.

Железопътна гара Варна е много добре уредена и като сграда и като информация.

Прави впечатление малкият брой влакове на железопътни гари Стара Загора, Горна Оряховица и Бургас. Особено фрапиращо е положението на железопътна гара Бургас. Там много маршрути се обслужват от автобуси. Например на 25.02.2016 г от 20 броя маршрути само 8 се

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

осъществяват с влак, а останалите 12 се обслужват от автобуси. Дори линия Бургас-София се поема от автобус като билетите са с цената на влак.

В някои направления влаковете са с много малко пътници.

Има няколко значителни закъснения на влакове.

МНЕНИЯ, ИНФОРМАЦИЯ И ЗАБЕЛЯЗАНИ ОСОБЕНОСТИ ОТ ЕКИПА ПРЕБРОИТЕЛИ

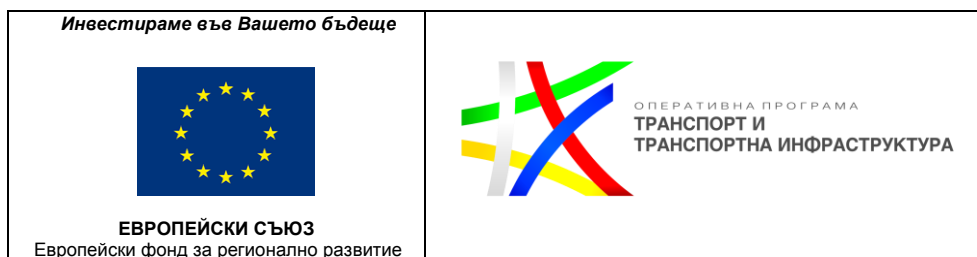
По отношение на автогарите:

Повечето пристигащи автобуси разтоварват пътниците преди да стигнат до автогарата. Това се отнася най-вече за малките автогари. Автобусите пристигат празни и не може да се разбере дали идват от пътуване или от гараж.

Информацията предоставяна на пътниците е като цяла е добра.

На някои автогари много автобуси тръгват празни или полупразни.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.4.5. АНАЛИЗ НА ПОЛУЧЕНИТЕ ДАННИ

За пътуванията от и до железопътните гари могат да се направят обобщенията представени по-долу.

За железопътните гари се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите пътници да са в диапазона от 7:00 до 10:00 часа, а на заминаващите пътници да са диапазона от 17:00 до 19:00 часа за работен ден.

Пътуващите с регионални влакове са повече от тези, които пътуват на далечни разстояния.

Пътниците пътуващи с международни влакове са съвсем малко.

Картината за почивен ден се променя. Броят на качилите се и слезлите от влаковете пътници са разпределени по-равномерно по часови интервали в изследвания период.

Пътниците пътуващи с регионални влакове са по-малко от тези пътуващи с далечни влакове, а за някои от гарите са равни. Това означава, че предимно се извършват пътувания с неработен характер.

Пътуванията през почивен ден са около 30% по-малко от тези в работен ден.

Използването от заминаващите и от пристигащите в гарата пътници на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места е в рамките на около 22%-28% през неработен и работен ден, като процента се колебае между 9% (гара Бургас) и 40% (гара София).

Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемост на заминаващите и пристигащи влакове, в момента на тяхното заминаване или пристигане) през работен ден е 61 души, а през неработен ден е 49 души, като се колебае между 15 души (гара Бургас) и 87 души (гара София).

За пътуванията от и до железопътните гари могат да се направят обобщенията представени по-долу.

За автогарите в гр. София се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите и заминаващите пътници да са в диапазоните от 7:00 до 11:00 часа сутринта и от 13:00 до 18:00 часа следобед.

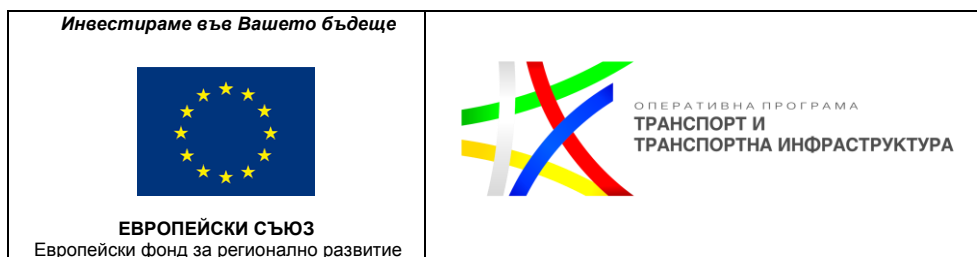
За останалите автогари се наблюдава тенденция голям процент от пристигащите пътници да са в диапазона от 8:00 до 11:00 часа сутринта, а на заминаващите пътници да са в диапазона на 14:00 до 18:00 часа следобед.

Забелязва се, че заминаващите пътници са много повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара. Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара.

Броя на заминаващите автобуси е също много по-голям от пристигащите, което може да се обясни с това, че много от пристигащите автобуси, ако нямат пътници за автогарата не са завършили движението си в нея.

Използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници е в рамките на около 32% през работен ден за заминаващите пътници, 22% за пристигащите пътници и 29% средно.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Средната запълняемост на един автобус през работен ден за заминаващите пътници е 10 души, за пристигащите 7 души, а средно е 9 души.

Може да бъдат приети средни стойности от 30% използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници и средна запълняемост от 9 души на един автобус.

В таблици 1-50, 1-51 и 1-52 са представени съотношенията на предоставен капацитет и обслужени пътници от автобусен и железопътен транспорт от гара София, Пловдив и Бургас и автогарите в гр. София, гр. Пловдив и гр. Бургас.

Таблица 1-50: Съотношение на предоставен капацитет и обслужени пътници от автобусен и железопътен транспорт от гара София и автогарите в гр. София

Вид транспорт	капацитет		пътници		
	заминаващи	пристигащи	заминаващи	общо	пристигащи
Автобусен транспорт	54,11%	38,97%	49,05%	39,74%	26,80%
Железопътен транспорт	45,89%	61,03%	50,95%	60,26%	73,20%

Таблица 1-51: Съотношение на предоставен капацитет и обслужени пътници от автобусен и железопътен транспорт от гара Пловдив и автогарите в гр. Пловдив

Вид транспорт	капацитет		пътници		
	заминаващи	пристигащи	заминаващи	общо	пристигащи
Автобусен транспорт	62,04%	55,16%	74,18%	68,19%	56,52%
Железопътен транспорт	37,96%	44,84%	25,82%	31,81%	43,48%

Таблица 1-52: Съотношение на предоставен капацитет и обслужени пътници от автобусен и железопътен транспорт от гара Бургас и автогарите в гр. Бургас

Вид транспорт	капацитет		пътници		
	заминаващи	пристигащи	заминаващи	общо	пристигащи
Автобусен транспорт	83,03%	77,26%	90,52%	89,77%	87,82%
Железопътен транспорт	16,97%	22,74%	9,48%	10,23%	12,18%

От таблиците се вижда, че колкото е по-голям града като население, толкова по-голямо значение има железопътния транспорт. За гр. София предоставения капацитет от превозвачите е 55% към 45% (предлагане на транспортна услуга) в полза на автомобилните

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

превозвачи, а съотношението на обслужените пътници (заминалите пътници) е почти 50% на 50%.

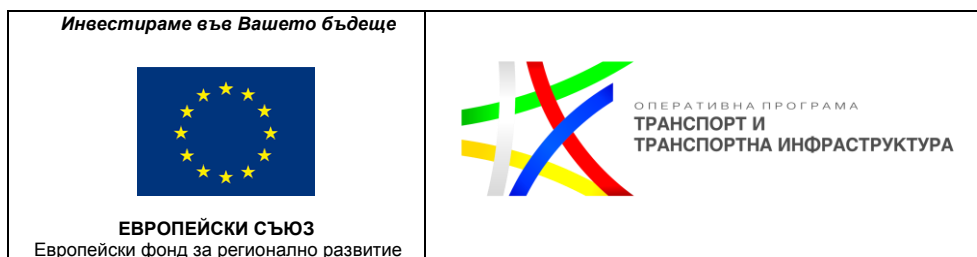
В табл.1-50 се вижда, че съотношението пристигнали пътници с железопътен транспорт към пристигнали пътници с автобусния транспорт са 73,20% към 26,80%. Тук отново трябва да се подчертае, че при автобусния транспорт, част от пътниците слизат в града преди крайната спирка. Това изкривява резултата за пристигналите пътници с автобусен транспорт и трябва да бъде взето в предвид при предстоящите същински анализи на състоянието на различните видове транспорт. Това също е следствие от методиката на преброяването, което се извършва на отделни автогари, стационарно, а не от пътуващи преброители в самите автобуси или влакове, които да следят поведението на пътниците по време на пътуването.

За гр. Пловдив предоставения капацитет от превозвачите е 62% към 38% (предлагане на транспортна услуга) в полза на автомобилните превозвачи, а съотношението на обслужените пътници (заминалите пътници) е почти 75% на 25% в полза на автомобилните превозвачи.

За гр. Бургас предоставения капацитет от превозвачите е 83% към 17% (предлагане на транспортна услуга) в полза на автомобилните превозвачи, а съотношението на обслужените пътници (заминалите пътници) е почти 90% на 10% в полза на автомобилните превозвачи.

Това са интересни резултати, които трябва да се вземат в предвид в по-нататъшните анализи и разработването на транспортния модел.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.5 ПРЕГЛЕД НА УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРА НА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

(Тази точка обхваща РД 10 „Общ преглед на условията на пазара на товарни превози“)

1.5.1. ОБХВАТ И ЦЕЛИ

За да се отговори на изискванията за реализация на целите на настоящия проект, трябва да се направи общ преглед на условията на пазара на товарни превози.

Целта на общия преглед на условията на пазара на товарни превози е да се събере информация от участниците на транспортния пазар **чрез провеждане на интервюта**. Предназначението на тези интервюта е, да се съберат данни, които да бъдат достатъчно изчерпателни за целите на разработването на транспортния модел, както и за извършване на анализите, прогнозирането и планирането на трафика.

Настоящия общ преглед на условията на пазара на товарни превози не представлява анализ на пазара на товарни превози. Включени са само мнения от отговори на интервюираните. Подробен анализ ще бъде направен в Доклад № 2 „Резултати от анализа“.

Интервютата с товарни оператори, браншови организации, логистични фирми, спедитори са важни, за да се съберат необходимите данни за спецификацията на модела на товарното търсене и неговото калибриране. Информацията, която трябва да се събере, включва: цена на различните видове транспорт; фактори, влияещи върху избора на вид транспорт; качество на предоставяната услуга от различните видове транспорт; разходи и време за претоварване от един вид транспорт на друг; разходи за съхранение на товарите; капацитет на терминалите; отношение на превозните и спедиторските фирми към цените на горивата; отношение транспортните фирми и товародателите към опазването на околната среда и др.

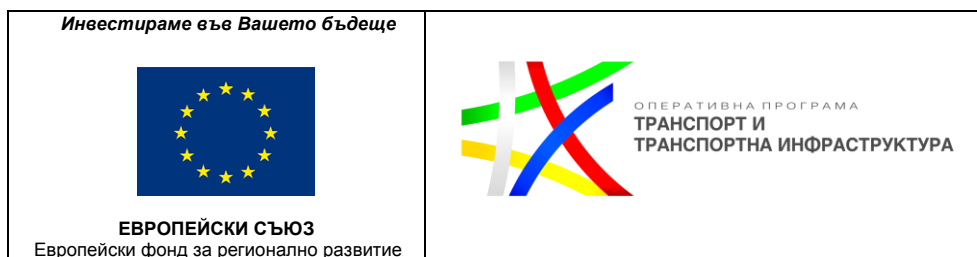
Проведените интервютата, свързани с товарния транспорт, формират важни входни данни за разработване на Интегрираната транспортната стратегия, допускайки основните участници в сектора да опишат реални текущи проблеми и да идентифицират потенциални решения.

Чрез анализ на проведените интервюта са определени основните фактори, които оказват влияние върху решението на клиентите за или против специален вид транспорт, както и определяне на общото мнение на клиентите за различните видове транспорт.

Общият преглед на условията на пазара на товарни превози е направен изцяло на база събрана информация от проведени интервюта с участниците на транспортния пазар, които са се отзовали и са проявили интерес от участие в настоящото проучване. За тази цел са определени следните целеви групи с които са проведени интервюта:

- Браншови организации;
- Товародатели;
- Превозвачи и спедитори (включени са превозвачи по видове транспорт);
- Пристанищни оператори;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Летищни оператори(наземни услуги).

За така определените пет целеви групи са разработени съответните въпросници за провеждане на интервютата. Въпросниците за съответните целеви групи, са представени в Приложение 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-8 Въпросите от интервютата са разделени в две основни групи. Първата група въпроси са свързани с характеристика на бизнеса за съответната организация. Във втората група са включени въпроси относно настоящето състояние на условията на пазара на товарни превози в България.

Част от интервютата са провеждани на лични срещи, а други са изпращани по e-mail. В таблици от 1-53 до 1-57. са представени заинтересованите страни от които е поискано интервю по определените пет целеви групи.

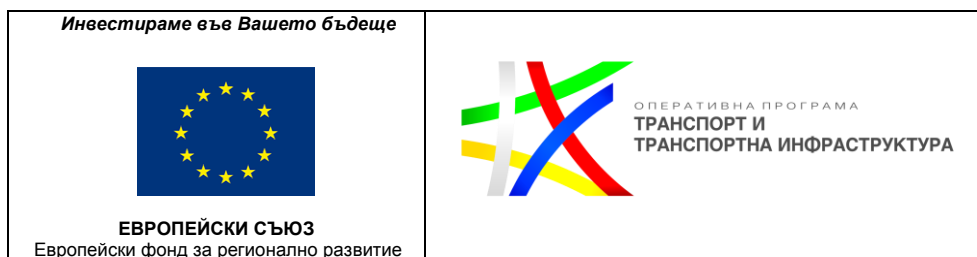
Таблица 1-53 Интервюта – Браншови Организации

Браншови Организации	
1	Национално сдружение на българските спедитори НСБС
2	Клъстър Зелен Товарен Транспорт
3	Асоциацията на българските предприятия за международни превози и пътищата АЕБТРИ
4	Сдружение на организациите от автомобилния транспорт СОАТ
5	Българска асоциация на корабните брокери и агенти БАКБА
6	Асоциация на българските авиокомпании АБА

Таблица 1-54 Интервюта – Товародатели

Товародатели	
1	Мини Чукурово
2	Мини Бели брег
3	Мини Бобов дол
4	Мини Марица изток ЕАД
5	Мини Станянци
6	Мини Перник
7	„Аурубис“ България“ – Пирдоп
8	“ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас” АД
9	КЦМ АД - Пловдив
10	Стомана Индъстри АД – Перник
11	„Промет Стиил“ ЕАД – Дебелт
12	"МЕТАКОМ - СЛЗ" – Плевен
13	„Зърнени храни България“ АД

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



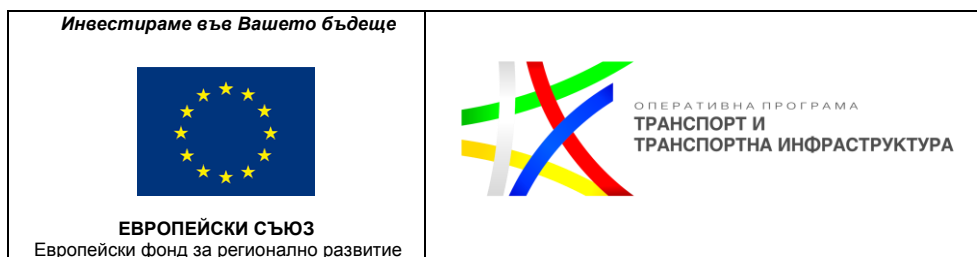
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

14	“Каолин” АД - Сеново
15	ГОРУБСО - Мадан
16	OMV България ЕООД
17	„Инса ойл”
18	“Неохим” АД
19	“Девня Цимент” АД
20	“Вулкан цимент” АД
21	Холсим (България) АД
22	„Титан Златна Панега цимент” АД
23	Овергаз Инк АД
24	“Солвей Соди” АД
25	“Агрополихим” АД

Таблица 1-55 Интервюта - Превозвачи и спедитори

Спедиция и транспорт	
1	Арамекс Интернешънъл Куриър ООД, София
2	Балканспед ЕООД, Бургас
3	Бон Марин Лоджистик ООД, Варна
4	Деспред АД, София
5	Дискордиа АД, Варна
6	Донау Транзит ООД, Русе
7	Интерлогистика ЕООД, Варна
8	карго – партнер ЕООД, София
9	Каролина Ко ЕООД, Пловдив
10	Лагермакс Спедицио България ЕООД, Локорско
11	М&М Милицер И Мюнх България ООД, София
12	МС Шипинг ООД, Варна
13	Ойрошпед АД, София
14	Орбит ЕООД, София
15	Рейл Карго Лоджистикс – България ЕООД, София
16	Терминален Оператор ЕООД, Варна
17	Транс Балкани ООД, София
18	Транс Експрес ЕООД, София
19	ТТЛ ЕООД, София
20	Шенкер ЕООД, София

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

21	Юнимастърс Лоджистикс АД, Варна
22	ЖП СПЕД
Железопътен транспорт	
1	Българска железопътна компания АД
2	Булмаркет Рейл Карго ЕООД
3	"БДЖ - Товарни превози" ЕООД
6	"Ди Би Шенкер Рейл България" ЕООД
7	„Експрес Сервиз“ ООД
8	Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване“
9	"КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ" АД
10	"Порт Рейл" ООД
11	"Рейл Карго Кериър България" ЕООД
12	"ТБД - Товарни превози" ЕАД
Въздушен транспорт	
1	БЪЛГАРИЯ ЕР АД /пътници, товари, поща/
2	ЕР ВИА ООД /пътници, товари, поща/
3	БИ ЕЙЧ ЕЪР ООД /пътници, товари, поща/
4	БЪЛГАРИАН ЕЪР ЧАРТЪР ООД /пътници, товари, поща/
5	КАРГО ЕР ООД /товари, поща/
6	ХЕЛИ ЕР - САУ АД /пътници, товари, поща/
7	АВИОСТАРТ ООД/пътници, товари, поща/
8	АВИО ДЕЛТА ООД /пътници, товари, поща/
9	АЛК АД /пътници, товари, поща/
10	ДЖЕТ ОПС ЮРЪП ООД/пътници, товари, поща/
11	ЕЪР ВОЛТА ЕООД /пътници, товари, поща/
12	БРАЙТ ФЛАЙТ ООД /пътници, товари, поща/

Таблица 1-56 Интервюта- Пристанищни оператори и интермодални терминали

Оператори – морски транспорт	
1	Пристанище Варна ЕАД
2	Пристанище Бургас ЕАД
3	Пристанище Леспорт ЕАД
4	Пристанищен терминал "Леспорт" от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна
5	Порт Балчик АД

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



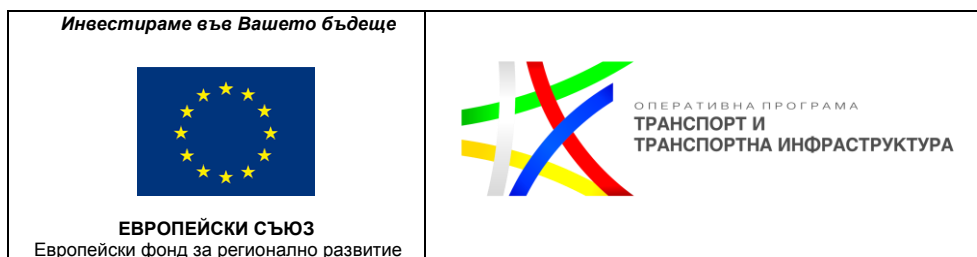
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

6	Пристанищен терминал Бургас Изток 1 част от ПОТНЗ
7	Пристанищен терминал Росенец
8	БМФ Порт Бургас Пристанищен терминал Бургас Изток 2, част от ПОТНЗ.
8	Пристанищен терминал Бургас Запад, част от ПОТНЗ
Оператори – вътрешноводни пътища	
1	Пристанищен комплекс Русе ЕАД
2	Пристанищен комплекс Лом ЕАД
3	Пристанище Видин ЕООД
4	„Драгажен флот – Истър“ АД Пристанищен терминал Свищов,
5	"Пристанищен комплекс Лом" ЕАД, Пристанищен терминал Лом - част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом
6	"Пристанище Видин" ЕООД, Пристанищни терминали "Видин – център", част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин
7	"Слънчев дар" АД, Пристанищен терминал Оряхово - част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом
8	"Порт инвест" ЕООД, Пристанищен терминал Лом - част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом
9	ТЕЦ "СВИЛОЗА" АД, Пристанищен терминал Видин - юг - част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин
Интермодални терминали	
1	"METALIMPEX" Ltd.
1	Интермодален терминал – Стара Загора

Таблица 1-57 Интервюта –Летищни оператори(наземни услуги)

Летищни оператори(наземни услуги)	
1	Летище София ЕАД
2	Летище Пловдив ЕАД
3	Летище Бургас
4	Летище Варна
5	"АВИЕЙШЪН СЪРВИСИЗ БЪЛГАРИЯ" ООД
6	"Българскиан Еър Чартър" ООД
7	"Летище Пловдив" ЕАД
8	"Летище София" ЕАД
9	"София Хендлинг Сървисиз" ЕООД
10	"ТНТ България" ЕООД
11	"ФрапортТуин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД
12	"БАС - Български Авиационни Услуги" ЕООД

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Събраната информация от проведените интервюта с товарни оператори, браншови организации, логистични фирми, спедитори и товародатели, включва:

- Цена на различните видове транспорт;
- Фактори, влияещи върху избора на вид транспорт като например цени на различните вид превози, конкурентно време за придвижване, надеждност, безопасност и други;
- Текущ избор на различните видове транспорт, зависещи от вида на транспортираните стоки, техните произход и предназначение;
- Разстояния за транспортиране на стоки в зависимост от техния вид, произходи и предназначение;
- Други фактори.

1.5.2. ПРЕГЛЕД НА ИНФРАСТРУКТУРАТА (ЖЕЛЕЗОПЪТНА, ПЪТНА, МОРСКИ ПРИСТАНИЩА, РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА, ЛЕТИЩА, ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ)

На база отговорите на въпросите от проведените интервюта, засягащи инфраструктурата може да се направят следните обобщени изводи:

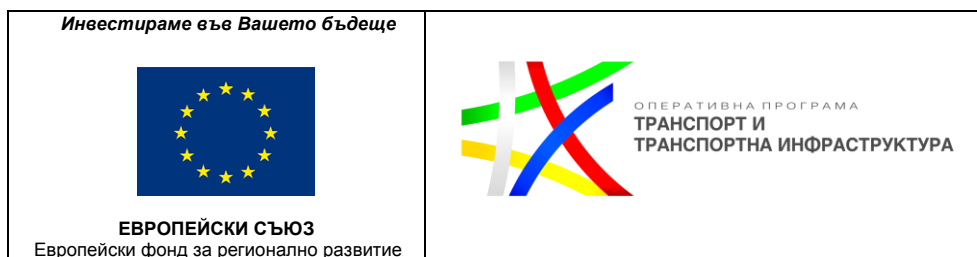
- 1. Най-лоша е пътната и железопътната инфраструктура в северозападна България;**
- 2. Установените горещи точки на задръстване на пътната и железопътната инфраструктура са следните:**

- Железопътна инфраструктура: Църковски – Карнобат – Бургас ; Белово – Септември – Пловдив; Димитровград – Свиленград.
- Пътна инфраструктура: Път Е79-в участъка на Кресненското дефиле; Русе – Бяла; Велико Търново- Стара Загора в прохода „Хаимбоаз“ при зимни условия; Кулата – Промахон, Капитан Андреево – Капъкуле.
- Според изразените мнения, проблемите идват не толкова от слабите технически параметри на инфраструктурата, а от лоши връзки. Наблюдава се грубо системно нарушение на базови принципи на управление на трафика. Липсва ефективна система за контрол и въздействие на нарушителите.

- 3. Във връзка с реализираните проекти за подобряване на инфраструктурата изразените и обобщени мнения са следните:**

- Като цяло има добро отношение към реализираните проекти. За основен фактор за подобряване на инфраструктурата са посочени ОП.
- Част от Браншовите Организации считат, че изграждането на магистралите и модернизирването на останалите пътни връзки по основните направления е задължително условие за развитието на съвременна транспортна система и в този смисъл се върви в правилната посока.
- От друга страна, проектите се реализират бавно и не всички са съобразени с реалните транспортни потребности и транспортни потоци. Основния посочен проблем е липса на средства за поддръжка и ремонт на инфраструктурни обект, както и спиране на част от новоизградените участъци, поради лошо изпълнение.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- До известна степен дейностите по реализация на инфраструктурните проекти, оказват негативно влияние на превозвачите, защото се извършват се в условия на пълно прекъсване на движението т.е. затворени пътища, водещи до задръствания и ограничения в трафика по обходните маршрути, увеличаване срока за доставка на товарите и превозната цена.

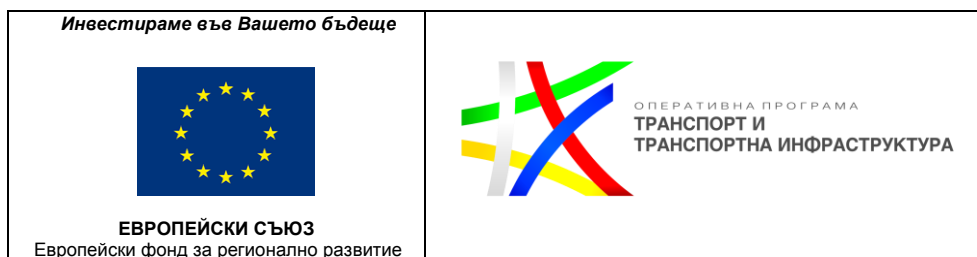
4. Публично частното партньорство, като възможност за поддържане на инфраструктурните обекти.

- Като възможност за поддържане на инфраструктурните обекти (гари, пристанища, летища, пътна инфраструктура), е посочено. Повечето от интервюираните имат положително мнение относно отдаването на концесия на инфраструктурни обекти и услуги, стига съответните обекти и дейности да нямат характеристиката на монопол. Това ще доведе до подобряване управлението на обекта и повишаване качеството на услугите и по-добра стойност на вложените средства.
- Според изразеното мнения на интервюираните летища и оператори за наземни услуги, публично частното партньорство е водещ инструмент за реализацията на инфраструктурни проекти.
- Част от анкетираните пристанищни оператори смятат, че публично частното партньорство при експлоатацията и поддръжката на инфраструктурни обекти предоставя възможност за подобряване на качеството и ефективността на обслужването, намаляване на разходите и споделяне на рисковете.

5. Предоставянето на концесия, като възможност за финансиране на изграждането на пътната инфраструктура

- Според браншовите организации и част от пристанищните оператори, отдаването на концесия е една от възможностите за финансиране на изграждането на пътната инфраструктура. Според мненията на част от пристанищните терминали основно преимущество, предоставящи Концесиите и ПЧП при инфраструктурни обекти и услуги, е наличието на частен капитал, с който се решават проблеми от обществен интерес. Иновативният ноу-хау, присъщ за частния бизнес е в изключителна помощ на публичната администрация за провеждането на по-активна икономическа и социална политика и подобряване на качеството на предлаганите услуги. Наличието на частна страна по такъв проект, в световен мащаб е доказало гарантирането на спазване на крайните срокове за изпълнение, реализация в рамките на предвидения бюджет и реализирането на икономии. Не на последно място е прозрачността и отчетността пред обществото, което предоставят тези форми на възлагане. При различните видове концесия икономическото значение от използването им е свързано с ангажиране на финансов ресурс и поемане на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

риска от частния партньор. Бюджета на Концедентите бива облекчен, а качеството на услугите за населението се повишава.

- Летища и оператори за наземни услуги смятат, че напълно либерализираният пазар за наземно обслужване и лесният достъп са ключови за развитието на авиационния пазар, привличането на нови авиационни оператори и по този начин развитието на икономиката на страната като цяло. Частната инициатива ще доведе до по-високо качество и по-голяма ефективност.
- Предпочитаните обекти за предоставяне на концесия са: интермодални терминали, товарни гари и дезинфекционни станции.

6. Интервюираните летища не са доволни от инфраструктурните връзки с другите видове транспорт. Например за летище Пловдив липсва връзка с близката железопътна линия.

7. За връзка с морския транспорт, превозвачите и спедиторите използват пристанище Варна и пристанище Бургас, като съотношението на товаропотоците е: 60% през пристанище Варна и 40% през пристанища Бургас, като през пристанище Бургас се превозват в по-голяма степен суровини. Товародателите посочват следното разпределение: за пристанище Варна - 43%, пристанище Бургас - 56% и пристанище Солун - 1%.

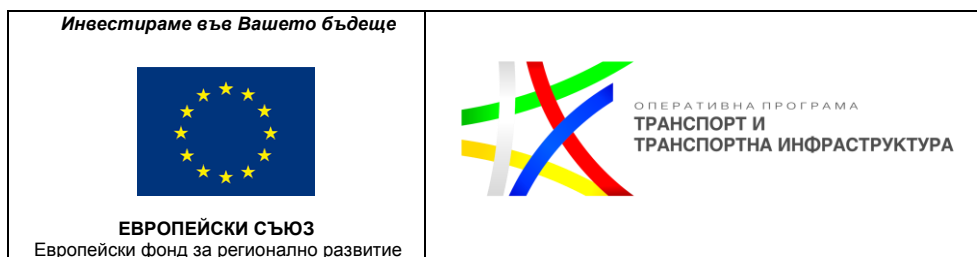
8. В по-голяма степен, превозвачите, спедиторите и товародателите, които използват пристанище Бургас и/или летище Бургас и летище Варна са доволни от предоставяните услуги от концесионерите.

9. Информация относно годишния оборот на терминалите.

- На база попълнени интервюта от пристанищни терминали и интермодални терминали в Приложение 1-9 е представена обобщена информация относно годишния оборот на терминалите. В приложението са представени товарите преминаващи през терминалите по типове, вид на пакетиране, количество (тонове/ TEU), произход, дестинация, вид на входящия транспорт, % на обратно натоварване на превозните средства, вид на изходящ транспорт и сезонност на товаропотока.
- Годишния оборот на летище Пловдив, включва инвестиционни и потребителски стоки- общо 821 т. за 2015 год., като входящия и изходящия транспорт е автомобилен с празен обратен курс и без изразена сезонност на товаропотока.

По-подробна информация за годишния оборот на терминалите е представена в Приложение № 1-9

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

10. Тарифи за обработка на товарите.

Обичайните тарифи за обработка на товарите според типа им, съхранението на склад и безплатното време за съхранение на склад за пристанищните терминали са представени в Приложение 1-10.

- Обичайната тарифа за обработка на контейнери в интермодален терминал "METALIMPEX" Ltd.- Стара Загора е 40-60 евро/контейнер, тарифата за съхранение на склад е 10 евро на вечер, а безплатното време за съхранение е 8 часа. Средно в терминала се обработва по един влак на ден, като обичайното време за обработка е 3 мин/контейнер, а средното време на престой на терминала за отделните товари е от 3 до 5 дни. Разходите за ТРО за контейнер са между 100 и 150 евро, а за влак 3 000-4000 евро. Времето за ТРО е 3 минути/контейнер и между 3 и 4 часа за влак. Време за ТРО на автомобил е 3 мин.
- Обичайната тарифа за обработка на товарите според типа им в „Драгажен флот – Истър“ АД -Пристанищен терминал Свищов е следната:
 - въглища – 1,40 евро/тон за обработка; 0,01 евро/тон за съхранение на склад и 7 дни безплатно съхранение на склад.
 - зърно – 2,50 евро/тон; 7 дни безплатно съхранение на склад.
 - генерални товари- 3,30 евро/тон; 0,05 евро/кв.м. за съхранение на склад и 7 дни безплатно съхранение на склад.
 - торове - 2,00 евро/тон; 7 дни безплатно съхранение на склад.
 - дървесина – 1,50 евро/тон; 0,0367 евро/кв.м. за съхранение на склад и 7 дни безплатно съхранение на склад.
 - Ро Ро товари – 3.50 евро/бр.
 - Инертни товари- 0,40 евро/тон.
- Обичайната тарифа за обработка на товарите според типа им за летище Пловдив е следната:
 - Потребителски стоки - 20 евро/ тон за обработка; 20 евро/тон/на денонощие за съхранение на склад и първите 24 часа безплатно съхранение на склад;
 - Инвестиционни стоки - 20 евро/ тон за обработка; 20 евро/тон/на денонощие за съхранение на склад и първите 24 часа безплатно съхранение на склад;

11. Капацитет на пристанищните и интермодалните терминали

На база проведените интервюта, може да се направи извода, че пристанищните и интермодалните терминали разполагат с необходимия капацитет.

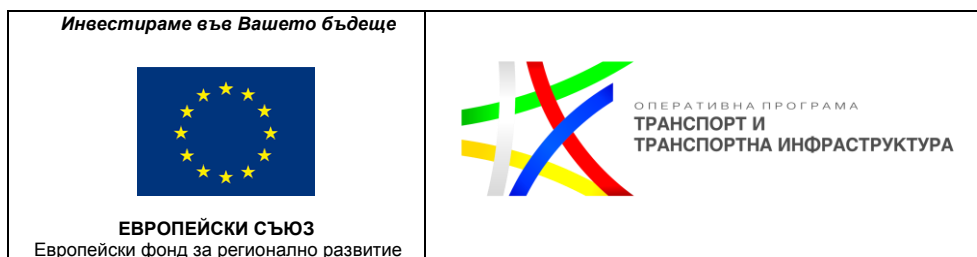
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Интермодален терминал "METALIMPEX" Ltd.- Стара Загора, разполага с 5 коловоза с дължина 360 м., общата площ на терминала е 240 декара бетонова площадка която е напълно осветена. Терминала разполага с два портални крана, 2 броя локомотива, 3 броя мотокари, 20 броя товарни автомобили с лиценз за извършване на превози в страната. . Капацитетът на терминала е 16 000 контейнера годишно.
- Пристанищен терминал Варна-запад, може да обработва генерални, наливни, насипни, Ро-Ро товари и контейнери. Специализирани корабни места са № 17 и № 7, съответно за обработка на контейнери и калцинирана сода. Всички останали корабни места са универсални, като на тях се обработват включително контейнери и калцинирана сода, според оперативната обстановка. Капацитетът се променя според големината на кораба, концентрацията на товаро-разтоварната техника, опаковката на товара, конкретните климатични условия и други фактори и обстоятелства. През 2015 г. са обработени 7,1 млн. т. товари (рекордно количество за всички времена) и терминалът разполага с резерв от пропускателна способност. Съгласно регистровите данни дължината на кейовия фронт е 3 430 м. Дълбочините пред кея се определят с разпореждане на ДМА Варна. Кейовата механизация включва 36 бр. кейови машини, в т. ч. 27 портални крана, 2 контейнерни крана и 4 мобилни крана (2 бр. 100-тонни и 2 бр. 63-тонни). Тиловата механизация включва 119 бр. машини, в т. ч. кофачни товарачи, вилкови товарачи, ричстакери, шосейни влекачи, тракторни влекачи, контейнерни влекачи, ремаркета. Разполага със следните складови площи: Закрити складове – 37 806 м²; Открити складове – 346 393 м²; Складове за течни товари – 10 000 м³. Съгласно физикохимичните свойства на вида товар и оперативната обстановка, товарите се обработват по директен или индиректен вариант, използвайки съответните празни складови мощности. Концентрацията на механизация е в съответствие с големината на обработвания кораб и оперативната обстановка. Размерите на корабите се ограничават обявените от ДМА-Варна безопасни дълбочини и еърдрафта на Аспарухов мост. Развитието на инфраструктурата на терминала е функция на ДП „Пристанищна инфраструктура“, а пристанищният оператор Варна-запад полага основни грижи за извършване на технологично обновление и подобряване организацията и безопасността на работа.
- Пристанищен терминал Варна-изток, може да обработва генерални, насипни, наливни от хранителен произход, Ро-Ро товари, контейнери и пътници. Специализирано корабно място е № 1П за обслужване на пътници. Всички останали корабни места са универсални и се ползват според оперативната обстановка. Капацитетът се променя според големината на кораба, концентрацията на товаро-разтоварната техника, конкретните климатични условия, опаковката на товара и други фактори и обстоятелства. През 2015 г. са

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

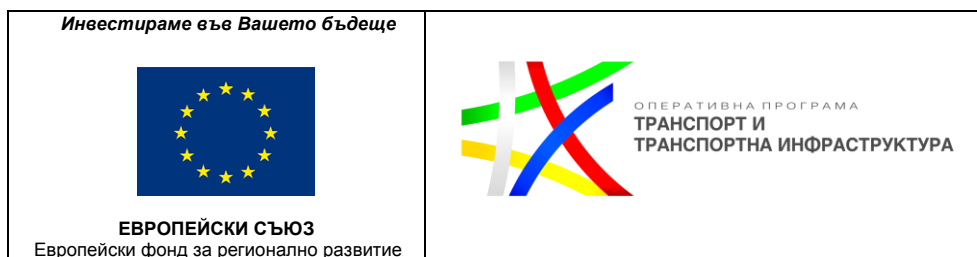


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

обработени 2,4 млн. т. товари (рекордно количество за терминала) и терминалът разполага с резерв от пропускателна способност. Съгласно регистровите данни дължината на кейовия фронт е 2 345 м. Дълбочините пред кея се определят с разпореждане на ДМА Варна. Кейовата механизация включва 26 бр. кейови машини, в т. ч. 23 портални крана, 1 контейнерен кран ПАСИКО и съоръжение за разтоварване на меласа наливна. Тиловата механизация включва 117 бр. машини, в т. ч. кофачни товарачи, вилкови товарачи, ричстакери, тракторни влекачи, контейнерни влекачи, ремаркета и др. Разполага със следните складови площи: Закрити складове – 41258 м²; Открити складове – 27600 м². Съгласно физико-химичните свойства на вида товар и оперативната обстановка, товарите се обработват по директен или индиректен вариант, използвайки съответните празни складови обеми. Концентрацията на механизация е в съответствие с големината на обработвания кораб и оперативната обстановка. Развитието на инфраструктурата на терминала е функция на ДП „Пристанищна инфраструктура“, а пристанищният оператор полага основни грижи за извършване на технологично обновление и подобряване организацията и безопасността на работа.

- „Драгажен флот – Истър“ АД, Пристанищен терминал Свищов, разполага с: 1 бр. корабно място за престой на самоходни кораби, оборудвано с един пътнически понтон и 7 бр. корабни места за претоварни дейности; като к.м. №8 е оборудвано със специализиран понтон за товарене и разтоварване на колесна техника на собствен ход (товарни автомобили, автобуси, леки автомобили). Капацитетът на складовите площи е следния: Закрити складове с площ - 6 100 м² за съхранение на насипни товари; Открити складове с площ - 21 300 м² за съхранение на насипни и генерални товари; Силози за зърно с площ - 15 443 м³ за съхранение на зърно. Крановата механизация включва: 11 бр. ел. портални кранове с товароподемност от 5 до 20 т. и 2 бр. шнекови транспортъори за товарене на зърно. Тилова механизация включва: 3 бр. челни кошови товарачи; 4 бр. мотокари от 1,6 до 3,5 т.; 1 бр. дизел ДИЕР-65 - 12,5 т. и 2 бр. ГЛТ за насипни товари. Терминала има връзка с автомобилен транспорт, железопътен транспорт и речен транспорт.
- Пристанищен терминал Бургас-изток 2, разполага с капацитет за насипни товари около 300000 мт. и за генерални товари около 250000 мт.
- Капацитетът на пристанище Бургас- запад, според типа на товарите е следния:
 - Контейнери - 2бр. корабни места - 365м. дължина, 3бр. 100тонни кранове, 1бр. 40т кран, 6бр. 45-тонни ричстакера, 8 влекача, 8 ремаркета с 65т товароподемност, складова площ – 1500 20'-наземни полета. 8 ж.п. коловоза;
 - Зърнени товари - 1 корабно място, 195м. дължина, 2бр. 16тонни кранове, 2бр. лентови транспортъора с капацитет 12000т/денонощие, 6бр. кошотоварачни машини, 17500м² закрити площи;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

-Скрап - 2бр. корабни места, 345м дължина, 2бр. 16тонни крана, 2бр. хидравлични багери;

- Генерални товари - 3бр. корабни места, 645м дължина, 2х16тонни крана, 1х10тонен кран, 2х20тонни крана, 2х40тонни крана, 3х100тонни крана, 3х20тонни мостови тилови крана, 1х30тонен мостови тилов кран, 2х37тонни тилови магнитни крана, 2х20тонни тилови магнитни крана. 6х16тонни вилкови товарачи, 5х3,5тонни вилкови товарачи, 2х7тонни вилкови товарача, 2х8тонни вилкови товарача, 1х2,5тоннен телескопичен товарач, 2х2,5тонни електрически вилкови товарача, 5влекача, 6 полуремаркета – платформа.

- Капацитета на оператора за наземни услуги Авиейшън Сървисиз България ООД, е 20 000 тона годишно, като има ограничение при площите за бързо -разваляеми товари.

12. Използване на терминалната инфраструктура.

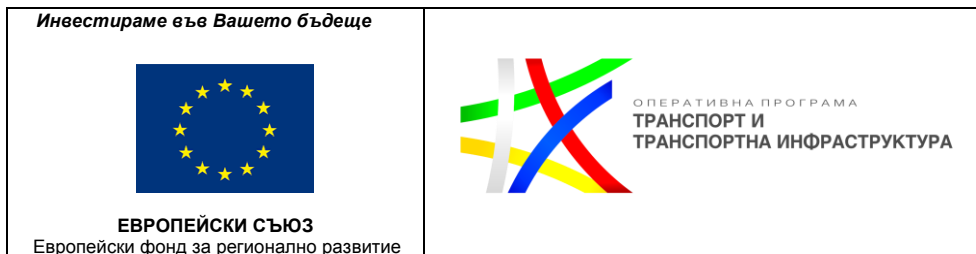
Информация относно годишното използване на терминалната инфраструктура за пристанищни терминали Варна-запад, Варна – изток, „Драгажен флот – Истър“ АД , Бургас – изток 2 – Бургас запад е представена в Приложение № 1-11

13. Информация относно броя на пристигналите кораби на пристанищни терминали Варна-запад, Варна – изток, Бургас – изток 2 и Бургас запад за 2015 година

Подробна информация относно броя на пристигналите кораби на пристанищни терминали Варна-запад, Варна – изток, Бургас – изток 2 и Бургас запад за 2015 година е представена в Приложение 1-12.

- Пристигнали кораби и среден обмен на товари за всеки тип кораб / шлеп и всеки тип товар на пристанищен терминал Варна-запад за 2015:
 - Контейнеровози - 232 бр. - 600 TEU за кораб;
 - Химикаловози - 93 бр. - 8682 тона;
 - Бълкери – 184 бр., 14736 тона;
 - За генерални товари еднопалубни – 351 бр., 3647 тона;
 - Други – 71 бр., 7623 тона.
- Пристигнали кораби и среден обмен на товари за всеки тип кораб / шлеп и всеки тип товар на пристанищен терминал Варна-изток за 2015 година:
 - Бълкери – 100 бр., 22755 тона;
 - За генерални товари еднопалубни – 32 бр., 3647 тона;
 - Други – 34 бр. -,1845 тона.
- Пристигнали кораби и среден обмен на товари за всеки тип кораб / шлеп и всеки тип товар на пристанищен терминал Бургас -запад за 2015 година:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

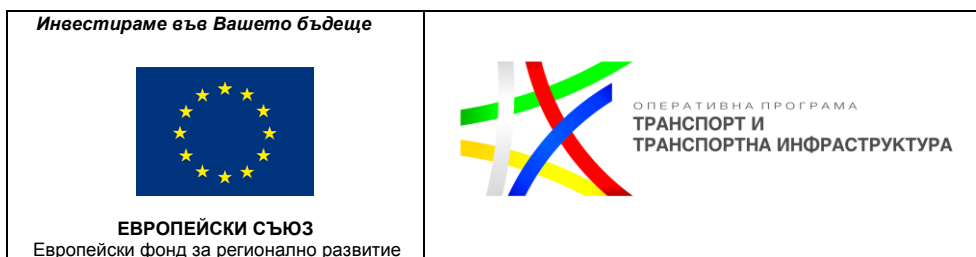
- Bulk carrier/насипни товари – 9 бр., 2563,565 тона;
- Bulk carrier/въглища- 3бр., 4932.680 тона;
- Bulk carrier/селскостоп.пр-я – 13 бр., 25055,000 тона;
- General cargo/метали- 43 бр., 11467,29 тона;
- General cargo/биг.бегс -2 бр. , 2530,037 тона;
- General cargo/други насипни товари- 24 бр., 2924,980 тона;
- General cargo/оборудване- 9 бр. ,497,92 тона;
- General cargo/селско- стоп. пр-я – 4 бр., 11055.3 тона;
- Container ship/контейнери – 146 бр., 5434,38 тона.
- Пристигнали кораби и среден обмен на товари за всеки тип кораб / шлеп и всеки тип товар на пристанищен терминал Бургас – изток 2 за 2015 година:
 - LPG Tanker/пропанбутан- 11 бр., 1441,5 тона;
 - Tanker/газвол – 46 бр., 5609,25 тона;
 - Tanker/ортоксиден- 1 бр., 2252,530 тона;
 - Bulk carrier/насипни товари – 58 бр., 14452.0тона;
 - Bulk carrier/въглища-8 бр., 5902,5 тона;
 - Bulk carrier/селскостоп.пр-я – 15 бр. 25598,1 тона;
 - General cargo/метали-4 бр. 9337,1 тона;
 - General cargo/биг-бегс – 10 бр. , 6213,0 тона;
 - General cargo/насипни товари-51бр., 8162.5 тона;
 - Supply ship/оборудване- 6 бр. , 450,0 тона;
 - General cargo/селско- стоп. пр-я – 5бр., 15721,4 тона.
- Пристигнали кораби и среден обмен на товари за всеки тип кораб / шлеп и всеки тип товар на пристанищен терминал „Драгажен флот – Истър” АД за 2015:
 - Кораби за насипни товари – 23 броя;
 - Кораби за ген. Товари и контейнери – 9 броя;
 - Самоходни баржи – 40 броя;
 - Открита баржи – 80 броя;
 - Закрити баржи – 96 броя;
 - Ферибот – 12 броя;
 - Круизни кораби – 55 броя.

1.5.3. ПРЕГЛЕД НА ТРАНСПОРТНОТО ТЪРСЕНЕ НА ТОВАРНИ УСЛУГИ

На база отговорите на въпросите от проведените интервюта, засягащи транспортното търсене на товарни услуги, могат да се направят следните обобщени изводи:

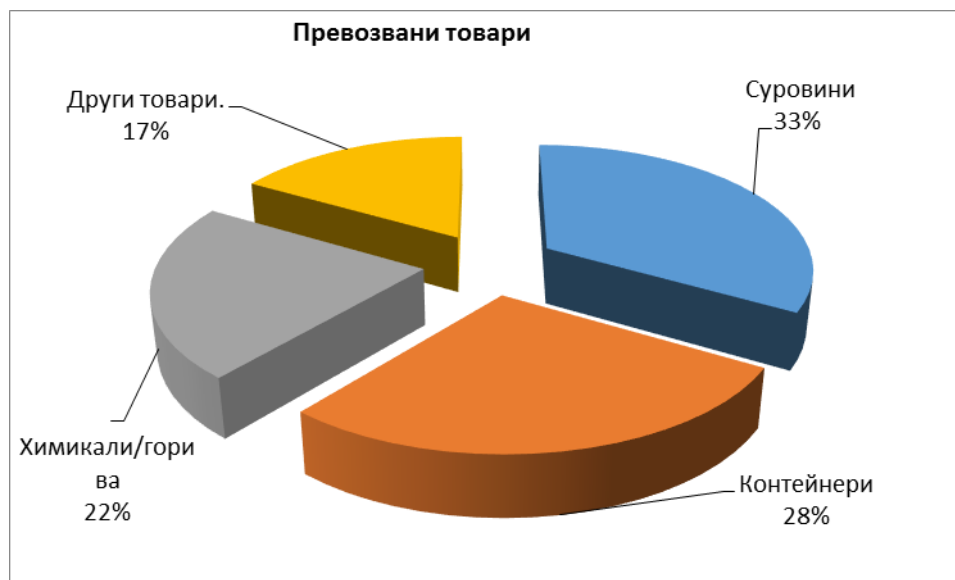
1. Основните групи товари, които се превозват

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Основните групи товари, които се превозват са представени на фиг. 1-128. С най-голям дял са контейнерите 28%, следвани от суровини, химикали (горива) и други товари.



Фигура 1-128. Основните групи товари, които се превозват.

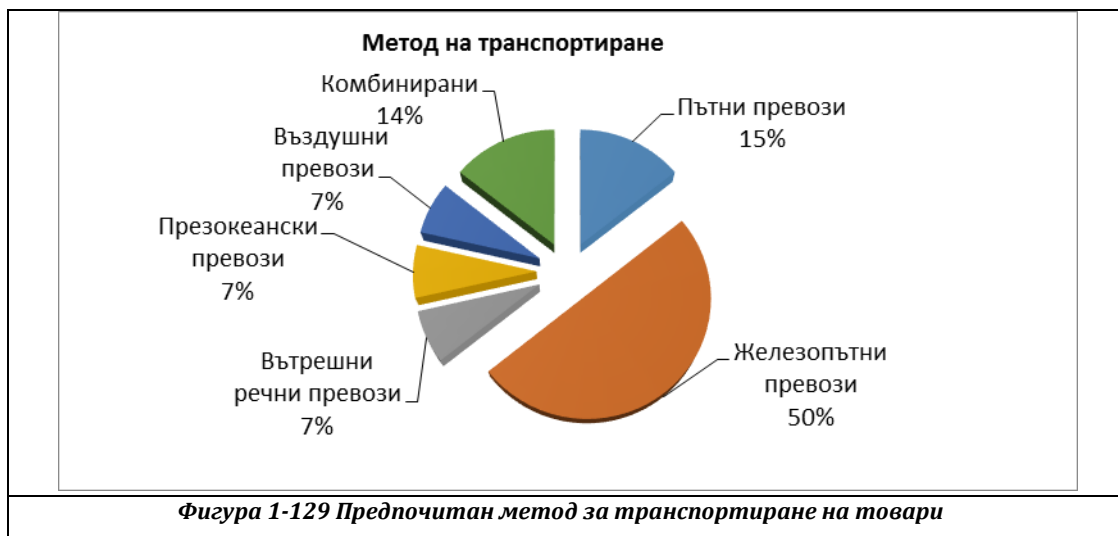
- В категорията други товари се включват:
 - пясък;
 - зърнени храни;
 - изделия от дървен материал;
 - метални изделия;
 - въглища;
 - коли;
 - транспортно оборудване;
 - руда (барит);
 - сярна киселина;
 - пясък;
 - техническа сол;
 - метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост
 - медни концентрати;
 - материали, консумативи, инвестиционно оборудване.

2. Най-предпочитания метод на транспортиране е железопътния транспорт, следван от автомобилния транспорт и комбинирания превоз

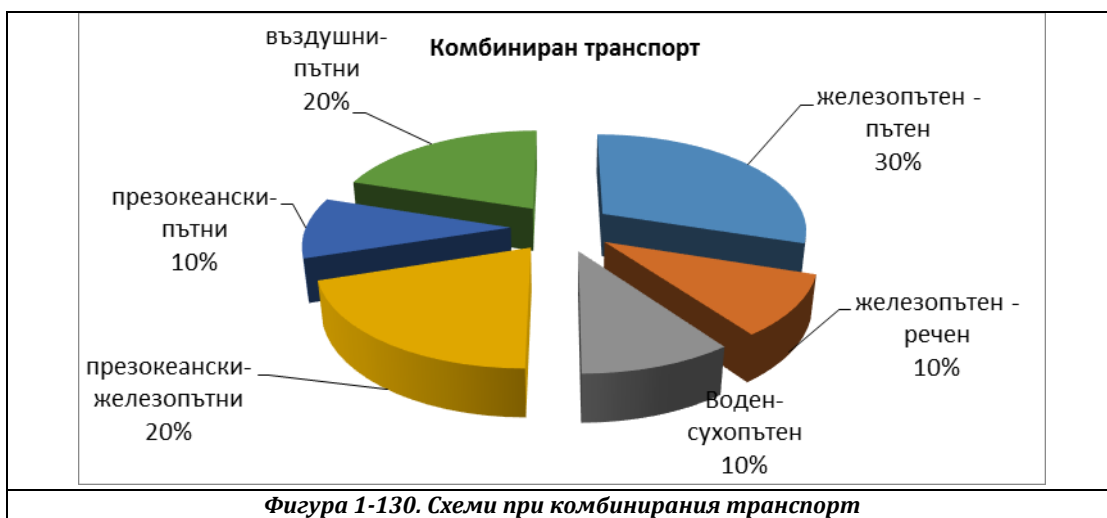
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



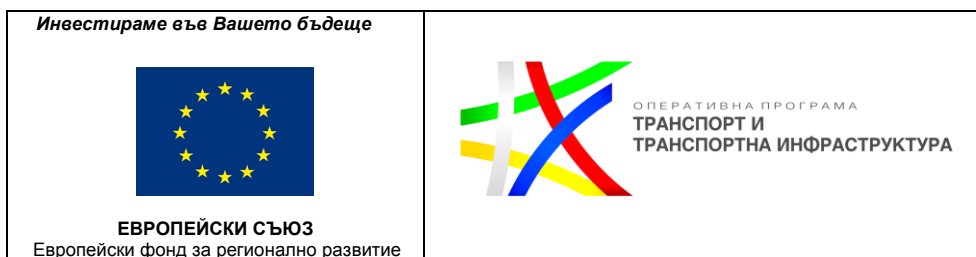
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



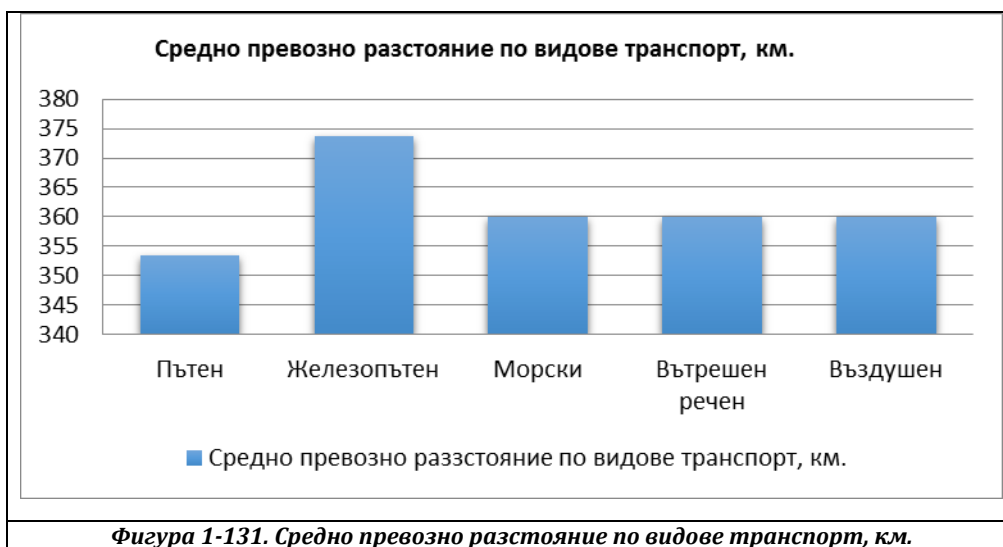
- Основните схеми, които се използват за превоз при комбинирания транспорт са: железопътен-пътен; презокеански-железопътен; въздушен-пътен; презокеански-пътен; железопътен-речен



- Средното превозно разстояние за железопътния транспорт е 373,83 км., а за автомобилния транспорт е 353,33 км.

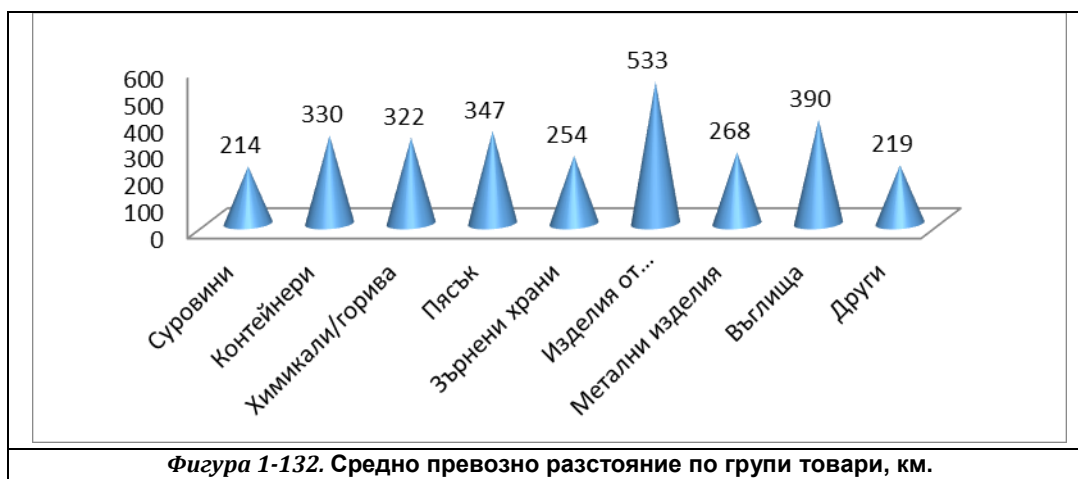


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 1-131. Средно превозно разстояние по видове транспорт, км.

- Средното превозно разстояние по групи товари е представено на фиг. 1-132. Най-голямо средно превозно разстояние се наблюдава при изделията от дървен материал – 533 км., а най-малко е превозното разстояние при суровините – 214 км.

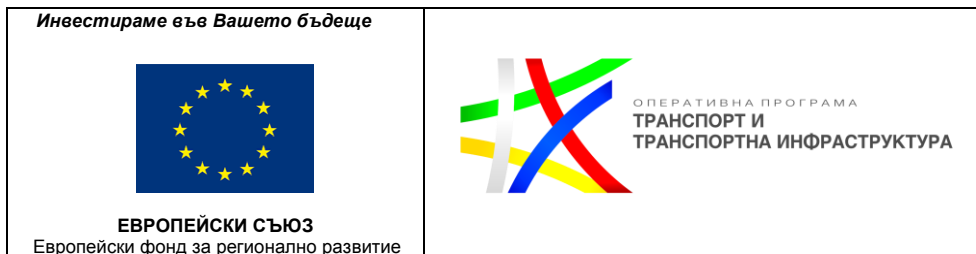


Фигура 1-132. Средно превозно разстояние по групи товари, км.

3. Времето за преминаване на пътните превозни средства през граничните пунктове.

Времето за преминаване на пътните превозни средства през границата е различно в зависимост от вида на граничния пункт – вътрешен или външен за ЕС, натовареността му, наличната инфраструктура и организация на работата.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

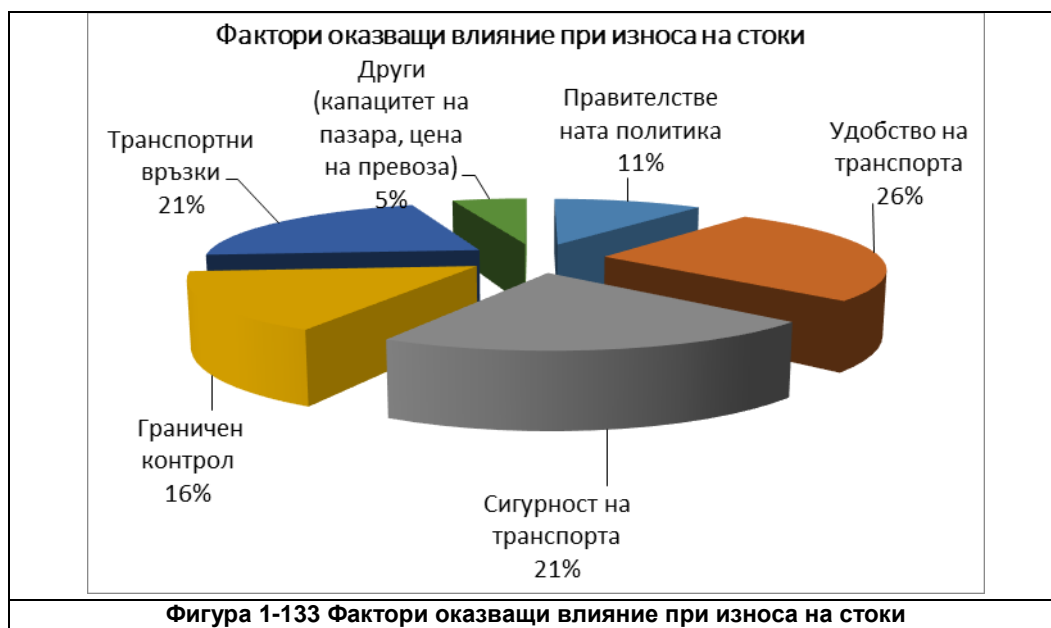


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Необходимото време за преминаване на влаковете през граничните пунктове, зависи от оперативната ситуация в общата разменна гара и приемането на влаковете в търговско и техническо състояние. В зависимост от организацията на движение (единични вагони, група вагони или блок-влак) е различно, като намалява при блок-влак;
- Средно необходимото време за преминаване на влакове през граничните пунктове е между 30 минути и два часа;
- Средно необходимото време за преминаване на товарни автомобили през граничните пунктове е между два и четири часа;

4. Износ на продукти

При износ на продукти от страната под внимание се взимат следните фактори: удобство на транспорта; сигурност на транспорта; наличие на транспортни връзки; граничен контрол; правителствена политика и други фактори, като например – предлагана цена за превоз и капацитет на пазара.

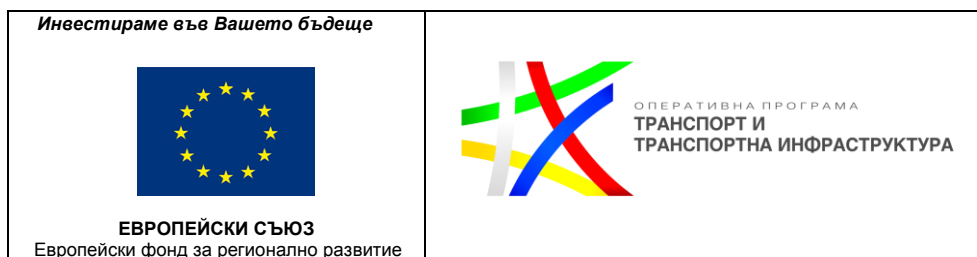


5. Разпределение на внесените в страната стоки

Разпределението на внесените в страната стоки е следното:

- Контейнери- през пристанища Варна, Бургас и Русе с дестинации: Русе граница, вътрешността на страната.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Суровини - през пристанища Бургас и Варна с дестинации: Димитровград; Девня; Драгоман – Пловдив
- Химикали – през пристанища Бургас, с дестинации: Бургас; Пирдоп – Разделна; Дружба – вътрешни дестинации;
- Други стоки – през пристанища Бургас и Варна към вътрешността на страната.

България е краен потребител само 20-30% от внесените на стоки. Ние сме транзитна страна при контейнерните пратки. Контейнерните превози са специфични, те са свързани с определени операции (складови обработки). България има потенциал за развитие тези превози поради по-ниските цени на складови услуги и благоприятната локализация. Перспективна ниша е развитието на складовата дейност (междинна обработка на стоки). Необходимо е да се изградят терминали и да се прави транзитна обработка на контейнерите в страната.

6. Направления при превоза на товари с железопътен и автомобилен транспорт в страната и при износ

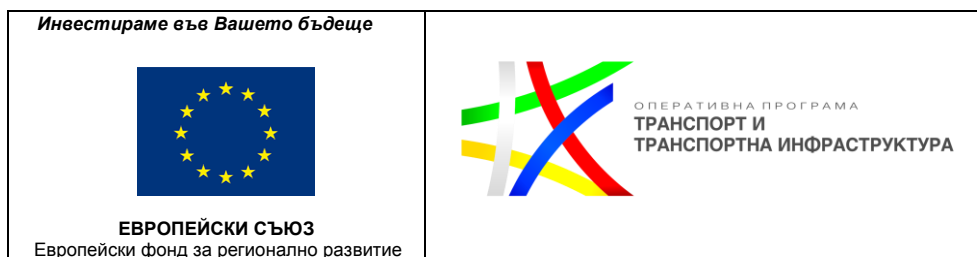
При превоза на товари с железопътен и автомобилен транспорт в страната и за износ, се използват следните направления:

- **Железопътен транспорт:** Русе гр – Русе Север/ Стара Загора; Драгоман – Пловдив разпределителна; Пирдоп – Разделна; Дружба – вътрешни дестинации; Кремиковци – Драгоман гр; Вятново/Сеново – Филипово/Разделна/Русе гр./ Биримирци; Пирдоп – Бургас; Русе гр. – Белозем/Илиянци/Корило/Костинброд/Стара Загора/Разград/Кремиковци; София-Карлово-Бургас; София-Пловдив-Бургас; София-Видин; Русе- Свиленград; Русе-Варна; Русе-София; Кулата – София; София-Пловдив; Пловдив-Бургас; Драгоман – София- Пловдив – Бургас;
- **Автомобилен транспорт:** София-Карлово-Бургас; София-Пловдив-Бургас; София-Видин; Свищов-Троян;
- **Направления при износ:** Свиленград-София- Пловдив –Свиленград; Варна- ГО-Мездра-София –Калотина; Русе-Мездра –София (таблица 1-58).

Таблица 1-58 Използвани направления при износ на стоки

Направление	Коридор
Русе – Стара Загора	№ 9
Русе – Свиленград Изток гр	№ 9
Драгоман гр - Пловдив	№ 4 и № 10
Бургас – Драгоман гр	№ 8
Гърция, Южна Италия, Централна Европа	№ 4

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Румъния, Украйна, Беларус, Русия	№ 9
Западна Европа, Турция, Близкия Изток	№ 10

1.5.4. ПРЕГЛЕД НА ОПЕРАТОРИТЕ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

На база отговорите на въпросите отнасящи се до операторите за товарни превози, от проведените интервюта със заинтересованите страни, могат да се направят следните обобщени изводи:

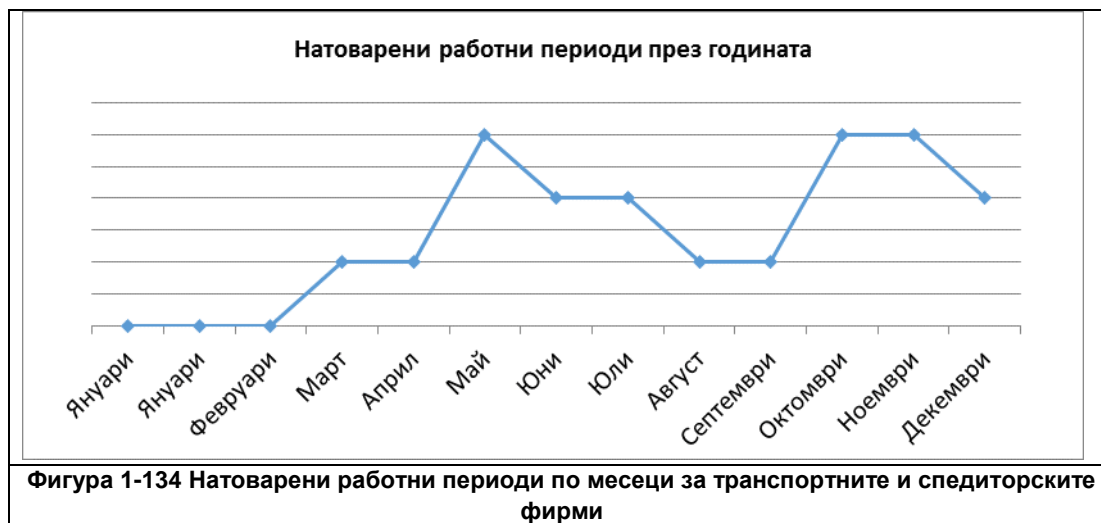
1. Предоставяна информация от транспортните и спедиторските фирми на товародателите относно транспортирането на техните товари

Транспортните и спедиторските фирми, предоставят следната информация на товародателите относно транспортирането на техните товари: такси (цена за транспортните услуги); транзитно време на вашите продукти (транспортирането от началната до крайната дестинация); изчислено време за доставка; действително време на доставка; начин на транспортиране (посредством сухоземен, железопътен или воден транспорт т.н.). Част от превозвачите предоставят и друга информация, която включва: организация на транспорта, информация за натоварване и разтоварване, ежедневна информация за местоположението на товарите, варианти за промяна на маршрута по време на движение, промяна на режима за пропускане, информация за акцизни стоки, опасни товари и друга информация по желание на клиента. Според спедиторите, клиентите не се интересуват от транзитното време.

2. Сезонна неравномерност при превозите

Най-натовареният работен период през годината за транспортните и спедиторските фирми е: месеци април, май, юни, октомври, ноември и декември (Фигура 1-134).

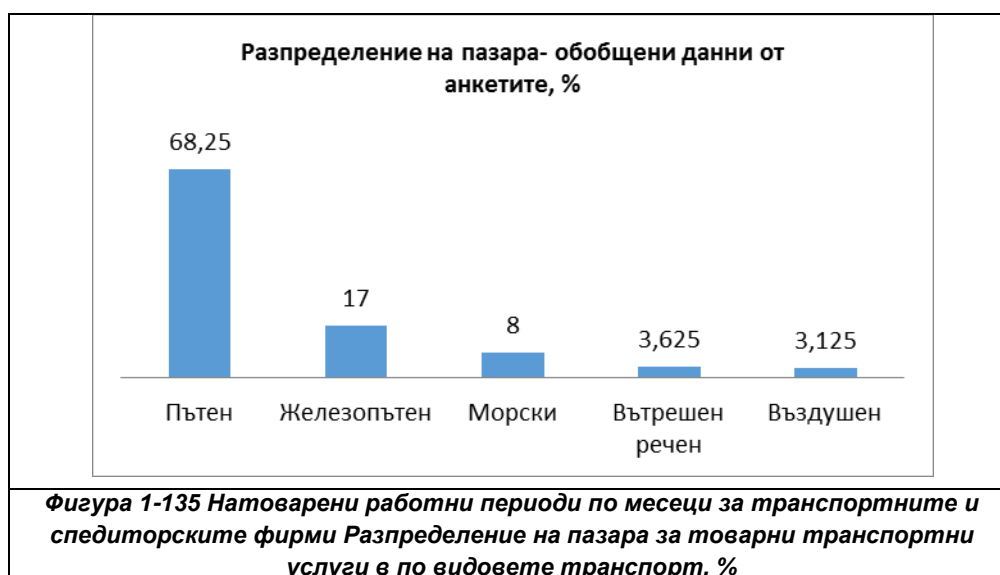
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



- През най-натоварените периоди товаропотоците се увеличават средно с 30%.

3. Разпределение на пазара за товарни транспортни услуги в зависимост от използването на видовете транспорт

Разпределението на пазара за товарни транспортни услуги в зависимост от използването на видовете транспорт, според обобщените данни от проведените интервюта е следното: 68,25% за автомобилен транспорт, 17% за железопътен транспорт, 8 % за морски транспорт, 3,63 % за речен транспорт и 3,12 % за въздушен транспорт (фиг. 1-135).



Разпределението на пазара за товарни транспортни услуги според определените целеви групи, участвали в проучването е представено на фиг. от 1-136 до фиг. 1-139

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие

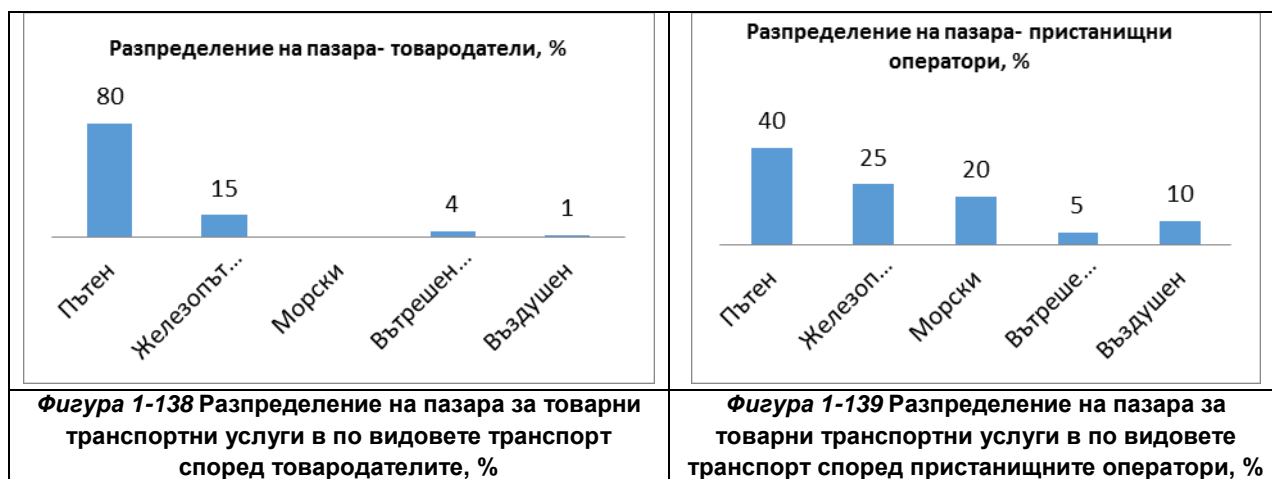


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
TRANСПОРТ И
TRANСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

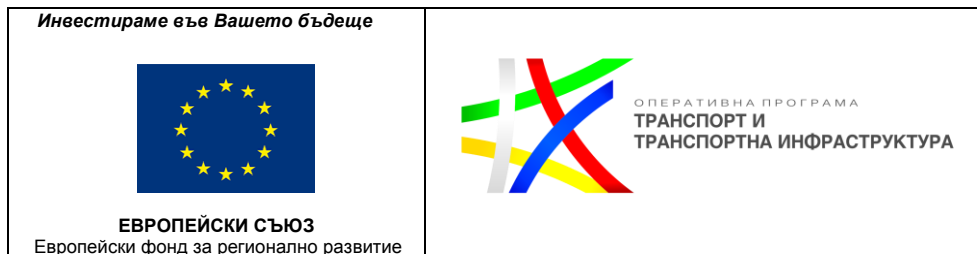


- Според мнението на интервюираните представители от браншовите организации, при разпределението на пазара за товарни транспортни услуги автомобилният транспорт заема 65%, а железопътния 20 %.
- Според мнението на интервюираните представители от транспортни и спедиторски фирми при разпределението на пазара за товарни транспортни услуги на автомобилният транспорт се падат 88%, а на железопътния 8 %.



- Според мнението на интервюираните представители от товародателите, при разпределението на пазара за товарни транспортни услуги автомобилният транспорт заема 80%, а железопътния 15 %.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Според мнението на интервюираните представители от пристанищните оператори при разпределението на пазара за товарни транспортни услуги на автомобилният транспорт се падат 40%, на железопътния 25 %, а на морския 20%.

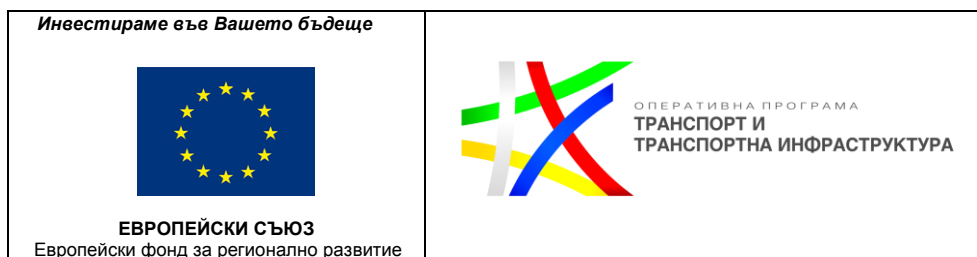
4. Превозни цени по видове транспорт, коефициент на натоварване на превозните средства, дял на „празните курсове”

- За автомобилния товарен транспорт, цените се определят свободно на пазарен принцип и зависят от вида на товарите, дестинацията, политиката на транспортната фирма и т.н. Цената силно варира спрямо направлението дали е внос или износ. За различните части на страната се договарят различни цени на превоза. Също така зависи и относителния обем на товара. Един товарен автомобил рядко достига максимално натоварване от 20-22т., обикновено договарянията се осъществяват основно на линеен метър или на палет. Цената варира от 0,13 – 0,16 лв./т./км.
- Разходите за претоварване от един вид транспорт на друг, част от превозвачите са посочили цена от 4,5 лв./т.
- Посоченото време за натоварване/разтоварване по видове транспорт е следното: за вагони – от 4 до 12 часа; автомобилен транспорт – 2 часа, а при палетизирани товари 20 мин.; морски транспорт – 2 денонощия.
- За железопътния транспорт, частните железопътни превозвачи изготвят оферта с индивидуален подход към всеки клиент. Средно превозната цена е около 0,045 лв./т./км.
- Средния коефициент на натоварване за вагоните е около 89 %.
- При автомобилния транспорт коефициента е по-малък, защото той е най-гъвкавия и клиентски ориентиран вид транспорт, но може да стане проводник на нарушаване на принципа на надеждност и безопасност.
- Като цяло интервюираните заинтересовани страни посочват, че коефициента на натоварване на превозните средства за всички видове транспорт е висок около 70 %. Изключение има при специализираните транспортни средства, например танкери – 50 % или превозните средства превозващи опасни товари. При въздушния транспорт, този коефициент е около 100%.
- Посоченият дял на „празните” курсове за железопътния транспорт е 32 %, а при автомобилния транспорт 48 %.

1.5.5 РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

По-голямата част от интервюираните участници на транспортния пазар смятат, че интермодалния транспорт в България не е развит в достатъчна степен. Като основни причини

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

за това се посочват: липса на интермодални терминали, интермодални оператори, както и пречки в самото законодателство.

- Част от интервюираните превозвачи смятат, че има налична инфраструктура, но липсва нормативна база, която да стимулира този вид транспорт. Липсват стимули за автомобилните и железопътните превозвачи.
- Според Браншовите организации основните причини поради които не е развит интермодалния транспорт са : липса на съвременни интермодални терминали, ниско качество на железопътните услуги, високи цени на РО-РО линиите, лошата инфраструктура в т.ч. липсата на интермодални терминали, както и липса на добре развита индустрия, която да ги захранва.
- Според летищата и летищните оператори малкият пазар в България и ограниченията свързани с обслужваните дестинации и вместимостта на самолетите не позволяват активно развитие на интермодалните превози за товари, превозвани по част от маршрута с въздушен транспорт.
- Пристанищните оператори смятат, че пазарът на комбиниран транспорт в България не е развит. Интермодалността разчита в голямата степен на свързаност между различните транспортни мрежи. По този начин се оптимизира процеса на транспортиране според различни критерии - сигурност, бързина, цена, обслужване, екологичност и др. Ниската степен на развитие на интермодалната транспортна система е основно по причина на липсата на национална мрежа от съвременни интермодални депа, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт. За развитието на интермодалните услуги е необходимо да се осигури също и добра координация на отделните видове транспорт, както и бързи железопътни връзки между терминалите.

1.5.6 КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

1. Функция на полезност на отделните видове транспорт

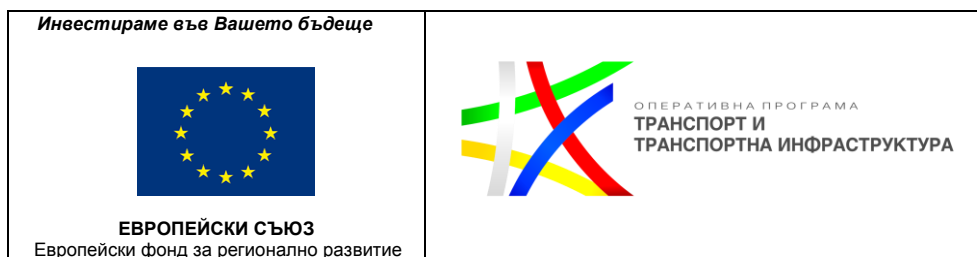
Качеството на транспортната услуга е оценено посредством функция на полезност¹. Полезността за клиентите, ползващи товарни превозни услуги, е представена като функция² от

следните 8 показателя (f_n):

- скорост;
- честота;

¹ Razmov T. K., Varadinova J. E., Quality analysis of transport services, Научно списание "Механика, транспорт, комуникации", С., бр. 3, 2013.

² Варадинова-Милкова Ю., „Модел за устойчиво развитие на железопътната инфраструктура“ , дисертационен труд, С., ВТУ"Т. Каблешков", 2014



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- цена;
- вместимост (капацитет на подвижния състав);
- гъвкавост;
- достъпност;
- надеждност;
- сигурност;

$F = f$ (скорост, честота, цена, вместимост, гъвкавост, достъпност, надеждност, сигурност)

За тези показатели са определени стойности - f_n по скала от 0 до 5, на база направени анкетни проучвания чрез интервюта на определените пет целеви групи.

Стойности за показателите - f_n са:

$$0 \leq f_n \leq 5$$

$$n = 1 \dots 8$$

Максималната стойност на функцията на полезност е 40 и отговаря на предоставяне на услуга с отлично качество, т.е. $0 \leq F \leq 40$ (Табл. 1-59).

Таблица 1-59 Стойности на функцията на полезност

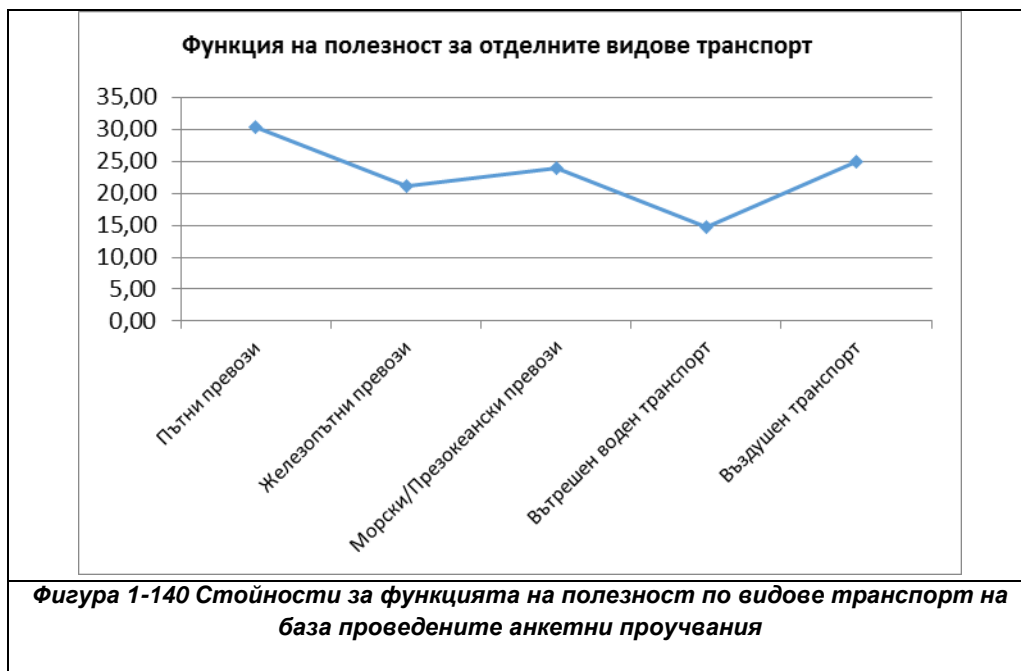
F	Качество
над 0 - до и 10	Лошо
над 10 - до и 25	Задоволително
над 25 - до и 30	Добро
над 30 - до и 35	Много добро
над 35 - до и 40	Отлично

На стойността на функцията на полезност може да се съпостави съответния пазарен дял на вида транспорт, който се използва за последващи анализи.

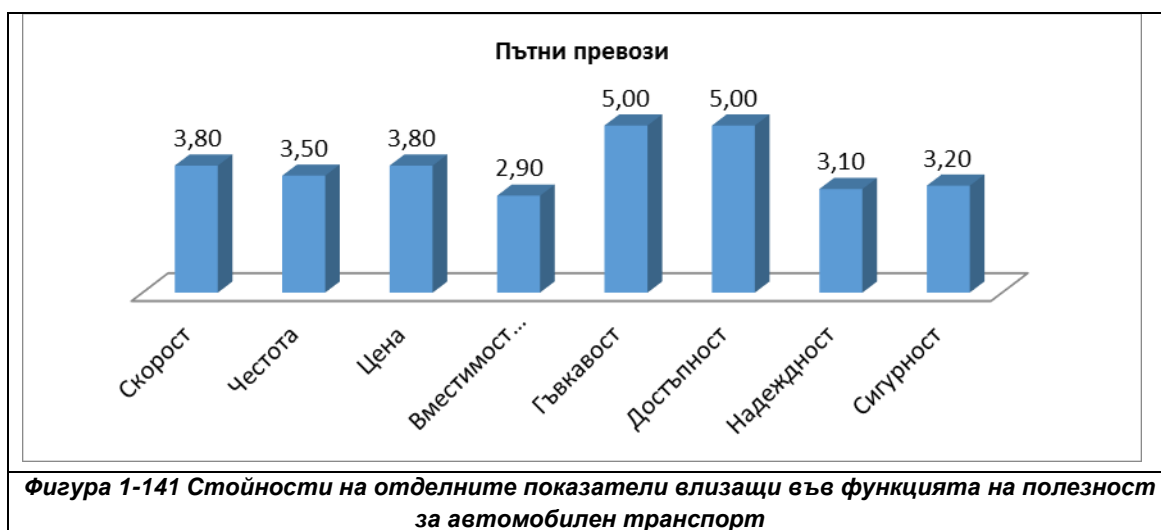
Получените стойности за функцията на полезност по видове транспорт на база проведените анкетни проучвания са показани на фиг. 1-140.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



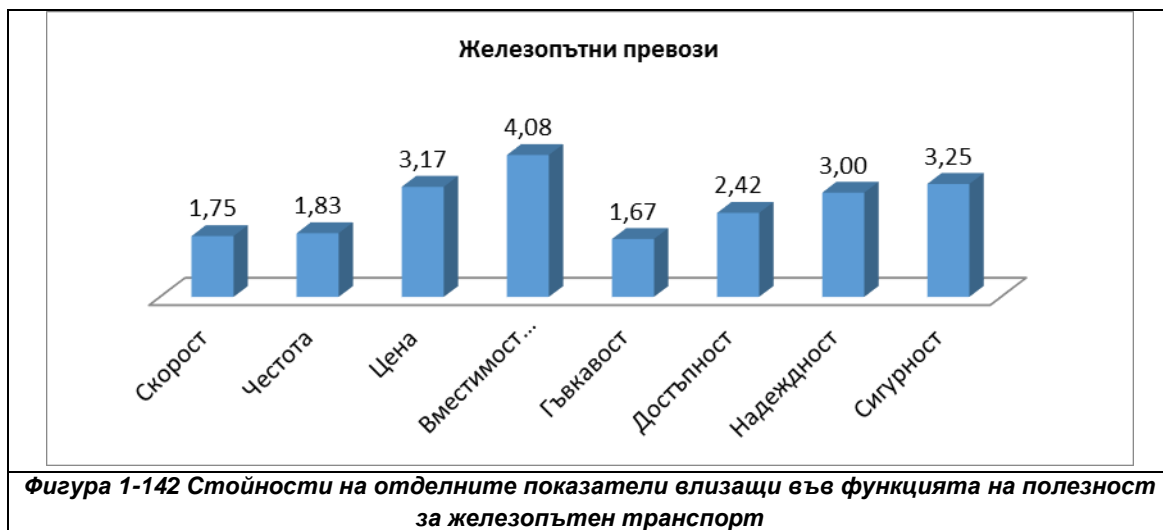
• Най-голяма е стойността на функцията на полезност за автомобилния транспорт, следвана от въздушния, морския, железопътния и вътрешно водния транспорт. Стойностите на отделните показатели влизащи във функцията на полезност по видове транспорт са показани на фигури от 1-141 до фиг. 1-145.



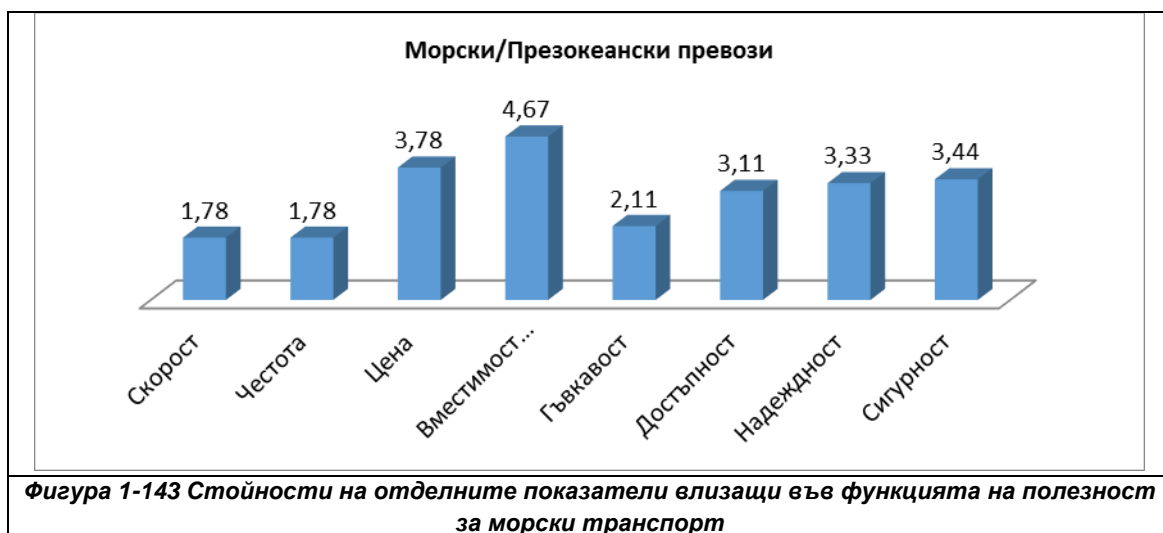
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



- При автомобилния транспорт, най-високи стойности имат показателите гъвкавост и достъпност, а най-ниски са показателите вместимост и надеждност;
- При железопътния транспорт, най-високи стойности имат показателите вместимост и сигурност, а най-ниски са показателите гъвкавост и скорост;
- При морския транспорт, най-високи стойности имат показателите вместимост и цена, а най-ниски са показателите скорост, честота и гъвкавост;

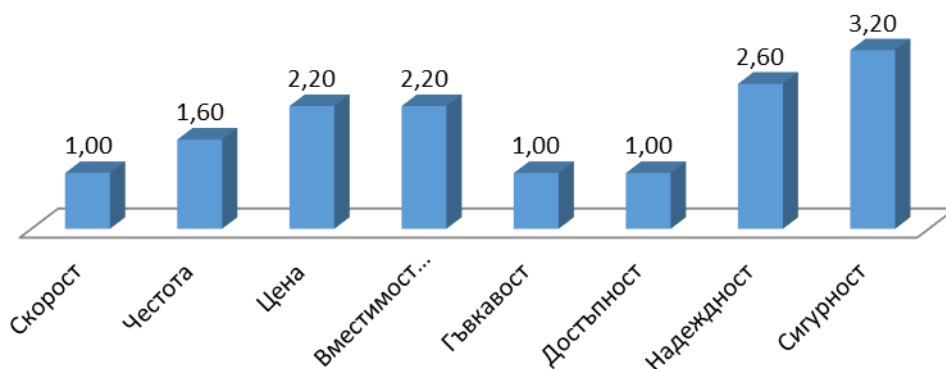


Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

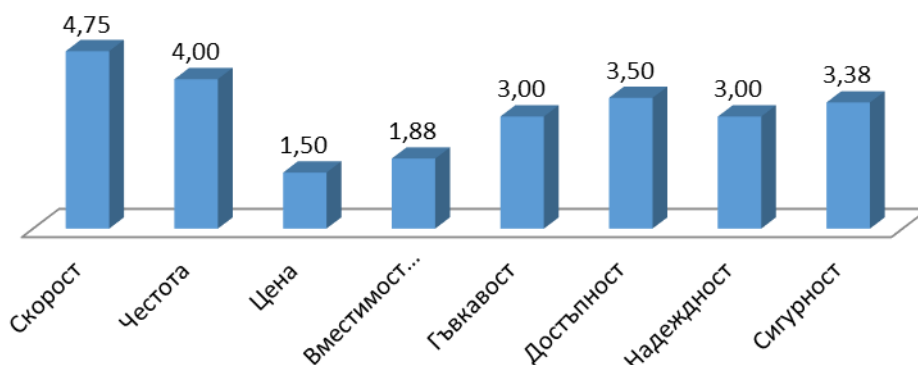
Вътрешен воден транспорт



Фигура 1-144. Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за вътрешен воден транспорт

- При вътрешно водния транспорт, най-високи стойности имат показателите сигурност и надеждност, а най-ниски са показателите скорост, гъвкавост и достъпност;
- При въздушния транспорт, най-високи стойности имат показателите скорост и честото, а най-ниски са показателите цена и вместимост;

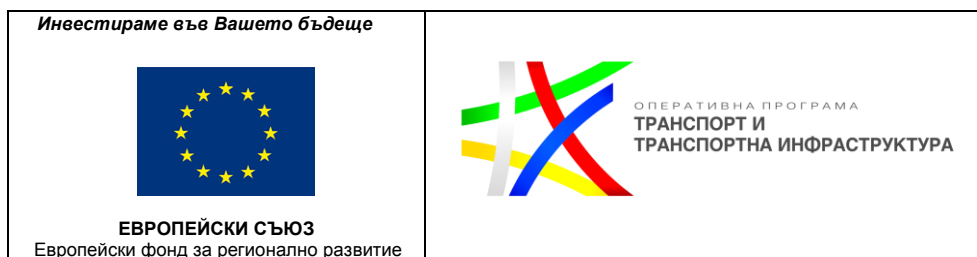
Въздушен транспорт



Фигура 1-145 Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за въздушен транспорт

2. Причини, които оказват влияние срещу избора на даден вид транспорт

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

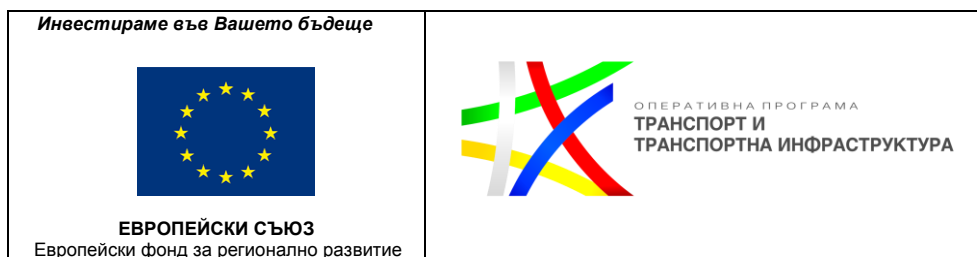
- **Железопътен транспорт.**

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните причини оказващи влияние срещу избора на железопътния транспорт са следните:

- ✓ Липса на индустриални клонове или неподдържани такива;
- ✓ Несъпоставимост в цените заради различията в инфраструктурните такси при видовете транспорт ;
- ✓ Липса на големи товародатели;
- ✓ Лош имидж на железопътните превозвачи;
- ✓ Липса на гъвкава тарифна политика;
- ✓ Бавна организация на превозния процес;
- ✓ Ниски инвестиции;
- ✓ Невъзможност за обхващане на малки вагонопотоци;
- ✓ Конкурентен автомобилен транспорт;
- ✓ Необходими допълнителни дейности при товарене/разтоварване;
- ✓ Невъзможност за доставка „от врата до врата“;
- ✓ Продължителност на превозите/ закъснения на влаковете.
- ✓ По-продължително време за доставка в сравнение с пътния и въздушен транспорт;
- ✓ Съотношение качество/ цена на превозите;
- ✓ Остарял подвижен състав;
- ✓ Незадоволителна надеждност. Незадоволително техническо състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав;
- ✓ Голям размер на инвестициите;
- ✓ Неизгоден за къси разстояния. Голям размер на разходите при къси разстояния;
- ✓ Лоша техническо състояние на националната железопътна мрежа, мостове, тунели, ел.съоръжения, система за управление;
- ✓ Непокриване на допълнителните разходи за дизел, ел.енергия и такса разпределение за преминаването по обиколни маршрути с добавяне на помощни локомотиви по време на пълно прекъсване на движението по основния маршрут с цел провеждане на ремонтни дейности по ж.п.пътя и прилежащите съоръжения.
- ✓ **Липса на съоръжения и станции за измиване отвътре на балоните на вагонцистерни за киселина и опасани химикали.**

- **Автомобилен транспорт.**

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните причини оказващи влияние срещу избора на този вид транспорт са следните:

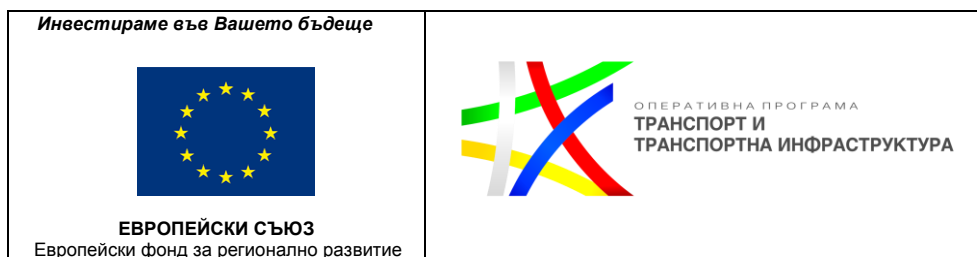
- ✓ Не е подходящ за превоз на масови товари;
- ✓ Лоша инфраструктура;
- ✓ Сравнително висока цена;
- ✓ Качество на обслужване;
- ✓ Състояние на подвижния състав;
- ✓ Надеждност;
- ✓ Митнически контрол;
- ✓ Ограничения на движението;
- ✓ Скъп за превози на товари на дълги разстояния;
- ✓ Ниска товароспособност на превозните средства;
- ✓ Сравнително ниска търговска сигурност на превозите;
- ✓ Висока цена;
- ✓ Малък обем на транспортната единица;
- ✓ Силно сегментиран пазар в страната с преобладаващи малки фирми;

○ **Морски/презкоенски превози.**

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните причини оказващи влияние срещу избора на този вид транспорт са следните:

- ✓ Слабо развита пристанищна инфраструктура на българските пристанища;
- ✓ Високи цени на РО-РО превозите;
- ✓ Ниска честота на отплаванията по редовните линии в Черно море;
- ✓ Свързаност на България с директни линии;
- ✓ Ниска скорост;
- ✓ Неизгоден за къси разстояния;
- ✓ Сроковете за доставка на товари са сравнително по-големи от другите видове транспорт;
- ✓ Необходимост от претоварване на стоките и превоз с друг вид транспорт до вътрешността на страната, което създава допълнителни разходи и възможност за повреда на стоките;
- ✓ Сравнително бързо морално остаряване на транспортните средства поради дългия им физически живот;
- ✓ По-добра координация между отделните видове транспорт;
- ✓ Подобряване на екологосъобразни системи;
- ✓ Увеличаване максималната дълбочина на водата в акваторията на българските морски пристанища;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ Отдалеченост от пристанища с достатъчно голямо газене позволяващи посрещане и обработка на кораби и танкери от порядъка на 50,000 - 100,000 т
- ✓ Недостатъчно развита пристанищна инфраструктура, липса на покрити складови площи за съхранение на големи обеми насипни товари от порядъка на 50,000 - 100,000 т
- ✓ Недостатъчен капацитет на пристанищните оператори за товарене и разтоварване на кораби, липса на ротационни, вакуумни кранове и др.

○ **Вътрешно –воден транспорт.**

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните причини оказващи влияние срещу избора на този вид транспорт са следните:

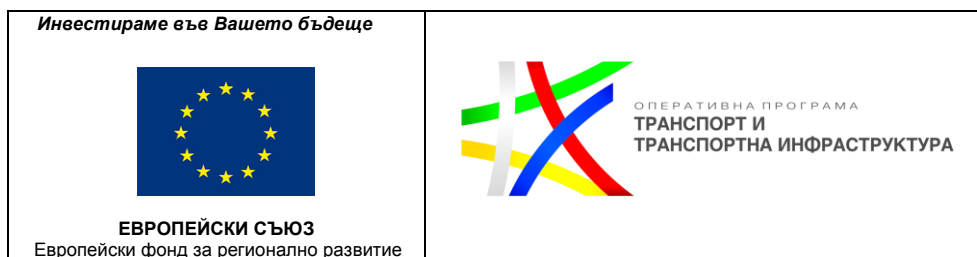
- ✓ Силно влияние на климатичните условия;
- ✓ Липса на редовни линии, достъпни за всички автомобилни превозвачи и спедитори;
- ✓ Прекъсване на превозите поради колебанията на нивото на р. Дунав
- ✓ Ниска скорост;
- ✓ Дълъг срок на доставка;
- ✓ Сезонност;
- ✓ Неизгоден е за къси разстояния.
- ✓ Отдалеченост от пристанища с достатъчно голямо целогодишно газене позволяващи посрещане и обработка на стандартни речни кораби и баржи, по-високи транспортни разходи ;
- ✓ Променливо газенене и риск от закъснения;
- ✓ Допълнителни претоварни операции, стара техника с ниска часова норма на товарене/разтоварване, липса на покрити складове за обемни товари, недостатъчен капацитет на кейови площи, по-високи цени на пристанищните операции;

○ **Въздушен транспорт.**

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните причини оказващи влияние срещу избора на този вид транспорт са следните:

- ✓ Висока цена;
- ✓ Малък вътрешен пазар и слабо развита спедиторска индустрия;
- ✓ Ограничен брой въздушни линии и превозвачи;
- ✓ Повишаващи се изисквания по сигурност и безопасност правят труден и скъп достъпа до услугата ;
- ✓ По-малка превозна способност;
- ✓ Висока себестойност за единица превозна работа при товарните превози
- ✓ Голяма зависимост от метеорологичните условия;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ Нерегулярност и сезонност при използване капацитета на летища Варна и Бургас.
- ✓ Малък обем на транспортната единица;
- ✓ Висок разход на време в товарно и разтоварно летище, високи летищни такси.

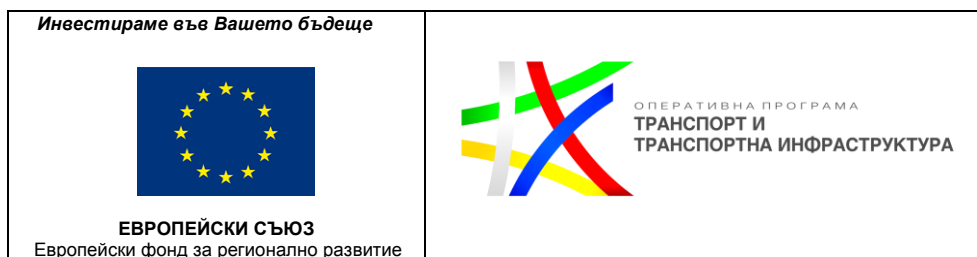
3. Потенциални решения, които ще допринесат за развитието на видовете транспорт

○ Железопътен транспорт.

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните потенциални решения, които ще допринесат за развитието на железопътния транспорт са следните:

- ✓ Изграждане на интермодални терминали, управлявани от интермодални оператори;
- ✓ Възстановяване на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове;
- ✓ Модернизация на инфраструктурата с минимални щети на операторите чрез предварително договаряне на експлоатационни схеми и компенсация на превозвачите в периода на тази реконструкция;
- ✓ Съгласуване с автомобилния транспорт (железопътния транспорт да се съобрази с автомобилния за пътническите превози);
- ✓ Засилване ролята на Държавата в регулационния процес;
- ✓ Развитие на комбинирания транспорт;
- ✓ Инвестиции в инфраструктура;
- ✓ Държавна политика за развитие на железопътния транспорт;
- ✓ Инвестиции в подвижен състав;
- ✓ Повече гъвкавост;
- ✓ Повишаване качеството на услугите;
- ✓ Внедряване на съвременна осигурителна техника и култура на обслужването;
- ✓ Поетапно подобряване на националната железопътна мрежа, мостове, тунели, ел.съоръжения, система за управление на железопътното движение;
- ✓ Покриване на допълнителните разходи за дизел, ел.енергия и такса разпределение за преминаването по обиколни маршрути от НКЖИ по време на пълно прекъсване на движението по основни маршрути с цел провеждане на ремонтни дейности по железопътната инфраструктура и прилежащите съоръжения. Транспониране на разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС, която създава законово основание за компенсиране и отразяване на европейските изисквания в Закона за железопътния транспорт;
- ✓ Задържане ръста на инфраструктурните такси и повишаване ефективността на системата за управление;
- ✓ Публично-частно партньорство;
- ✓ Завишен контрол на качеството;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

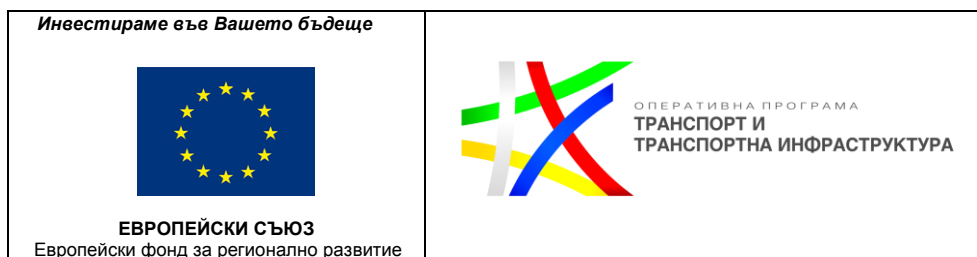
- ✓ Въвеждане на критерии за предоставяне на еднакви възможности за приемане на превоз на генерални и специални товари при условие, че се приемат за превоз и други, избягвани и ниско тарифни превози;
- ✓ Либерализация на пазара;
- ✓ За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна- изток ще бъде от полза рехабилитацията на железопътната линия Варна-Русе;
- ✓ Ускоряване на доставките;
- ✓ Повишаване на компетентността на служителите;
- ✓ Извършване на групжни превози;
- ✓ Оптимизация на железопътната мрежа осигуряваща по-висока скорост;
- ✓ Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;
- ✓ Подобряване маркетинговата политика в търговските и държавни предприятия в сектора;

○ **Автомобилен транспорт.**

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните потенциални решения, които ще допринесат за развитието на този вид транспорт са следните:

- ✓ Съгласуване с железопътния транспорт (съвместни дейности с цел допълване и подобряване на качеството на обслужване);
- ✓ Засилване ролята на Държавата в регулационния процес;
- ✓ Развитие на комбинирания транспорт;
- ✓ Развитието на пресечните точки, терминали;
- ✓ Изграждане на Единна транспортна система;
- ✓ Подобряване качеството на пътната инфраструктура;
- ✓ Съдействие от компетентните органи за решаване на проблема с недостига на шофьори;
- ✓ Предоставяне на стимули за по-екологичен транспорт, напр. при закупуването на нови автомобили;
- ✓ Ускоряване изграждането на строящите се магистрали;
- ✓ Изграждане на паркинги за осигуряване на задължителната почивка на шофьорите;
- ✓ Решаване на ежегодно възникващия проблем с разрешителните с Турция;
- ✓ Европейско решение за регламентиране на стачни действия с блокиране на държавни граници и международни пътни артерии;
- ✓ Равнопоставеност между видовете транспорт;
- ✓ Изисквания към МПС и еднаквото им прилагане към всички превозвачи;
- ✓ Системата на извършвания контрол на пътя и по граничните пунктове;
- ✓ Подобряване на енергийната ефективност;
- ✓ Обновяване на подвижния състав;
- ✓ За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна-запад ще бъде от полза изграждането на магистрали Варна-София и Варна-Русе.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

○ **Морски/презокеански превози.**

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните потенциални решения, които ще допринесат за развитието на морския транспорт са следните:

- ✓ Разработване и приемане на дългосрочна програма за развитие на българските пристанища, за поетапно увеличаване на газенето в тях, за обновяване на пристанищната техника и съоръжения, изграждане и предлагане на покрити складове за обемни товари, задържане на цените на пристанищните операции;
- ✓ Намиране на инвестиции по транспортни програми за извършване на технологичен скок, отварящ възможностите за приемане и бърза обработка на високо-тонажни кораби;
- ✓ Развитие на контейнерния терминал в Бургас и привличане на повече контейнерни линии за редовен трафик през него;
- ✓ Привличане на директни линии от Далечния Изток;
- ✓ Реконструкция на пристанищните комплекси;
- ✓ Създаване на условия за развитие на комбинираните превози;
- ✓ Модернизация чрез внедряване на нови технологии;
- ✓ По-добра координация между отделните видове транспорт;
- ✓ Подобряване на екологосъобразни системи;
- ✓ Увеличаване максималната дълбочина на водата в акваторията на българските морски пристанища;

○ **Вътрешно –воден транспорт.**

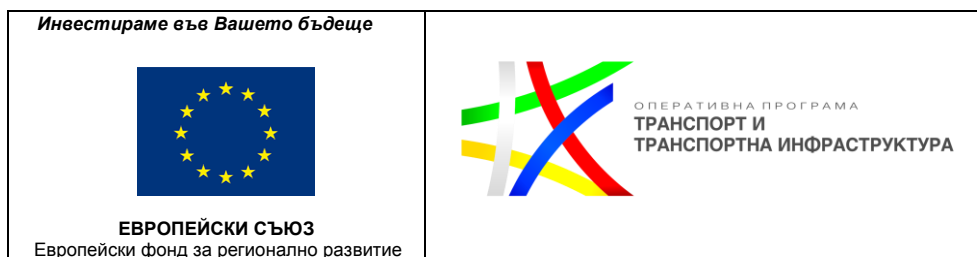
Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните потенциални решения, които ще допринесат за развитието на този вид транспорт са следните:

- ✓ Пълно обновление на пристанищна инфраструктура;
- ✓ Увеличаване на газенето;
- ✓ Развитие на транспортните коридори север-юг;
- ✓ Развитие на комбинираните превози през р. Дунав;
- ✓ Прилагане на модерни информационни технологии;
- ✓ Специализиране на пристанищните терминали;

○ **Въздушен транспорт.**

Според мнението на интервюираните заинтересовани страни, основните потенциални решения, които ще допринесат за развитието на този вид транспорт са следните:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

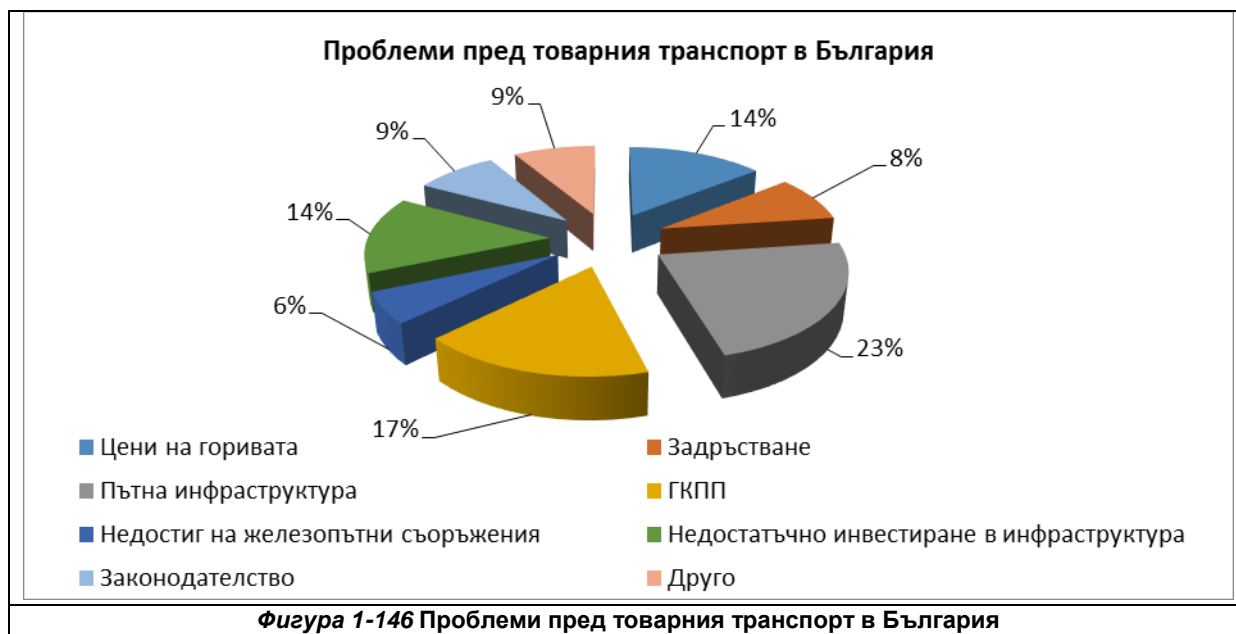


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ Въвеждане на изисквания за качество / лицензиране на спедиторски фирми;
- ✓ Равнопоставеност и еднакви, пазарни условия на работа на всички оператори по наземно обслужване и авиокомпаниите – местни и чужди, частни и държавни;
- ✓ Разделяне на държавните от стопанските функции на летищата и определяне нивото на такси кацане и летищните такси на базата на обосновани разходи;
- ✓ Реконструкция и модернизация на летищата;
- ✓ Развитие на по-малките летища в страната;
- ✓ Изграждане на интермодални връзки;

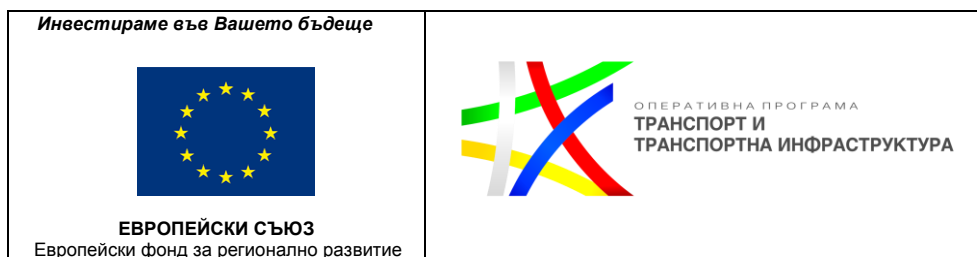
4. Проблеми с които се сблъсква товарния транспорт в България

Основните проблеми пред които се сблъсква товарния автомобилен транспорт в България според мнението интервюираните участници в транспортния пазар са показани на фиг. 1-146.



- 23 % от интервюираните смятат, че един от основните проблеми пред товарния транспортен пазар е пътната инфраструктура;
- 17 % от интервюираните смятат, че един от основните проблеми е пред товарния транспортен пазар са ГКПП;
- 14 % - от интервюираните смятат, че един от основните проблеми е пред товарния транспортен пазар са завишените цени на горивата;
- 14 % от интервюираните смятат, че един от основните проблеми е пред товарния транспортен пазар е недостатъчното инвестиране в инфраструктура;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- 9 % от интервюираните смятат, че един от основните проблеми е пред товарния транспортен пазар е законодателството. Като е посочено: транспониране на разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС, която създава законово основание за компенсиране и отразяване на европейските изисквания в Закона за железопътния транспорт; усъвършенстване на законодателството относно взаимоотношенията между железопътните превозвачи и ДП Национална компания железопътна инфраструктура.
- 9 % от интервюираните смятат, че един от основните проблеми е пред товарния транспортен пазар е в категорията други, като: Не се поддържа пътната и железопътната инфраструктура в проектните параметри; Липсата на добре подготвени изпълнителски кадри, в т.ч. с добра езиковата подготовка; Недобре развитата икономика на страната и намаляването на населението;

Например, пристанищните терминали Варна-запад и Варна-изток имат резерв от пропускателна способност, но в региона не се генерират/консумират достатъчно товари. Допълнителни товари ще се появят, когато се съживи икономиката и се увеличи производството. Другият източник на товари е привличане на транзитни товари, което пряко зависи от развитието на транспортната инфраструктура .

1.5.5. ЦЕНИ НА ГОРИВАТА

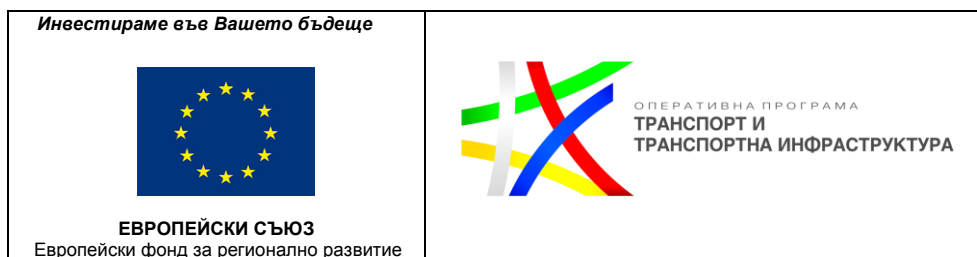
Относно цените на горивата интервюираните превозвачи и спедитори, изказват следното мнение:

40% от интервюираните превозвачи и спедитори смятат, че цените на горивата са основателни и са съгласни с тях;

60 % смятат, че цените на горивата са леко завишени, но все още са приемливи за техния бизнес; (фиг. 1-147)



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



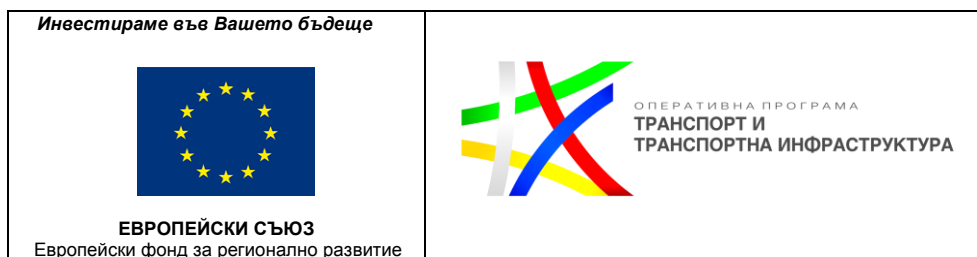
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Разпределението на обобщените мнения на превозвачи, спедитори и браншови организации, относно цените на горивата е следното:

- 34 % от интервюираните смятат, че цените на горивата са основателни и са съгласни с тях;
- 33 % смятат, че цените на горивата са леко завишени, но все още са приемливи за техния бизнес;
- 33 % смятат, че цените на горивата са прекалено високи и поставят под въпрос съществуването на бизнеса им. (Фигура 1-148.)



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.5.6. ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

Около 85 % от клиентите на превозните и спедиторските фирми проявяват загриженост за околната среда. Според тях, 100% от големите фирми товародатели проявяват загриженост за опазване на околната среда. За по-малките фирми този процент е между 30-50%. Но се наблюдава тенденция към нарастване.

Пристанищните терминали отделят особено внимание за опазване на околната среда, като предприемат съответните мерки.

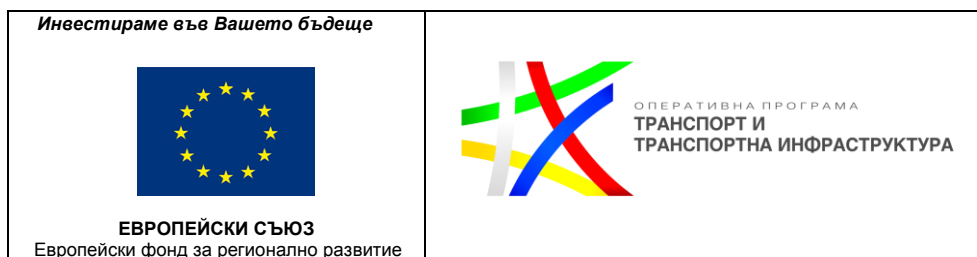
1.5.7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интервютата, свързани с товарния транспорт, формира важни входни данни за разработване на Интегрираната транспортната стратегия. Тя е събрана от основните участници в сектора, които са описали реални текущи проблеми и са идентифицирали потенциални решения.

Анализът на проведените интервюта определя основните фактори, които оказват влияние върху решението на клиентите за или против специален вид транспорт, както и е определено общото мнение на клиентите за различните видове транспорт. Специално внимание е обърнато на железопътния транспорт и на интермодалните превози. Проучването е обхванало следните теми:

- Отношението към настоящите железопътни услуги (особено качество, цена, надеждност и т.н.);
- Причини за / срещу използване на железопътния транспорт;
- Пречки пред използването на железопътен транспорт;
- Необходимите подобрения, за да се повиши привлекателността на железопътния транспорт и др.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.6 СЪБРАНИ ДРУГИ ДАННИ

(Тази точка обхваща РД 11 „Доклад от събрани други данни“)

Освен наличните данни при възложителя и бенефициентите данни и поисканите от възложителя чрез официални писма от заинтересованите страни са събрани и данни от официални източници на информация (интернет портали за статистическа информация, интернет страници на министерства, агенции, правни портали и др.).

За означаване на източниците на наличните други данни са използвани следните означения:

Таблица 1-60 Легенда източници други данни

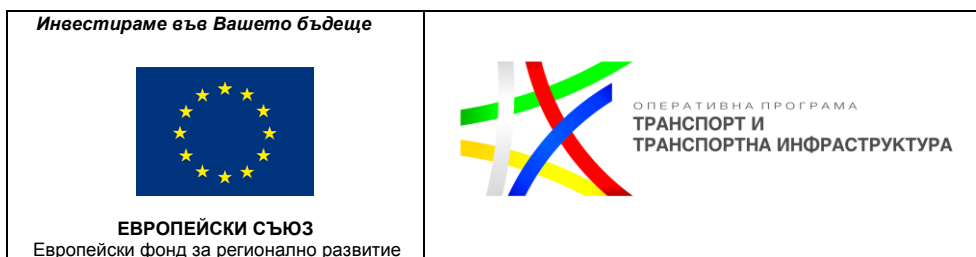
Легенда	
Възложител	В
Бенефициент	Б
Изпълнителна агенция	ИА
Менестерство	М
Заинтересовани страни	ЗС
Налични проучвания	НП
Портал статистическа информация	ПСИ

В таблица 1-60 са представени източниците на наличните други данни със съответен интернет достъп и резюмирано описание на данните.

Таблица 1-61 Събрани данни от други източници

ВИД	НАИМЕНОВАНИЕ ИЗТОЧНИК	ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦА	ВИД ИНФОРМАЦИЯ
В	МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА	https://www.mtitc.government.bg/	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации, организационна структура, връзки към потенциални източници на информация
Б	АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	http://www.api.bg/	информация за винетни стикери в Р България, нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации, организационна структура

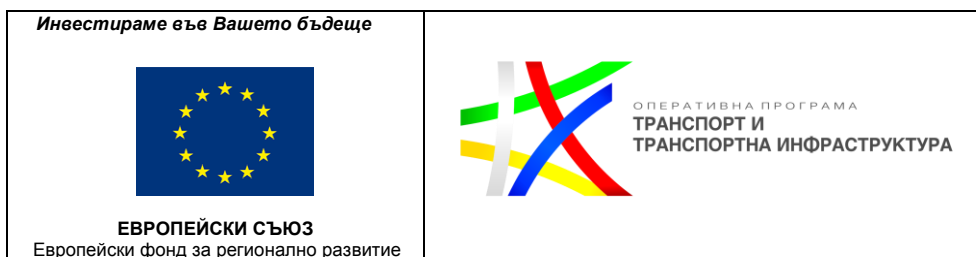
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Б	ИЗПЪЛНИТЕЛНАТА АГЕНЦИЯ „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“	http://www.appd-bg.org/	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации, организационна структура
Б	ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“	http://www.bgports.bg/	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации, организационна структура
Б	„МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД	http://www.metropolitan.bg/	проекти, програми, публикации, организационна структура
Б	ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ “ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“	http://www.caa.bg/	информация за трафик летища и оператори, нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации, организационна структура, данни за авиационни произшествия
Б	НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ“	http://www.ncsip.bg/	информация за проекти и техния напредък
Б	ИЗПЪЛНИТЕЛНАТА АГЕНЦИЯ „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ“	http://www.marad.bg/	нормативни документи, регистри, публикации
Б	НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	http://www.rail-infra.bg/	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации, организационна структура
ИА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ "АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ"	http://www.rta.government.bg/	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, регистри, публикации, организационна структура
ИА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ "ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ"	http://www.iaja.government.bg/	нормативни документи, регистър лицензии железопътни превозвачи

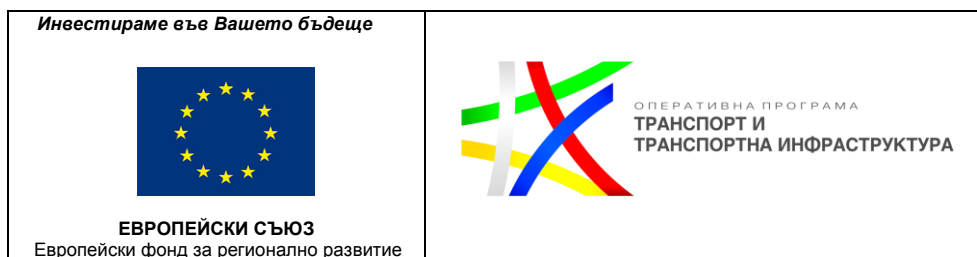
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ИА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ ПО ОКОЛНА СРЕДА	http://eea.government.bg/	нормативни документи за околна среда, проекти, стратегии, програми, публикации
М	МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ	http://www.moew.government.bg/	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации
М	МИНИСТЕРСТВО НА ИКОНОМИКАТА	https://www.mi.government.bg/bg	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации
М	МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО	http://www.mrrb.government.bg/	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации
М	МИНИСТЕРСТВО НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА	http://www.mon.bg/	регистри
М	МИНИСТЕРСТВО НА ТУРИЗМА	http://www.tourism.government.bg	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации
М	МИНИСТЕРСТВО НА ТРУДА И СОЦИАЛНАТА ПОЛИТИКА	http://www.mlsp.government.bg/	нормативни документи, стратегии, проекти, програми, публикации
ЗС	ЛЕТИЩЕ СОФИЯ	http://www.sofia-airport.bg/	нормативни документи, технически параметри, такси, публикации
ЗС	ЛЕТИЩЕ ВАРНА	http://www.varna-airport.bg/	
ЗС	ЛЕТИЩЕ БУРГАС	http://www.bourgas-airport.com/	
ЗС	ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ	http://www.plovdivairport.com/	
ЗС	ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА	http://www.gornaoryahovitsa-airport.bg/	
ЗС	РЕГИОНАЛНИ ИНСПЕКЦИИ ПО ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ	www.riosv-varna.org plovdiv.riosv.com www.riosv-ruse.org www.riosvbs.eu и други	нормативни документи за околна среда, проекти, стратегии, програми, публикации
ПСИ	НАЦИОНАЛЕН СТАТИСТИЧЕСКИ ИНСТИТУТ	http://www.nsi.bg/	номенклатури, публикации, справочници, методологии, статистика

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



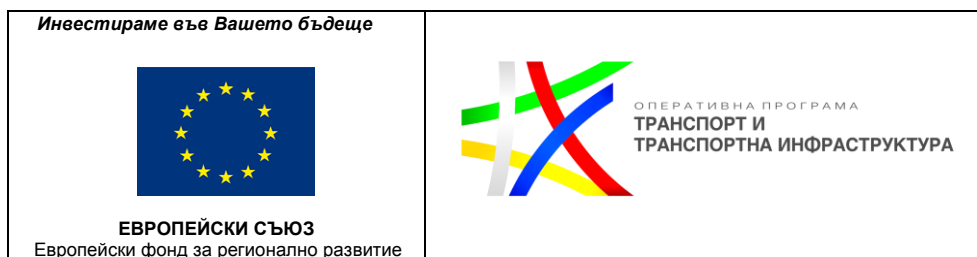
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ПСИ	ИНФОСТАТ-ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА НА НСИ	https://infostat.nsi.bg/	статистическа информация за демографското и социално-икономическото състояние и развитие на България
ПСИ	БАЗА ДАННИ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ ЗА ДОСТЪП ДО ПАЗАРА	http://madb.europa.eu/	статистическа информация за внос-износ по стокови групи и партньори
ПСИ	ЕВРОСТАТ	http://ec.europa.eu/	статистическа информация за внос-износ по стокови групи, партньори и видове транспорт
ПСИ	ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ ГРАЖДАНСКА РЕГИСТРАЦИЯ И АДМИНИСТРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ	http://www.grao.bg/	население, национални и локални база данни
НП	НАЦИОНАЛНО ПРОУЧВАНЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНАТА НА ВРЕМЕТО	http://www.bgregio.eu/	поведенчески данни

Наличните други данни са събрани основно от официални интернет източници по основни групи представени в таблица 1-60. Основните видове събрани данни представени в таблица 1-61 по групи обхващат:

- В, Б, ИА, М, ЗС - нормативни документи, стратегии, проекти и тяхното изпълнение и програми;
- ПСИ - данни за демографското и социално-икономическото състояние и развитие на България, внос-износ по стокови групи и видове транспорт по партньори;
- НП - представя извадка от резултатите от проведеното национално проучване, както и направените на тази база изчисления на цената на времето.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.7 ДАННИ, СВЪРЗАНИ С ИЗГОТВЯНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ МОДЕЛ

1.7.1 СЪЩЕСТВУВАЩИ ТРАНСПОРТНИ МОДЕЛИ

• СЪЩЕСТВУВАЩ НАЦИОНАЛЕН ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ

Преди повече от седем години е разработен национален транспортен модел за пътнически и товарни превози, използващ несинтетичен подход (основно на базата на емпирични данни) за Националния генерален транспортен план. Базовата година за модела е 2008 г. като прогнозното сечение е 2015 г. Целите на пътуванията, разгледани в модела включват бизнес, отдых и пътуване от и до работното място, а видовете транспорт - обществен транспорт, частни леки автомобили, лекотоварни и тежкотоварни автомобили. Платформата за модела е ЕММЕ/3, при която данните за модела не са пряко достъпни без съответните разрешителни.

Някои характеристики на зоните и матриците са изготвени чрез модела, като е използвана външна помощ. Поради ниско качество на документирането, данните не могат да бъдат директно използвани или да бъде направена препратка към съответното съдържание. В допълнение, съгласно посоченото в документацията, търсенето е изчислено, като е използвана комбинация от емпирични (данни от пътни проучвания) и синтетични (гравитационен модел за пътувания в рамките на един и същи сектор) данни, където не е постигнато ясно разграничение. В допълнение, матриците се генерират за период от време само от 07:00 ч. до 19:00 ч., което всъщност представлява приблизително 72% от общия трафик.

В настоящия модел, матриците за товарни превози с различните видове транспорт (сухопътен, железопътен, воден, въздушен) са базирани на модели с електронни таблици, както за вътрешния, така и за международния транспорт.

Поради липса на подробна документация и подходи и предположения, които донякъде могат да бъдат поставени под въпрос, е взето решение да не се използват директно изходящите данни от предишния модел, а да се използват някои резултати при валидирането на модела.

• ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ ЗА ГРАД СОФИЯ

Транспортният модел за град София все още не е наличен, поради което на този етап не може да се представи описание на данните.

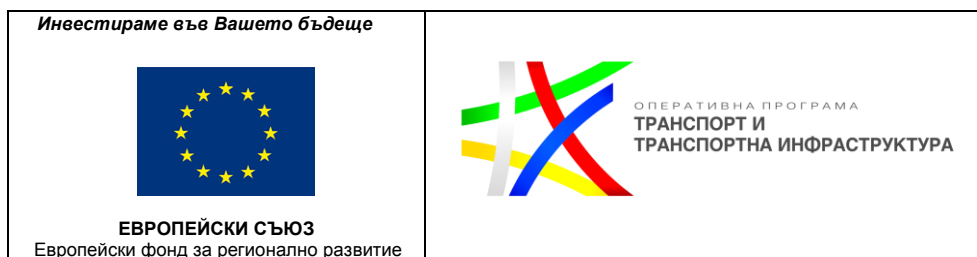
1.7.2 СОЦИО-ИКОНОМИЧЕСКИ ДАННИ

• НАСЕЛЕНИЕ

Данните за населението включват общото население, както и подробна информация относно:

- брой заети жители;
- брой ученици в основно училище;
- брой ученици в гимназия;
- брой студенти;
- брой пенсионирани жители.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Подробните данни за населението (по трафични зони) са от съществено значение, особено за модела на пътническите превози, при определянето на хомогенни групи лица и тяхното разпределение при изчисляването на търсенето на пътнически превози.

Източник на данните за общото население трафични зони е НСИ. Данните са на ниво общини. За разделените общини данните са преобразувани на базата на информация от ГД ГРАО (Главна дирекция „Гражданска регистрация и административно обслужване“). Тази информация е по-детайлна (на ниво населено място), но е свързана с постоянните и настоящите адресни регистрации. Поради несъответствието на тези данни с данните от НСИ е прието чрез тях да се определи само разпределението на населението в подзоните на общините. За зоните, които се падат част от градове (напр. София, Пловдив и Варна, които имат официално административно делене) е прието равномерно разпределение, поради това някои от тези зони имат еднакъв брой на населението.

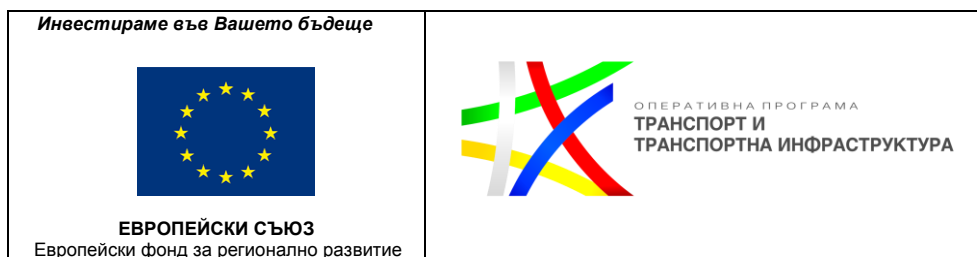
Източника на данни за заетостта са проучванията на работната сила извършвани от НСИ. Данните са агрегирани на ниво области (NUTS 3). Преобразувани са на зоново ниво на база на населението.

Данни за учещите в основно и средно ниво на образование не са налични. За тези групи от населението ще се използват данни за населението по възрастови групи от ГД ГРАО. Групирането е представено по-долу:

Официално наименование	МСКО ³	Възраст	Клас	Група от населението
Начално	МСКО 1	7	1	Ученици в начално училище
		8	2	
		9	3	
		10	4	
Начално	МСКО 2	11	5	Ученици в основно училище
		12	6	
		13	7	
		14	8	
Основно	МСКО 3	15	9	
		16	10	
		17	11	

³ ISCED - International Standard Classification of Education – Международна стандартна класификация на образованието (МСКО)

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

		18	12	
Специално	МСКО 3	19	13	

Данни за студентите по местоживее не са налични. Числеността на тази група (по зони) ще бъде определена на база броя на студентите за цялата страна.

За групата „пенсионери“ ще бъдат използвани данни за лицата извън трудоспособна възраст, тъй като данните за тях са надеждни и се обновяват регулярно. Източникът е НСИ. Тези данни са агрегирани на ниво области (NUTS 3) и могат да се преобразуват на ниво зони на база на населението.

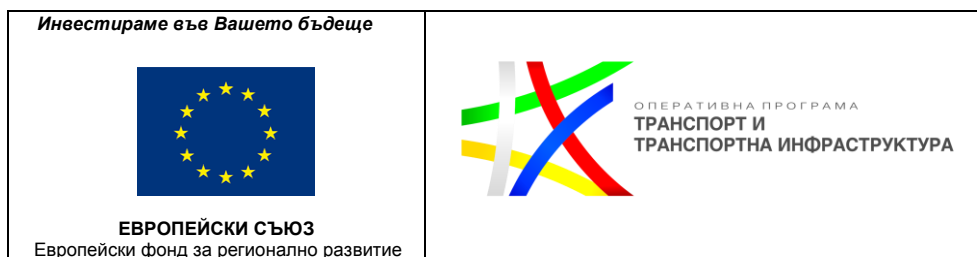
• РАБОТНИ МЕСТА

Свързаната с работните места необходима информация включва общ брой на работните места и брой на работните места по икономически дейности:

- селско, горско и рибно стопанство;
- добив на природни ресурси и кариери;
- производство;
- снабдяване с електричество, газ, пара и климатични съоръжения;
- водоснабдяване; канализационни услуги, управление на отпадъци и дейности по възстановяване;
- строителство;
- търговия на едро и дребно; ремонт на автомобили и мотоциклети;
- транспортиране и съхранение;
- дейности, свързани с услуги по настаняване и изхранване;
- информационни услуги и комуникации;
- финансови и застрахователни дейности;
- дейности, свързани с недвижими имоти;
- професионални, научни и технически дейности;
- административни и спомагателни дейности;
- публична администрация и отбрана; задължително социално осигуряване;
- образование
- здравеопазване и социални грижи;
- изкуства, развлечения и отдых;
- други дейности, свързани с услуги.

Необходима е подробна информация (по трафични зони) за работните места за модела на товарните превози, за да се определи разпределението и разграничаването на предприятията и да се получи индикатор за техните количества / размери.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Данни за общия брой наети лица, както и за наетите лица по изброените икономически дейности са предоставени от НСИ на ниво общини. Данните за разделените на зони общини са изчислени в съответствие с дела на населението. Има и поверителни данни за някои общини за определени икономически дейности.

Въпреки това общия брой включва всички наети лица, независимо че има поверителни данни за определени икономически дейности. Разликата между общия брой и общия сбор на неверителната информация се разпределя поравно към поверителните дейности. Също така, всички стойности (като обща сума и по икономически дейности по трафични зони) са изчислени пропорционално на броя на заетите лица.

• ТЪРГОВСКИ ОБЕКТИ

Търговските обекти представляват една от основните причини за привличане на пътувания (цел: други пътувания). Поради това, тяхното разпределение и привлекателност (измерено в кв.м) / вид (търговски център, супермаркет и др.) са важни за модела за автомобилни превози. В допълнение, търговските обекти могат и ще бъдат използвани за изчисляване на привличането на товарни превози.

Данни за броя на магазините и павильоните и тяхната площ са предоставени от НСИ на ниво общини. Данните за разделените общини са разпределени по зони на база броя на магазините попадащи в дадената зона. Местоположенията на повече от 3000 търговски обекта, попадащи в разделените общини, са определени чрез Уикимания. Тъй като Уикимания е платформа за географски данни със свободен достъп и тези данни са събирани от различни потребители на услугата, те не могат да бъдат използвани директно. Те са използвани за определяне на отношението на броя на магазините и търговските площи във всяка зона към тези за общината. Официалните данни на НСИ на ниво община са разделени в зависимост от броя на пазарните площи (от Уикимания), разположени във всяка зона.

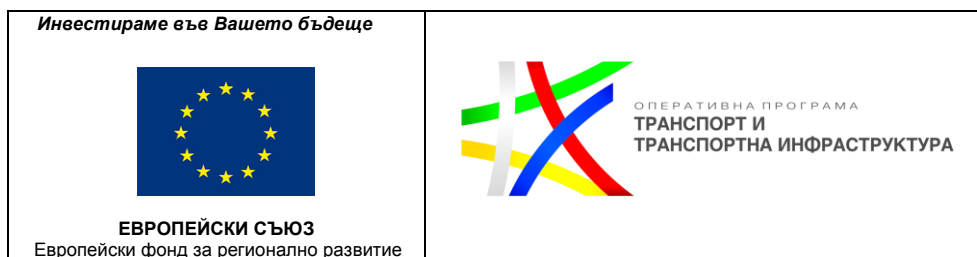
• УЧИЛИЩА И УНИВЕРСИТЕТИ

Необходима е информация за училищата и университетите (основни и средни училища, университети) по трафични зони за изготвянето на разпределението на пътуванията с цел образование в модела на пътническите превози.

Данните за броя на учащите в училищата и университетите по МСКО са взети от НСИ.

Източник на данните за броя на учебните места и местата в университетите по ISCED/ МСКО класификацията е НСИ. Данните са агрегирани на ниво общини. За разделените общини данните са преобразувани до ниво зони чрез определяне на местоположенията на училища и университети (както отделени факултети и други висши учебни институции) чрез Уикимания.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Официалните данни от НСИ са разпределени на базата на полученото разпределение на местоположенията.

• ТУРИСТИЧЕСКИ ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНОСТИ

Разположението на туристическите забележителности е важно за разпределението на пътуванията с цел туризъм в модела на пътническите превози. За показатели са използвани брой на леглата за настаняване на туристи и брой посещения на туристи.

Източник на данните за броя на туристите и леглата в местата за настаняване е НСИ. Данните са агрегирани на ниво общини. За разделените общини данните са преобразувани до ниво зони чрез определяне на местоположенията на хотелите, попадащи в разделените общини чрез Уикимапия. Официалните данни от НСИ са разпределени на базата на полученото разпределение на местоположенията.

• НИВО НА МОТОРИЗАЦИЯ

Нивото на моторизация е индикатор за наличието на лични автомобили в домакинствата. Наличието на автомобил е от съществено значение за сформирането на хомогенни групи (прави се разлика между лице с автомобил и лице без автомобил) за изчисляване на търсенето на пътнически превози.

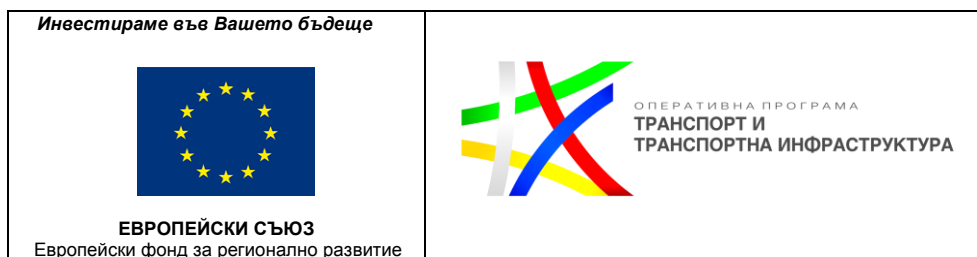
Нивото на моторизация е изчислено на база население и брой регистрирани автомобили. Данни за броя на регистрираните автомобили е предоставена от Министерство на вътрешните работи (МВР). Данните са агрегирани на ниво области. Броят на регистрираните автомобили по зони е определен на база на населението.

• ПРИХОД НА ГЛАВА ОТ НАСЕЛЕНИЕТО И БВП

Данните за приходите, БВП и БВП на човек от населението ще бъдат използвани в модела за товарните превози и в модела за пътническите превози с цел прогнозиране на търсенето на транспортни услуги и трафика за различните видове транспорт. Много от икономическите параметрите, които характеризират икономическото развитие зависят от приходите на населението, БВП на човек от населението и БВП, а те от своя страна определят нивото на търсене на транспортни услуги.

Данни за БВП са взети от НСИ по области. Определен е БВП на човек от населението на базата на БВП и на населението за всяка област. БВП е определен и за всяка зона на базата на БВП, падащ се на един зает и броя на заетите в зоната. На базата на населението и БВП за всяка зона е определен и БВП на човек от населението.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.7.3 ПОВЕДЕНЧЕСКИ ДАННИ

• ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

Поведенческите данни са от съществено значение за изграждането на модела за пътнически превози, както и за неговото калибриране и валидиране. Най-важните поведенчески данни са:

- **норма на подвижност** (ниво на подвижност или подвижност на населението)

Основният източник на данни за подвижността на населението е националното проучване за определяне цената на времето проведено през 2015 г. в България.

За някои от целите на пътуване и групи от населението са налични и други източници на такива данни. Данни за ежедневните пътувания (цел: работа и учение) са събрани по време на преброяването на населението през 2011 г. За туристическите и бизнес пътуванията източник е и публикацията на НСИ Туризм 2009. В нея са описани броя на не-ежедневните пътувания по цели на пътуване и групи от населението.

- **модално разделяне (модален сплит)**

Основният източник на данни за модалния сплит е националното проучване за определяне цената на времето проведено през 2015 г. в България.

За някои от целите на пътуване и групи от населението са налични и други източници на такива данни. Данни за ежедневните пътувания (цел: работа и учение) са събрани по време на преброяването на населението през 2011 г. За туристическите и бизнес пътуванията източник е и публикацията на НСИ Туризм 2009. В нея са описани броя на не-ежедневните пътувания по цели на пътуване и групи от населението.

- **норма на брой хора в превозно средство** (коефициент на напълване на превозните средства)

Основният източник на данни за коефициента на напълване на леките автомобили е националното проучване за определяне цената на времето проведено през 2015 г. в България. Данните могат да се използват директно.

- **стойност на време (цена на времето)**

Основният източник на данни за цената на времето е националното проучване за определяне цената на времето проведено през 2015 г. в България. Данните могат да се използват директно.

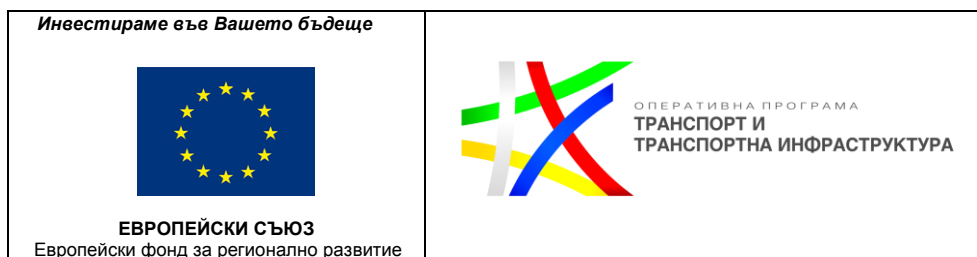
- **средно време на пътуване / разпределение на времето на пътувания** (разпределение на пътуванията според тяхната продължителност)

Основния източник на данни за средното времепътуване е националното проучване за определяне цената на времето проведено през 2015 г. в България. Данните представляват процентно разпределение на пътуванията в различни времеви диапазони

- **средно разстояние за пътуване / разпределение на разстоянието на пътувания** (разпределение на пътуванията според тяхното разстояние) Към момента няма налични данни за средно разстояние на пътуване с автомобилен транспорт. За железопътен транспорт са събрани данни от „БДЖ ПП“ ЕАД и от НСИ.

• ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Специфичните „поведенчески данни“ за определянето на товарните преводи са както следва:

- средно разстояние на пътуване по стоки, вид транспорт и вид превозно средство
- дял на вида транспорт по стоки / вид продукти и разстояние
- коефициенти на средно натоварване за различните видове превозни средства и стоки
- дял на пътувания без товар по стоки, вид превозно средство и разстояние

Данните са от Национален статистически институт. Данните обхващат превозените товари и извършената работа от вътрешния товарен автомобилен транспорт по райони на натоварване и разтоварване по стокови групи (Национална номенклатура на товарите в транспорта ННТТ). Данните са на ниво области (NUTS 3) за периода 2010-2015 година.

Данните за превозените товари от товарен автомобилен транспорт по вид на пътуванията, на превозите, тип на превоза са общо за страната NUTS и се отнасят до вътрешни и международни превози. Данните са налични за периода 2007-2015 година.

Данните за превозените товари по райони на натоварване и разтоварване по тип на превоза от товарен автомобилен транспорт са на ниво области (NUTS 3), за периода 2007-2014 година и се отнасят за вътрешни и международни превози.

1.7.4 ДАННИ ЗА МРЕЖАТА

• ТРАФИЧНИ ЗОНИ ЗА БЪЛГАРИЯ

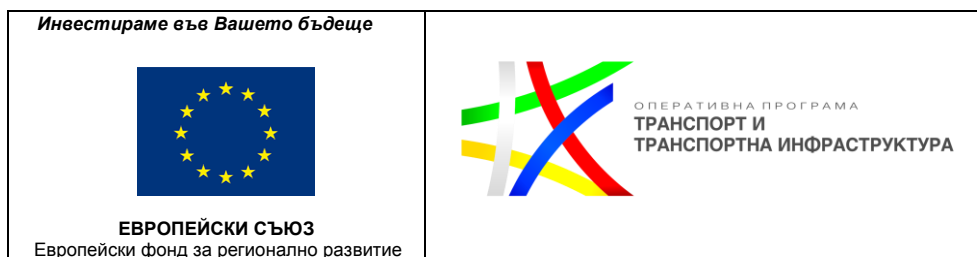
Трафичните зони представляват области, които са хомогенни по отношение на търсенето на превози. Трафичните зони представляват началната и крайната точки на пътуванията. Трафичните зони са връзката между предлагането и търсенето на транспорт. Поради това е важно границите на трафичната зона да съвпадат с административните граници, за да се гарантира подходящо включване на наличната за използване земя и на демографските данни.

В България, териториалните административни звена на общинско ниво формират основата на структурата на трафичната зона, за да се даде възможност за по-цялостно използване на статистическите данни. Общините с голям брой жители са разделени на няколко трафични зони, докато някои много малки зони (от гледна точка на населението) са окрупнени.

Разработена е цифрова 8-цифрена система за номерация, която позволява да се приложи уникален референтен номер, включващ номера на зоната и съответната област и община и същата се прилага във всички зони за движение в България.

Границите на общините са извлечени от OpenStreetMap чрез добавката "OSM Boundaries Map 4.0". Чрез нея са извлечени също и границите на районите на община София-град. Другите два града с официално административно подразделение са Пловдив и Варна. Границите на техните официални градски райони са определени ръчно като е спазена официалната информация за тях. Общините, които нямат административно подразделение са разделени ръчно. Като цяло, населението е концентрирано в главните общински градове. Затова линиите, разделящи общините минават през тях, като съвпадат с големи естествени или изкуствени препяствия като реки, железопътни линии или големи пътища. При разделянето им също е запазена

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

целостта на жилищните квартали и е направен опит за равномерното разпределение на населението.

• ПЪТНА МРЕЖА В БЪЛГАРИЯ

Тъй като за пътната мрежа не са предоставени данни, които да са с достатъчно и подходящо ниво на детайлност (например липсата на информация за скорост на движение и пропускателна способност), бе решено да се използват публично достъпни данни за пътна навигация от Оупън Стрийт Мап (ОСМ).

Данните за пътната мрежа (и други) за България са изтеглени от доставчика ГЕОФАБРИК (<http://www.geofabrik.de>) във формат ОСМ, подходящ за разглеждане и обмен на данни (суб-формат на XML) и след това са конвертирани като файл за работа в мрежата на ВИЗУМ, като са използвани функциите на ОСМ за импортиране на софтуера за моделиране ВИЗУМ. От няколко налични варианта за наличните данни ОСМ е избран най-изчерпателния (подробна градска мрежа), който съдържа почти 800 000 връзки (включително връзки за обществен транспорт), класифицирани в около 30 различни вида връзки. На по-късен етап, мрежата ще бъде намалена в зависимост от необходимостта до разумни размери. Определението на вида връзка ще бъде възприето в съответствие с необходимостта и наличието на допълнителни данни, за да се повиши нивото на детайлност.

На по-късен етап, ще бъде разработена система за номериране на възли и/или връзки което ще позволи създаването на уникална референтна система, която ще включва информация от обекта на мрежата до съответната страна и по възможност до съответното населено място.

• ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА В БЪЛГАРИЯ

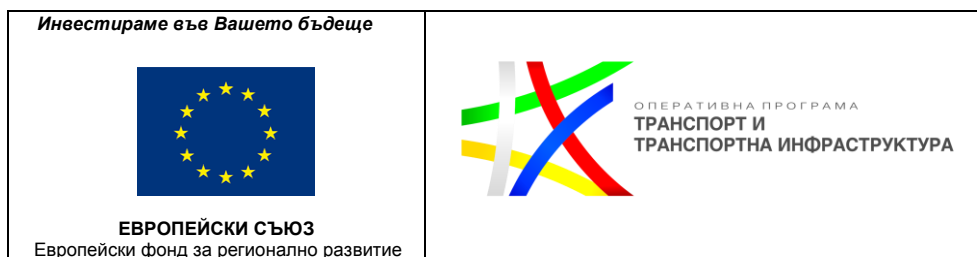
Модел на железопътната мрежа е предоставен от НКЖИ (Национална компания "Железопътна инфраструктура"). Той съдържа линиите, коловозите, стрелките и гарите. Информация за електрификацията също е налична. Допустимите скорости са налични в референтния документ за състоянието на железопътната инфраструктура на Република България, който НКЖИ изготвя всяка година.

Официален график за движение на влаковете за 2014 г. е предоставен от „БДЖ-ПП“ ЕАД. Той е основния източник за изготвяне на железопътната пътническа транспортна мрежа. Данните съдържат състав на влаковете, периоди на движение, вид тяга, тип на локомотива и тегло на влака.

• АВТОБУСНА МРЕЖА В БЪЛГАРИЯ

За настоящото проучване са налични данни за предлагането на автобусните линии, които не са в цифров формат. Поради това информацията за спирките и наименованията, както и за разписанията е генерирана и събрана от Републиканската транспортна схема, която е официално достъпна на интернет страницата на ИА АА (Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“). Данните са във формат Ексел и представляват бланки, подготвени за печат.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Местоположенията на автогарите и спирките в разделените на зони общини са определени ръчно. Всички останали автогари и спирки представляват центъра на населеното място, а не реалното местоположение на автогарата.

Капацитета на линиите ще бъдат определени чрез допускания за броя на местата, тъй като няма налична информация за тях. Ще бъдат определени километрични пояси и всички линии, попадащи в даден пояс, ще имат еднакъв капацитет на превозните средства.

Няма официални данни за номерацията междуградските автобусни линии и спирки. За целта е разработена 10-значна кодова система позволяваща еднозначно свързване на дадена спирка със съответната зона. Автобусните линии не са кодирани, а са използвани поредни номера.

След определяне на географските местоположения на спирките и свързването им към елементите на графика (спирки по маршрута), файловете за мрежата във ВИЗУМ са генерирани за използване в модела на мрежата.

• МОРСКИ ТРАНСПОРТ

Важно е както за модела на пътническите превози, така и за модела на товарните превози да се посочат дълбоководните пристанища с точното им местоположение и с представяне на следната информация:

- съоръжения за претоварване (напр. терминали за контейнери или за течни товари, Ro-Ro);
- капацитет (пътници/количество товари);
- свързаност (напр. достъп до железопътен транспорт);
- специфични характеристики.

Въпреки че връзките между пристанищата предлагат гъвкавост (в диапазона на капацитета на пристанището), изисквана е информация за установените връзки (която се подава регулярно) между пристанищата, включително разписания, капацитет на флота, интервали на движение.

Източници на данните за морските пристанища с национално значение и пристанищни терминали са от пристанища Варна ЕАД и Бургас ЕАД и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Данните обхващат информация за местоположението, предназначение, оразмерителни данни, транспортни връзки и подходи, наличната кейова и тилова механизация и складова база с предназначение. Актуалност на наличната информация е към настоящия момент. Данни за капацитета не са налични. Частични данни са постъпили от пристанище Лукойл Нефтохим Бургас, пристанищен терминал Балчик и пристанище Леспорт Варна АД.

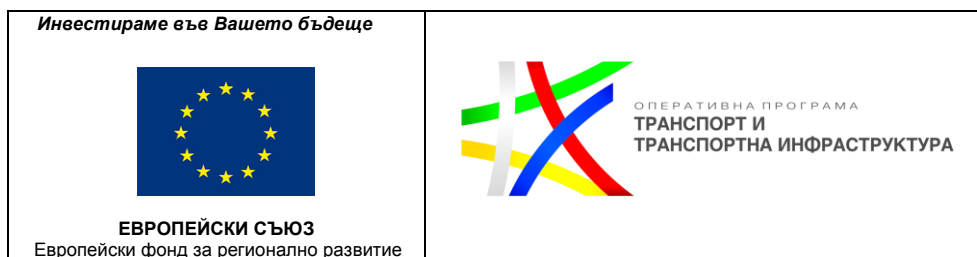
Данни от други източници не са налични.

• ВЪТРЕШНО ВОДЕН ТРАНСПОРТ

Най-вече за модела на товарните превози, но също така и за този за пътническите превози е важно да се посочат вътрешно водните (речните) пристанища с тяхното точно местоположение и с представяне на следната информация:

- съоръжения за претоварване (напр. терминали за контейнери или за течни товари, Ro-Ro);

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- капацитет (пътници/количество товари);
- свързаност (напр. достъп до железопътен транспорт);
- специфични характеристики.

Въпреки че връзките между речните пристанища предлагат гъвкавост (в диапазона на капацитета на пристанището), изискана е информация за установените връзки между пристанищата, включително разписания, капацитет на флота, интервали на движение.

Източници на данните за речните пристанища с национално значение и пристанищни терминали са от пристанищен комплекс Русе ЕАД и Изпълнителна агенция „Пристанищна инфраструктура“. Данните обхващат информация за местоположението, предназначение, оразмерителни данни, транспортни връзки и подходи, наличната механизация и складова база с предназначение. Актуалност на наличната информация е към настоящия момент. Данни за капацитета не са налични. Данни от други източници не са налични.

• ВЪНШНИ ЗОНИ И МРЕЖИ

Зоните и мрежите за европейски страни са лесно достъпни за използване от подобни проекти, изпълнявани в миналото.

Докато по-големите съседни страни, Румъния и Гърция са представени на ниво NUTS 1 и съответно NUTS 2, основни социално-икономически региони, останалите европейски страни са представени на национално ниво, а при много отдалечените райони, дори като групи страни (напр. Иберийските страни или Скандинавия). Извън Европа, континентите са представени от поредица от трафични зони, необходими за модела на товарните превози.

С отдалечаването от територията на България, пътните и железопътните мрежи са представени с низходящо ниво на детайлност (напр. само основните магистрали).

1.7.5 ДАННИ ЗА ВАЛИДИРАНЕ / КАЛИБРИРАНЕ

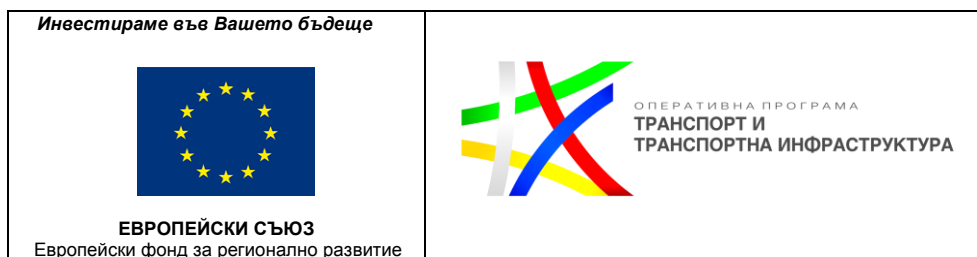
• ПЪТЕН ТРАФИК

Организирано е и е проведено събиране на нови данни от ръчно класифицирани трафични преброявания. Тези данни съдържат информация от профилните преброявания в 34 пункта от републиканската пътна мрежа. Преброяване е извършено и в двете посоки. Нечетната посока е по посока на нарастване на километража

Получени са данни за период от 7:00 до 19:00 часа за преминалите през преброителните пунктове превозни средства по видове: ванове / минибусове, леки автомобили за пътнически превози, автобуси, леки товарни автомобили, средни товарни автомобили, тежки товарни автомобили, товарни автомобили с ремарке и влекачи с полуприцепи, общ брой товарни автомобили и общ брой превозни средства.

За калибрирането и валидирането ще бъдат използвани и данни от преброяванията извършвани от АПИ. Те съдържат следните данни за всички преброителни пунктове: средно-денонощна годишна интензивност на движението взета от поддържаания от тях специален

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Атлас; СГДИ за почивни и работни дни и средно месечен трафик за периода 2007 – 2015 год. През 5 години (2010 и 2015 год.) се правят преброявания не само в главните преброителни пунктове, но и допълнителните, а от 2015 са включени и пунктовете за автоматично преброяване. За 2010 и 2015 год. са включени данни и за средно-часовия трафик и за часовия трафик по месеци и дни.

По отношение на преминаването на границата се събират данни за превозните средства по вид и в идеалния случай по обем товари, разпределен по вид стоки. Извършени са проверки за съгласуваност на информацията (например, за определяне на грешки при преброяването, поради затворени пътища), като събраните стойности ще бъдат използвани в модела Визум, с цел осигуряване на възможност за директно сравнение на емпиричните данни и резултати от модела.

• ОБЕМ ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ С АВТОБУСЕН И ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

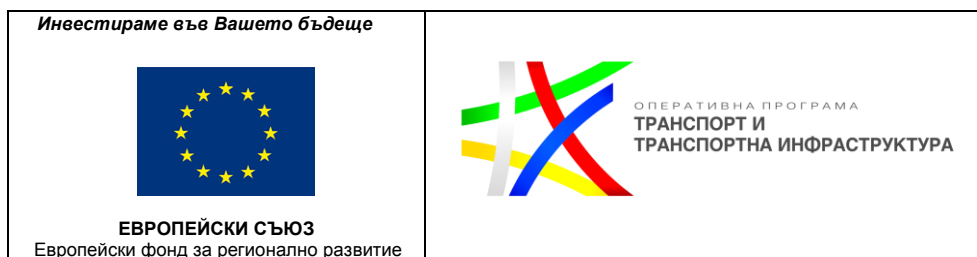
Организирано е и е проведено събиране на нови данни след преброяване на пристигащите и заминаващите пътници в шест железопътни гари (София; Пловдив; Бургас; Стара Загора; Горна Оряховица и Варна) и в автогарите в шест града (общо 13 автогари). Градовете са София, Пловдив, Бургас, Стара Загора, Велико Търново и Варна

Преброяванията са извършени в работен и неработен ден за всичките железопътни гари и в един работен ден и в един неработен ден за шест автогари, като за останалите автогари преброяванията са извършени за работен ден.

Събрани са данни за: генерирането на пътуванията, които се реализират от железопътен и от автобусен транспорт (качили се пътници в железопътните гари и автогари); предлагането на капацитет от автобусния транспорт, като общ брой предлагани на пътниците места за денонощие в автобусите; предлагането на капацитет от железопътния пътнически транспорт, като брой предлагани места за денонощие в железопътните влакове; използване на предложени капацитет от автобусния и железопътния транспорт; пътничкопотоци в работен и неработен ден; реални данни за матрицата „произход” – „предназначение” за автобусните и за железопътните превози; алтернативни пътища на придвижване на пътничкопотоците по основни назначения (дестинации) от матрицата „произход” – „предназначение”; средния брой пътници, които пътуват в железопътните влакове и в автобусите; разпределение на заминаващите и пристигащите пътници по часове от денонощието за периода на изследване и съотношение на пътниците пътуващи с автобусен и с железопътен транспорт (избор на вид транспорт).

В допълнение, при калибрирането и валидирането на модела ще бъде полезно да се използват данни за точката на тръгване и точката на пристигане от продажбите на билети или от алтернативни източници (например изследвания).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

База данни за продадени билети и абонаментни карти по месеци е предоставена от БДЖ Пътнически превози. Началната и крайната гара на пътуването са отбелязани с официалните имена и кодове, с което базата данни е готова за използване.

• ОБЕМ ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРНИ С ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

За калибрирането и валидирането са необходими обемите за транспортираните обеми товар, като в идеалния случай същите трябва да бъдат разделени по вид на стоката и / или внос / износ / транзит / вътрешни. В допълнение са необходими обемите транспортирани през границата (разпределени по същия начин).

• МОРСКИ И ВЪТРЕШНОВОДЕН ТРАНСПОРТ

Обемите за пътнически и товарни превози, които се обработват в пристанищата, като в идеалния случай това включва информация за точка на тръгване и точка на пристигане, ще бъдат необходими за съответните подмоделни и за калибрирането и валидирането на модела.

Източници на данните са Национален статистически институт и Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

Обхватът на данните от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е 2007-2014 година.

Данните включват информация за морските пристанища с национално значение Варна и Бургас и речните пристанища с национално значение Лом и Русе. Данните обхващат информация за:

- брой посещения по плавателни съдове и товари;
- справка за пътничкопотока;
- справка по вид плавателен съд и регистър тона;
- товари по начин на превоз;
- товарооборот по вид товар;
- товарооборот по направление;
- сравнителна справка за товарооборота.

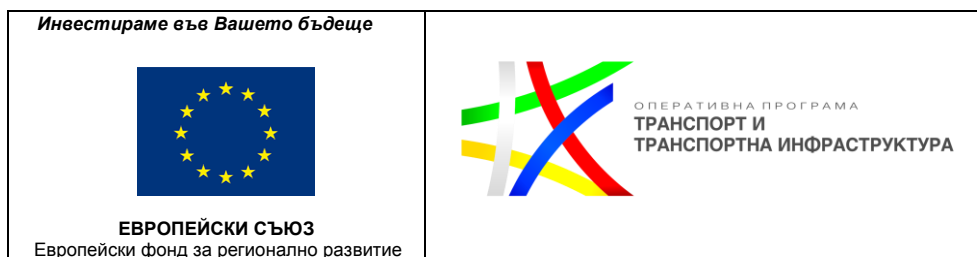
Данните от националния статистически институт включват информация за натоварени и разтоварени товари общо за морски и речен транспорт на национално ниво (NUTS).

• ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

Обемите на пътници (пристигане, заминаване и прехвърляне) и товари, които се обработват на летищата ще бъдат необходими за съответните подмоделни и за калибриране и валидиране на модела.

Източник на данните са летища София, Варна, Бургас и Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Постъпилата информация от летище София обхваща следните данни: превозените товари по направления; статистика за пристигащите на летището самолети за 2015 година. Данните за броя самолетодвижения, брой преминали пътници по терминали и броят преминали пътници общо са за периода 2007-2015 година.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Данните за редовни пътнически полети и наземни оператори са към 2016 година.

Данните от НСИ показват обслужените пътници и обработени товари по летища общо за страната (ниво NUTS).

Данните за въздушния транспорт за 2014 год. са получени за посочените по-долу летища:

- летище Бургас;
- летище Горна Оряховица;
- летище Пловдив;
- летище София;
- летище Варна.

За всяко летище, включват посочената по-долу информация:

- Обем пътници
 - качващи се / слизащи / общо / директен транзит;
 - международни / вътрешни;
 - по разписание / извънредни;
 - други услуги.
- Обем товари (разделени на тонове товар и пощенски пратки)
 - натоварени / разтоварени / общо;
 - международни / вътрешни;
 - по разписание / извънредни.

Източник на данните е Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Обхватът на данните е 2007-2014 година. Данните от ГВА показват авиотрафик-товари, пътници и поща на международните летища в България на годишна база и месечно разпределение.

1.7.6 ГЕНЕРИРАНЕ НА ТОВАРИ

• ОБЕМ ТОВАРИ НА НАЦИОНАЛНО НИВО

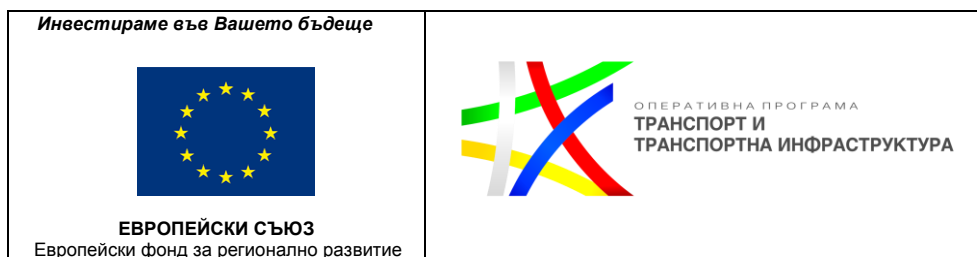
Производственият обем, на национално или дори областно ниво и/или капацитета могат да бъдат взети от няколко източника:

- статистиката на храните и земеделието на ООН предоставя статистически данни за производството на храни и продукти от дърво, както и такива за селскостопанските и горските райони;
- Евростат предоставя подобни данни на областно ниво за някои страни;
- геоложко проучване на САЩ, в което са публикувани така наречените годишници за полезни изкопаеми за повечето страни в света, където са посочени националните производствени обеми и капацитет за отделните предприятия за полезни изкопаеми, суровини за метали и някои междинни продукти.

Всички производствени данни от посочените източници са разпределени:

- за страната, като се използват съответните индикатори (данни за страната) или
- по географски области и впоследствие към трафични зони (регионални / местни данни).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

• ОБЕМ ПРЕВОЗИ ЗА ВНОС / ИЗНОС И ТРАНЗИТ

За определяне на текущите товарни потоци за внос / износ / транзит са използвани международни статистически данни. Един отличен източник е официалната статистика за търговия от Организацията на обединените нации (UN Comtrade). Използвайки отделни заявки за данни, съответните подробни търговски данни могат да бъдат изтеглени от публично достъпна база данни (<http://comtrade.un.org>).

Тъй като свалянето на данните е ограничено до масиви от данни с размер 50000 за заявка, необходимо е да се извършат многобройни заявки, за да се постигнат около 8 милиона набора данни, които би следвало да са значими за България. Резултатите от всяка заявка се изтеглят в съответните текстови файлове (CSV). Тези файлове са прехвърлени в MS формат Ексел и след това се добавят към базата данни на MS Ексел.

Данните са изтеглени за 2014 год., като това е последната година, когато са били налични в пълен обем за всички страни. Всяка таблица с данни съдържа:

- година;
- код на подаващия отчет (цифров код на страната);
- код на търговския поток (внос / износ);
- код на партньор (цифров код на страната);
- класификация (Стандартна външнотърговска класификация, ред. 3);
- код на стоката (цифров код съгласно йерархията на Стандартната външнотърговска класификация);
- код на единицата за количество (обикновено нетно тегло, или алтернативно кв.м., литри...);
- нетно тегло (кг);
- стойност (в щ.д.);
- код за прогноза (напр. прогноза за брой, прогноза за тегло, ...).

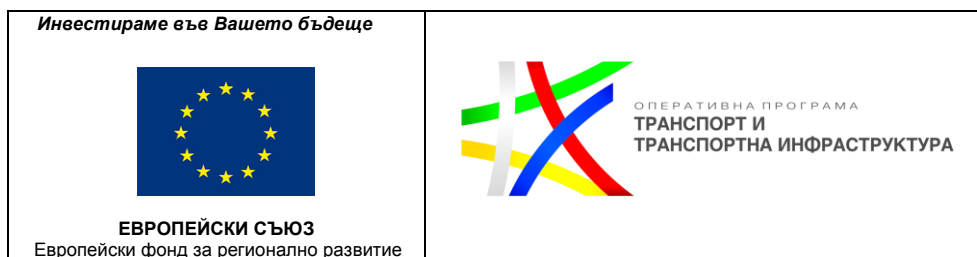
СВТК 3 (SITC 3), стандартната международна класификация разграничава близо 3000 стоки. При по-нататъшен анализ на данните, около 50 стоки ще бъдат класифицирани за модела на товарни превози за България. Поради това, референтните таблици ще бъдат разработени и приложени, с цел да се осигури възможност за разумно окрупняване на 3000 стоки до предложените за модела.

За стоки, за които няма информация за нетно тегло в базата данни на UN Comtrade, са използвани средни коефициенти на съотношение тегло/стойност на сравними стоки за да се установят изпратените количества.

Проверки за достоверност ще се извършват, за да се намалят грешките от статистиката и за балансиране на различните отчети на потоците (един и същи търговски поток отчетен от една страна, като износ, трябва да съответства на същия търговски поток отчетен от партньор като внос).

Въз основа на кодовете на страните, предоставени от UN Comtrade, матриците за точка на търговане и пристигане се генерират, първо на национално ниво и впоследствие на ниво

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

трафична зона, като при последните се използват подходящи показатели (например работни места за съответните икономически дейности) за категоризация.

Събрани са и данни с източник база данни на европейската комисия за достъп до пазара (<http://madb.europa.eu/>). Наличните данни представят информация за търговските потоци (внос и износ) между страната и страни извън Европейски съюз (EU-28). Вноса и износа са по стокови групи (комбинирана номенклатура SN-2016) и обхващат периода 2007-2014 година.

• СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ПРЕТОВАРВАНЕ

От местните оператори или централни бази данни, е необходимо да се осигури информация за местоположението на интермодални транспортни съоръжения за модела на товарните превози. По-конкретно, необходима е информация за съответните видове транспорт, свързани с конкретната информация за претоварване, вида на обработения товар, капацитета, и времето и разходите за обработката. В идеалния случай, се предоставят статистическите данни за обработения обем (по стоки или логистична система).

Разходите за претоварване от един вид транспорт, са събрани на база проведените интервюта с участниците на транспортния пазар (спедиторски и транспортни фирми, товародатели, пристанища и интермодални терминали, летища и летищни оператори за наземни услуги и браншови организации). Информацията относно капацитета на терминалите, времето и разходите за обработка на различните товари е събрана отново на база проведените интервюта.

1.7.7 РАЗХОДИ И НОРМАТИВНА БАЗА

• ТОЛ ТАКСИ

Винетките с различна валидност (ден, седмица, месец, година) и за различните превозни средства са необходими за всички участници в движението, независимо от използвания клас път. Подходящ подход за автомобилния транспорт ще бъде разработен, за да се отразят съответните разходи за потребителите, които ще се използват главно при определянето на маршрути, избор на вид транспорт, както и за присвояване към мрежата.

• РАЗХОДИ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

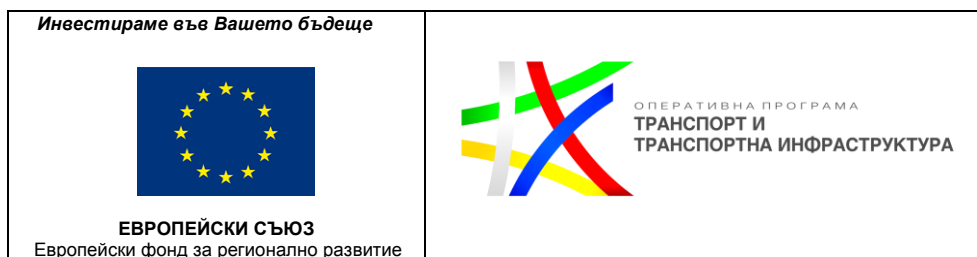
Разходите за транспорт включват разходите за време (например за водач) и разстояние (например гориво и гуми), свързани с пътуването, както и разходи за обработка (например претоварване). В допълнение, при железопътния транспорт има такси за железниците които трябва да бъдат разгледани. Ако няма налични данни ще бъдат използвани средните разходи от подобни европейски проучвания.

Информацията, относно времето и разходите за претоварване, както и времето необходимо за преминаване през граничните пунктове за различните превозни средства (влакове, товарни автомобили) е събрана на база проведени интервюта с участниците на транспортния пазар.

За железопътните превози разходите ще бъдат определени на база актуални тарифи.

• ЗАКОНОДАТЕЛСТВО ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ НА ГРАНИЦАТА

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Нормите за граничен контрол включват разходи и ограничения основно за товарните превози, както и такси за товар или релси при железопътния транспорт.

Няма данни относно нормите за граничен контрол, включващи разходи и ограничения за товарните превози, както и такси.

• РАЗХОДИ ЗА ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

Разходите за градския транспорт включват съответните такси и тарифи за автобусни и железопътни превози.

Цените на билетите за градски транспорт са на база тарифите на компаниите за градски транспорт.

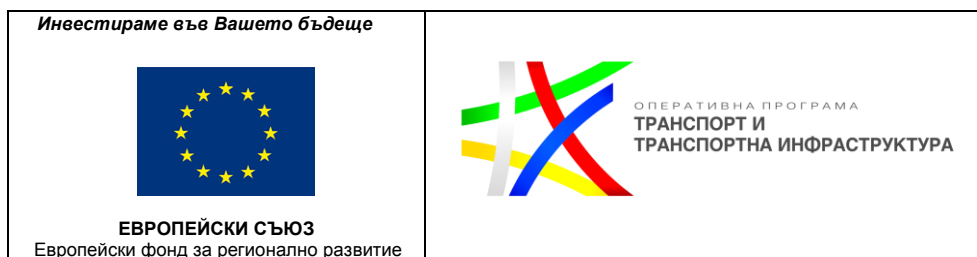
• РАЗХОДИ ЗА ГОРИВО

Разходите за гориво зависят от средното потребление на гориво на превозно средство по тип и клас, както и от цените на горивата.

Налични са данни за 2014 за **средни цени и закупени количества за 100 домакинства на:**

- течни горива (литри);
- газ (литри).

Източник на данните е Национален статистически институт общо за страната на ниво NUTS.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

II. ЕЛЕКТРОННА БАЗА ДАННИ

(Тази точка обхваща РД 14 „Електронна база данни, която съдържа цялата получена и събрана информация“)

Всички събрани и налични данни към момента на изготвяне на настоящия доклад са включени в електронна база данни.

Съгласно Техническата спецификация на Възложителя базата данни трябва да се съдържа в едно приложение, което да позволява на крайния ползвател да работи лесно с необходимия набор от данни, да бъде в пакет и да се предаде на Възложителя. Изпълнителят следва да подготви Ръководство за наличните данни и техните източници.

За изпълнение на тези изисквания Изпълнителят е разработил уеб приложение за достъп до наличните данни, което работи онлайн.

Структурата на данните в приложението е в съответствие със структурата на данните, представена на фигура 2-1.

Интерфейсът на приложението позволява лесен и бърз достъп до необходимата на ползвателите.

За разработване на приложението са използвани HTML (Hypertext Markup Language), JavaScript и CSS (Cascading Style Sheets).

Уеб приложението с всички налични данни към момента на изготвяне на настоящия доклад е записано на дигитален носител и се предава на Възложителя.

Йерархичната структура на наличните и събраните данни е на четири нива:

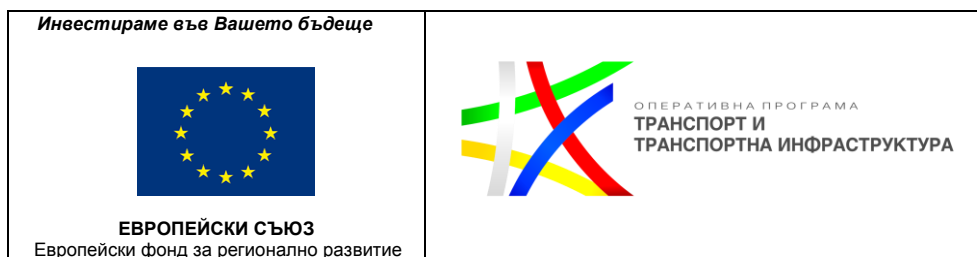
- Ниво 1 – Категории.
- Ниво 2 – Групи.
- Ниво 3 – Подгрупи.
- Ниво 4 - набор от данни/документи (файлове).

Обобщено критериите за групиране на данните в структурата са представени в таблици 2-1, 2-2 и 2-3.

Таблица 2-1 Критерии за определяне на категориите данни

Критерии за определяне на категориите данни		
Ниво 1- Категории		Критерии за групиране
1	Социално-икономически и демографски данни	Насоки на анализите, цели и задачи на проекта
2	Данни за сектор транспорт	
3	Данни за административния капацитет	
4	Данни за околна среда	
6	Стратегии, проучвания, проекти	Характер на информацията и начин на получаване
7	Собствени проучвания	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 2-2 Критерии за определяне на групите данни

Критерии за определяне на групите във всяка категория данни		
Ниво 2- Групи за всяка категория		Критерии за групиране
1	Социално-икономически и демографски данни	По Сектори
2	Данни за сектор транспорт	По подсектори (видове транспорт)
3	Данни за административния капацитет	По бенефициенти
4	Данни за околна среда	Вид документи и предназначение на данните
6	Стратегии, проучвания, проекти	Вид и обхват на документите
7	Собствени проучвания	По цели и начини на провеждане

Таблица 2-3 Критерии за определяне на подгрупите данни

Критерии за определяне на подгрупите във всяка категория данни		
Ниво 3-Подгрупи		Критерии за групиране:
1	Социално-икономически и демографски данни	Основни показатели по сектори
2	Данни за сектор транспорт	Функционални и структурни подсистеми
3	Данни за административния капацитет	Насоки на оценка
4	Данни за околна среда	По сектори
6	Стратегии, проучвания, проекти	По сектори и подсектори
7	Собствени проучвания	Резултати

Подробно обхватът на трето ниво от структурата е представено в т.1.2 „Оценка на наличните, предоставени от Възложителя данни“.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Инвестираме във Вашето бъдеще



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие

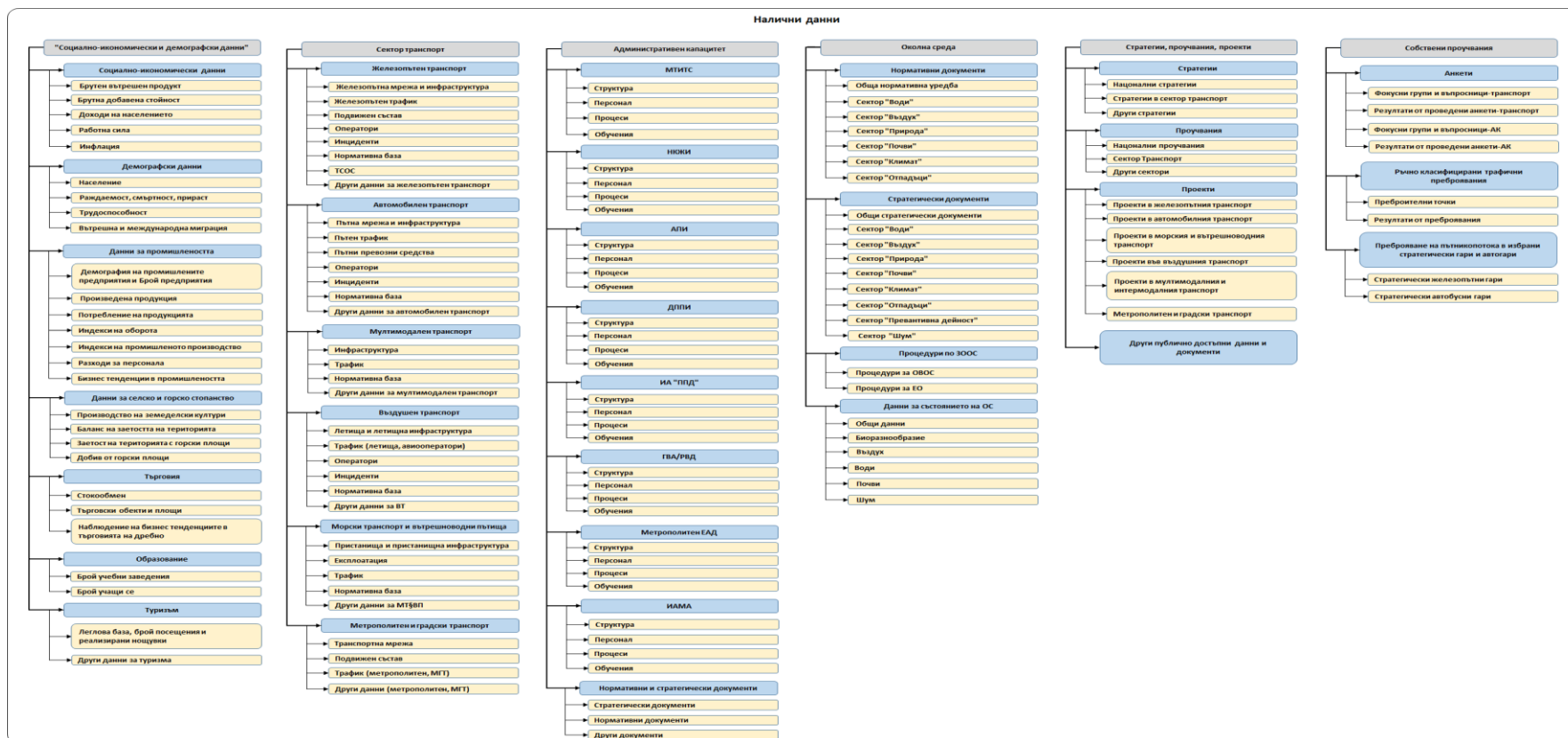


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА

ТРАНСПОРТ И

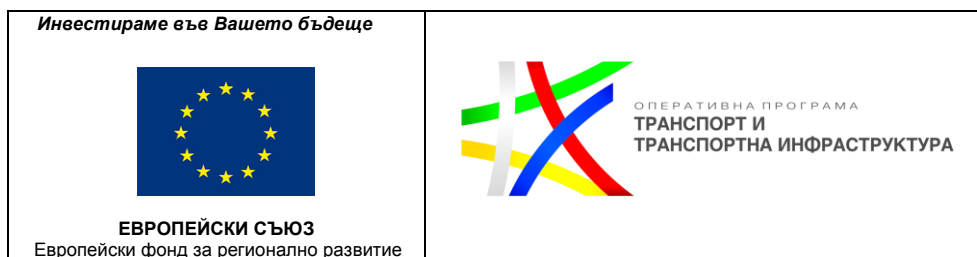
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 2-1 Структура на данните

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

III. РЪКОВОДСТВО ЗА НАЛИЧНИТЕ ДАННИ И ТЕХНИТЕ ИЗТОЧНИЦИ

(Тази точка обхваща РД 12 „Ръководство за наличните данни и техните източници“)

Ръководството за наличните данни и техните източници описва функционалните възможности и начина на работа с разработеното приложение за достъп и използване на наличните данни.

3.1 ФУНКЦИОНАЛНОСТИ

Приложението дава следните възможности за бърз и лесен достъп до наличните данни:

- избор на категория данни;
- избор на група данни;
- избор на подгрупа данни;
- избор на файл с данни;
- отваряне на избран файл с данни.

Наименованията на категориите, групите и подгрупите съответстват на структура на данните и се появяват последователно при избор с курсора.

За стартиране на приложението се използва бутон (шорткът),
След стартиране на приложението се появява началният екран „НАЧАЛО“.

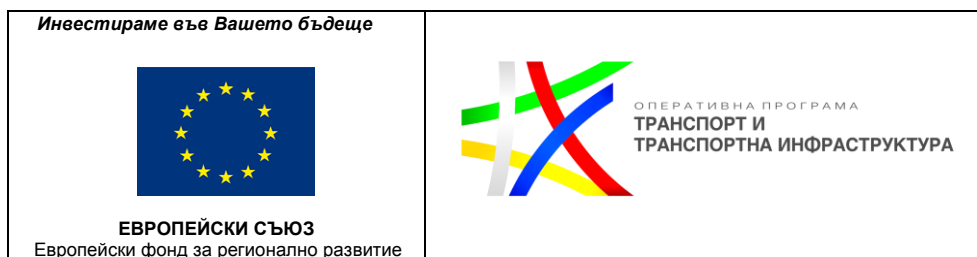
Всички екрани на приложението дават достъп до „Горна навигация“ и „Лява навигация“.

3.2 ГОРНА НАВИГАЦИЯ

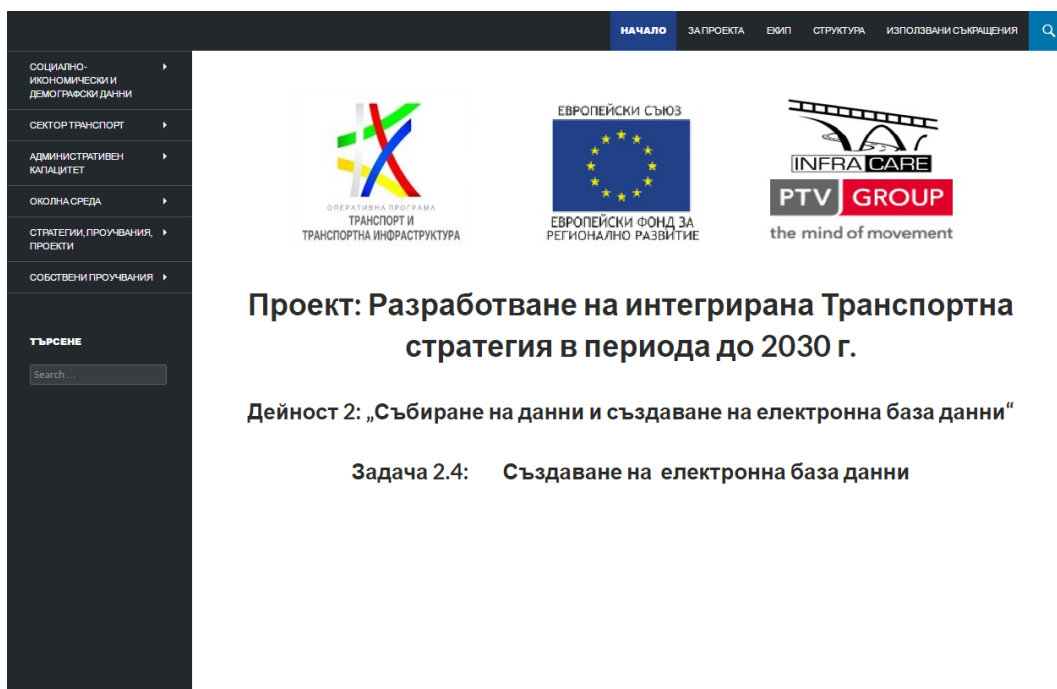
Горната навигация дава възможност за избор между пет екрана:

- „НАЧАЛО“ ;
- „ЗА ПРОЕКТА“ ;
- „ЕКИП“ ;
- „СТРУКТУРА“ ;
- „ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ“ .

Екран „НАЧАЛО“ (фигура 3.1) съдържа наименованието на проекта, дейността и задачата в рамките на които е изготвена базата данни.

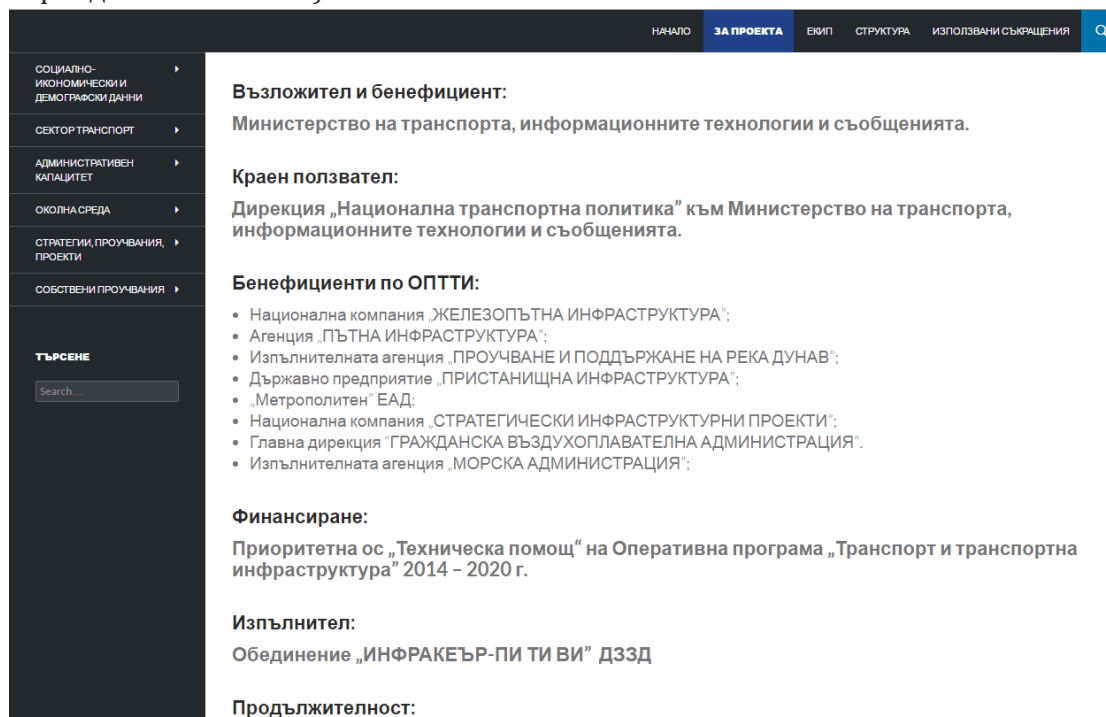


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

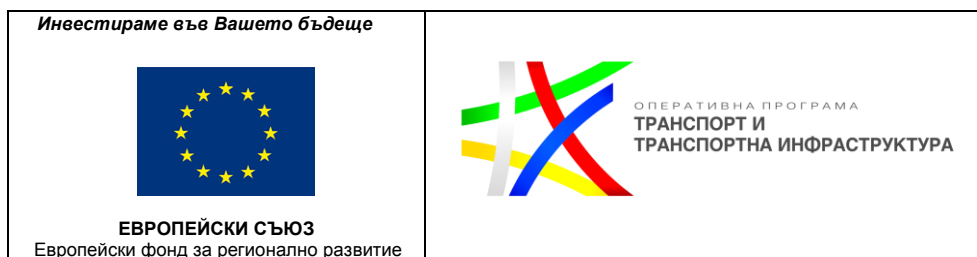


Фигура 3-1 екран „НАЧАЛО“

Екран „ЗА ПРОЕКТА“ (фигура 3.2) съдържа основна информация за проекта (Наименования на Възложителя, бенефициентите и Изпълнителя, източник на финансиране и период на изпълнение).



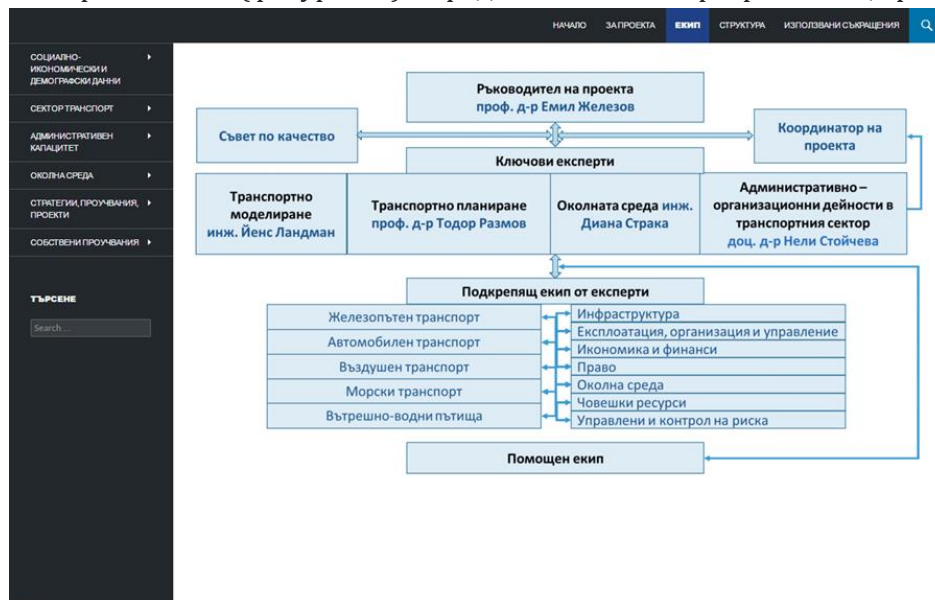
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

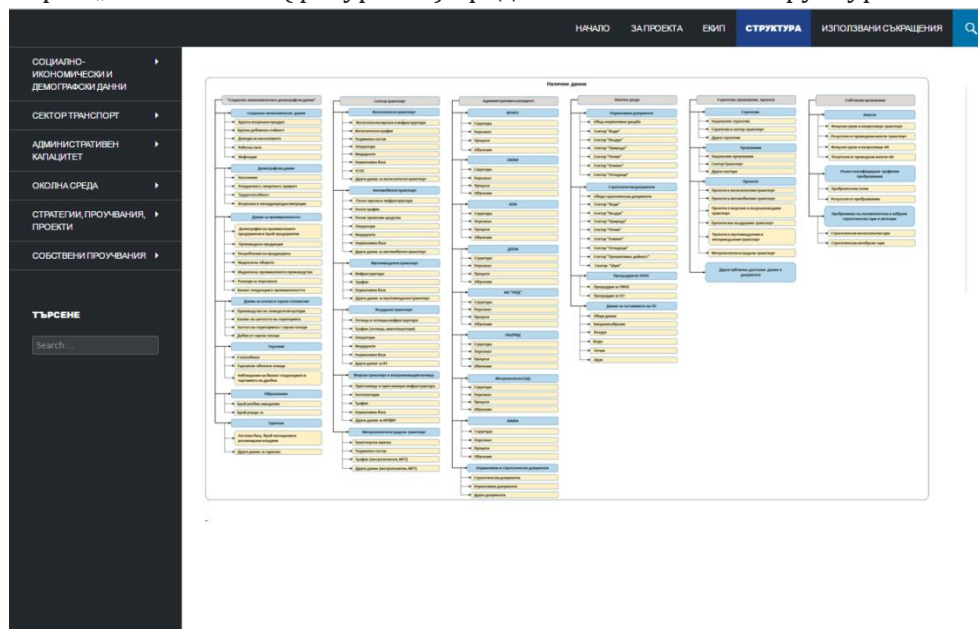
Фигура 3-2 екран „ЗА ПРОЕКТА“

На екран „ЕКИП“ (фигура 3.3) е представен екипът, разработващ проекта.



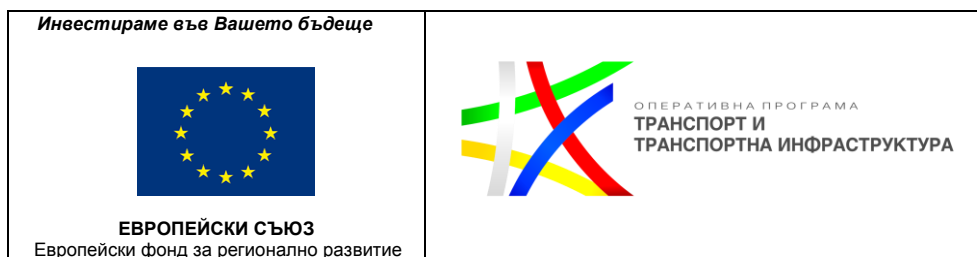
Фигура 3-3 Екран „ЕКИП“

Екран „СТРУКТУРА“ (фигура 3.4) представя схематично структурата на базата данни.



Фигура 3-4 екран „СТРУКТУРА“

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Екран „ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРЪЩЕНИЯ“ (фигура 3.5) съдържа опис на използваните в описанията на данните съкращения.

	НАЧАЛО	ЗАПРОЕКТА	ЕВИП	СТРУКТУРА	ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРЪЩЕНИЯ
СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ					
СЕКТОР ТРАНСПОРТ					
АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ					
ОКОЛНА СРЕДА					
СТРАТЕГИИ, ПРОУЧВАНИЯ, ПРОЕКТИ					
СОБСТВЕНИ ПРОУЧВАНИЯ					
ТЪРСЕНЕ					
Search...					
АБЖП					Асоциация на българските железопътни превозвачи
АЕБТРИ					Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътищата
АК					Административен капацитет
АПИ					Агенция „Пътна инфраструктура“
БВП					Брутен вътрешен продукт
БДЖ					Български държавни железници
БДЖ ПП					БДЖ Пътнически превози
БЖК					Българска железопътна компания
ВС					Въздухоплавателни средства
ГВА					„Гражданска въздухоплавателна администрация“
ГД					Главна дирекция
ГДВ					Гrafик за движение на влаковете
ГИС					Географска информационна система
ГФО					Годишен финансов отчет
ДП					Държавно предприятие
ДППИ					Държавно предприятие „Пристижна инфраструктура“
ДПТСВ					Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване“
ЕКАТТЕ					Единен класификатор на административно-териториалните и териториалните единици в Република България
ЕС					Европейски съюз
ЕСИФ					Европейски Структурни и Инвестиционни фондове
ЕСФ					Европейски Структурни фондове

Фигура 3-5 екран „ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРЪЩЕНИЯ“

3.3 ЛЯВА НАВИГАЦИЯ

Лявата навигация дава възможност за търсене и достъп до наличните данни. Структурата на менютата има три нива, съответстващи на първите три нива от структурата на базата данни: категории данни; групи данни; подгрупи данни.

При избор (маркиране) на категория данни се появява подменю с групите данни в избраната категория (фигура 3.6).

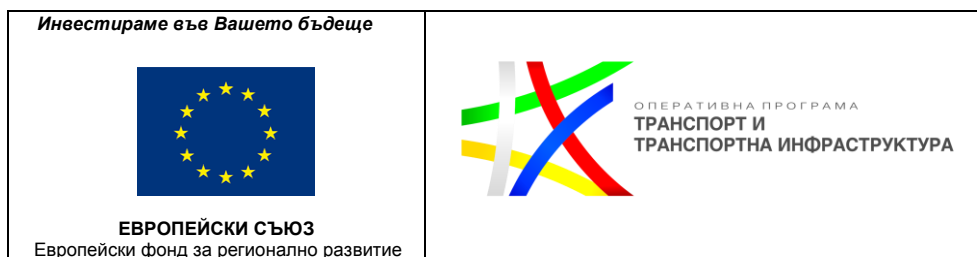
СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ	СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ДАННИ
СЕКТОР ТРАНСПОРТ	ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ
АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ	ДАННИ ЗА ПРОМИШЛЕНОСТТА
ОКОЛНА СРЕДА	ДАННИ ЗА СЕЛСКО И ГОРСКО СТОПАНСТВО
СТРАТЕГИИ, ПРОУЧВАНИЯ, ПРОЕКТИ	ТЪРГОВИЯ
СОБСТВЕНИ ПРОУЧВАНИЯ	ОБРАЗОВАНИЕ
	ТУРИЗЪМ

Фигура 3-6 Избор на категория данни

При избор на категория данни има две възможности:

- преглед на съдържанието на категорията (фигура 3.7);

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- преминаване към избор на група данни от категорията от появяващото се подменю (фигура 3.8).

НАЧАЛО ЗАПРОЕКТ ЕКИП СТРУКТУРА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

Категория: Социално-икономически и демографски данни

ДАНИИ ЗА ПРОМИШЛЕННОСТТА / СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ
БИЗНЕС ТЕНДЕНЦИИ В ПРОМИШЛЕННОСТТА

TYPE	FILE NAME	ОПИСАНИЕ	SIZE
xlsx	Бизнес-тенденции-промишленост	Обхват: 2007-2015 Източник: НСИ	23.5k

Бизнес наблюденията в промишлеността, строителството, търговията на дребно и сектора на услугите събират информация за мненията на предприемачите по отношение на състоянието и развитието на техния бизнес;
Класификация на икономическите дейности (КИД – 2008);
Наблюдаваната единица е предприятие;
Общият показател на бизнес климата е средна претеглена на четирите отраслови показателя на бизнес климата – в промишлеността, строителството, търговията на дребно и сектора на услугите;
Показателят за бизнес климата в наблюдаваните отрасли е средна геометрична на балансите на оценките за настоящата и за очакваната бизнес ситуация в предприятията.

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ / ТУРИЗЪМ
ДРУГИ ДАННИ ЗА ТУРИЗМА

Фигура 3-7 Съдържание на категория данни

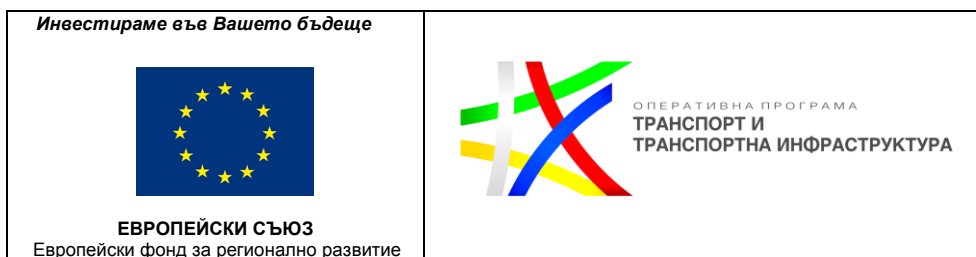
СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ	СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ДАННИ	
СЕКТОР ТРАНСПОРТ	ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ	НАСЕЛЕНИЕ
АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ	ДАНИИ ЗА ПРОМИШЛЕННОСТТА	РАЖДЯЕМОСТ, СМЪРТНОСТ, ПРИРАСТ
ОКОЛНА СРЕДА	ДАНИИ ЗА СЕЛСКО И ГОРСКО СТОПАНСТВО	ТРУДОСПОСОБНОСТ
СТРАТЕГИИ, ПРОУЧВАНИЯ, ПРОЕКТИ	ТЪРГОВИЯ	ВЪТРЕШНА И МЕЖДУНАРОДНА МИГРАЦИЯ
СОБСТВЕНИ ПРОУЧВАНИЯ	ОБРАЗОВАНИЕ	
	ТУРИЗЪМ	

Фигура 3-8 Избор на група данни

При избор на група данни възможностите са две:

- избор на описание и достъп до всички данни от групата (фигура 3.9);
- преминаване към избрана подгрупа от появяващото се подменю (фигура 3.10).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

НАЧАЛО

ЗАПРОЕКТА

ЕЖИП

СТРУКТУРА

ИЗПОЛЗВАНИ СЪВРЩЕНИЯ

Q

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ

СЕКТОР ТРАНСПОРТ

АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ

ОКОЛНА СРЕДА

СТРАТЕГИИ, ПРОУЧВАНИЯ, ПРОЕКТИ

СОБСТВЕНИ ПРОУЧВАНИЯ

ТЪРСЕНЕ

Search...

Категория: Социално-икономически данни

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ДАННИ / СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ

РАБОТНА СИЛА

TYPE	FILE NAME	ОПИСАНИЕ	SIZE
zip	наети-икономически-деятности - по области	Икономическа дейност – определя се от вида на производството или извършваните услуги от предприятието или поделениято, където е основната работа на лицето. Обхват: 2010-2014 Източник: НСИ	268k
zip	работна сила	Заетите и безработните лица съставляват работната сила (икономически активното население). Лица извън работната сила (текущо икономически неактивно население) – лицата на 15 и повече навършени години, които не са нито заети, нито безработни през наблюдавания период. В тази група се отнасят и лицата, които са в отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст. Наблюдението на работната сила обхваща постоянното население на страната. Обхват: безработни и коефициент на безработица(2007-2014); лица извън работна сила(2007-2015); наети по трудово правоотношение(2010-2014); средна работна заплата(2008-2015). Източник: НСИ	514.1k

Наблюдението на работната сила е извадково статистическо изследване, провеждано чрез домакинствата. Основната цел на изследването е да осигури данни за икономическата активност на населението на 15 и повече навършени години и за основните характеристики на заетите и безработните лица и лицата извън работната сила в Република България. В наблюдението на работна сила се използват класификации, хармонизирани с действащите международни класификации по отношение на икономическите дейности, професиите, степените на завършено образование и други. Основните класификации са:

- Международна стандартна класификация на образованието 1997 (МСКО 1997) – до края на 2013 година;
- Международна стандартна класификация на образованието 2011 (МСКО 2011) – от началото на 2014 година;
- Класификация на икономическите дейности (КИД – 2008);
- Национална класификация на професиите и длъжностите – 2005 – съвместима с Международната стандартна класификация на професиите ISCO'88 – до края на 2010 година;

Фигура 3-9 Избор на група данни

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ

СЕКТОР ТРАНСПОРТ

АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ

ОКОЛНА СРЕДА

СТРАТЕГИИ, ПРОУЧВАНИЯ, ПРОЕКТИ

СОБСТВЕНИ ПРОУЧВАНИЯ

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ДАННИ

ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ

ДАННИ ЗА ПРОМИШЛЕННОСТТА

ДАННИ ЗА СЕЛСКО И ГОРСКО СТОПАНСТВО

ТЪРГОВИЯ

ОБРАЗОВАНИЕ

ТУРИЗЪМ

БРУТЕН ВЪТРЕШЕН ПРОДУКТ

БРУТНА ДОБАВЕНА СТОЙНОСТ

ДОХОДИ НА НАСЕЛЕНИЕТО

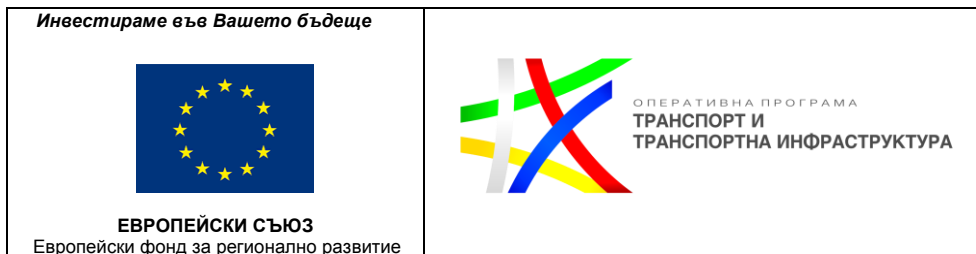
РАБОТНА СИЛА

ИНФЛАЦИЯ

Фигура 3-10 Избор на подгрупа данни

При избор на подгрупа данни се преминава към четвърто ниво от структурата на базата данни. На четвърто ниво се намират файловете от съответната подгрупа с конкретни данни и описание на тяхното съдържание, обхват, източници и формат(фигура 3.11).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

НАЧАЛО
ЗАПРОСКИ
ЕВИД
СТРУКТУРА
ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ
Q

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ

СЕКТОР ТРАНСПОРТ

АДМИНИСТРАТИВЕН КАПАЦИТЕТ

ОКОЛНА СРЕДА

СТРАТЕГИИ, ПРОУЧВАНИЯ, ПРОЕКТИ

СОБСТВЕНИ ПРОУЧВАНИЯ

ТЪРСЕНЕ

Search...

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ДАННИ / СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ДЕМОГРАФСКИ ДАННИ

РАБОТНА СИЛА

TYPE	FILE NAME	ОПИСАНИЕ	SIZE
zip	наети-икономически-дейности-по-области	Икономическа дейност – определя се от вида на производството или извършваните услуги от предприятието или поделението, където е основната работа на лицето. Обхват: 2010-2014 Източник: НСИ	268k
zip	работна сила	Заетите и безработните лица съставляват работната сила (икономически активното население). Лица извън работната сила (текущо икономически неактивно население) – лицата на 15 и повече навършени години, които не са нито заети, нито безработни през наблюдавания период. В тази група се отнасят и лицата, които са в отпуск за отглеждане на дете до 2-годишна възраст. Наблюдението на работната сила обхваща постоянното население на страната. Обхват: безработни и коефициент на безработица(2007-2014); лица извън работна сила(2007-2015); наети по трудово правоотношение(2010-2014); средна работна заплата(2008-2015). Източник: НСИ	514.1k

Наблюдението на работната сила е извадково статистическо изследване, провеждано чрез домакинствата. Основната цел на изследването е да осигури данни за икономическата активност на населението на 15 и повече навършени години и за основните характеристики на заетите и безработните лица и лицата извън работната сила в Република България.

В наблюдението на работна сила се използват класификации, хармонизирани с действащите международни класификации по отношение на икономическите дейности, професиите, степените на завършено образование и други. Основните класификации са:

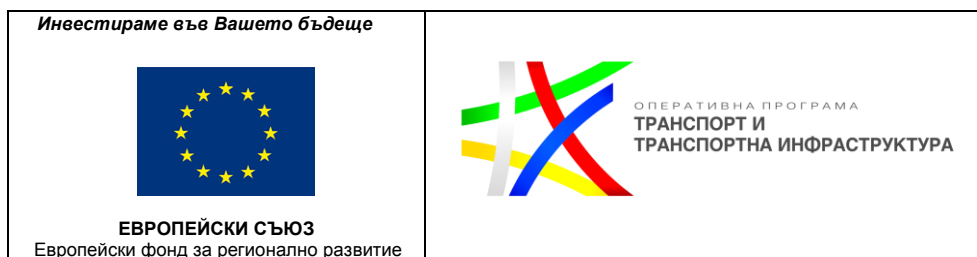
- Международна стандартна класификация на образованието 1997 (МСКО 1997) – до края на 2013 година;
- Международна стандартна класификация на образованието 2011 (МСКО 2011) – от началото на 2014 година;
- Класификация на икономическите дейности (КИД – 2008);
- Национална класификация на професиите и длъжностите – 2005 – съвместима с Международната стандартна класификация на професиите ISCO'88 – до края на 2010 година;
- Национална класификация на професиите и длъжностите – 2011 – съвместима с Международната стандартна класификация на професиите ISCO'08 – от началото на 2011 година;
- Международна класификация на статуса в заетостта (ICSE-93);
- Класификация на териториалните единици за статистически цели в България (NUTS).

Фигура 3-11 файловете от съответната подгрупа с конкретни данни и описание на тяхното съдържание, обхват, източници и формат

На всяко ниво данните са достъпни за изтегляне. За тяхното отваряне и преглед е необходимо на компютъра, на който се изтеглят да има инсталирани съответните приложения за тяхното отваряне. В базата има данни в следните формати:

Файлови формати		
pdf	Adobe Acrobat Reader	
doc	MS Word	
xls	MS Excel	
mdb	MC Access	
dbf	dBASE database	
JPG	Графични файлови формат	
JPEG		
tiff		
bmp		
ZIP	Компресирани данни	
shx	GIS	
cpg		
sbn		
shp		
prj		

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

IV. ОБХВАТ НА ТРАНСПОРТНИЯ МОДЕЛ

(Тази точка обхваща РД 13 „Доклад за обхвата на транспортния модел“)

4.1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

4.1.1. ЦЕЛ НА ПРОЕКТА И ТРАНСПОРТНИЯ МОДЕЛ

Целта на проекта за национална интегрирана транспортна стратегия, в допълнение към останалите цели, е да се анализира състоянието на съществуващата транспортна система и нейните елементи на национално равнище, като се определят „тесните участъци“ и „слабите места“, които се нуждаят от подобряване. Във връзка с това е предвидено разработването на алтернативни прогнозни сценарии, както и оценка на получените резултати при избраната стратегия.

Мултимодалният национален транспортен модел е в основата на създаването на инструмента за планиране на превозите, който е предназначен за:

- анализ на текущото състояние на условията за транспорт към момента;
- оценка на потенциални алтернативни сценарии и решения, свързани с генералния транспортен план.

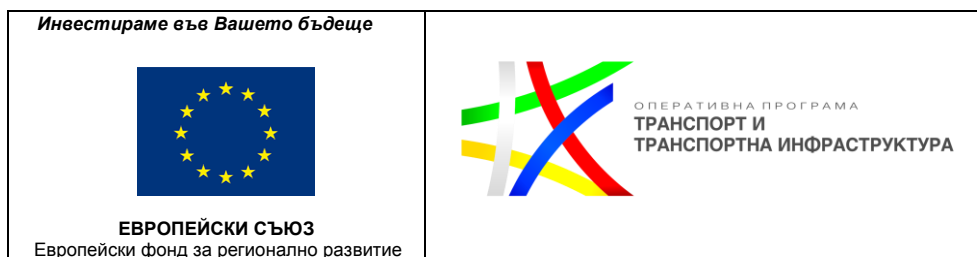
Съгласно техническото задание, в националния транспортен модел са включени следните изисквания:

- Определяне на текущото и бъдещо търсене на пътническите и товарните превози (базова година и прогнозни сечения 2020, 2027 и 2034)
- по-точно, предвижда се да бъдат разработени следните сценарии:
 - сценарий, изготвен спрямо избраната базова година;
 - сценарий минимум за годините 2020, 2027, 2034;
 - сценарий с „проект“ за всички следващи години (очакват се три сценария за всяка следваща година, като се предвижда да бъде избран най-вероятния сценарий за съответната година);
 - окончателен сценарий за стратегическо развитие на всяка от прогнозните години (2020, 2027, 2034)

В допълнение, националният транспортен модел трябва да предоставя възможност за:

- прогнозиране на очакваното бъдещо търсене на транспортни услуги в България въз основа на икономическите и демографски промени в страната, поземлената собственост и социално-икономически показатели.
- представяне на връзките между икономическите и демографски промени в страната и търсенето на превози като цяло.
- изчисление на ефектите от приложението на различни стратегии, политики, мерки и проекти като:
 - промени в съществуващата инфраструктура;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- промени в условията на предоставяне на обществени транспортни услуги, вкл. промяна на скоростта или капацитета на съответния участък;
 - промени в маршрутите, по които се движи общественят транспорт, скоростта и времето за придвижване на превозните средства;
 - подобрения в подвижния състав на превозвачите, предоставящи обществена транспортна услуга;
 - прилагане на различни сценарии, свързани с фактори като заплащане на тол-такси за ползване на магистрали, заплащане на такси за ползване на обществен транспорт, промяна в тарифите и таксите, промяна в данъчното облагане и др.
- представяне на съществуващото търсене със съответното ниво на точност и представяне на настоящите и бъдещите условия.

Транспортното моделиране трябва да има следния обхват:

- транспортната система на Република България;
- международния транспорт с отправна и крайна точка на територията на Република България;
- транзитни превози в Република България.
- в Република България чрез научно обосновани механизми.

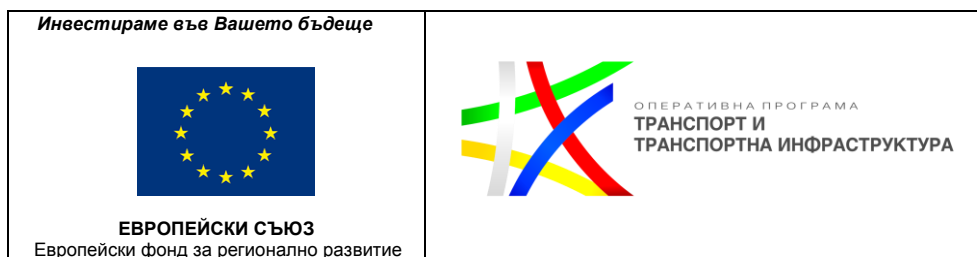
4.1.2. ВИД НА МОДЕЛА

Съгласно представените по-горе изисквания, транспортният модел ще бъде Макроскопичен модел на променливите за търсенето. Ще бъде разработен четиристъпков модел за пътнически и товарни превози предоставящ механизъм за прецизни прогнози, основаващи се на значими фактори, които определят търсенето. Този модел ще даде възможност да се оцени заобикалящата среда, както и да се извърши стратегическа икономическа оценка.

На първия етап е необходимо да се развият, калибрират и валидират моделите за пътнически и товарни превози за базовата година. Следващата стъпка е да се разработят допускания/входни данни за прогнозиране на пътническите и товарни превози за бъдещо сечение (2020, 2027 и 2034), като се включат различни сценарии в съответствие с техническото задание.

Мулти-модалният национален транспортен модел ще представя взаимозависимостите и връзките между поземлената собственост, социално-демографски и социо-икономически показатели (от гл. т. на търсене на превози) и транспортната система (от гл. т. на предлагане на превози) включително и връзката между търсене и предлагане на транспортни услуги. Моделът ще обхваща широка мрежа, която е частично опростена. Всички видове пътнически и товарни превози, класифицирани в зависимост от целта на пътуване и вида на превоза, ще бъдат предмет на моделиране. Четиристъпковите модели се наричат още „синтетични“, тъй като матриците на пътуванията се получават въз основа на математически модели, а не въз основа на проучвания, както е при така наречените директни модели.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4.1.3. СОФТУЕР ЗА МОДЕЛИРАНЕ

Последната версия 15 на **ПТВ Визум** ще бъде използвана при моделиране на пътническите и товарните превози. ПТВ Визум е водещ софтуерен продукт в света за анализ на трафика, за изготвяне на прогнози за трафика и данни за управление базирани на ГИС. Софтуерът се е наложил като признат стандарт в областта на транспортното планиране. ПТВ Визум 15 предлага следните **преимущества**:

- отразява взаимозависимостите, взаимодействието и конфликтните точки между отделните видове транспорт – както за пътническите, така и за товарните превози;
- ГИС интерфейс за безпроблемен обмен на данни с външна ГИС среда;
- интегрирани модели на търсенето (стандартно 4-стъпкови);
- интуитивен и лесен за използване графичен интерфейс, базиран на последната версия на операционна система Windows;
- моделиране на транспортна мрежа с висока географска точност и създаване на ясна географска карта;
- използване на приложения с база данни;
- COM интерфейс (COM interface) за използване на скриптове (написани на Python или VBS);
- подробно изчисляване на движението на обществения транспорт;
- различни графични и таблични инструменти за анализ на резултатите от модела на всички 4 нива на изчисление);
- съвместим с допълнения на други модули;
- улеснен и с възможност за интеграция в рамките на софтуерния пакет за моделиране на трафика Vision Traffic software;
- Позволява управление на всички под-модели в един софтуерен пакет за моделиране, промяна и експорт на файлове от модела в рамките на ПТВ Визум 15;
- Инструменти за управление на сценарии, даващи възможност на ползвателя да разработи, поддържа и оцени различни сценарии в една обща среда.

4.2. ОБЛАСТ НА МОДЕЛИРАНЕ

По отношение на областта на моделиране на транспортния модел се различават:

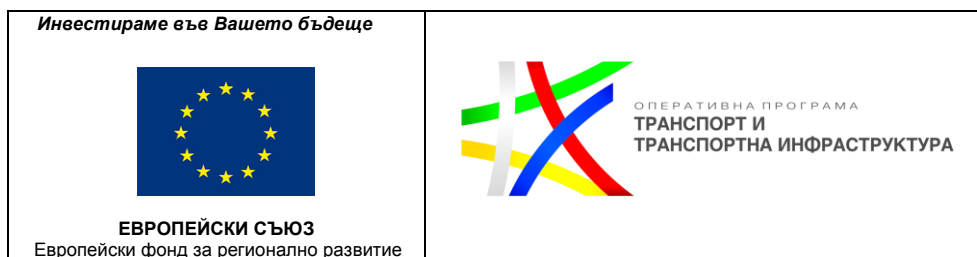
- детайлно моделирана област и
- външна област

Детайлно моделираната област може допълнително да бъде разделена на:

- област на планиране и
- област на проучване.

Областта на планиране е тази област, където са планирани и изпълнени проектите и където със сигурност ще настъпят значителни въздействия породени от мерките. Очаква се да се

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

наблюдава реакция свързана с промени при маршрутизирането и търсенето. Детайлите за моделирането в тази област се характеризират от:

- представяне на движенията за всички пътувания;
- сравнително малки зони;
- подробни мрежи.

По отношение на националния транспортен модел, областта на планиране включва територията на Република България.



Фигура 4-1 Област на планиране, проучване и външна област за транспортния модел

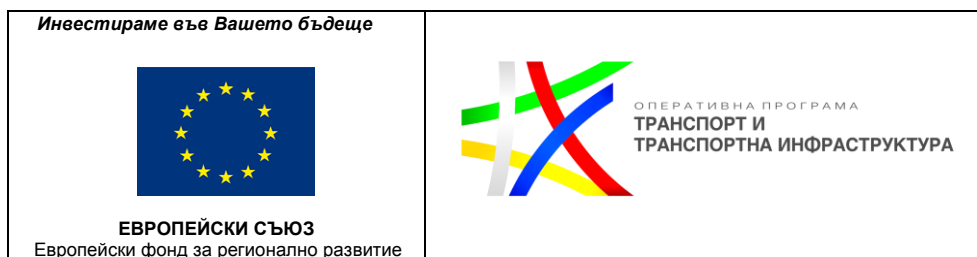
За останалата част от детайлно моделираната област (област на проучване) е взето предвид въздействието от изпълнените мерки, които все пак се предполага да бъдат от не много голям мащаб. Нивото на детайлност при зониранието и транспортната мрежа е много по-подробно за областта на планиране

При националният транспортен модел, страните-съседки на България се отнасят към областта на проучване.

Външната област включва големи зони и основната мрежа. Въздействието от мерките е незначително поради което не е взето под внимание.

При националният транспортен модел, външната област покрива останалата част от европейските страни и света под формата на кордон зони.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4.3. ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

За Интегрираната транспортна стратегия на Република България, ще бъде генериран един общ модел за цялата мрежа, както за сухопътния, така и за водния транспорт, който ще бъде използван както за пътническите, така и за товарните превози.

Система на видовете връзки във Визум

Във Визум, връзките са категоризирани в йерархия според техния вид. Всички връзки с еднакви характеристики (напр. разрешени транспортни системи, капацитет, скорост, брой на лентите, място в рамките на мрежовата йерархия) имат един и същи номер. Ще бъдат определени до 100 вида връзки на основата на съществуващи и планирани техни характеристики. В рамките на ВИЗУМ, функциите за отчитане на забавянията свързани и зависими от нивото на трафика също са прикрепени към видовете връзки. В рамките на видовете връзки, така наречените основни видове връзки позволяват групирането например на видове връзки за магистрали, републикански, градски пътища, железопътни линии, такива в открито море или специални видове връзки.

Обхват и ниво на детайлност

Пътна мрежа

Източникът на данни за пътната мрежа е OpenStreetMap. Да се напише на английски), като е възможно да се направят промени по информацията за мрежата, за което ще се използва националната пътна база-данни ГИС.

При ОСМ съществува следната йерархия и класификация на пътищата в България:

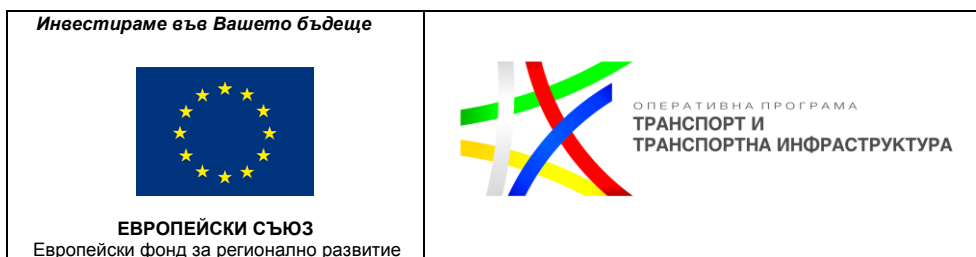
магистрали;

главни пътища;

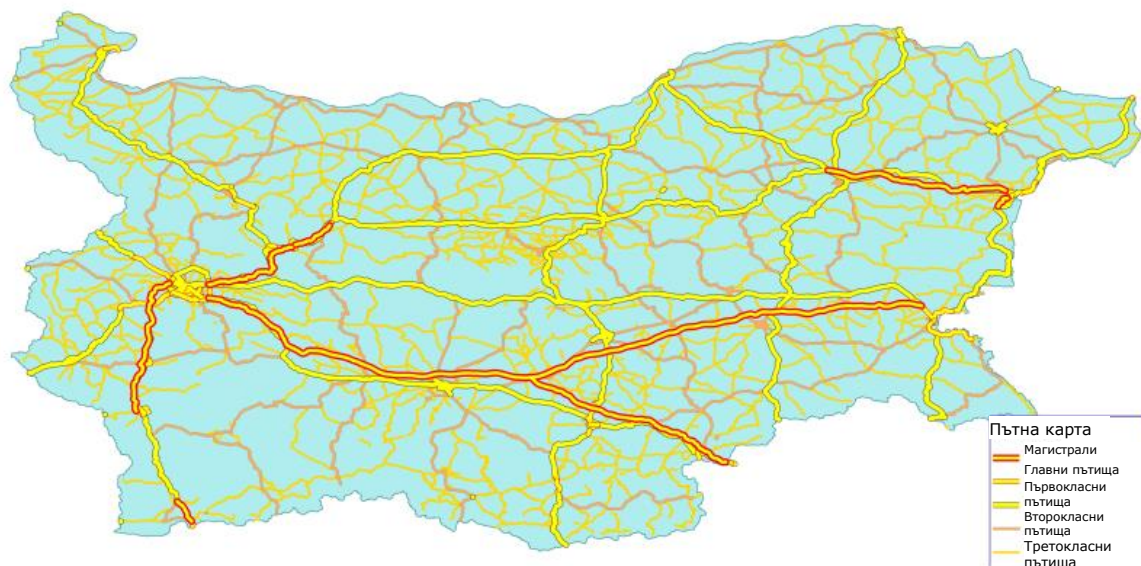
категория 1: първокласни пътища;

- категория 2: второкласни пътища;
- категория 3: третокласни пътища;
- категория 4: местни пътища;
- други пътища.

Като цяло пътищата до трета категория ще бъдат включени в модела на мрежата, както е показано във фигура 4-2. В допълнение, пътищата от четвърта категория ще бъдат включени в общините, които ще бъдат разделени на няколко трафични зони.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



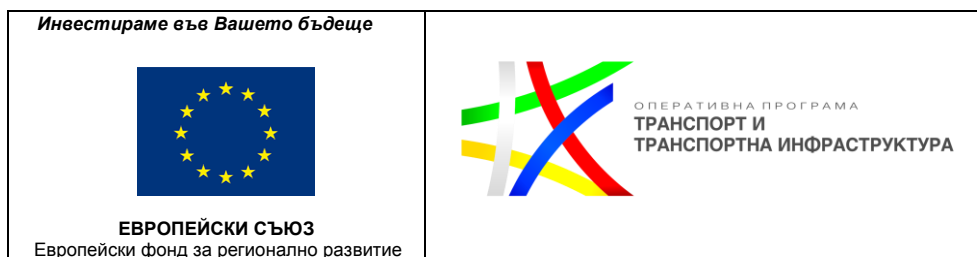
Фигура 4-2 Пътна мрежа на България

Извън територията на България, основно пътната мрежа с висок капацитет ще осигури достъп за товаро- и пътничкопотоците от европейските страни и Турция. Кодираните мрежови данни са налични от предишни проекти в съседни региони (виж показаната по-долу фигура). Нивото на детайлност на външната пътната мрежа намалява с преминаването от съседните страни в посока към по-отдалечените страни. Мрежата извън България ще бъде представена само като основна мрежа, която се отнася за международните трафик потоци.



Фигура 4-3 Данни за пътната транспортна мрежа в съседни на България региони

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За свързването на вътрешната с външната за България пътна мрежа се извършва чрез определени видове връзки за преминаване на границите, които ще позволят използването на специфична регулация и лесно анализиране на товаро- и пътничкопотоците през граничните участъци.

Железопътна мрежа

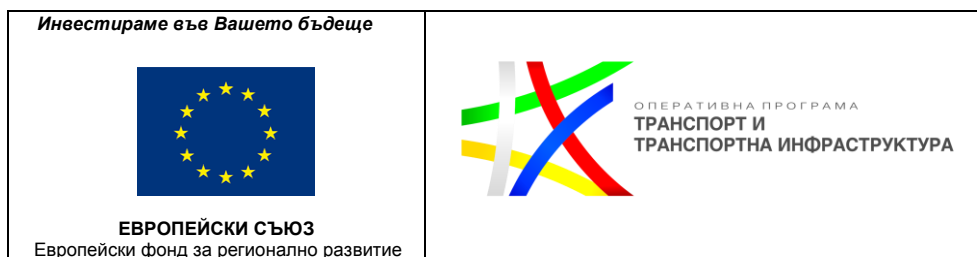
Цялата железопътна мрежа на България ще бъде включена в модела на мрежата.



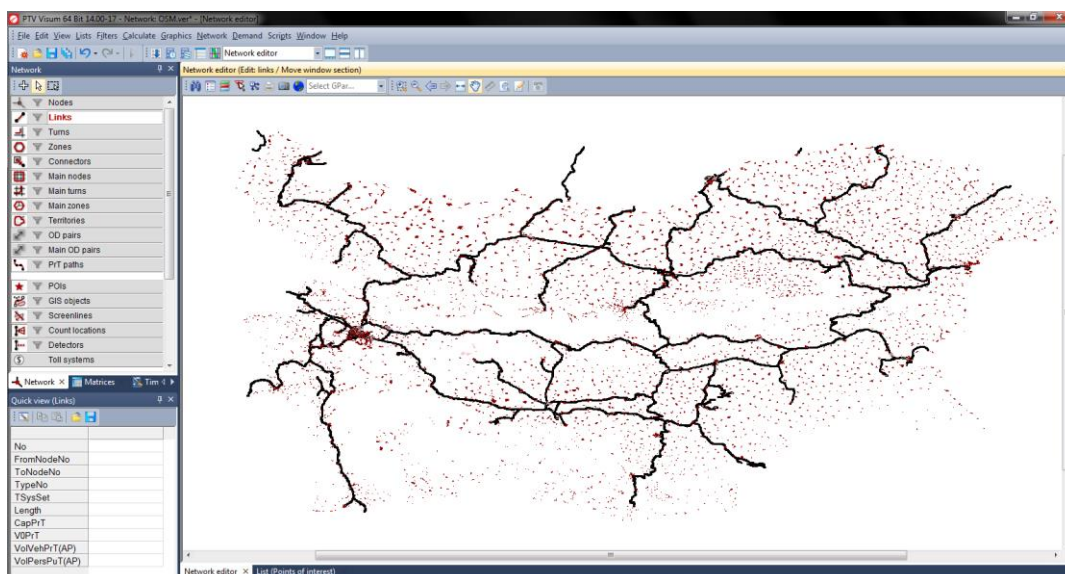
Фигура 4-4 Железопътна мрежа в България

OpenStreetMap осигурява почти пълна картина с данните за мрежата, които могат да бъдат импортирани във Визум (виж по-долу). Ще бъдат добавени няколко липсващи връзки. Скоростта на движение, капацитета (брой линии) и тягата (с / без електрификация), както и показателите за движението ще бъдат използвани за кодиране на мрежата. При пътническият транспорт информацията, която ще се използва за железопътните превози, ще бъде взета от наличните разписания, а при товарните превози ще бъде използвана честотата на превозите.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

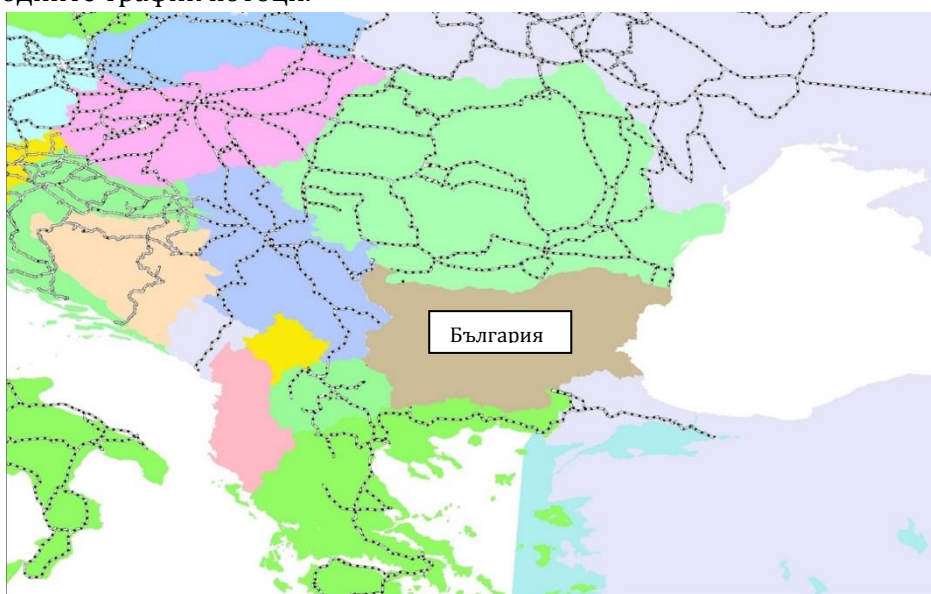


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-5 Данни за ж.п. мрежата в България

Извън България, кодираната база данни е налична от предишни проекти за съседни региони. Мрежата извън България ще бъде представена само чрез основната мрежа, която е от значение за международните трафик потоци.

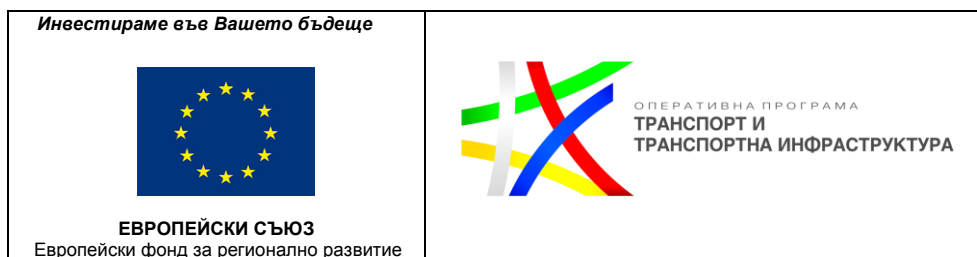


Фигура 4-6 Данни за ж.п. мрежата в съседни на България региони

Обществен транспорт

Регионалните автобусни линии ще бъдат прикрепени в модела за Обществен транспорт (обществен транспорт – РТ или Обществен градски транспорт - РгТ), както и маршрутите и графичите за движение на превозните средства. Цифровите данни за спирките, маршрутите и разписанията за движение на превозните средства ще се събират от превозвачите или от

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

транспортните компании (напр. във формат GTFS), тъй като се предвижда да се използват прикрепване базирано на разписанията за обществения транспорт

Мрежата на обществения градски транспорт не е в обхвата на Националния транспортен модел, т.е. маршрутите и разписанията на линиите на обществения градски транспорт няма да бъдат включени в модела. Системата за обществен градски транспорт ще бъде представена от транспортни връзки по съвсем опростен начин.

Въздушен транспорт

По отношение на въздушния транспорт, превозваните по суша товари (тежкотоварни и лекотоварни превозни средства) и матриците на пътничекотока (превозите с лични автомобили и обществен транспорт) до и от летищата ще бъдат включени в отделни модели за въздушния транспорт и в последствие прикрепени към мрежата.

Следните летища ще бъдат включени в Националния транспортен модел:

- София(SOF);
- Варна(VAR);
- Бургас(BOJ);
- Пловдив(PDV);
- Горна Оряховица(GOZ).

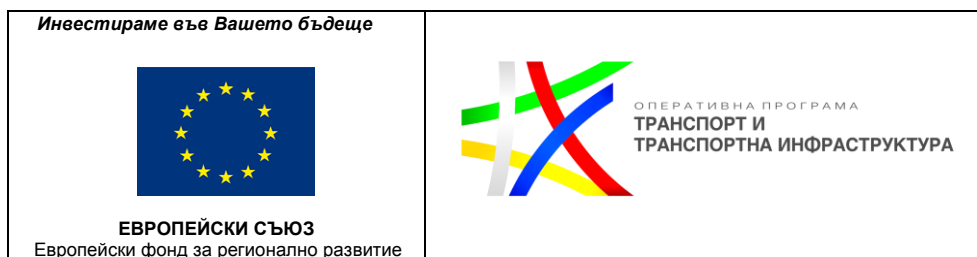


Фигура 4-7 Летища в България, които са включени в Националния транспортен модел

Морски пристанища

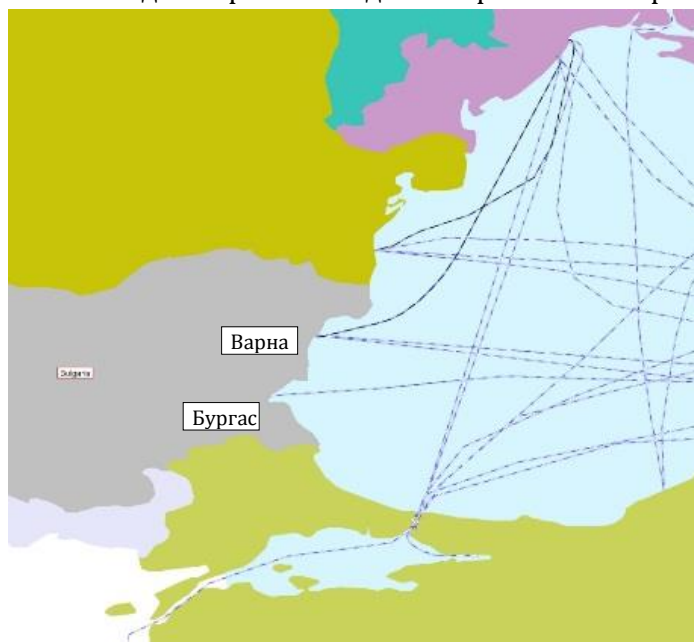
Морският транспорт също е от значение, особено по отношение на международния товарен трафик. Морските пристанища ще бъдат включени, като се вземат под внимание характеристиките и капацитетът на инфраструктурата. Главните пристанища са Варна и Бургас, но също така ще бъдат взети под внимание и определени пристанищни терминали (Несебър, Царево, Созопол, Поморие, Обзор, Каварна и Балчик).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Данните за основните връзки в открито море, включително специфичните характеристики (напр. честота на редовни превози, ограничения при превозите на определени видове стоки) са налични в резултат на изпълнени предишни проекти в страни от региона (виж по-долу). Тези данни ще бъдат обработени след събирането на данни в рамките на проекта.



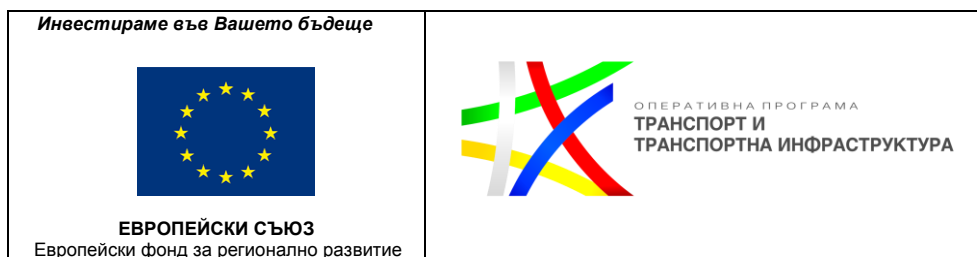
Фигура 4-8 Основни товаропотоци в Черно море

Вътрешноводни пътища

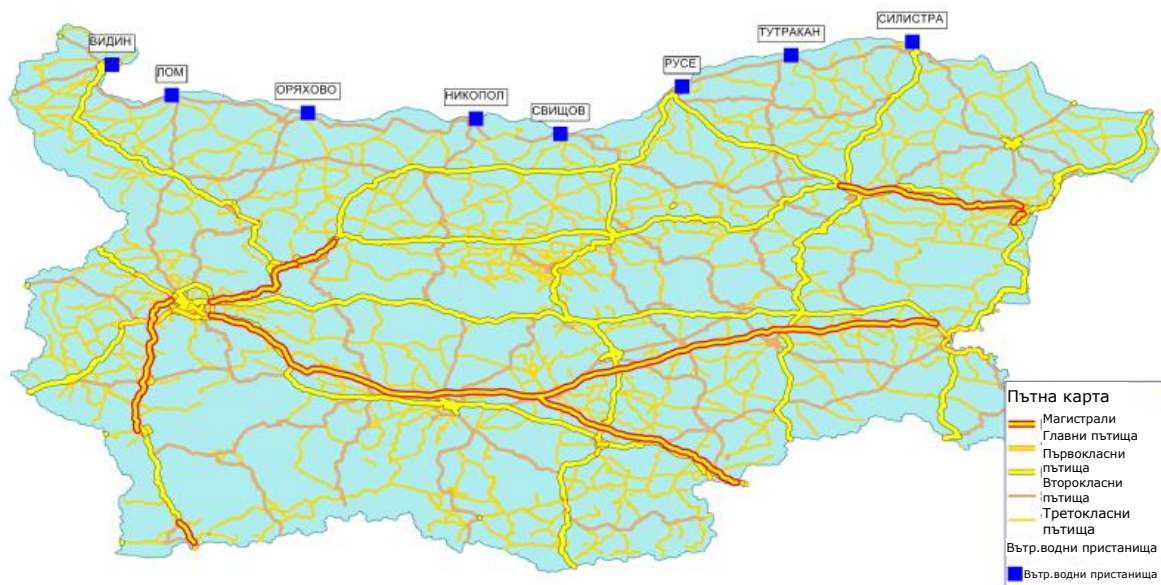
В националния транспортен модел ще бъдат включени следните вътрешноводни пристанища:

- Видин;
- Лом;
- Оряхово;
- Сомовит;
- Свищов;
- Русе-Запад;
- Русе-Изток;
- Тутракан;
- Силистра.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-9 Вътрешноводни пътища и речни пристанища

Интермодални съоръжения

Местоположението на интермодалните съоръжения ще бъде отбелязано и включено в списъка в зависимост от вида транспорт и капацитета по отношение на пътнически и товарни превози. При претоварване на товарни превози ще бъде обърнато особено внимание на наличната инфраструктура, предназначена за специфични логистични системи (напр. контейнери), стоки или групи от стоки. Съоръженията за претоварване са представени в модела като връзки, но с обозначение за съоръжение за претоварване, като са посочени съответните видове транспорт, участващи при претоварването.

Освен определянето на началната и крайната точка на връзките, във Визум възлите определят местоположението на пресичанията на улици и точките в железопътната мрежа, където има връзка с други видове личен или обществен транспорт. В зависимост от наличието на информация, видовете възли ще бъдат определени и прикрепени към мрежата. Това на свой ред ще позволи използването в модела на правилата за смяна на посоката на движение (например ограничения за смяна на посоката на движение, капацитет) по вид на смяна на посоката (дясно, ляво, направо) в зависимост от правилата за осигуряване на предимството за определен поток.

4.4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА ЗОНИРАНЕ

Основни аспекти

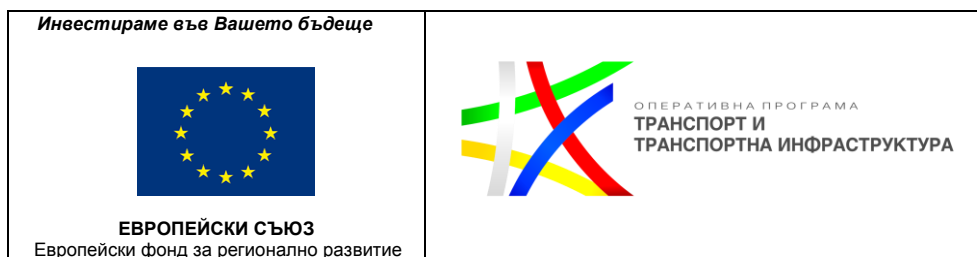
Размерът и броят на зоните е съществен фактор за:

точността на модела;

времето за изчисляване;

събирането на налична входящи данни на ниво трафични зони.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Големият брой трафични зони гарантира по-висока степен на точност. От друга страна това увеличава значително времето за изчисляване. В допълнение, процеса по събиране на данните изисква усилия и време.

“Посочено е, че пътуванията в зоната (т.е. пътуванията, които се извършват изцяло в една и съща зона) не са прикрепени към модела на мрежата. Ако зоните са твърде големи, това може да доведе до пренебрегване на значителна част от транспортните потоци, както за връзките, така и за възлите. Това от своя страна може сериозно да изкриви структурата на трафик потоците, което ще доведе до неточности в модела. Подобно изкривяване, особено при моделирането на движенията за смяна на посоката по кръстовищата, качванията и слизанията на пътници по спирките на градския транспорт може да настъпи, особено ако размера на зоните не е отговаря на нивото на детайлност на мрежата в модела. В този смисъл особено внимание трябва да се отдели на моделите за по-големите области, където има големи възли, които много често са място, където възникват сериозни задръствания, които не са отразени в модела, ако зоните са прекалено големи.” (Ръководство за оценка на JASPERS)

Разработване на система на зонирание

Ще бъде разработена идентична система на зонирание (както и такава за мрежата) за пътническите и товарните превози с оглед поддържане на целостта на моделите.

Вътрешно зонирание

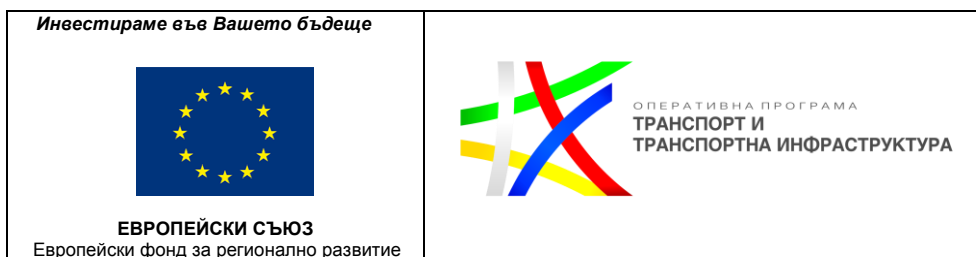
Вътрешното зонирание се основава на териториалните административни единици на общинско ниво. В България има 265 общини.



Фигура 4-10 Административно-териториални единици в България – граници на общините (източник: Агенция по геодезия, картография и кадастър)

Посочените общини образуват основата за зонирането, която ще позволи последователното използване на статистически данни. Общините с голям брой жители са разпределени на повече трафични зони. Този принцип е приложен за следните градове:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-1 Общините, които ще бъдат отделени в трафик зони

Municipality	Община	Преброяно население към 2014	Брой трафични зони
Blagoevgrad	Благоевград	76,571	2
Burgas	Бургас	211,033	6
Dobrič (Grad) [Dobrich City]	Добрич - град	87,817	2
Gabrovo	Габрово	61,893	2
Haskovo	Хасково	90,940	2
Jambol [Yambol]	Ямбол	71,561	2
Kărdžali [Kardzhali]	Кърджали	67,794	2
Pazardžik [Pazardzhik]	Пазарджик	111,551	3
Pernik	Перник	92,544	2
Pleven	Плевен	125,623	3
Asenovgrad	Асеновград	62,685	2
Plovdiv	Пловдив	341,567	10
Ruse	Русе	164,219	4
Sliven	Сливен	122,331	3
Stolična [Sofia]	Столична	1,316,557	35
Kazanlăk [Kazanlak]	Казанлък	70,422	2
Stara Zagora	Стара Загора	159,346	4
Šumen [Shumen]	Шумен	91,210	2
Varna	Варна	344,775	8
Veliko Tărnovo [Veliko Tarnovo]	Велико Търново	87,771	2
Vraca [Vratsa]	Враца	69,100	2

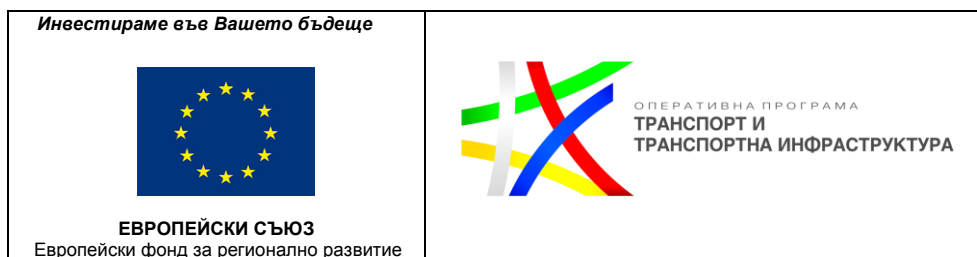
Целта е да се избегнат големи разлики между броя на жителите за вътрешните трафични зони. Следователно от една страна градовете с население над 60 000 са разделени, както е посочено в таблицата по-горе. От друга страна малките общини (с население под 5000) са окрупнени, когато това се налага. В допълнение към тези единици, областите със специални характеристики (напр. пристанища, летища, индустриални зони и др.) са определени като отделни трафични зони.

Външно зонироване

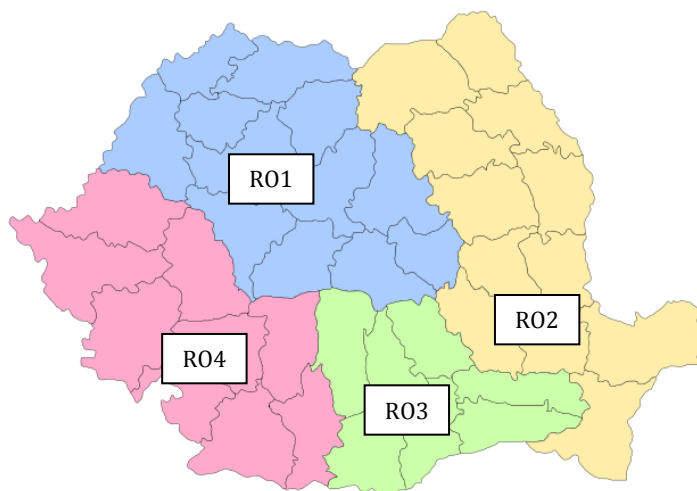
В допълнение са създадени външни трафични зони, в които са включени съседните страни и останалите чужди страни, където преминава външния трафик (входящи, изходящи, и транзитни потоци). По-големите съседни страни са разделени в повече от една трафична зона: на база ниво NUTS (или окрупнени части от тях).

За Румъния зонироването следва регионите по NUTS-1, които формират четири трафични зони, както е показано по-долу.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Трафични зони в Румъния

R01: макро област едно

R02: макро област две

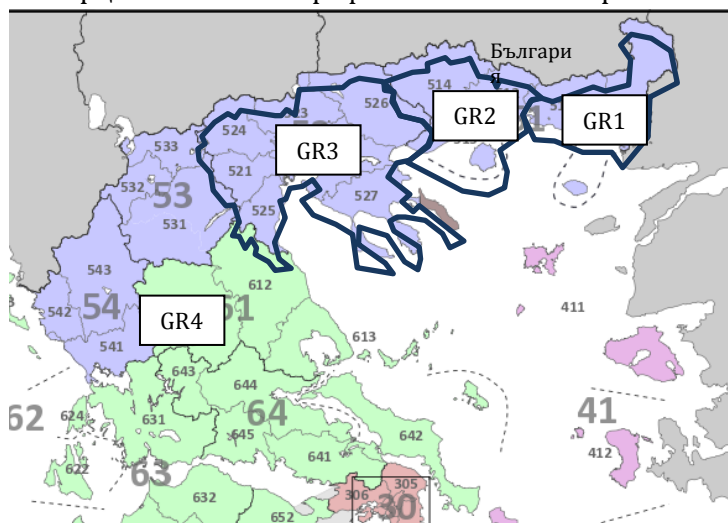
R03: макро област три

R04: макро област четири

Фигура 4-11 Външни зони за Румъния

(Източник: Le Petit Modificateur Laborieux (talk) - Self made, based on File:Macroregiuni.svg, CC BY-SA 3.0, <https://en.wikipedia.org/w/index.php?curid=21916217>)

За Гърция външните трафични зони са базирани на NUTS-2, както е показано по-долу:



Трафик зони в Гърция

GR1: NUTS региони 511 and 513

GR2: NUTS региони 512, 514, 515

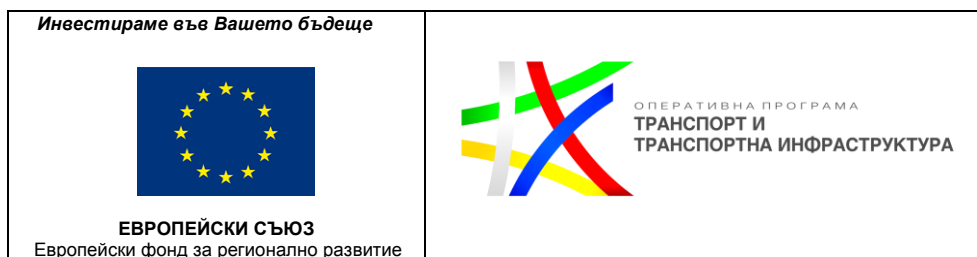
GR3: NUTS региони 52

GR4: Останалата част на Гърция

Фигура 4-12 Външни трафик зони на Гърция

Всяка една от останалите съседни държави (Турция, Сърбия и Македония) както и други близки до България държави) е представени като отделна трафична зона. По-отдалечените страни са обединени в групи.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

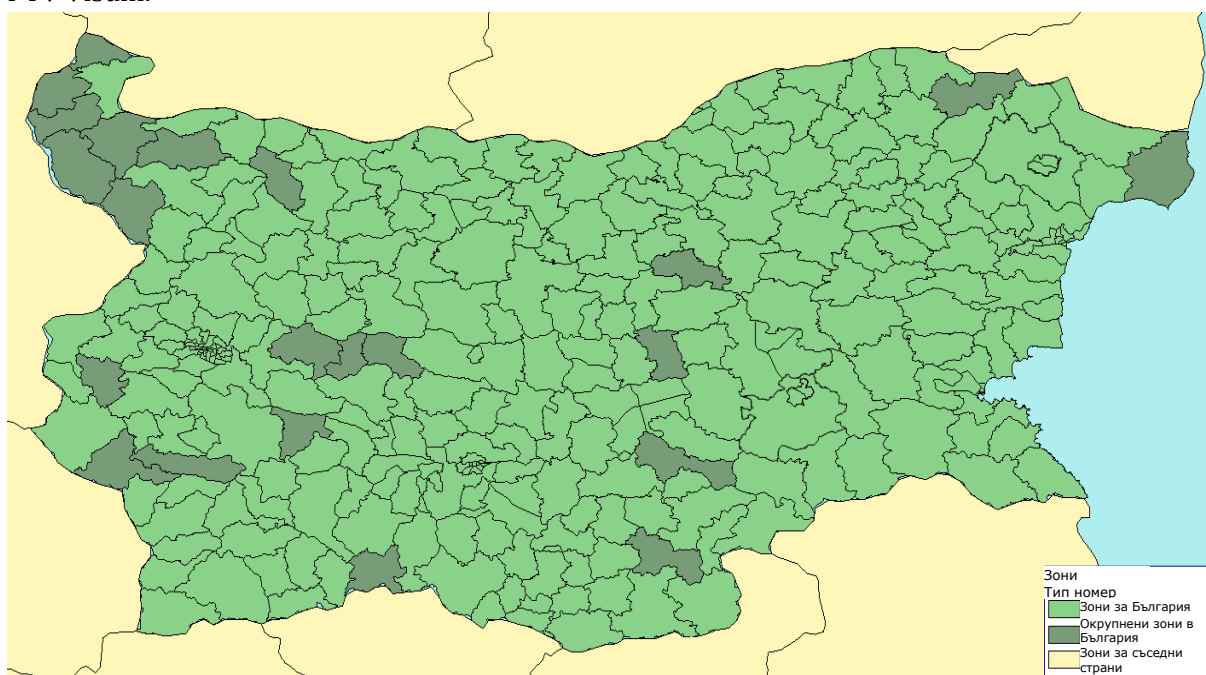
Обобщение

Както е показано по-долу, транспортният модел съдържа 400 трафични зони.

Таблица 4-2 Структура на трафик зоните

Вид на зоната	Брой зони
(със разделяне) общини в България	343
Намаляване поради сливане на зони	-25
Морски пристанища	9
Речни пристанища	9
Летища	5
Индустриални зони	5
Терминали за претоварване	10
Външни зони	44
ОБЩО	400

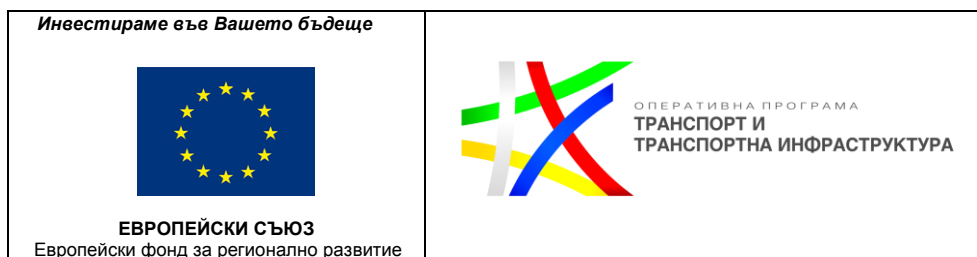
Фигурата по-долу представя окончателното зонироване за България в транспортния модел на PTV Visum.



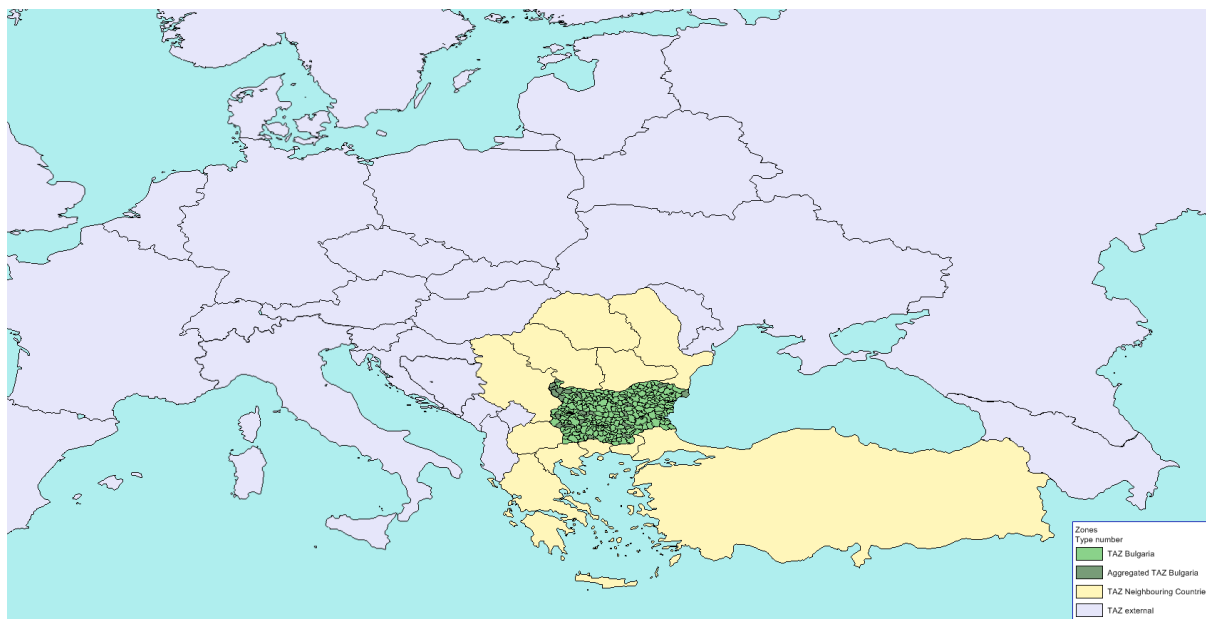
Фигура 4-13 Система на зонироване за България във Визум

Фигурата по-долу представя външните зони в транспортния модел на PTV Visum.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-14 Външно зонироване във Визум

По отношение на броя и размера на трафичните зони е възприет компромисен вариант между изискуемата точност на модела; наличните входни данни за модела на ниво трафичните зони и усилията по събиране на съответните данни.

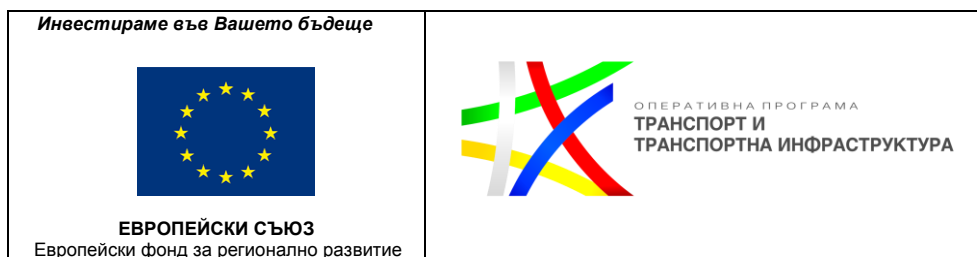
Съществуват някои зони с относително голяма площ и следователно висок дял на трафик вътре в зоната, който не е прикрепен към мрежата. Все пак, проблемът с пренебрегнатия трафик, възникнал в началото на участъка, оказва основно влияние върху местните пътища и кръстовищата, които не попадат в обхвата на модела. Основният фокус на националния транспортен модел е предимно върху транспортната мрежа с републиканско значение, т.е. връзките, по които се осъществяват превози на по-далечни разстояния. При тези връзки делът на трафика в зоната може да се окаже много нисък и проблемът с пренебрегнатия трафик ще е незначителен.

4.5. ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ И КЛАСИФИКАЦИЯ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

4.5.1. ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

Следните видове транспорт ще бъдат включени в моделирането за пътническия трафик:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-3 Видове транспорт при моделиране на пътнически трафик

Вид транспорт	Коментар
Автомобил	
Автомобил с пътници	
Обществен транспорт	Железници
	Регионални автобусни превози
Фериботи	
Въздушен транспорт	наземни пътнически превози (автомобил/обществен транспорт)

По отношение на въздушния транспорт, превозите с наземен транспорт от и до летищата ще бъдат калкулирани с отделен под-модел, като генерираното търсене ще бъде включено като външна матрица към търсенето на пътнически превози преди прикрепването.

Следните видове транспорт ще бъдат включени в моделирането за товарния трафик:

Таблица 4-4 Видове транспорт при моделиране на товарния трафик

Товарни превози	Обхват/ Детайлност
Сухопътни товарни превози	Тона Лекотоварни превозни средства Тежкотоварни превозни средства
Железопътен транспорт	Тона
Морски транспорт	Тона
Вътрешноводен транспорт	Тона
Въздушен транспорт	наземен транспорт (лекотоварен и тежкотоварен)

Както се вижда по-горе за сухопътния автомобилен трафик, превозените тонове ще бъдат конвертирани в лекотоварни и тежкотоварни единици. За останалите видове транспорт, товаропотоците са изчислени в тонове.

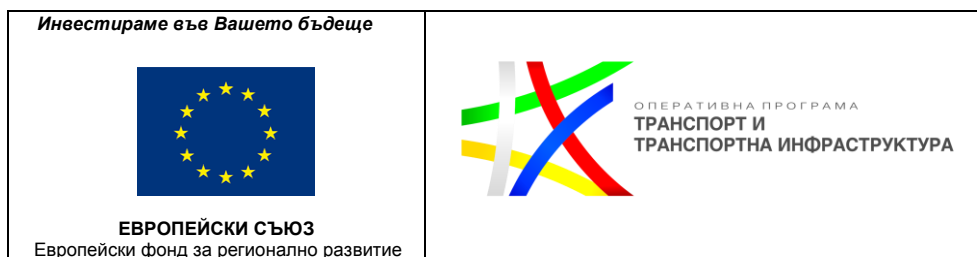
По отношение на въздушния трафик, превозите с наземен транспорт от и до летищата ще бъде калкулирани с под-модел и полученото търсене ще бъде включено във външна матрица към търсенето на превози за лекотоварен и тежкотоварен транспорт.

4.5.2. КЛАСИФИКАЦИЯ ПО ВИД ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

За прикрепването на сухопътния трафик, превозните средства ще бъдат класифицирани по следния начин:

- леки автомобили (пътувания от модела за пътнически превози);
- лекотоварни автомобили (пътувания от модела за товарни превози);
- тежкотоварни автомобили (пътувания от модела за товарни превози).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Критерият за класификацията на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства ще се определи на по-късен етап, по време на събирането на данни и етапа на разработване на модела.

4.6. ГРУПИ ПЪТНИЦИ И ЦЕЛ НА ПЪТУВАНЕТО

За точна симулация на съществуващото поведение и нагласи за пътуване, както и оценка на прогнозата на търсенето, населението ще бъде разделено на под-групи, които се отличават с относително еднакво поведение по отношение на пътуванията. Обикновено се прави и разделение в зависимост от собствеността на личен автомобил, броя на пътници в автомобила и възрастта.

Поради тази причина се предлагат следните групи пътници:

Таблица 4-5 Групи пътници

Групи население	Описание
EmpCar+	Заети с личен автомобил
EmpCar-	Заети без личен автомобил
UnEmpCar+	Безработни с личен автомобил
UnEmpCar-	Безработни без личен автомобил
PrimPupils	Учащи в първоначално училище
SecPupils	Учащи в основно училище
Students	Студенти
RetiredCar+	Пенсионери с личен автомобил
RetiredCar-	Пенсионери без личен автомобил

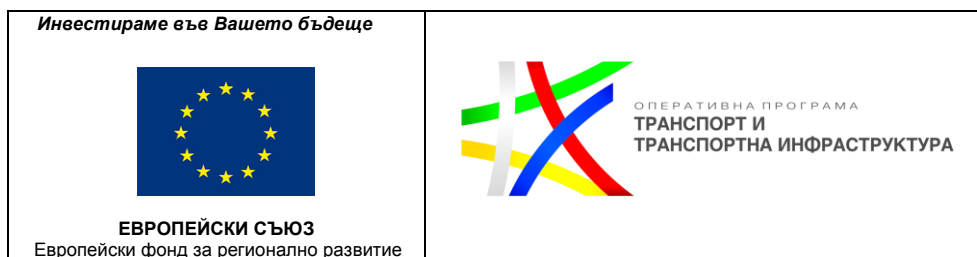
Окончателното сегментиране на групите лица зависи от наличието на данни – както от наличието на социално-икономически данни със съответното ниво на детайлност, така и на наличието на данни за поведението.

Сегментирането на търсенето по цел на пътуването е важно, тъй като модела на пътуване и характеристиките се различават в зависимост от целта на пътуване, като обикновено индивидуалните групи пътници избират вида транспорт в зависимост от целта на своето пътуване. Целите на пътуване са разделени както следва:

Таблица 4-6 Цел на пътуването

Цел на пътуването
Ежедневна работа (от дома до работното място)
Служебни пътувания
Пътувания с цел образование
Туристически пътувания
Други пътувания

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Разграничаването на целите на пътуването ще бъде запазено през всички четири стъпки на модела за изчисляване на търсенето.

4.7. КАЛКУЛИРАНЕ НА ТЪРСЕНЕТО

4.7.1. СТРУКТУРА НА МОДЕЛА

Мулти-модалният национален транспортен модел на България се състои от следните под-модели:

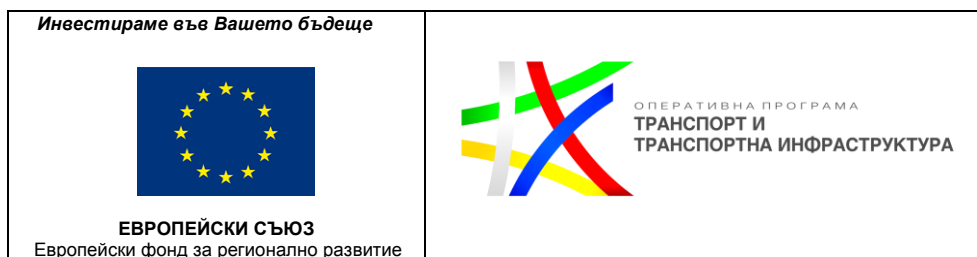
- под-модел за калкулиране на търсенето при пътническите превози;
- под-модел за калкулиране на търсенето при товарните превози.



Фигура 4-15 Национален транспортен модел на България

Обръщаме внимание че и двата под-модела използват един и същи модел на мрежата и структура на зонирание за прикрепването на пътнически и товарни потоци и за калкулирането на матрицата на импеданса. С този подход се гарантира адекватно разглеждане на взаимозависимостите между пътническия и товарния трафик, използващи една и съща пътна инфраструктура. От друга страна усилията за разработване на мрежата, както и евентуалните корекции и поддръжка се намаляват до минимум

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

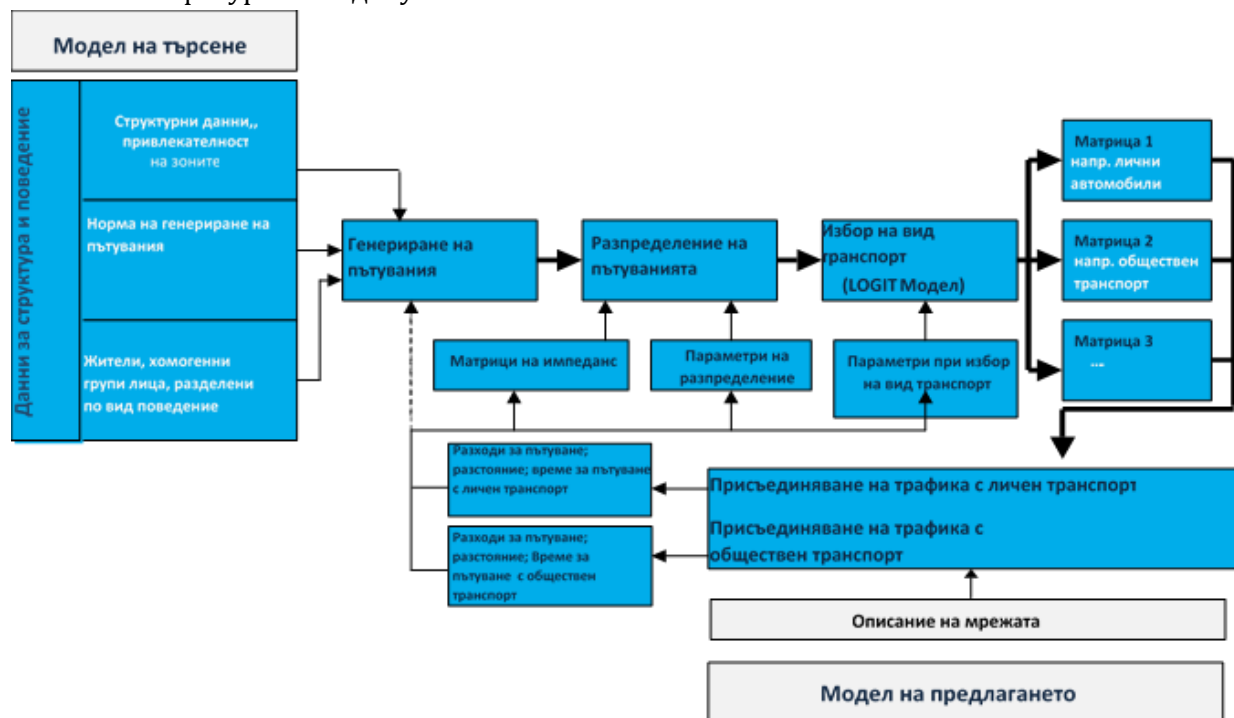
4.7.2. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ТЪРСЕНЕТО НА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

Предложената по-долу методология се основава на:

- изискванията от техническото задание;
- опитът на консорциума в разработването на стратегически/национални транспортни модели в Европа и Близкия Изток (напр. Йордания, Хърватия, страните от програма ТРАСЕКА);
- съвременна версия на софтуер, достъпен и разработен от партньора в Консорциума ПТВ: ВИЗУМ.

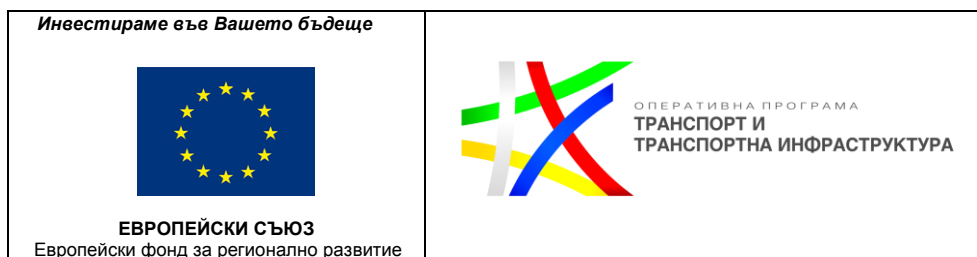
За точно симулиране на съществуващото поведение на пътуване и изчисляване на прогнозното търсене, населението ще бъде разделено на под-групи, в зависимост от различните цели на пътуване, така както са описани в точка 5.5.

Предложеният подход на моделиране е 4-стъпков модел, който се основава на равновесието между търсенето и предлагането, като включва етап на изчисляване за генериране на пътувания, разпределение на пътувания, избора на вид транспорт и прикрепване, както е показано на фигурата по-долу.



Фигура 4-16 Структура на модела за търсене и механизъм за оценка на предлагане

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Първият етап е **генерирането на пътувания**, където се изчислява броят на пътуванията, реализирани/привлечени от всяка една от анализираниите трафични зони. Изчисленията ще бъдат направени отделно за всяка група лица и за целите на пътуванията, въз основа на социално-икономически показатели (брой на населението, заетост, брой студенти и данни за териториалното устройство, като например:

Данни за териториално устройство	Описание
Работни места	Общ брой работни места
Първоначално училища	Брой места в първоначалните училища
Основни училища	Брой места в основните училища
Университети	Брой места в университети
Търговски центрове	Търговски площи
Туристически услуги	Потенциал за развитие на туристическите услуги

Първо, производството O_i от зона i се изчислява на базата на следната формула:

$$O_i = \sum_g r_g SP_g(i)$$

Където SP_g е структурната характеристика за нивата на търсене g , т.е. броят на населението принадлежащи към една група лица. $SP_g(i)$ отговаря на стойността на SP_g в зона i . Коефициентът r_g е норма на производителност, която показва броя на пътуванията за структурната единица. Те определят нормата на производителност по нива на търсене и по характеристики на териториалното устройство.

Същото изчисление е представено за привличане D_j .

В повечето приложения общата производителност за ниво на търсене (прибавено към всички зони) е в съответствие с общото привличане:

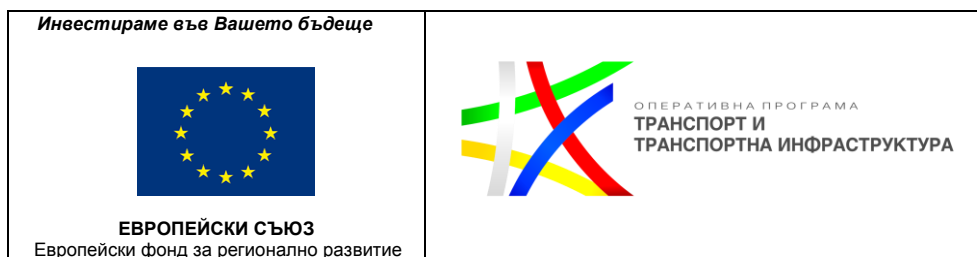
$$\sum_i O_i = \sum_j D_j$$

Втората стъпка е **разпределението на пътуванията**

Изчислената производителност и привличането на пътувания, които са изчислени в предишния етап, определят единствено ограниченията на матрицата на цялостното търсене определено ниво на търсене. Самите елементи от матрицата са изчислени в етапа за разпределяне на пътуванията. От една страна разпределението на определена зона на крайна точка към определена зона на начална точка се базира на привличането на нивото на търсене (измерено чрез търсенето на крайна точка = привлекателност). От друга страна импеданса на пътуването от начална към крайната зона е от съществено значение (измерен от класифициращи матрици за време на пътуване, пътни такси и други елементи на общите разходи).

Гравитационният модел е утвърден стандартен подход, който в отделните части на света се приспособява за процесите за обработване на разпределението на пътувания за транспортни модели, като се използват математически формули за разпределението на пътуванията, на базата на вероятността на избора за всяка начална точка (i) и за всяка крайна точка (j). С оглед

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

изчисляване на броя пътувания започващи от зона i до зона j , трябва да се вземе под внимание, че всяка зона на крайна точка j притежава специфичен капацитет за привличане на пътувания, който се базира на това дали има съответните условия за привличане/цел пътувания и дали има съответното ниво на достъп. Под-моделът за разпределяне на пътуванията използва импеданса, който представя достъпността на зона j от зона i и „общите разходи“ за пътуване между двете зони.

Стандартното тълкуване на разпределението на пътуванията (избора на крайна точка) в

$$\left. \begin{aligned} v_{ij} &= C_{ij} \cdot \frac{O_i}{V} \cdot o_i \cdot \frac{D_j}{V} \cdot d_j \cdot f \\ \sum_j v_{ij} &= O_i \\ \sum_i v_{ij} &= D_j \end{aligned} \right\} \begin{array}{l} \text{Trip distribution model} \\ \text{Constraints} \end{array}$$

теорията за планиране на превозите е:

Където:

V_{ij}	Брой на пътувания от i до j
C_{ij}	Общи разходи за придвижване от i до j
O_i, D_j	Начална точка на пътуването от i до j
o_i, d_j, f	Фактори за запазване на ограниченията на пътуванията
V	Общо привличане, ограничението към всички зони

Общите разходи C_{ij} е матрицата на импеданса определена например, като минимум независимо дали става въпрос за времето за пътуване с автомобил или с обществен транспорт за всяка двойка променливи от i до j .

Под-моделът за разпределение на пътуванията използва следната функция за импеданс, която представя достъпността на зоната j от зона i :

$$f(w_{ij}) = e^{(\alpha \cdot w_{ij})}$$

Където:

w_{ij}	Импеданс от зона i до зона j
α	Параметри на разпределение на пътуванията

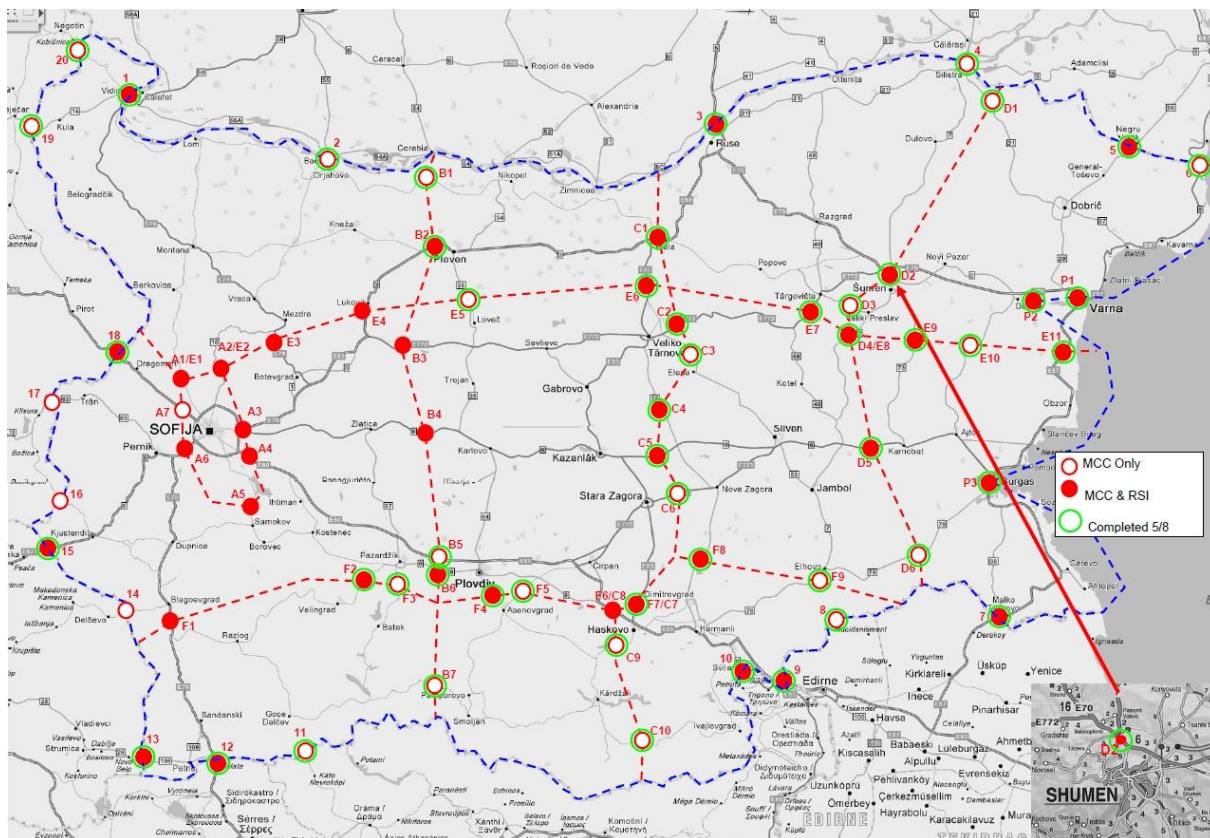
Практическо валидиране на етапа за синтетично разпределение

При изготвянето на Общ генерален план за транспорта на България през 2008 год. бе направено обширно проучване за пътния трафик и обществения транспорт. Разположението на местата на точките за преброяване и пътните проучвания са показани във фигурата по-долу.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-17 Разположението на местата на точките за отчитане и RSI

На посочените по-долу точки са проведени интервюта по определени пътища:

- 10 гранични пункта;
- 34 местоположения във вътрешността на страната;
 - 6 местоположения по наблюдаваното и проучвано направление А;
 - 4 местоположения по наблюдаваното и проучвано направление В;
 - 6 местоположения по наблюдаваното и проучвано направление С;
 - 3 местоположения по наблюдаваното и проучвано направление Д;
 - 9 местоположения по наблюдаваното и проучвано направление Е;
 - 6 местоположения по наблюдаваното и проучвано направление Ф;
- На пристанища Варна и Бургас.

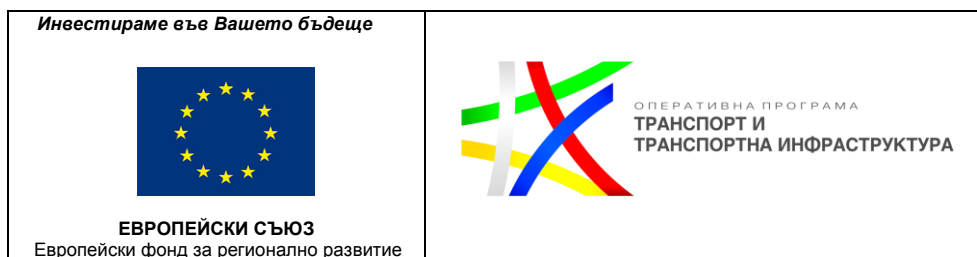
Следователно изчерпателен набор от емпирични матрици за сухопътни пътувания може да се вземе от Общия генерален план за транспорта на България.

Също така, емпирична информация за пътниците, ползващи обществен транспорт е събрана чрез статистиката от броя на продадените билети.

Характеристиките на пътуванията получени от емпиричните данни, посочени по-горе ще бъдат използвани за валидирането.

Третият етап е **изборът на вид транспорт**:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Под-моделът за избор на вид транспорт изчислява разпределението на пътуванията между използване на личен автомобил и използването на обществен транспорт. В моделната йерархия това стъпката, която се реализира след под-модела за разпределението на пътуванията. Моделът за избор на вид транспорт е базиран на Логит модел (Logit Model), основан на функция на полезност, съдържаща генерализирани разходи за пътуванията, и претеглени параметри:

$$f_g(m, i, j) = \frac{e^{U_g(m, i, j)}}{\sum_k e^{U_g(k, i, j)}},$$

Където:

U_g	функция на полезност
m	вид транспорт
i, j	зони
g	групи население
k	1..M (вид транспорт).

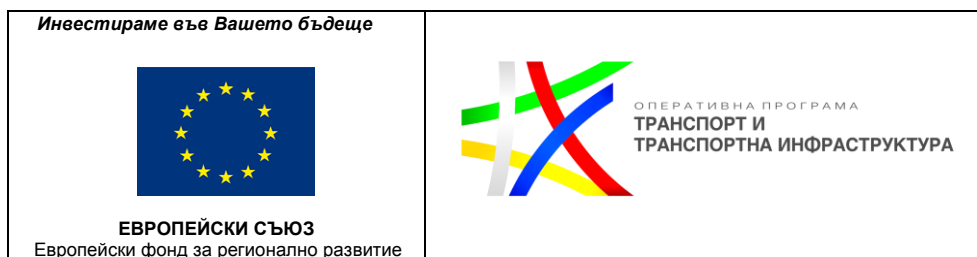
Функцията f представя вероятността от използването на определен вид транспорт от зона i до зона j за група население g . U е функцията на полезност за използване на даден вид транспорт m от i до j за група население g . Функцията на полезност представлява генерализиран разход (полезност), съдържаща няколко елемента на разходи претеглени на база на техните специфични параметри.

Прикрепването на пътувания е последния от четирите етапа в подхода. Базирано на матриците за търсенето на транспортни услуги, изготвени след процесите на генериране на пътувания, разпределяне на пътуванията и избора на вид транспорт, както и предлагането на капацитет от транспортната мрежа (за личен или за обществен транспорт), полученият трафик получен въз основа на търсенето се прикрепя към транспортната мрежа. Прикрепването на матриците на търсенето се извършва отделно за превозите с лични автомобили (включително матрици за превозните средства от модела за товарни превози) и обществен транспорт. И двете прикрепвания следват определен брой задания и ограничения, свързани с общия транспортен капацитет, времето и факторите за определяне на общите разходи. Стойността на времето, която е съществен фактор при функциите за общите разходи, ще бъде определена при проучванията, които ще бъдат основани на обширния опит, с който разполага Консултантът при разработването на националните модели за други европейски страни.

ПТВ Визум предлага различни методи за прикрепване за сухопътния трафик, като това не се ограничава до процедури за прикрепване базирани на постепенното нарастване, баланса, вероятностите и динамиката. Изборът на подходящ метод за прикрепване за транспортния модел на България ще се основава на следните критерии:

- кратко време за изчисляване, осигуряващо бързо съвпадение;
- възможност за започване на изчислението, базирано на предварителни прикрепвания;
- високо качество на моделиране с оглед точност на резултатите от модела.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Въз основа на опита на ПТВ най-вероятно за изчисляване на прикрепването ще бъде избран „Методът за достигането на равновесие чрез обучение“ (наречен Метод на равновесието на Лохсе във ВИЗУМ), тъй като той най-добре удовлетворява посочените по-горе изисквания.

Таза процедура симулира „процеса на обучението“ на участниците в движението. За да се постигне това, общият поток на трафика се прикрепва към най-кратките пътища, получени в резултат на предишна (и повторените) итерация. По време на първия етап с повторения се взема предвид единствено импеданса на мрежата при свободна (ненатоварена) мрежа. Изчисляването на импеданса във всеки последващ повтарящ се етап се извършва, като се използва най-ниския импеданс от предишните повторения и импеданса, получен в резултат на текущото присъединяване. Като цяло, всеки последващ етап се основава на импеданса изчислен в етап n-1.

За прикрепване на матриците за обществен транспорт е възможно използването на три метода на прикрепване (базиран на транспортната система; базиран на интервалите на движение, базиран на графика за движение), които основно се различават по отношение на входните данни, които са необходими (като маршрут на линиите и разписания), и алгоритмите за търсене и избор на маршрут. В зависимост от нивото на детайлност на мрежата на обществения транспорт в модела и наличните входни данни, ще бъде избран подходящия метод за прикрепване.

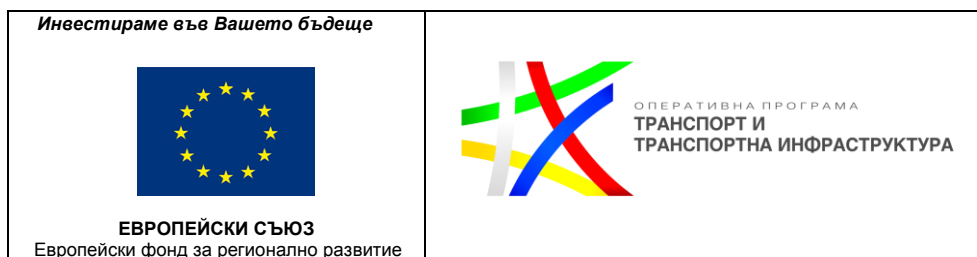
Присъединяването на пътуванията ще бъде нанесено в 24-часови матрици

➤ Калибриране/Валидиране

С цел да се гарантира валидирането на модела, всички етапи от 4 стъпковия подход се калибрират и валидират:

- Генерирането на пътуванията се валидира чрез съпоставяне на резултатите от производството/привличането с наблюдаваните статистически данни. По отношение на прогнозните изчисления, ще бъдат приложени тестове за чувствителност.
- Разпределението на пътуванията се валидира чрез съпоставяне на обемите за начална-крайна точка на матриците, които се изчисляват с модела на пътуванията, наблюдавани при пътните проучвания. Също така, ще бъде извършено сравнение между резултатите на модела и получените данни за разстоянието на пътуването и разпределение на времето за пътуване. Калибрирането ще бъде последващ процес за получаване на ниво на достатъчна конвергенция.
- За валидирането на избора на вид транспорт, съотношенията за избор на вид транспорт в зависимост от целта на пътуване, получени чрез изчисления от модела, се съпоставят със съотношенията, получени от проведените проучвания. Освен това се провеждат тестове за чувствителност за основните променливи за функцията, характеризираща избора на вид транспорт, като се документират в процеса на калибриране.
- Прикрепването на пътуванията ще бъде валидирано за сухопътния транспорт чрез съпоставяне на изчислените обеми автомобили по определени пътни участъци по основните пътни връзки, по screenlines и последователни направления спрямо

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

получените данни за трафика. По отношение на обществения транспорт, ще бъде направено съпоставяне между резултатите от модела и получените данни за броя на ежедневно превозените пътници по основните транзитни коридори, както и броят на пътниците преминали през основните спирки на масовия транспорт.

4.7.3. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ТЪРСЕНЕТО НА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

Общ подход

Като цяло товарният транспорт представлява много сложен и разнороден процес. Предложеният модел за товарни превози ще следва разнороден подход с оглед изчисляване на превозените обеми товари въз основа на началната точка и крайната точка за отделните видове товари. Това включва товарни превози в страната и международни такива (внос/износ/транзит)

Матриците за товарни превози ще бъдат изчислени с помощта на базирания на стоки мулти-модален модел, като се използва разширен 4-степенен подход. Като сериозно предимство на настоящия синтетичен мулти-модален подход предложената методология гарантира:

- точна преценка на сходството между стоките предвид различните видове транспорт;
- възможност за отразяване на мулти-модални и вътрешномодални транспортни връзки включително приходящ трафик;
- реалистично изчисляване на бъдещото търсене на товарни превози основано на социално-икономически промени и/или промени в мрежата (напр. нови линии или терминали за претоварване);
- всички възможни видове транспорт ще бъдат взети под внимание при избора на маршрут.

Етапите на изчисляването, които са приложени за изчисляване на модела на товарния трафик, са посочени на следващата фигура. Тези етапи са изчислени отделно за всеки вид товар с оглед на разглеждането на специфичните им характеристики, които имат отношение към генерирането на товари, разпределението, избора на вид транспорт и прикрепването им.

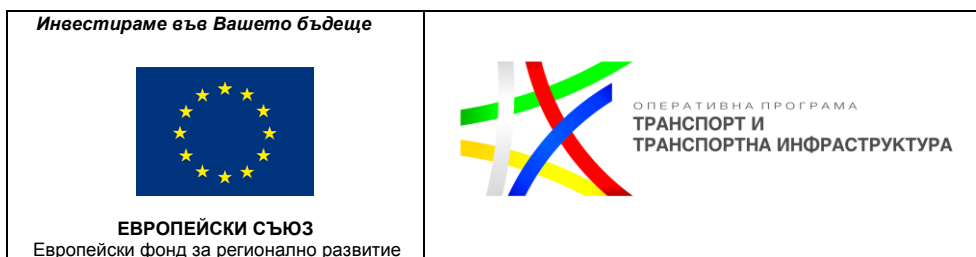
Стоки

Моделът за товарни превози следва разнороден подход за изчисляване на обемите товар. Тъй като товарният транспорт като цяло представлява много сложен и разнообразен процес, същия ще бъде разделен по видове товари при изчисленията на модела.



Фигура 4-18 Категоризация по стоки на товарния транспорт

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

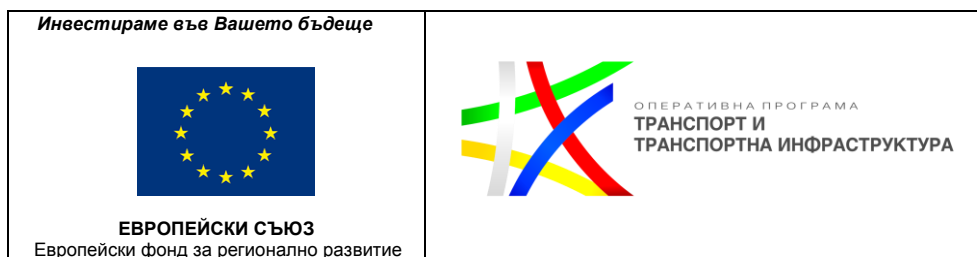


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Изчисляването на модела за товарен транспорт се извършва за всяка стока поотделно. По-долу е представена класификация на стоките, която се използва най-често при разработването на модел за товарни превози. Списъкът със стоки може да бъде коригиран при събирането на данни и по време на етапа за разработване на модела.

Наименование на стока	Група стоки
Живи животни	Селскостопански продукти
Зърнени храни	
Картофи	
Варива	
Зеленчуци	
Захарно цвекло	
Плодове	
Маслодайни култури	
Памук	
Месо	Храни и напитки
Растителни масла	
Храна	
Луксозна храна	
Необработен дървен материал	Дървесина и хартия
Обработен дървен материал	
Изделия от дърво	
Хартия	
Хартиен пулп	
Въглища	Енергетика
Суров петрол	
Природен газ	
Петролни продукти	
Желязна руда	Суровини
Медна руда	
Боксит	
Манган	
Сурова стомана	
Мед	
Алуминий	
Мрамор и травертин	
Камъни и чакъл	
Азбест	
Други минерали	
Сол	
Други руди	
Други метали	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Отпадъци от желязо и стомана	Метални изделия
Стоманени тръби	
Други стоманени изделия	
Метални изделия	
Цимент	Строителство
Други строителни материали	
Торове	Торове и химични продукти
Химически продукти	
Леки автомобили	Потребителски стоки
Тежкотоварни превозни средства	
Машини	
Текстилни продукти	
Бяла техника	
Други потребителски стоки	
Специални превозни средства	
Други	Други

Логистични системи

Логистичните системи обхващат групи от стоки със специфични характеристики и особености по отношение на товарните превози, които водят до използването на еднакви видове превози и едни и същи разходи за извършването на претоварване за тези групи стоки.

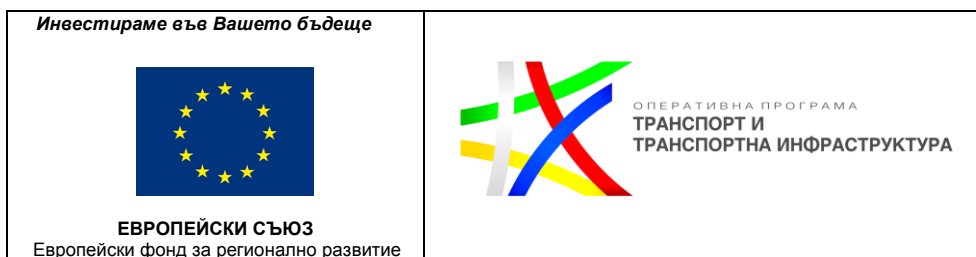
Тези логистични системи могат да бъдат свободно определени в зависимост от спецификациите на товарния транспорт в страната за която се изготвя модела. По-долу е представено примерно класифициране на логистичните системи:

- насипни товари;
- контейнери;
- опаковани товари;
- течни товари;
- бързоразваляеми стоки;
- други.

Изборът на вид транспорт и маршрут са повлияни основно от транспортните разходи. Различни набори транспортни разходите по видове превози ще бъдат определени за изброените по-долу логистични системи.

Стоките с еднакви характеристики предвид формата им и възможностите за превоз се разпределят в един от логистичните терминали на база на транспортните разходи за вида транспорт. Възможно е да се отворят или затворят определени видове транспорт и възли (напр. връзки за претоварване и центрове за прехвърляне) за определени логистични системи. Определените логистични системи са представени в таблицата по-долу:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 4-7 Логистични системи

Логистични системи:
Течности: суров петрол
Течности: петролни продукти
Течности: друг вид
Насипни стоки: сурови материали
Насипни стоки: строителни материали
Насипни стоки: храна + фуражи
Пакетиран товар
Контейнер
Природен газ

Видове транспорт

Моделът за товарни превози обхваща всички видове транспорт, предназначени за осъществяване на товарни превози, включително:

- автомобилен транспорт;
- железопътен транспорт;
- морски транспорт;
- вътрешно воден транспорт.

За всеки вид транспорт съществува отделна мрежа, докато трансферните връзки позволяват за претоварване на стоки между различните видове транспорт на определени за това места като пристанища и терминали за претоварване.

Последователност на изчисленията

Стъпките за извършване на изчисленията, които се прилагат за изчисленията за модела за товарни превози, са показани във фигурата по-долу. Тези етапи са планирани по отделно за всеки от видовете товари с оглед специфичните характеристики, които налагат генерирането на трафик, разпределението, избора на вид транспорт и прикрепването.

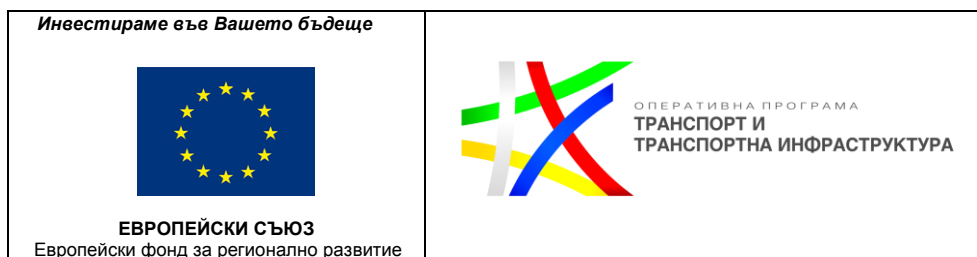
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-19 Стъпки при изчисленията на модела за товарни превози

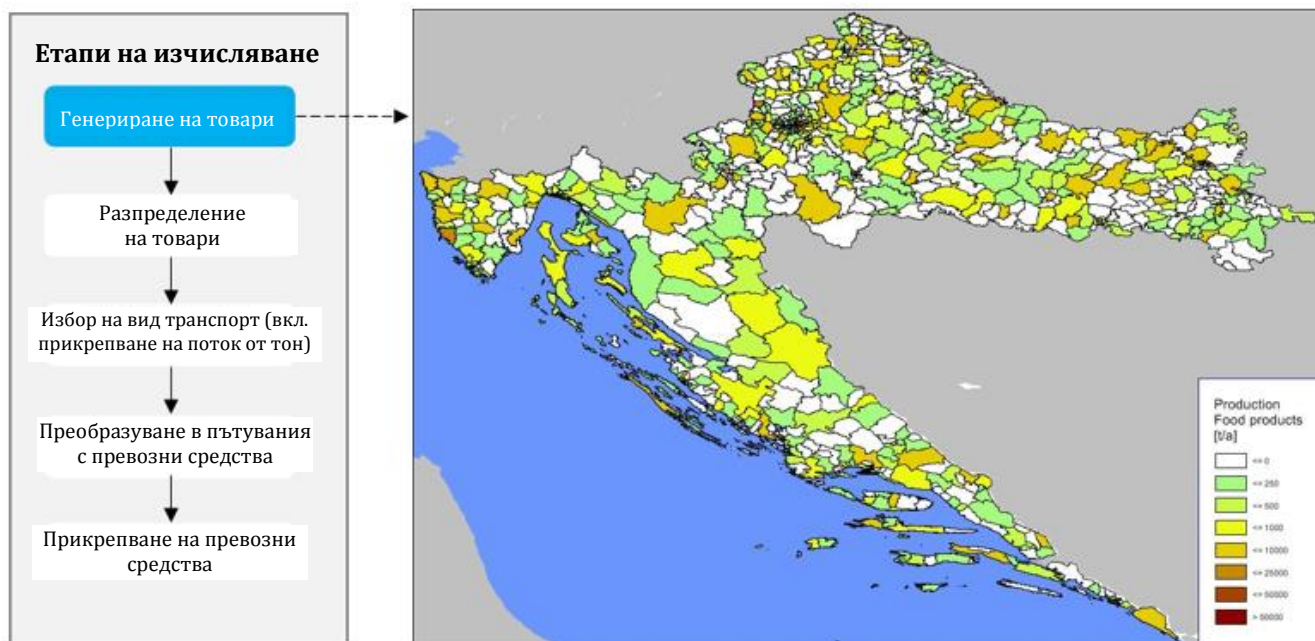
Първо, генерираните обеми са определени и разпределени между трафичните зони по тонове за година. След разпределянето на товаропотока по различни видове транспорт, като автомобилен и железопътен, потоците се конвертират на база пътувания на превозни средства. Към това се добавят външните матрици и матриците от под-моделите, което води до прикрепване към мрежата на пътувания по вид транспорт, от което се получава ежедневния обем по връзки.

На фигури 4-20, 4-21 и 4-22 са представени примери за визуализация на отделните етапи в модела.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

➤ Генериране на товарни превози



Фигура 4-20 Отчетени тонове на база стоки и зони като резултат от стъпката „генериране на товарни превози“

На практика причините за превозването на стоки зависят от мястото на производство и потребление на съответните стоки, както и произтичащата от това необходимост за обмен. Следователно, като първи етап при изчисляването на търсенето, генерираните обеми по трафични зони се определят за всеки товар. Това е направено за местата на производство (известни също като места на произход) и на потреблението (известни също като крайна точка).

Като цяло определянето на началната и крайната точка се осъществява в 2 етапа:

1. Определяне на обемите на производство и потребление на национално ниво за България;
2. Разделянето на тези обеми на ниво трафични зони.

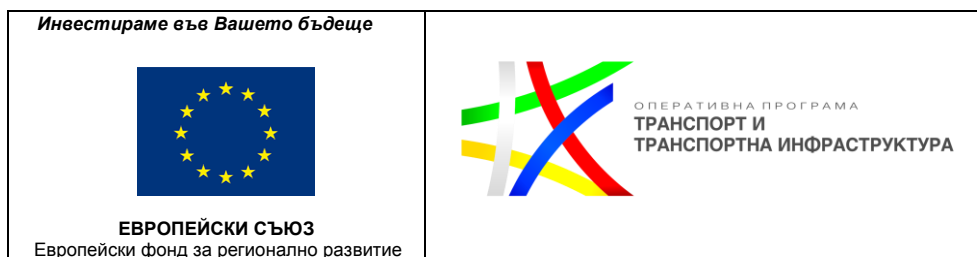
Има (опростено) ограничение, съгласно което общият обем от всички зони на начална точка трябва да се равнява на общият обем от всички зони на крайна точка. Докато обемите по начална точка включват обеми местна продукция и обеми внос, обемите по крайна точка представляват сумата на местното потребление и износ.

$$\sum_i (LU_p \cdot R_p) + \sum_i Import = \sum_j (LU_c \cdot R_c) + \sum_j Export$$

Където:

LU_p	доказано използване на земята за местна продукция
R_p	норма на производителност
LU_c	доказано използване на земята за местно потребление

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

R_c	ниво на потребление
i	индекс за зоната на начална точка
j	индекс за зоната на крайна точка

Обемите внос и износ по стоки за всяка страна ще бъдат определени от данните от статистиката на ООН Comtrade и данните от националната статистика за внос и износ. Местното производство и потребление ще бъдат получени от статистика, изчислена чрез умножение на данните за използваната земя или от и факторите за производство, определени чрез баланс между местно производство /внос и местно потребление/ износ (виж формулата по-горе).

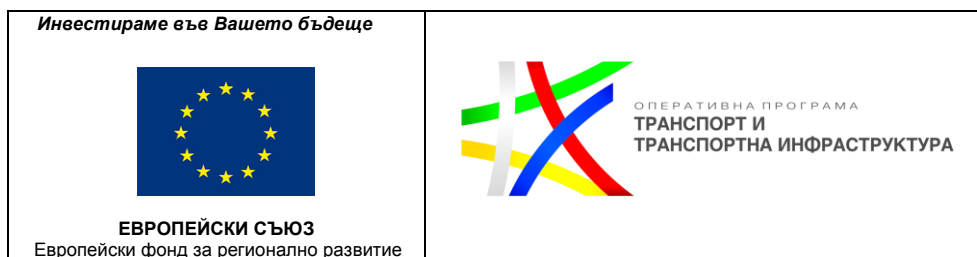
Основните източници за местно производство са данни на ЕС (напр. земеделски и хранителни стоки, произведени стоки), Статистика на храните и земеделието на ООН (напр. дървен материал и продукти от дърво) и годишника за добивната промишленост (напр. суровини, енергетика).

Обемите на производство и потребление на национално ниво ще бъде разбити на ниво трафични зони чрез разпределението на доказаното използване на земята за всеки вид стока. В зависимост от вида стока и дали местното производство или потребление ще бъде изчислявано, доказаното използване на земята може да бъде както следва:

- население;
- заетост по сектор;
- производителност / капацитет на производствените предприятия.

По този начин изчисляването на местното производство и потребление по зони и добавянето към това общо количество вноса/износа за всеки вид стока са генерирани два вектора. Единият включва генерирания обем в началната точка по зони, а другият - обемите по крайна точка.

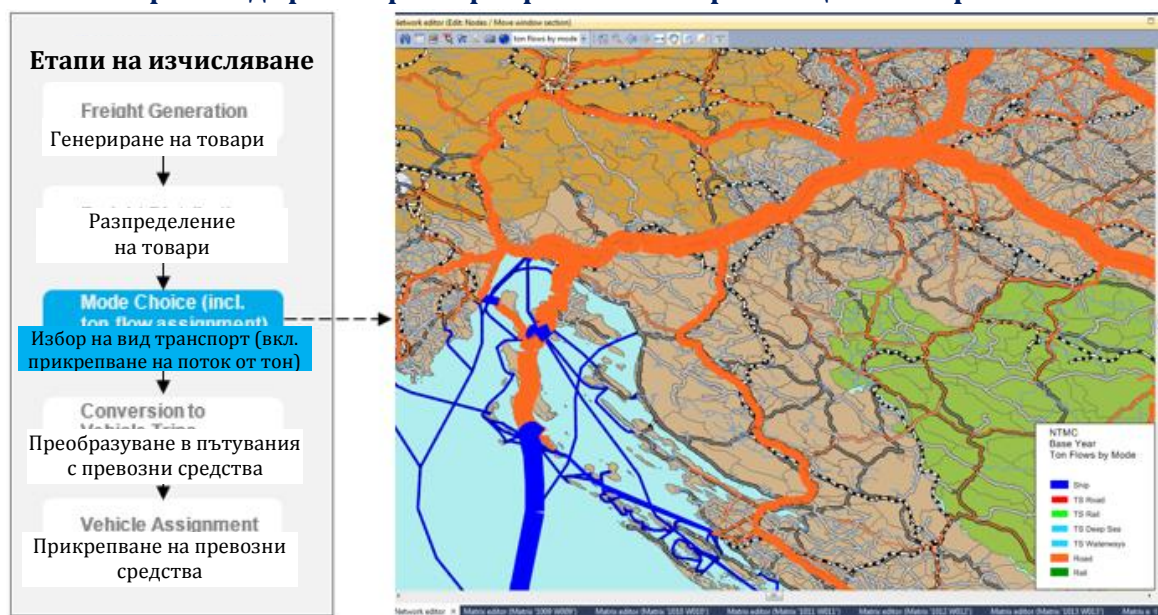
➤ **Разпределяне на товарни превози**



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Разпределението на вноса, износа и транзитните потоци може директно да бъде взето от националната статистика за товаропотоците, разпределени по ниво на трафични зони.

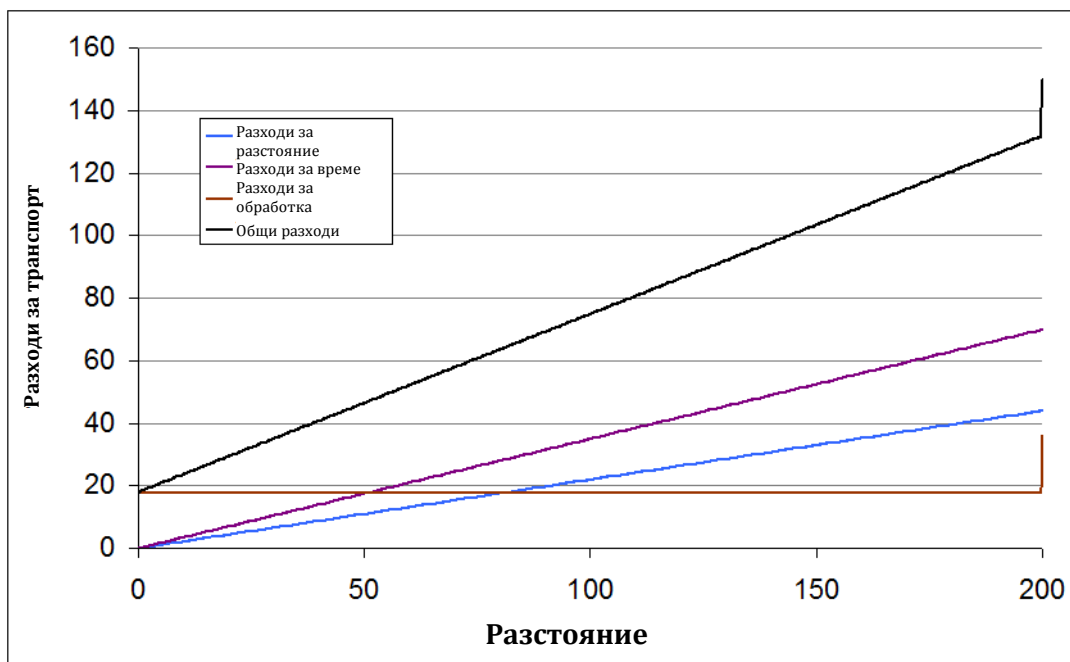
➤ Избор на вид транспорт и прикрепване товаропотоците измерени в тонове



Фигура 4-22 Прехвърлени товарни потоци по вид транспорт като резултат от избора на вид превоз

Етапът за избор на вид транспорт започва с прикрепването на товаропотоците в тонове към мулти-модалната мрежа. Така наречените връзки за претоварване позволяват претоварването на стоки от един вид транспорт на друг, напр.: пристанища и други основни центрове за претоварване. Решението за избор на маршрут и вид транспорт на определен товар и връзката на начална и крайна точка се базира на транспортните разходи и други решаващи фактори. Винаги се използва най-ефективният маршрут и вид транспортно средство. Може да се осъществи с директен превоз с един вид транспорт, или чрез мулти-модален превоз, при който се използва комбинация от няколко вида транспорт с претоварвания.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 4-23 Структура на общите транспортни разходи

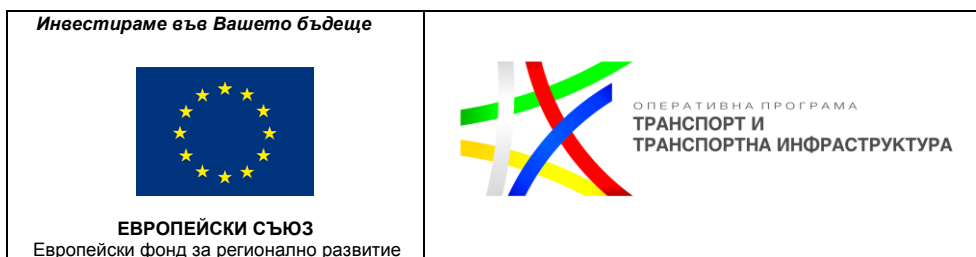
Легенда:

- ✓ Транспортни разходи
- ✓ Разстояние
- ✓ Разходи свързани с разстоянието на превоза
- ✓ Разходи за време
- ✓ Разходи за обработка
- ✓ Общи разходи

Видно от фигурата по-горе, общите разходи за транспорт, които са определящи за избора на маршрут и вид транспорт, включват следното:

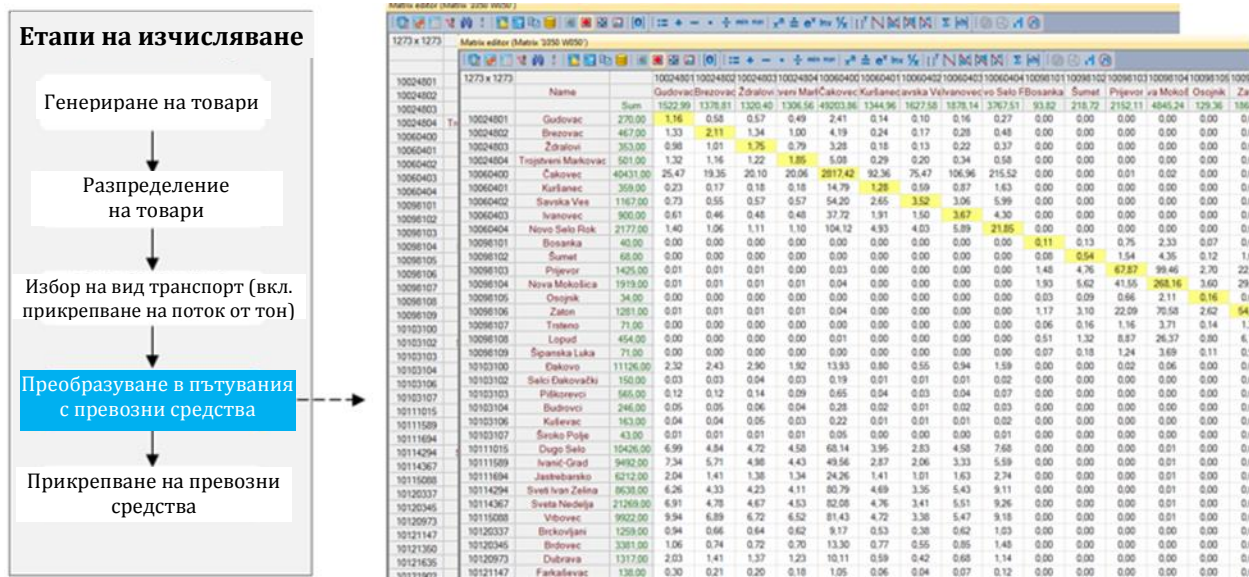
- Разходи за време (разходи за време за съответния вид транспорт + разходи за загуба на стойност на стоките);
- Разходи за разстояние (разходи за разстояние за съответния вид);
- Разходи за обработка (разходи за натоварване/разтоварване и претоварване).

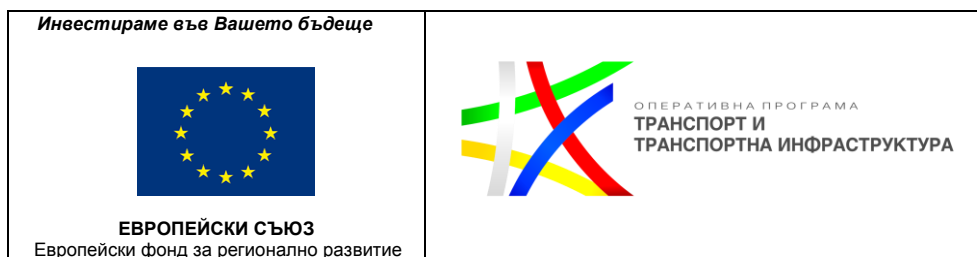
Прикрепването осигурява обеми тон-потоци по връзките на различните видове транспорт, от които могат да бъдат калкулирани модалните матрици за всяка стока.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

➤ Преобразуване на товаропотоците в потоци от транспортни средства и прикрепването на товарния трафик към мрежата





Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За да бъдат отразени тези (предимно местни) автомобилни превози за дистрибуция, ще бъде разработен допълнителен модел за двупосочни пътувания за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства. Отразените матрици на пътуванията на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства ще се добавят към матрицата за превозните средства от модела за тон-превози преди прикрепването на матриците за товарни превози към мрежата.

2. Под-модел за въздушен транспорт

По отношение на въздушния транспорт, наземните превози от и до летищата ще бъде изчислен с помощта на отделен под-модел и получените резултати за търсенето ще бъдат добавени като външна матрица към търсенето на лекотоварни и тежкотоварни превози преди прикрепването.

➤ Калибриране/Валидиране

С оглед гарантирането на процеса по валидирането на модела, всички етапи от подхода за товарния модел се калибрират и валидират:

- Генерирането на пътуванията се валидира чрез съпоставяне на резултатите от производството/привличането с наблюдаваните статистически данни
- Разпределението на товарните превози се валидира чрез съпоставяне на обемите за начална-крайна точка на матриците, които се изчисляват с модела на пътуванията, наблюдавани при пътните проучвания. Също така, ще бъде извършено сравнение между резултатите на модела и получените данни за разстоянието на пътуването и разпределение на времето за пътуване. Калибрирането ще бъде последващ процес за получаване на ниво на достатъчна конвергенция.
- За валидирането на избора на вид транспорт, съотношенията за избор на вид транспорт в зависимост от целта на пътуване, получени чрез изчисления от модела, се съпоставят със съотношенията, получени от проведените проучвания.
- Прикрепването на пътуванията ще бъде валидирано за сухопътния транспорт чрез съпоставяне на изчислените обеми автомобили по определени пътни участъци по основните пътни връзки, по screenlines и последователни направления спрямо получените данни за трафика.

За целите на валидирането, голям брой отделни стоки (около 50) ще бъдат добавени към групата от стоки, които отговарят на основната класификация на видовете стоки.

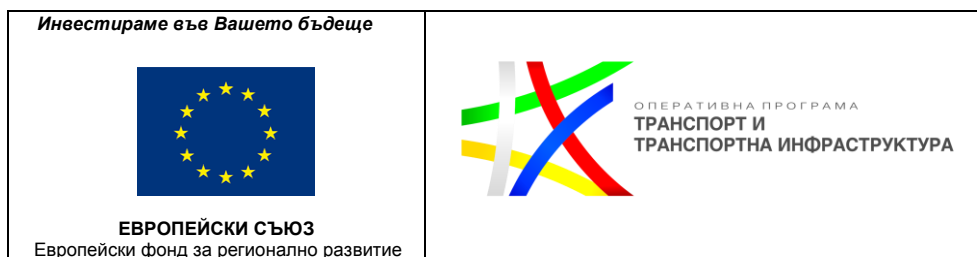
4.8. НЕОБХОДИМОСТ ОТ ВХОДЯЩИ ДАННИ И НАЛИЧНИ ДАННИ

Необходими входни данни

Качеството на моделите за търсене на транспортни услуги зависи пряко от качеството на входните данни. Основните входни данни се състоят от:

- Зониране, обхващащо територията на (264) общини или друг вид административно деление за което има налични данни;
- Мрежа, основана на Оупън Стрийт Мап, ГИС за пътната мрежа (2014) и собствени ресурси (напр. навигационни мрежи);

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Социално-икономически показатели (брой на населението, работна сила, работни места, търговски площи, леглова база, брой образователни институции) на ниво трафични зони;
- Данни за поведението
- Данни за трафика (напр. ръчно преброяване на трафика на база 1000 единици от 2010 год., постоянно преброяване на база 100 единици до 2014 год. и автоматично преброяване на база 100 за 2014 год., данни за транспортни произшествия и др.).

➤ **Входни данни за търсенето на пътнически услуги**

Събирането на данни за социално-икономическата среда (включително данни за поведението) ще бъде извършено най-вече чрез съществуващите статистически източници и ще бъде допълнено от резултатите от проучванията. Следните основни социално-икономически данни са съществени за разпределението на трафичните зони:

- население;
- брой заети жители;
- брой ученици в първоначално училище;
- брой ученици в основно училище;
- брой студенти;
- брой работни места;
- брой работни места по дейност;
- търговски площи;
- общ брой леглова база в туристическия сектор;
- БВП (по статистически райони);
- ниво на моторизация;
- приход на глава от населението.

➤ **Входни данни за търсенето на товарни превози**

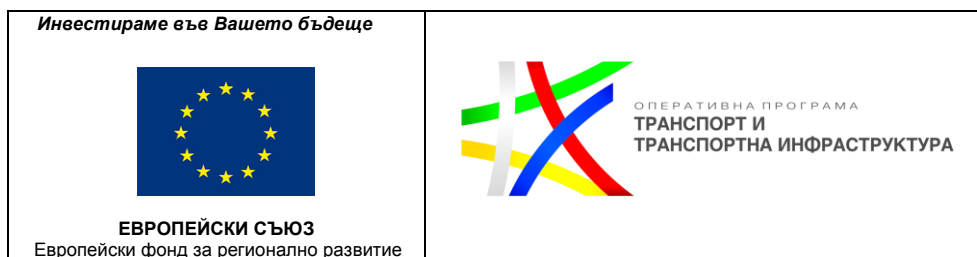
Събирането на социално-икономически данни (брой на работни места по сектори), данните за производството и поведението ще бъдат събрани основно чрез съществуващите статистически данни и допълнени от резултатите от проведените проучвания.

По отношение на статистическите данни за товарния транспорт, ще бъдат използвани:

- Данни за международни товаропотоци от статистиката на ООН Comtrade и COMEXT;
- Статистически данни за товарния транспорт от министерства и други институции за:
 - данни за сухопътни товарни превози;
 - данни за железопътни товарни превози;
 - данни за товарни превози по пристанища;
 - данни за товарни превози по летища.

Пълен списък на изисканите данни е представен в Приложения 4-1 и 4-2

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

V. ПЛАН И ПРОГРАМИ ЗА ПРЕДСТОЯЩИТЕ ОБУЧЕНИЯ

(Тази точка обхваща РД 15 „План и програми за предстоящите обучения“)

5.1. ОБЩО ПРЕДСТАВЯНЕ НА ОБУЧЕНИЯТА

Обучението на персонала на крайния потребител (дирекция „Национална транспортна политика“ към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията) е ключов елемент за успешното изпълнение на проекта. Обученията имат за цел да покажат на определените експерти на Възложителя как да работят с националния транспортен модел, как да въвеждат ключови заявки, как да активират базовите тестове и как да получат резултатите от тестването на модела, които да бъдат използвани за по-нататъшен анализ и оценка. Поради това „ИнфраКеър – Пи Ти Ви“ ДЗЗД планира провеждането на следните обучения:

1. Двудневен въвеждащ курс в транспортното моделиране, (същност, цели и ключови въпроси, свързани с транспортното моделиране), с участието на до 30 души;
2. Четиридневен курс за група от шест експерта за въвеждане в софтуера за транспортно моделиране (Visum), който се използва за разработване на Националния транспортен модел;
3. Временни обучителни сесии за група от шест експерта във връзка с тяхното участие в процеса по разработване на Националния транспортен модел.

Обучителните сесии по т. 2 и 3 по-горе ще бъдат проведени в помещение на дирекция „Национална транспортна политика“, на компютри, на които ще бъде инсталиран софтуера.

За всички обучения ще бъде осигурен преводач.

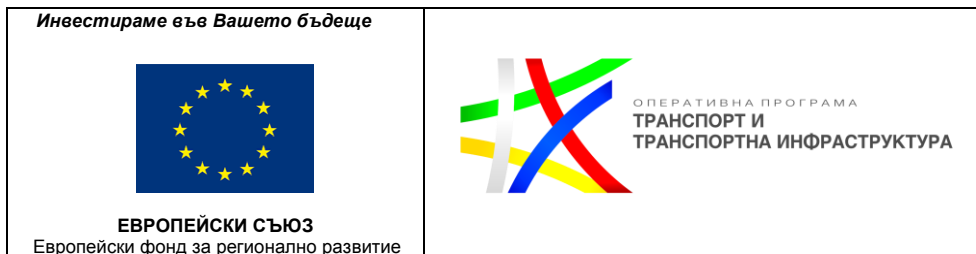
5.2. ДВУДНЕВЕН ВЪВЕЖДАЩ КУРС В ТРАНСПОРТНОТО МОДЕЛИРАНЕ (СЪЩНОСТ, ЦЕЛИ И КЛЮЧОВИ ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С ТРАНСПОРТНОТО МОДЕЛИРАНЕ), С УЧАСТИЕТО НА ДО 30 ДУШИ.

Лектор в този курс ще бъде Д-р Уве Райтер (Uwe Reiter), Старши експерт по транспортно планиране в PTV Transport Consult GmbH. Д-р Уве Райтер притежава над 26-годишен опит в транспортното планиране и моделиране. В началото на кариерата си, за период от 3 години, д-р Райтер е бил преподавател по транспорт в Кралския Колеж в Лондон. Оттогава е ръководил множество проекти, свързани с изготвянето на генерални планове и национални транспортни стратегии в различни държави по света. Водил е подобни обучения в различни университети, също както и обучения на служителите от централните и местни власти в редица държави като Турция, Хърватска и Йордания.

Въвеждащият курс „Основи на транспортното планиране“ е пригоден към условията и изискванията на аудиторията в България.

Програмата за обучението е представена в Таблица 5-1.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

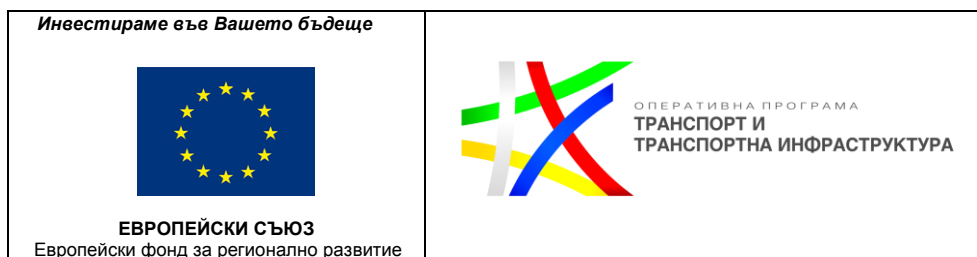


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-1: Програма за обучение Курс 1: Основи на транспортното планиране

КУРС 1: ОСНОВИ НА ТРАНСПОРТНОТО ПЛАНИРАНЕ	
ЧАСТ I: Въведение в Транспортното планиране	
1. Какво представлява транспортът?	
2. Защо е важен?	
3. Защо трябва да се планира?	
4. Как да се планира?	
	4.1. Анализ на текущото състояние на транспорта; 4.2. Прогноза за бъдещо развитие; 4.3. Определяне на проблемите, местата с ниска пропускателна способност, недостатъците в настоящата и бъдеща транспортна система; 4.4. Теми за транспортно планиране, гледни точки, цели, задачи, стратегии; 4.5. Разработване на мерки за подобрения; комбиниране на мерки в стратегии; 4.6. Изчисляване на въздействието на отделните мерки и на съвкупността от мерки (стратегии) 4.7. Оценка и определяне на въздействията: мулти-критериален анализ (МКА), анализ разходи-ползи (АРП); 4.8. Вземане на решение за прилагане на най-добрата стратегия; 4.9. План за внедряване, план за действие.
ЧАСТ II: Изготвяне на транспортен модел в контекста на транспортното планиране	
1. Обхват на транспортния модел	
2. Основен метод на транспортното моделиране: разработване на 4-ри стъпков модел;	
3. Разработване на модел с базова година	
	3.1. Определяне на областта на проучване; 3.2. Предлагане в транспорта: представяне на мрежите и услугите в модела; 3.3. Свързване на зоните към мрежата; 3.4. Стъпка 1: Генериране на пътувания 3.5. Стъпка 2: Разпределение на пътуванията 3.6. Стъпка 3: Избор на вид транспорт 3.7. Стъпка 4: Включване към мрежата
4. Разработване на прогнозни модели	
5. Приложение на модела	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

5.3. ЧЕТИРИДНЕВЕН КУРС ЗА ГРУПА ОТ 6 ЕКСПЕРТА ЗА ВЪВЕЖДАНЕ В СПЕЦИАЛИЗИРАНИЯ СОФТУЕР ЗА ТРАНСПОРТНО МОДЕЛИРАНЕ, ИЗПОЛЗВАН ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ

Курсът е въвеждащ и е предназначен за експертите, които ще работят със софтуера и Националния транспортен модел.

Курсът е разделен на две части. В първата част обучаващите се ще бъдат запознати със софтуера за транспортно моделиране Visum, а във втората част ще им бъде показано как да работят с Националния транспортен модел.

Първата част от курса ще позволи на участниците да започнат работа със софтуера Visum и да разберат основните функционалности на софтуера. Участниците в обучението ще се научат как да използват софтуера с помощта на лектора и самостоятелни упражнения. Упражненията ще се обсъждат и оценяват в залата за обучение. Обучението по първата част ще се проведе в рамките на два работни дни в помещения на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията - Дирекция „Национална транспортна политика“. Всеки от участниците в курса ще работи на персоналния си компютър, където ще бъде инсталиран софтуера.

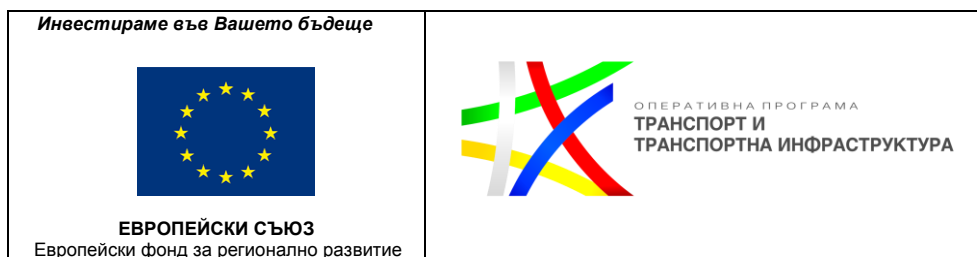
Обучението по втората част от курса ще се проведе в рамките на 2 работни дни.

Обучението ще се води от сертифицирани преподаватели на PTV Transport Consult GmbH, като:

- За обученията по първата част ще се включат експерти, сертифицирани за работа с Visum;
- За обученията по втората част, лектор ще бъде г-н Йенс Ландман, който е ключов експерт по транспортно моделиране в проекта и ръководител на екипа по разработване на транспортни модели в PTV Transport Consult GmbH.

Програмата на курса е представена в Таблица 5-2.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

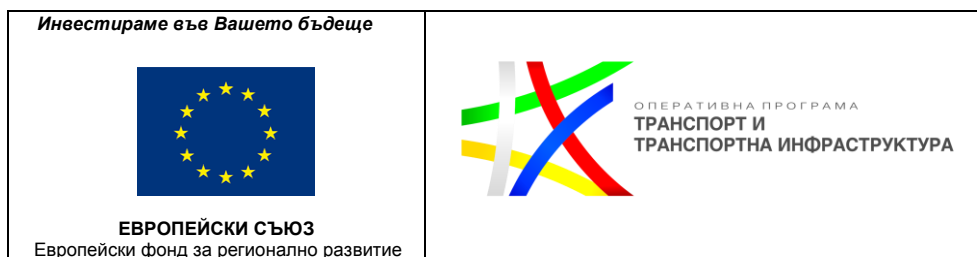


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-2: Програмата за обучение Курс 2: Използване на основния специализиран софтуер за транспортно моделиране

КУРС 2: Въвеждане в специализирания софтуер за транспортно моделиране, използван за разработване на Националния транспортен модел.	
ЧАСТ I: Първи стъпки в работата с Visum и разработването на транспортен модел	
1. Въведение	
2. Първи стъпки:	
	2.1. Инсталиране на VISUM; 2.2. Документация; 2.3. Програмен интерфейс VISUM.
3. Основни настройки:	
	3.1. Ръководства по проекта; 3.2. Транспортни системи, видове транспорт и сегменти на търсене.
4. Елементи на частната транспортна мрежа:	
	4.1. Кръстовища. Създаване и характеристики на кръстовищата; 4.2. Връзки. Видове и създаване на връзки; 4.3. Направления; 4.4. Зони. Създаване и характеристики на зоните; 4.5. Конектори. Създаване и характеристика на конектори.
5. Данни за търсене:	
	5.1. Общи ; 5.2. Работа с матрици във VISUM. Показване на матриците в прозореца за преглед и създаване на нови матрици; 5.3. Свързване на матриците за търсене със сегментите на търсене.
6. Прикрепване на трафика върху/към транспортната мрежа:	
	6.1. Процедури за прикрепване на личния транспорт; 6.2. Функции на личния транспорт. Функции на възпиране/транспортен импеданс. Функция на закъснение на обема (ФЗО).
7. Анализ на резултатите от модела:	
	7.1. Графични параметри; 7.2. Списъци; 7.3. Анализ на данни в пакетен и поточен режим; 7.4. Screenlines (използване на множество линии във Визум за анализ и изобразяване на обема на трафика чрез агрегиране на информация); 7.5. Desire Lines (визуализация на стойности от матрицата за връзките между определени трафични зони); 7.6. Мрежи на разлики.
ЧАСТ II: Подход, данни и основни допускания, използвани за разработване на Националния	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

транспортен модел на Република България	
8. Изменения на мрежата:	
	8.1. Как да въведем и оценим нова инфраструктурна мярка; 8.2. Добавяне на нова връзка към мрежата; 8.3. Анализ на въздействие на новата връзка; 8.4. Упражнение.
9. Моделиране на търсенето:	
	9.1. Подход и входни данни; 9.2. Изчисляване на търсенето; 9.3. Упражнение.
10. Анализ на резултатите на модела и обратна връзка:	
	10.1. Анализ на прикрепването със Screenlines (множество линии, които се дават към мрежата във Визум, с цел анализ на резултатите от прикрепването чрез агрегиране на информация); 10.2. Упражнение.
11. Резюме на курса. Въпроси и отговори.	

5.4. ВРЕМЕННИ ОБУЧИТЕЛНИ СЕСИИ НА ГРУПА ОТ ШЕСТ ЕКСПЕРТИ ЗА ТЯХНОТО ВКЛЮЧВАНЕ В ПРОЦЕСА ПО РАЗРАБОТВАНЕ НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ.

Обучителните сесии ще се проведат в помещения на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията - Дирекция „Национална транспортна политика“ на компютър, на който ще бъде инсталиран софтуерът за транспортно моделиране.

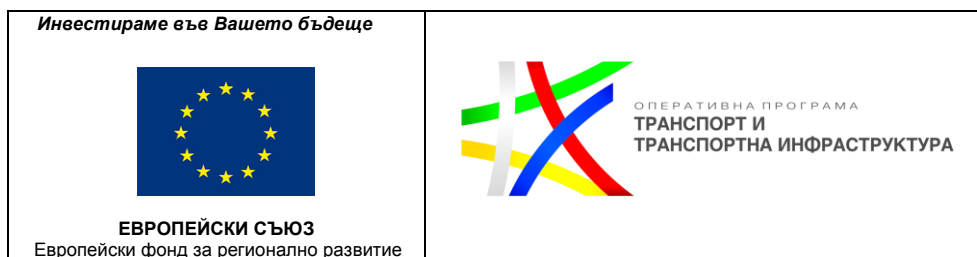
Ще бъде провеждано по едно еднодневно обучение по време на посочените по-долу етапи от разработването на модела:

- при представянето на отчета за документирането и валидирането на базовата година, включително сравнение между резултатите от модела и преброяванията на трафика;
- по време на/ след изпълнение на пробите за прогнозиране с модела (вариант „Не се прави нищо“);
- при изпълнението на Дейност 6 (тест на 3 сценария „Не се прави нищо“ за транспортния модел).

Временните обучителни сесии ще позволят по-добро разбиране на работата със софтуера, разработения транспортен модел и методите, използвани при транспортното моделиране. Това са т.нар. „обучения на работното място“.

Сесиите ще започват с представяне на използваните методи и концепции при разработването на Националния транспортен модел, както е предвидено и практическа работа с модела от участниците в обучението.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



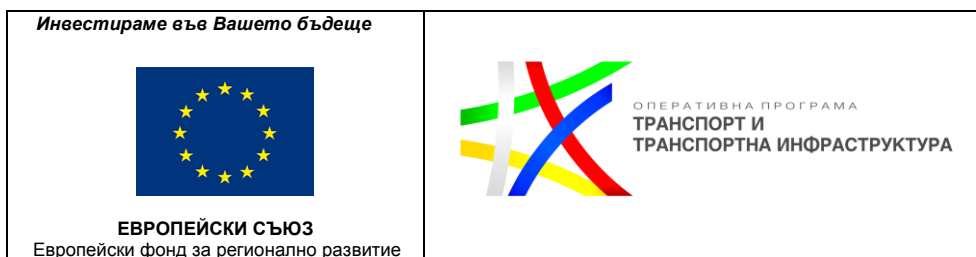
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Обучителните сесии ще бъдат водени от г-н Йенс Ландман - ключов експерт по транспортно моделиране.

5.5. ВРЕМЕВИ ГРАФИК ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ОБУЧЕНИЯТА

Времевият график на обученията е показан в Таблица 5-3.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-3: Времеви график за провеждане на обученията

Курс	Участници от ползвателя на проекта	Лектор	Период за провеждане	Място на провеждане
ВЪВЕЖДАЩ КУРС В ТРАНСПОРТНОТО МОДЕЛИРАНЕ	30 експерта	Д-р Уве Райтер	12.05-13.05.2016 г.	Курсът ще бъде проведен в хотел извън София. Разходите са за сметка на
			Продължителност: 2 дена	
4-РИ ДНЕВЕН КУРС ЗА ВЪВЕЖДАНЕ В СПЕЦИАЛИЗИРАНИЯ СОФТУЕР ЗА ТРАНСПОРТНО МОДЕЛИРАНЕ, ИЗПОЛЗВАН ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ	6 експерта	Сертифициран преподавател	Период: 21 седмица 02.06-03.06.2016 г.	В офисите на дирекция „Национална транспортна политика“ на компютри с инсталиран от Изпълнителя софтуер.
			Продължителност: 2 дена	
	6 експерта	Д-р Йенс Ландман	Период: 25 седмица 30.06-01.07.2016 г.	
			Продължителност: 2 дена	
ВРЕМЕННИ ОБУЧИТЕЛНИ СЕСИИ В ПРОЦЕСА ПО РАЗРАБОТВАНЕ НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТЕН МОДЕЛ	6 експерта	Д-р Йенс Ландман	Период: 34-35 седмици: 01.09-14.09.2016 г.	В офисите на дирекция „Национална транспортна политика“ на компютри с инсталиран от Изпълнителя софтуер.
			Продължителност: 1 ден	
	6 експерта	Д-р Йенс Ландман	Период: 36-37 седмици: 15.09-28.09.2016 г.	
			Продължителност: 1 ден	
	6 експерта	Д-р Йенс Ландман	Период: 39-40 седмици: 6.10-19.10.2016 г.	
			Продължителност: 1 ден	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.