

Договорот 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.

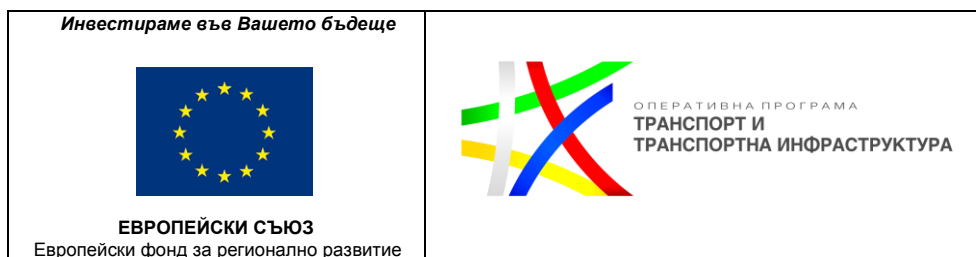
ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ И ПРОЦЕС НА ПЛАНИРАНЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ ДОКЛАД № 6 „ПРОЕКТ НА ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД НА ИНТЕГРИРАНАТА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.”

11 януари 2017 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.

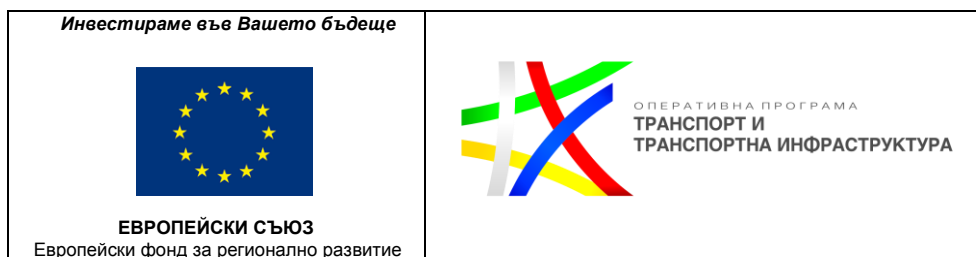


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

СЪДЪРЖАНИЕ

I. МЕТОДОЛОГИЯ НА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ.....	5
1.1 ЦЕЛ И ЕТАПИ	5
1.2 ПЪЛЕН ПЪРВОНАЧАЛЕН СПИСЪК НА ПРОЕКТИ	6
1.3 ПЪРВОНАЧАЛНА ОЦЕНКА НА ПРОЕКТИТЕ	7
II. СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА	9
2.1 МЕТОДИКА ЗА ДЕФИНИРАНЕ НА СЦЕНАРИИТЕ	9
2.2 РЕФЕРЕНТЕН СЦЕНАРИЙ	12
2.3 СЦЕНАРИЙ "А"	15
2.4 СЦЕНАРИЙ "В"	25
2.5 СЦЕНАРИЙ "С"	42
III. ОЦЕНКА И ИЗБОР НА СЦЕНАРИЙ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.....	59
3.1 МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНКА НА СЦЕНАРИИТЕ	59
3.1.1 ПОДХОД И ПРИНЦИПИ НА ОЦЕНКАТА	59
3.1.2 СИСТЕМА ОТ КРИТЕРИИ И ПОКАЗАТЕЛИ ЗА КОМПЛЕКСНА ОЦЕНКА НА СЦЕНАРИИТЕ. ПОДХОД ПРИ ДЕФИНИРАНЕ НА СИСТЕМАТА.	60
3.1.3 МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТОЙНОСТИТЕ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ.....	64
3.2 РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА ЧРЕЗ МУЛТИКРИТЕРИАЛЕН АНАЛИЗ.....	64
3.2.1 СТРАТЕГИЧЕСКИ, ПОЛИТИЧЕСКИ И ПРАВНИ КРИТЕРИИ	65
3.2.2 СОЦИАЛНО - ИКОНОМИЧЕСКИ КРИТЕРИИ И КРИТЕРИИ ЗА ПРИНОС КЪМ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ	67
3.2.3 ЕФЕКТИВНОСТ НА ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	69
3.2.4 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С РАЗХОДИТЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА СЦЕНАРИИТЕ И МЕРКИТЕ И ФИНАНСОВА ИМ ПРИЛОЖИМОСТ	70
3.2.5 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА ДАДЕН СЦЕНАРИЙ.	72
3.2.6 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С ОЦЕНКА НА ВЛИЯНИЕТО НА ДАДЕН СЦЕНАРИЙ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И СИГУРНОСТТА	73
3.2.7 КЛАСИРАНЕ НА АЛТЕРНАТИВИТЕ ПО СЦЕНАРИИ	76

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.

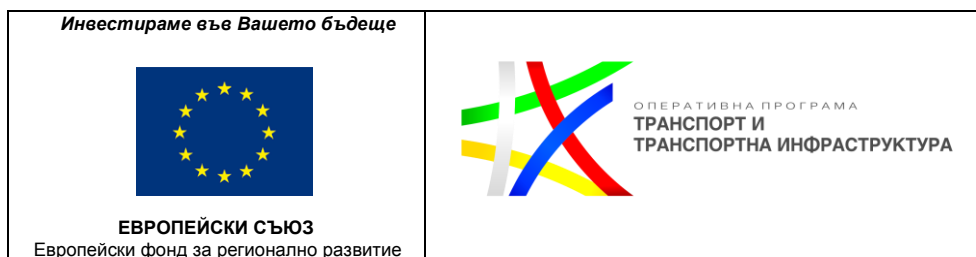
ФИГУРИ

Фигура 1-1	Процес на идентифициране на проекти и сценарии за развитие на транспортната система
Фигура 2-1	Бюджет на референтния сценарий по източници на финансиране
Фигура 2-2	Бюджет на референтния сценарий
Фигура 2-3	Бюджет на сценарий „А“ по източници на финансиране
Фигура 2-4	Бюджет на сценарий „А“
Фигура 2-5	Бюджет на сценарий „А“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ
Фигура 2-6	Бюджет на сценарий „А“ само от оперативните програми и МСЕ
Фигура 2-7	Бюджет на сценарий „А“ по времеви периоди
Фигура 2-8	Бюджет на сценарий „В“ по източници на финансиране
Фигура 2-9	Бюджет на сценарий „В“
Фигура 2-10	Бюджет на сценарий „В“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ
Фигура 2-11	Бюджет на сценарий „В“ само от оперативните програми и МСЕ
Фигура 2-12	Бюджет на сценарий „В“ по времеви периоди
Фигура 2-13	Бюджет на сценарий „С“ по източници на финансиране
Фигура 2-14	Бюджет на сценарий „С“
Фигура 2-15	Бюджет на сценарий „С“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ
Фигура 2-16	Бюджет на сценарий „С“ само от оперативните програми и МСЕ
Фигура 2-17	Бюджет на сценарий „С“ по времеви периоди

ТАБЛИЦИ

Таблица 2-1	Референтен сценарий
Таблица 2-2	Бюджет на референтния сценарий в лв.
Таблица 2-3	Сценарий „А“
Таблица 2-4	Бюджет на сценарий „А“ в лв.
Таблица 2-5	Сценарий „В“
Таблица 2-6	Бюджет на сценарий „В“ в лв.
Таблица 2-7	Сценарий „С“
Таблица 2-8	Бюджет на сценарий „С“ в лв.
Таблица 3-1	Система от критерии и показатели за оценка на сценариите
Таблица 3-2	Скала с оценки
Таблица 3-3	Стратегически, политически и правни критерии
Таблица 3-4	Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие
Таблица 3-5	Икономическа ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура
Таблица 3-6	Разходи за реализация на проектите и мерките
Таблица 3-7	Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий
Таблица 3-8	Околна среда и сигурност
Таблица 3-9	Крайно класиране на сценариите

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.

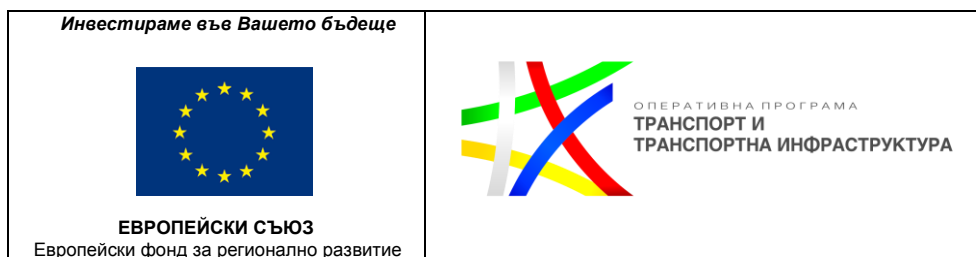


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

СЪКРАЩЕНИЯ

МКА	МУЛТИКРИТЕРИАЛЕН АНАЛИЗ
NPV	NET PRESENT VALUE (НЕТНА НАСТОЯЩА СТОЙНОСТ)
TEN-T	TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА)
АРП	АНАЛИЗ РАЗХОДИ-ПОЛЗИ
БВП	БРУТЕН ВЪТРЕШЕН ПРОДУКТ
ДДС	ДАНЪК ДОБАВЕНА СТОЙНОСТ
ЕС	ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
МСЕ	МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА
МФИ	МЕЖДУНАРОДНИ ФИНАНСОВИ ИНСТИТУЦИИ
НФ	НАЦИОНАЛНИ ФОНДОВЕ
ОВОС	ОЦЕНКА ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА
ОПРР	ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА "РЕГИОНИ В РАСТЕЖ"
ОПТ	ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ 2007-2013 Г.
ОПТТИ	ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г.
ПТП	ПЪТНОТРАНСПОРТНО ПРОИЗШЕСТВИЕ
ПЧП	ПУБЛИЧНО - ЧАСТНО ПАРТНЬОРСТВО

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. МЕТОДОЛОГИЯ НА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ

1.1 ЦЕЛ И ЕТАПИ

Целта на дейност 9 – „Идентифициране на проекти и процес на планиране“ е да се идентифицират проекти, обосновани от гледна точка на целите и мерките на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

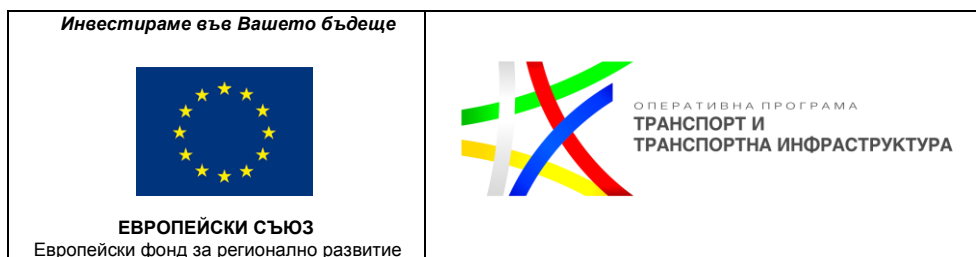
Процесът на идентифициране на проекти за реализация в рамките на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. включва следните основни стъпки (фигура 1):

- Преглед и анализ на проектите, предвидени в стратегически документи и програми;
- Изготвяне на пълен първоначален списък на проекти;
- Първоначална оценка и приоритизиране на проектите от пълния списък;
- Изготвяне на списък на предложени проекти (с приоритизация), целесъобразни и реалистични за изпълнение в периода до 2030 г.;
- Разработване на сценарии за развитие на транспортната система в периода до 2030 г.;
- Оценка и избор на сценарий за развитие на транспортната система в периода до 2030 г.



Фигура 1-1 Процес на идентифициране на проекти и сценарии за развитие на транспортната система

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 ПЪЛЕН ПЪРВОНАЧАЛЕН СПИСЪК НА ПРОЕКТИ

Изготвянето на пълен първоначален списък на проекти е първата стъпка от процеса на идентификация на проекти, целесъобразни за реализация в програмния период 2014 – 2020 г. и индикативни проекти за периода след 2020 г. в рамките на Стратегията.

В пълния списък са включени:

- Проекти, предвидени за реализация в стратегически документи, които не са реализирани:
 - нереализирани проекти, предвидени за изпълнение през програмния период 2007 - 2013 г.;
 - проекти, чиято подготовка или изпълнение са започнали;
- Нови предложения за проекти, произтичащи от анализите на транспортния сектор и насочени към постигане на целите и мерките на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Пълният списък включва проекти, свързани с развитието на железопътен, автомобилен, воден и интермодален транспорт.

За изготвяне на първоначалния списък на проекти е направен преглед и анализ на предвидените проекти в следните документи и програми:

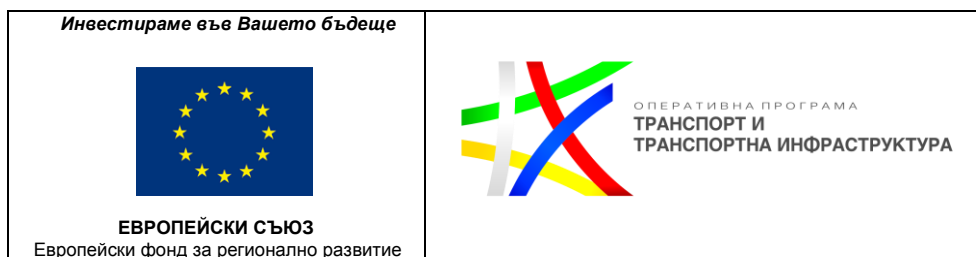
- Общ генерален план за транспорта на България;
- Оперативна програма Транспорт (2007г.-2013г.);
- Оперативна програма Регионално развитие 2007-2013
- Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 - 2020 г.;
- ОП „Региони в растеж“ 2014-2020;
- Механизъм за свързване на Европа.

Проектите, които са изпълнени са разделени на проекти, завършени до 2014 г. включително, която е базова година за разработване на транспортния модел и проекти, които са завършени след 2014 г., с цел втората група да се включи при дефиниране на референтния сценарий за развитие на транспортната система.

Проектите, които са във фаза на подготовка, фаза на изпълнение или не са изпълнени са включени в пълния списък на проекти.

В пълния първоначален списък са включени и нови предложения за проекти, произтичащи от анализите на транспортния сектор и насочени към постигане на целите и мерките на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 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.



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

1.3 ПЪРВОНАЧАЛНА ОЦЕНКА НА ПРОЕКТИТЕ

На проектите от пълния списък е направена първоначална оценка и групиране на проектите от пълния списък с цел включването им в сценарии за развитие на транспортната система.

При първоначалната оценка проектите от пълния списък са групирани и подредени по следните критерии:

- **Период на изпълнение:**

- проекти от предходния програмен период, завършили след базовата 2014 год.;
- проекти, предвидени за реализация по ОПТТИ 2014 – 2020 и МСЕ;
Тези проекти могат да завършат до 2023 г. Програмният период завършва през 2020 г., но разплащанията са на принципа на възстановяване на признати разходи. Те могат да се осъществят до 2022 г. (период T + 2) и по изключение до 2023 г.
- проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.;
- проекти, планирани за реализация след 2022 г.

- **Степен на зрялост на проекта:**

- наличен идеен проект;
- готов технически проект;
- готов доклад по ОВОС;
- провеждане на отчуждения;
- километри TEN-T мрежа.

- **Връзка на проекта с TEN-T мрежата:**

- основна TEN-T мрежа;
- разширена TEN-T мрежа;
- връзки с TEN-T мрежата.

- **Осигурено финансиране:**

- по ОПТТИ 2014 – 2020 г.;
- по МСЕ;
- по ОПРР 2014 – 2020 г.

- **Структура на финансирането:**

- финансира се и ДДС на инвестициите като признат разход;
- бенефициентът не участва във финансирането на проекта;
- бенефициентът участва с минимално финансиране на проекта.

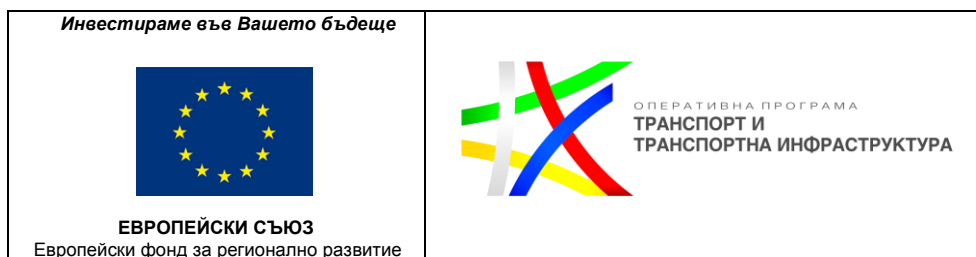
- **Намаляване на външните ефекти от транспортната дейност**

- развитие на интермодален транспорт;
- приоритетно развитие на железопътен транспорт;
- изграждане на обходни пътища около градовете.

Въз основа на оценката проектите са разделени на три групи:

- **Проекти, предвидени за реализация по ОПТТИ 2014 – 2020 и МСЕ;**

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.

- **Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.**
- **Индикативни проекти за реализация след 2022г. до 2030 г.**

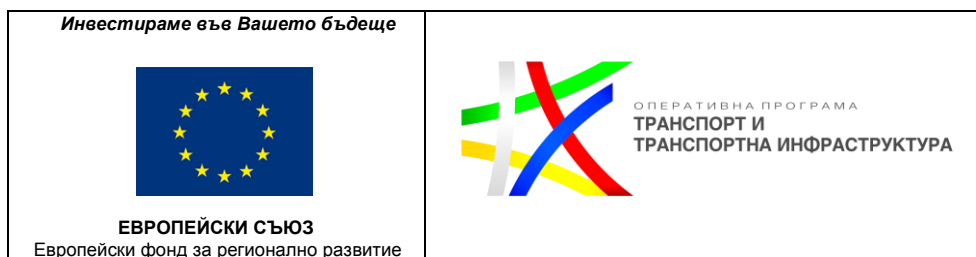
Към първата група са включени проекти, които могат да се определят като „реалистични и зрели“, идентифицирани са потенциални източници на финансиране.

Критериите за класифициране на един проект като реалистичен и зрял са следните¹:

- Извършено е проучване за осъществимост (включително анализ на възможностите и идеен проект);
- обоснован е от социално-икономическа гледна точка чрез извършен АРП;
- Завършени са или са в напреднал етап ОВОС (оценка на въздействието върху околната среда) и други оценки (например по местообитанията и Рамковата директиви за водите) са идеално завършени или поне достатъчно напреднал етап (т.е. консултации с обществеността и други органи са завършени) и съгласие за развитие се очаква без нерешени въпроси на околната среда;
- въпросите на държавните помощи се изчистват;
- Има подробен график за изпълнение, с подробно описание на процедурите за обществени поръчки, разрешителни процедури, съгласувателни процедури, отчуждителни процедури и т.н

¹ Jaspers Guidance Note, Methodological support to the Preparation of National and Regional Transport Plans and the related Ex-Ante-Conditionality to the 2014-2020 Programming Period

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.

II. СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА

2.1 МЕТОДИКА ЗА ДЕФИНИРАНЕ НА СЦЕНАРИИТЕ

При разработване на сценариите са спазени целите и техническите изисквания, посочени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, касаещи завършеността на основната и широкообхватната TEN-T мрежа във времеви хоризонт 2030 – 2050 г., на територията на Република България, както и свързаността на възлите (пристанища, летища, гранично-пропускателни пунктове към съседни държави; железопътно-автомобилни терминали) с основната и широкообхватната мрежа, съобразени с Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.

На база на критериите за групиране и подреждане са определени референтен сценарий и три сценария с развитие (реализация на проекти).

Референтен сценарий

Референтния сценарий обхваща само проектите, които са в изпълнение в момента и трябва да завършат. Тези проекти са обосновани и са започнали реализацията си през предходния програмен период. Извън довършването на тези проекти не се предвижда нищо да се промени в транспортната система.

Трите сценария с развитие са „Сценарий А“, „Сценарий В“ и „Сценарий С“.

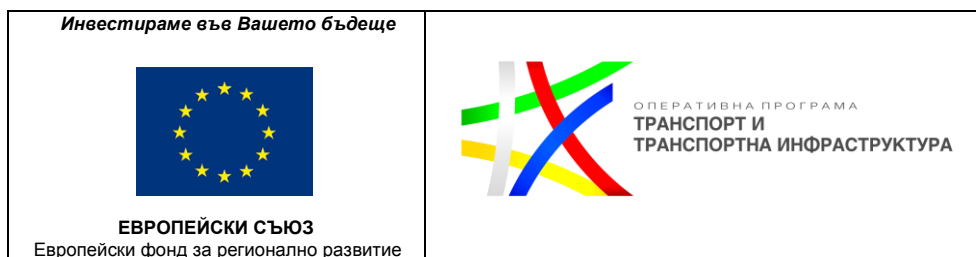
СЦЕНАРИЙ А

В този сценарий са включени всички зрели проекти (има наличен идеен проект, готов технически проект, готов доклад по ОВОС, провеждат се или са проведени отчуждения и проектът е разположен върху основната TEN-T мрежа) с осигурено финансиране по ОПТТИ 2014 – 2020 г., ОПРР 2014 – 2020 г. или МСЕ за този програмен период. Тази група от проекти е предвидено да завършат в рамките на програмния период или най-късно до 2023 г. за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и ОПРР 2014 – 2020 г. Програмният период завършва през 2020 г., но разплащанията са на принципа на възстановяване на признати разходи. Те могат да се осъществят до 31.12.2023 г. (период T + 3) за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и ОПРР 2014 – 2020 г.. Проектите по МСЕ засега имат период за разплащане до 31/12/2020 г., но е възможно на по-късен етап по изключение да се допусне и удължаване му.

За следващите периоди са включени и планирани за реализация проекти чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ до 2022 г. и проекти планирани за реализация след 2022 г. до 2030 г., за които по-голяма тежест е структурата на финансиране. Това са предимно проекти, за които ДДС върху инвестициите е признат разход и бенефициентът не участва във финансирането на проекта.

Включени са предимно проекти, които се реализират върху основната TEN-T мрежа. Проекти, които са разположени върху разширена TEN-T мрежа или осъществяват връзки с TEN-T мрежата са предвидени за последния период за реализация на сценария, а именно от 2022 до 2030 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.



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

Този сценарий включва също така и всички проекти включени в референтния сценарий.

Този сценарий би бил най-ефективен от финансова гледна точка.

СЦЕНАРИЙ В

В този сценарий са включени всички зрели проекти (има наличен идеен проект, готов технически проект, готов доклад по ОВОС, провеждат се или са проведени отчуждения и проектът е разположен върху основната TEN-T мрежа) с осигурено финансиране по ОПТТИ 2014 – 2020 г., ОПРР 2014 – 2020 г. или МСЕ за този програмнен период. Тази група от проекти е предвидено да завършат в рамките на програмния период или най-късно до 2023 г. за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и ОПРР 2014 – 2020 г. Програмният период завършва през 2020 г., но разплащанията са на принципа на възстановяване на признати разходи. Те могат да се осъществят до 31.12.2023 г. (период T + 3) за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и ОПРР 2014 – 2020 г.. Проектите по МСЕ засега имат период за разплащане до 31/12/2020 г., но е възможно на по-късен етап по изключение да се допусне и удължаване му.

За следващите периоди са включени и планирани за реализация проекти чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ до 2022 г. и проекти планирани за реализация след 2022 г. до 2030 г., за които по-голяма тежест има намаляване на външните ефекти от транспортната дейност. Това са проекти свързани с развитието на интермодалния транспорт, приоритетното развитие на железопътен транспорт и изграждането на обходни пътища около градоветете. При тези проекти обикновено ползите свързани с намаляване на замърсяването на въздуха, намаляване на влиянието върху промените в климата и подобряването на безопасността (намалени произшествия, убити и ранени след ПТП) са максимални. От друга страна при тези проекти ДДС върху инвестициите не е признат разход и бенефициентът участва във финансирането на проекта. При подбора на такива проекти може поне да се даде приоритет на такива с минимално участие на бенефициентите във финансирането.

Включени са предимно проекти, които се реализират върху основната TEN-T мрежа. Проекти, които са разположени върху разширена TEN-T мрежа или осъществяват връзки с TEN-T мрежата са предвидени за последния период за реализация на сценария, а именно от 2022 до 2030 г.

Увеличен е броя на железопътните проекти, но част от тях са разположени в последния период за реализация на сценария (2022 – 2030 г.).

Този сценарий включва също така и всички проекти включени в референтния сценарий.

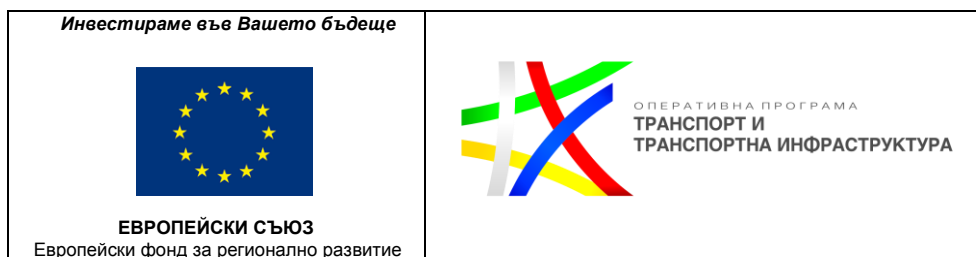
Този сценарий би бил най-ефективен от икономическа гледна точка и би имал най-голям ефект от екологична гледна точка.

СЦЕНАРИЙ С

Този сценарий включва всички проекти включени в референтния сценарий.

В този сценарий са включени всички зрели проекти (има наличен идеен проект, готов технически проект, готов доклад по ОВОС, провеждат се или са проведени отчуждения и

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.



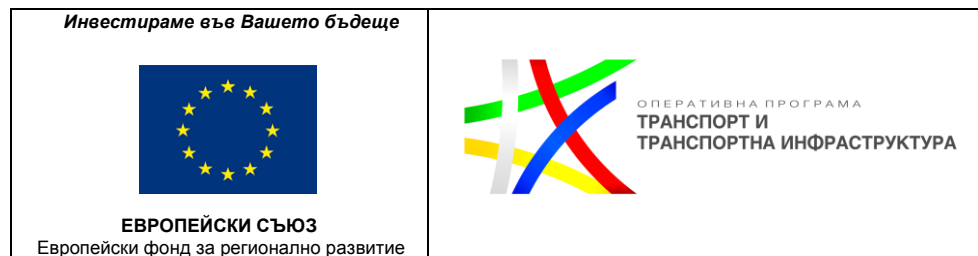
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

проектът е разположен върху основната TEN-T мрежа) с осигурено финансиране по ОПТТИ 2014 – 2020 г., ОПРР 2014 – 2020 г. или МСЕ за този програмен период.

В сценарият са включени и всички проекти включени в „Сценарий А“ и в „Сценарий В“. Допълнително са включени и проекти разположени върху разширената TEN-T мрежа и осъществяващи връзки с TEN-T мрежата. Тези проекти са планирани за последния период за реализация на сценария - 2022 – 2030 г.

Този сценарий включва всички анализирани и приети като възможни за реализация проекти. Може да се каже, че това е сценарий с максимални инвестиции.

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.

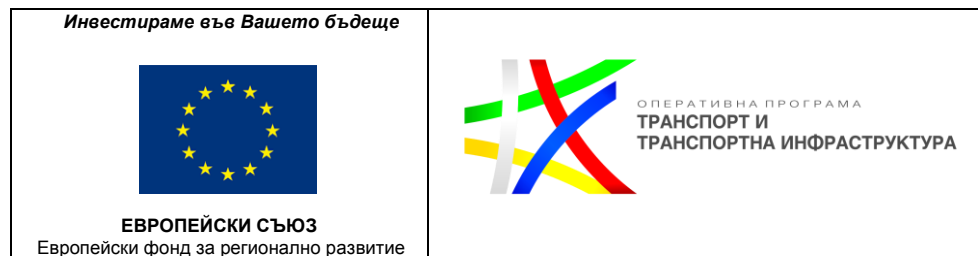
2.2 РЕФЕРЕНТЕН СЦЕНАРИЙ

Таблица 2-1 Референтен сценарий

РЕФЕРЕНТЕН СЦЕНАРИЙ

		Програма	Проекти	Период на изпълнение		Стойност (без ДДС) - BGN	TEN-T
				От	До		
ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.							
Железопътен транспорт							
1	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	"Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа	2014	31.3.2017	269 050 032	TEN-T 1
2	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	„Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград“	2014	31.12.2016	358 643 170	TEN-T 1
3	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1	2014	31.12.2016	385 624 679	TEN-T 1
4	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2014	Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив	2014	2017	12 316 771	TEN-T 1
Автомобилен транспорт							

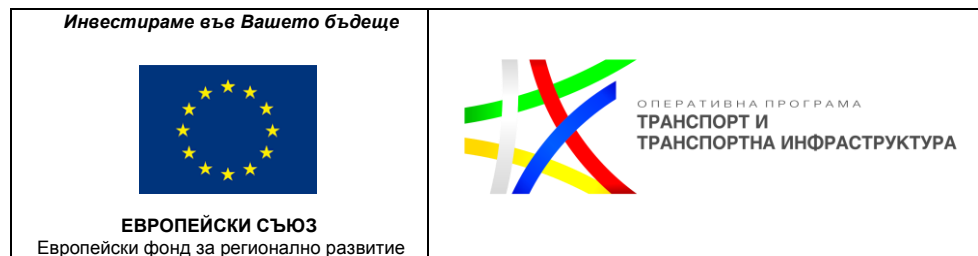
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

5	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)	2014	2015	358 722 000	TEN-T 1
6	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)	2014	2015	67 176 000	TEN-T 1
7	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (Е79)	2014	2015	46 572 618	TEN-T 1
8	Фаза "Завършен"	ОПРР 2007 - 2013	Северна скоростна тангента	2014	2016	240 956 836	TEN-T 1
9	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризovo-Димитровград"	2014	2015	133 129 678	TEN-T 1
10	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"	2014	2015	122 137 000	TEN-T 1
ОПТТИ 2014 - 2020; МСЕ							
Железопътен транспорт							
11	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези “	19.8.2016	2017	19 998 000	TEN-T 1

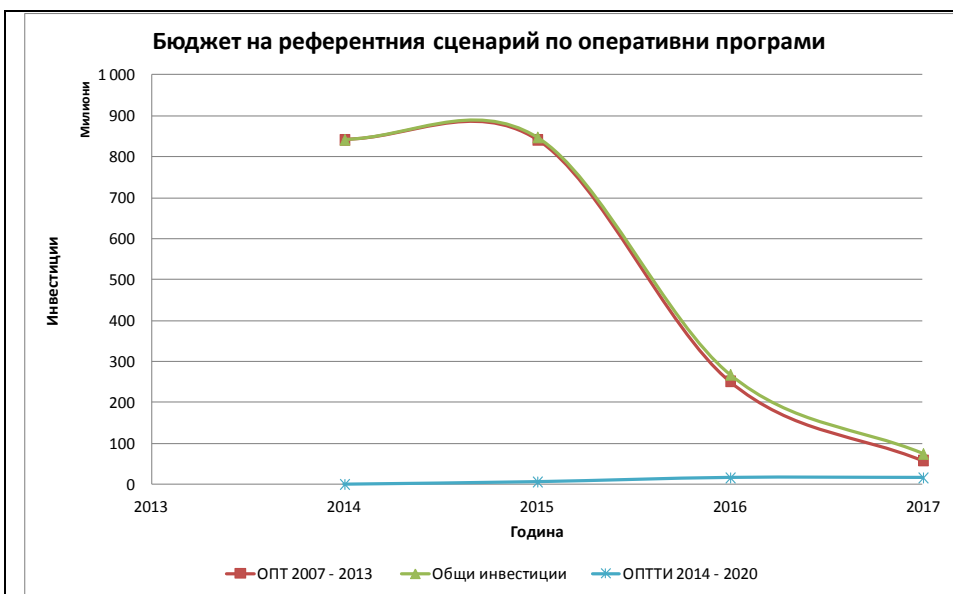
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



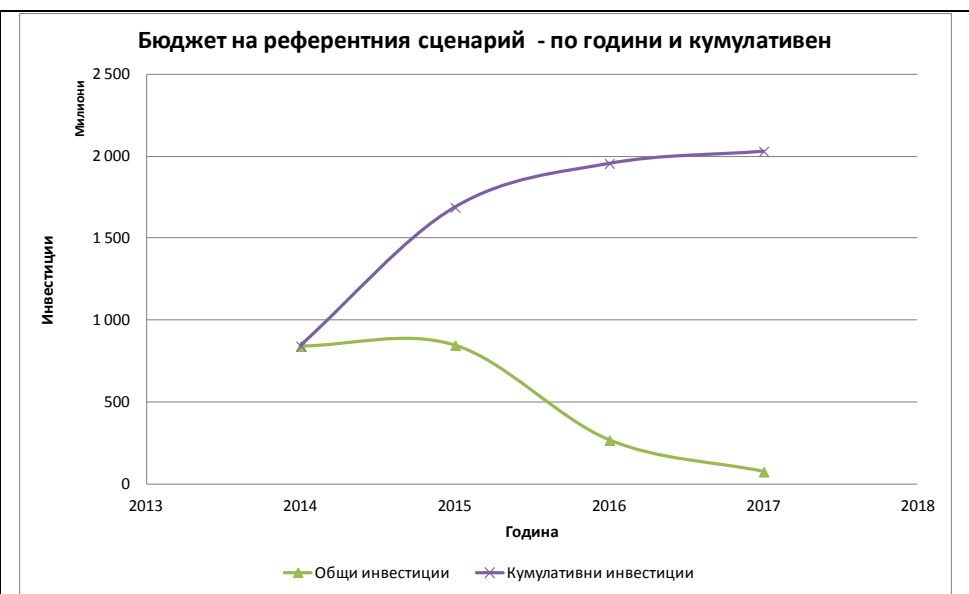
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

12	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	13.8.2015	2017	17 782 623	TEN-T 1
----	------------------------	---------------------	---	-----------	------	------------	---------

Бюджетът на референтния сценарий е показан на фиг.2-1, фиг.2-2 и в табл.2-2. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулативен).

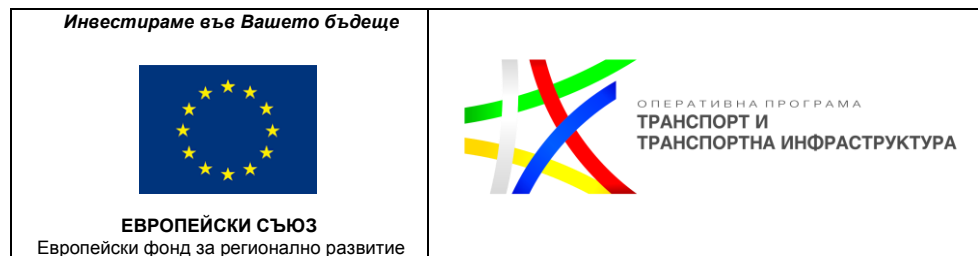


Фигура 2-1 Бюджет на референтния сценарий по източници на финансиране



Фигура 2-2 Бюджет на референтния сценарий

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 Бюджет на референтния сценарий в лв.

	2014	2015	2016	2017
ОПТ 2007 - 2013	841 872 304	841 872 304	252 017 101	58 567 074
ОПТТИ 2014 - 2020	0	5 927 541	15 926 541	15 926 541
Общи инвестиции	841 872 304	847 799 845	267 943 642	74 493 615
Кумулативни инвестиции	841 872 304	1 689 672 150	1 957 615 792	2 032 109 407

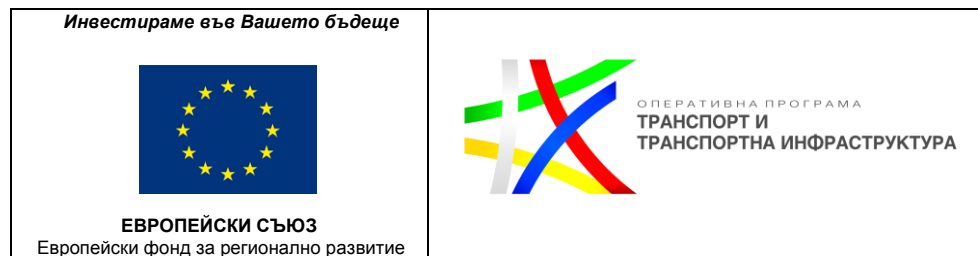
2.3 СЦЕНАРИЙ "А"

Таблица 2-3 Сценарий „А“

СЦЕНАРИЙ А

				Период на изпълнение		Стойност (без ДДС) - BGN	TEN-T		
Програма		Проекти		От	До				
ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.									
Железопътен транспорт									
1	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	"Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа	2014	31.3.2017	269 050 032	TEN-T 1		
2	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	„Реконструкция и електрификация на железопът-на линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX. Фаза 2: участък Първомай-Свиленград"	2014	31.12.2016	358 643 170	TEN-T 1		

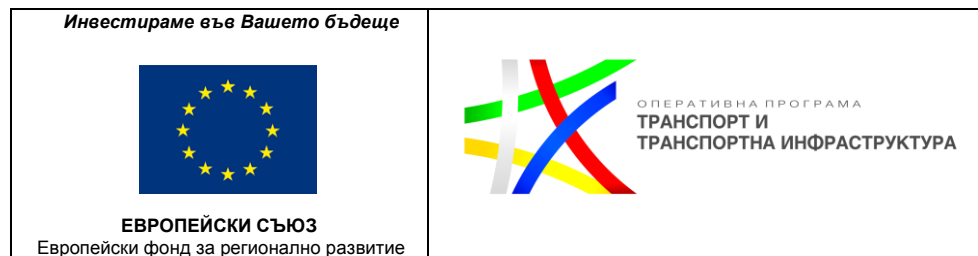
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът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

3	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1	2014	31.12.2016	385 624 679	TEN-T 1
4	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2014	Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив	2014	2017	12 316 771	TEN-T 1
Автомобилен транспорт							
5	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)	2014	2015	358 722 000	TEN-T 1
6	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)	2014	2015	67 176 000	TEN-T 1
7	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (Е79)	2014	2015	46 572 618	TEN-T 1
8	Фаза "Завършен"	ОПРР 2007 - 2013	Северна скоростна тангента	2014	2016	240 956 836	TEN-T 1
9	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризovo-Димитровград"	2014	2015	133 129 678	TEN-T 1
10	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"	2014	2015	122 137 000	TEN-T 1
ОПТТИ 2014 - 2020; МСЕ							
Железопътен транспорт							

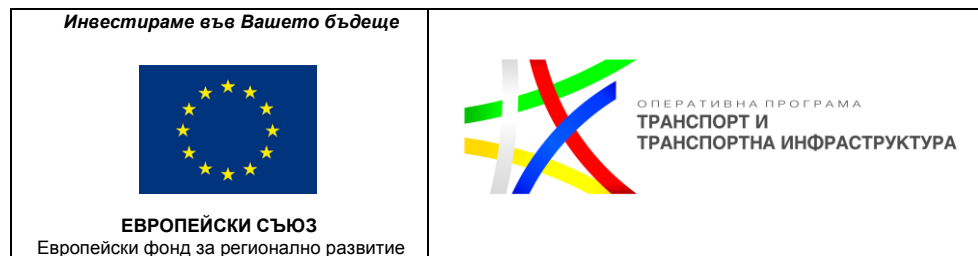
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

11	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези “	19.8.2016	2017	19 998 000	TEN-T 1
12	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	13.8.2015	2017	17 782 623	TEN-T 1
13	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	„Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза 2 (включително жп възел Бургас)“ Проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата железопътна линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км.	2016	2022	675 092 693	TEN-T 1
14	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	„Модернизация на жп линия София-Пловдив, участък Елин Пелин- Костенец“	2016	2023	959 236 416	TEN-T 1
15	Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	„Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“	2015	2020	132 966 320	TEN-T 1
16	Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	„Модернизация на железопътната линия София – Септември, участък Костенец - Септември“	2016	2022	348 641 613	TEN-T 1
17	Фаза "Строителство"	МСЕ	„Развитие на възел София, железопътен участък София - Волуяк“	2016	2020	203 819 092	TEN-T 1

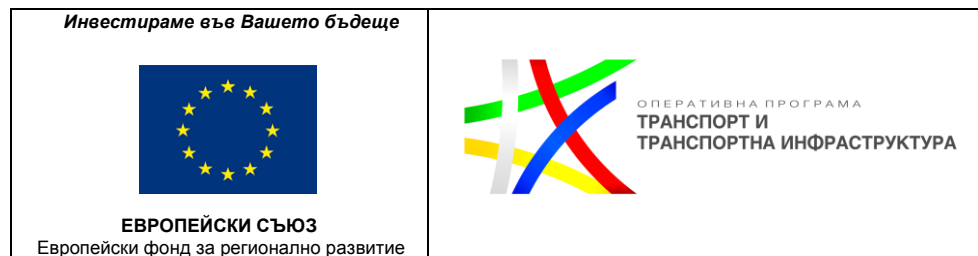
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

18	Фаза "Строителство"	МСЕ	„Развитие на жп възел Пловдив“	2017	2020	224 870 977	TEN-T 1
19	Фаза "Реализация"	ОПТИ 2014 - 2020	Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол в жп транспорта	2017	2021	107 200 000	TEN-T 2
20	Фаза "Подготовка и Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	„Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“	2017	2020	26 000 000	TEN-T 1
Железопътен и Интермодален транспорт							
21	Фаза "Реализация"	ПЧП	Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе	2018	2020	43 055 008	TEN-T 1
Метрополитен							
22	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА"	19.01.2016	31.12.2020	1 017 219 360	(национално значение)
23	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ОВЧА КУПЕЛ"	2017	2019	160 000 000	(национално значение)
24	Фаза "Изпълнен"	ОПТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2	2014	20.7.2016	26 432 856	(национално значение)
Автомобилен транспорт							

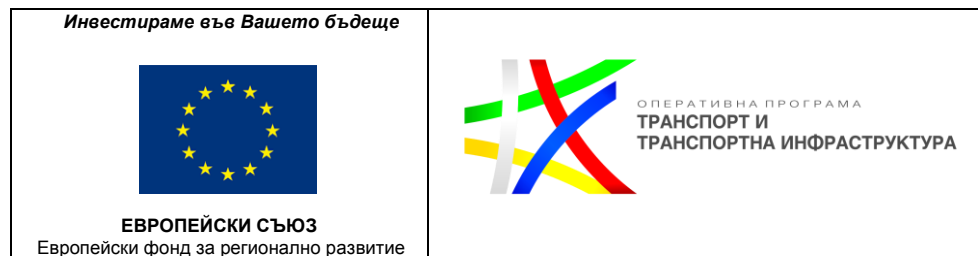
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

25	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 1 - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница	30.12.2015	30.12.2020	739 245 318	TEN-T 1
26	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 2 - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна.	2017	2022	261 158 748	TEN-T 1
27	Фаза "Изпълнен"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП, участък 2 – път II-18 СОП	21.10.2015	13.9.2016	115 408 769	TEN-T 1
28	Фаза "Подготовка"	ОПТИ 2014 - 2020	Подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път	1.1.2020	31.12.2020	2 774 937	TEN-T 1
29	Фаза "Подготовка"	МСЕ	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица	1.1.2020	31.12.2020	3 139 131	TEN-T 1
30	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път II-57 Ст. Загора-Раднево" (Лот 1)	1.1.2020	31.12.2020	28 755 007	TEN-T 3
31	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път II-81 Костинброд - Бучин проход" и Лот 3 „Път II-81 Бучин проход- Берковица")	1.1.2020	31.12.2020	27 348 581	TEN-T 3
32	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път II-29 Варна – Добрич" и Лот 5 „Път II-29 Добрич –Кардам")	1.1.2020	31.12.2020	23 506 185	TEN-T 3

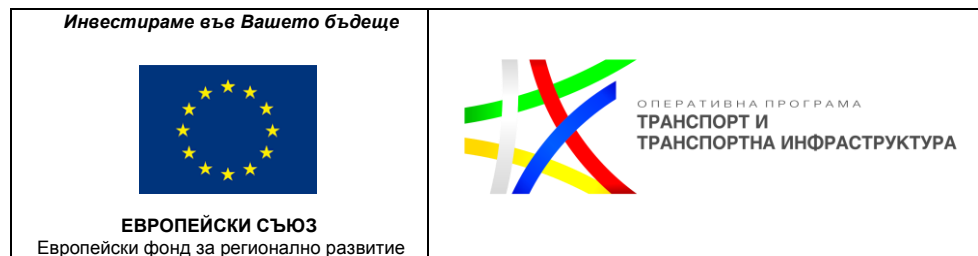
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът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

33	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път II-86 Пловдив - Асеновград“ (Лот 6)	1.1.2020	31.12.2020	25 392 217	TEN-T 3
34	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч“, Лот 11 "Път II-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път II-44 Драгановци – Габрово")	1.1.2020	31.12.2020	32 390 729	TEN-T 3
35	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III- 904 Гроздьово-Провадия")	1.1.2020	31.12.2020	18 580 438	TEN-T 3
36	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски манастир")	1.1.2020	31.12.2020	28 974 843	TEN-T 3
37	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище – Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан")	1.1.2020	31.12.2020	20 710 924	TEN-T 3
Воден транспорт							
38	Фаза "Изпълнение"	ОПТИ 2014 - 2020	Предпроектни проучвания за Port Community System (PCS) за българските пристанища	1.1.2020	31.12.2020	10 300 000	TEN-T 1
39	Фаза "Подготовка и Из- пълнение"	МСЕ	Проект FAIRway Danube - обща информация:	1.7.2015	31.12.2020	45 766 000	TEN-T 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.



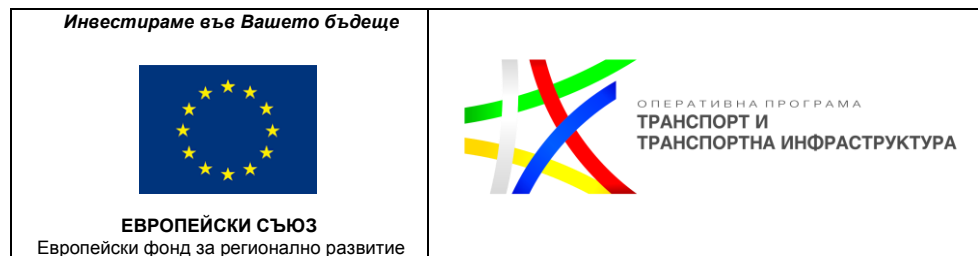
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

40	Фаза "Подготовка и Из- пълнение"	МСЕ	Проект "Port Bulgaria West – safe and competitive multimodal port"	1.7.2017	31.12.2020	29 337 450	TEN-T 1
----	--	-----	--	----------	------------	------------	---------

Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.

Железопътен транспорт							
41	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Възстановяване на проектите параметри на ж.п. линията Русе – Варна	2018	31.12.2022	749 082 890	TEN-T 2
42	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията	2018	31.12.2022	338 400 000	TEN-T 3
Автомобилен транспорт							
43	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на АМ „Калотина-София“ - път I-8 Калоти- на – Софийски околновръстен път	2019	2021	150 000 000	TEN-T 1
44	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път път I-1 /E-79/ „Видин – Монтана – Вра- ца“ - скоростен път	2018	2021	864 292 874	TEN-T 1
45	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „РИЛА“ Трасе: Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия“/ АМ „Хемус“	2019	2022	812 400 489	TEN-T 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.



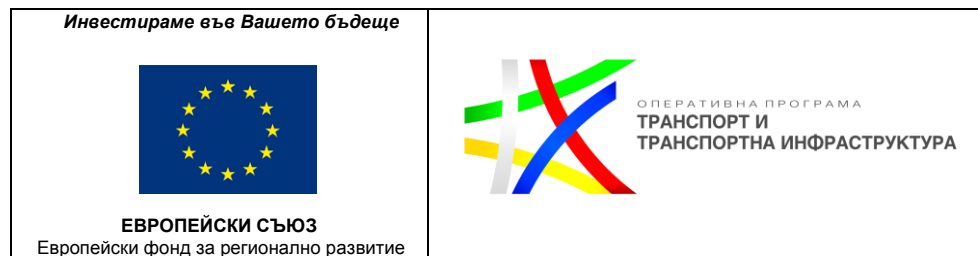
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

46	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица	2017	2022	1 497 662 821	TEN-T 1
47	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа»	2019	2020	82 612 321	TEN-T 2
48	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7) (участък 1 - Ябланица-Път II-35 ще бъде финан- сиран по ОПТТИ 2014-2020 ако има възможност) и Белокопитово - Шумен	2017	2022	2 658 152 061	(национално значе- ние)

Проекти, планирани за реализация след 2022 г.

Железопътен транспорт							
49	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на жп линията София – Перник“	2023	2026	400 000 000	TEN-T 1
50	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Развитие на жп възел София (без отсечката София – Волуяк)	2022	2027	419 625 303	TEN-T 1
Автомобилен транспорт							
51	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ“ /на р.Дунав/	2029	2034	357 012 582	TEN-T 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.



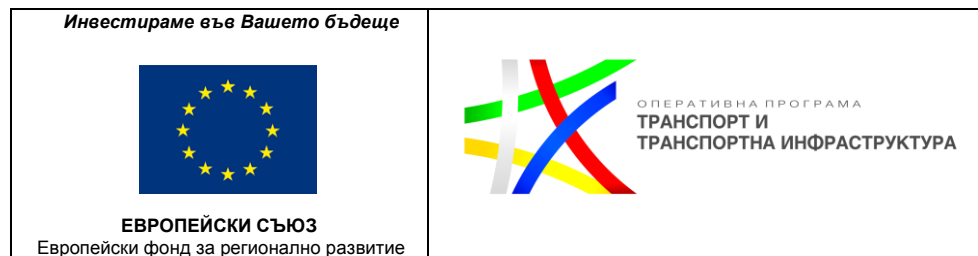
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

52	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ“ /на р.Дунав/	2030	2034	267 759 437	TEN-T 1
53	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ“ /на р.Дунав/	2029	2033	357 012 582	TEN-T 1
54	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /на р.Дунав/	2029	2033	267 759 437	TEN-T 1

Таблица 2-4 Бюджет на сценарий „А“ в лв.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ОПТ 2007 - 2013	841 872 304	841 872 304	252 017 101	58 567 074	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	8 810 952	161 027 800	406 604 120	789 006 997	831 196 331	831 196 331	525 966 427
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	205 658 925
МСЕ	0	14 275 983	65 168 124	191 267 767	258 729 060	258 729 060	120 183 019
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	0	0	0	692 635 814	1 184 242 920	1 471 865 481	1 471 865 481
Общи инвестиции	850 683 256	1 017 176 087	723 789 344	1 731 477 652	2 274 168 310	2 561 790 872	2 323 673 852
Кумулативни инвестиции	850 683 256	1 867 859 344	2 591 648 688	4 323 126 340	6 597 294 650	9 159 085 522	11 482 759 374
Общи инвестиции - само ОП	850 683 256	1 017 176 087	723 789 344	1 038 841 838	1 089 925 391	1 089 925 391	851 808 371
Кумулативни инвестиции	850 683 256	1 867 859 344	2 591 648 688	3 630 490 526	4 720 415 917	5 810 341 307	6 662 149 678

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.



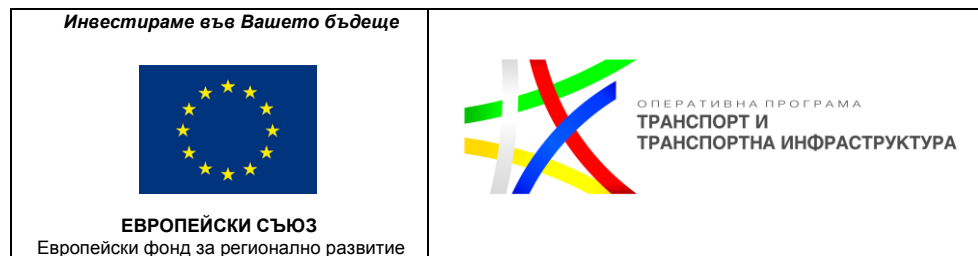
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ОПТ 2007 - 2013	0	0	0	0	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	332 322 970	203 755 972	47 961 821	0	0	0	0
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
МСЕ	62 755 490	17 432 081	0	0	0	0	0
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	1 411 184 567	1 005 826 731	163 925 061	223 925 061	250 701 004	154 047 997	72 085 467
Общи инвестиции	1 806 263 027	1 227 014 783	211 886 881	223 925 061	250 701 004	154 047 997	72 085 467
Кумулативни инвестиции	13 289 022 401	14 516 037 185	14 727 924 066	14 951 849 127	15 202 550 131	15 356 598 128	15 428 683 595
Общи инвестиции - само ОП	395 078 460	221 188 052	47 961 821				
Кумулативни инвестиции	7 057 228 138	7 278 416 191	7 326 378 012				

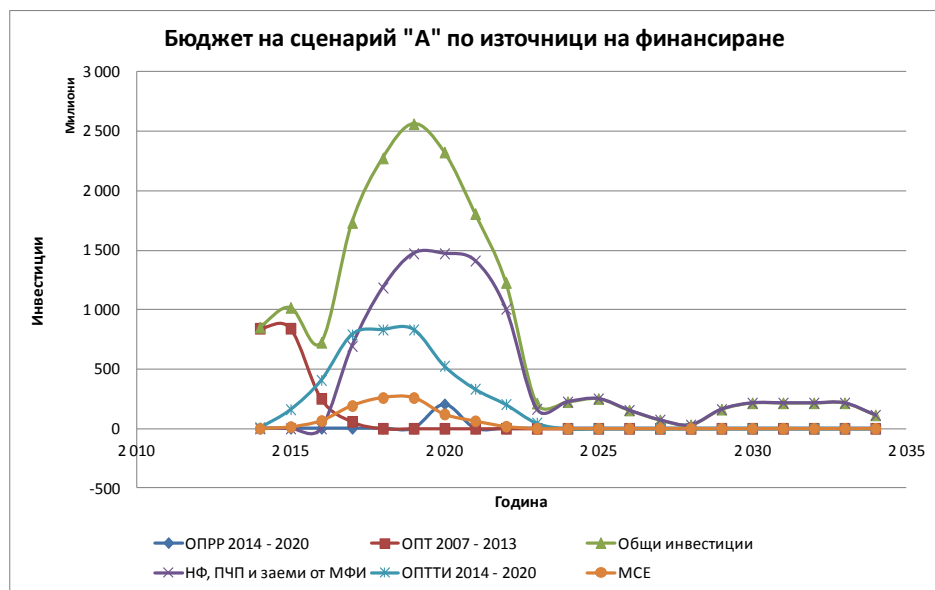
	2 028	2 029	2 030	2 031	2 032	2 033	2 034
ОПТ 2007 - 2013	0	0	0	0	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
МСЕ	0	0	0	0	0	0	0
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	30 122 937	161 027 550	214 579 437	214 579 437	214 579 437	214 579 437	113 053 984
Общи инвестиции	30 122 937	161 027 550	214 579 437	214 579 437	214 579 437	214 579 437	113 053 984
Кумулативни инвестиции	15 458 806 532	15 619 834 082	15 834 413 519	16 048 992 956	16 263 572 393	16 478 151 831	16 591 205 815
Общи инвестиции - само ОП							
Кумулативни инвестиции							

Бюджетът на сценарий „А“ е показан на фиг.2-3, фиг.2-4, фиг. 2-5, фиг. 2-6, фиг. 2-7 и в табл.2-4. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулятивен). Също така е показан и бюджет съставен само от финансирането от оперативните програми и МСЕ (фиг. 2-5, фиг. 2-6). На фиг.2-7 е показан бюджета, като инвестициите са разпределени по времеви периоди.

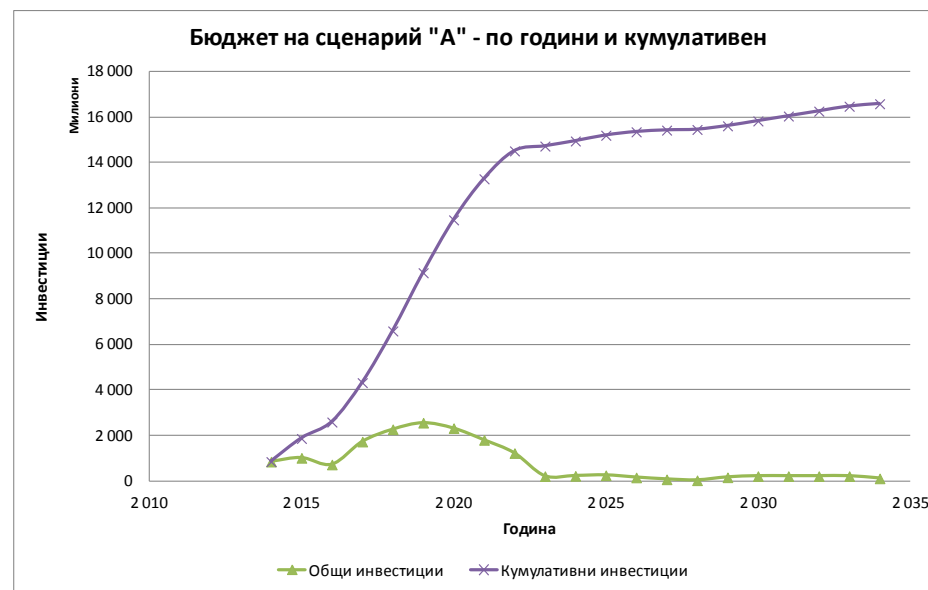
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

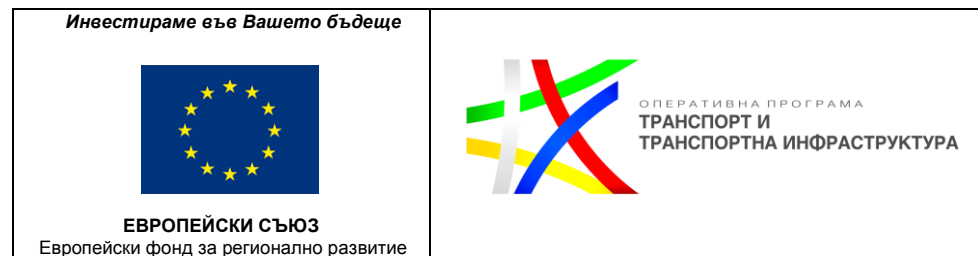


Фигура 2-3 Бюджет на сценарий „А“ по източници на финансиране

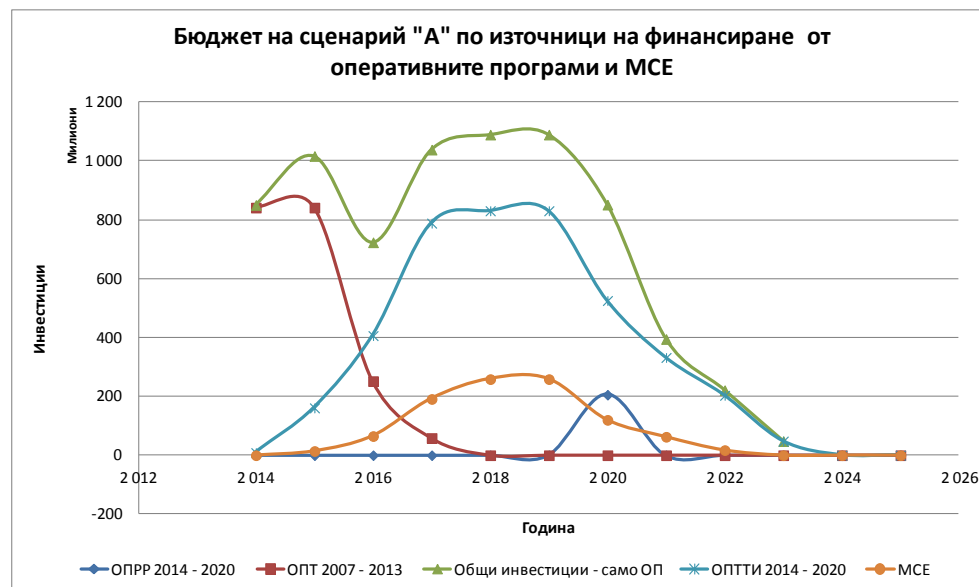


Фигура 2-4 Бюджет на сценарий „А“

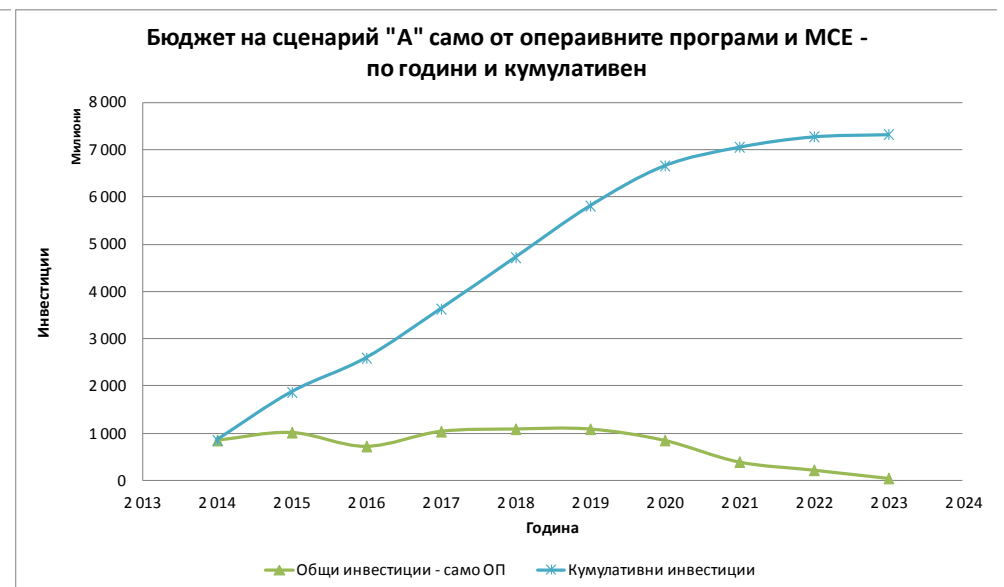
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

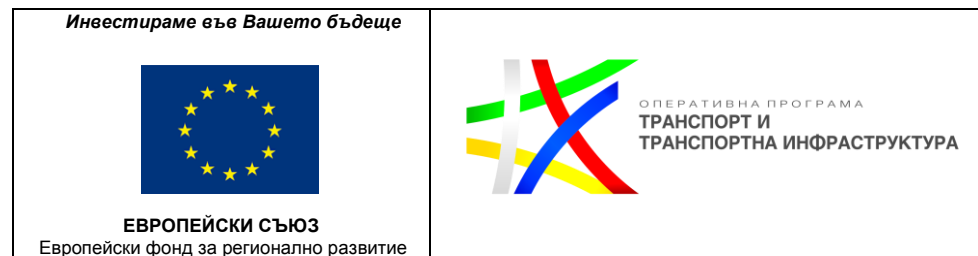


Фигура 2-5 Бюджет на сценарий „А“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ

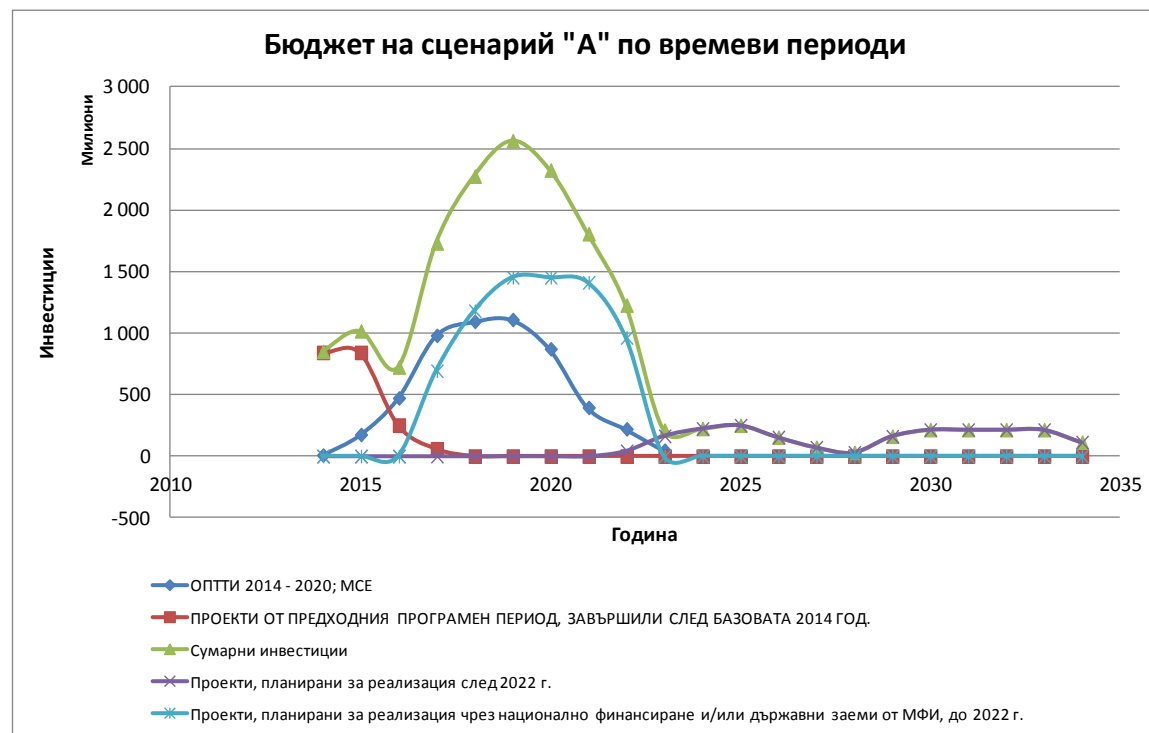


Фигура 2-6 Бюджет на сценарий „А“ само от оперативните програми и МСЕ

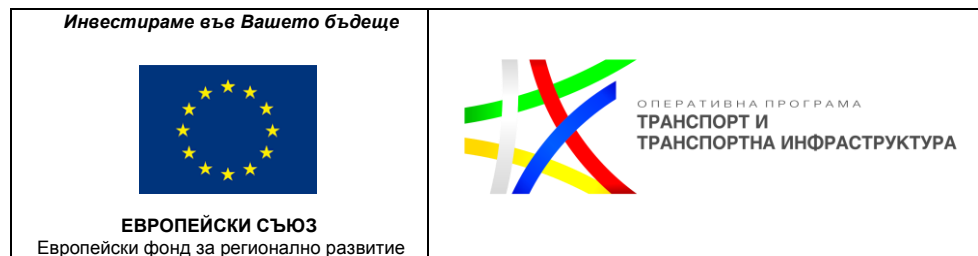
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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.

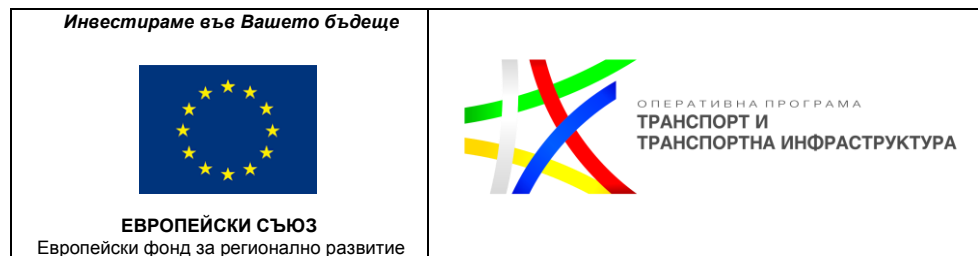
2.4 СЦЕНАРИЙ "В"

Таблица 2-5 Сценарий „В“

СЦЕНАРИЙ В

		Програма	Проекти	Период на изпълнение		Стойност (без ДДС) - BGN	TEN-T
				От	До		
ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.							
Железопътен транспорт							
1	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	"Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа	2014	31.3.2017	269 050 032	TEN-T 1
2	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	„Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград”	2014	31.12.2016	358 643 170	TEN-T 1
3	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1	2014	31.12.2016	385 624 679	TEN-T 1
4	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2014	Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив	2014	2017	12 316 771	TEN-T 1
Автомобилен транспорт							
5	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)	2014	2015	358 722 000	TEN-T 1

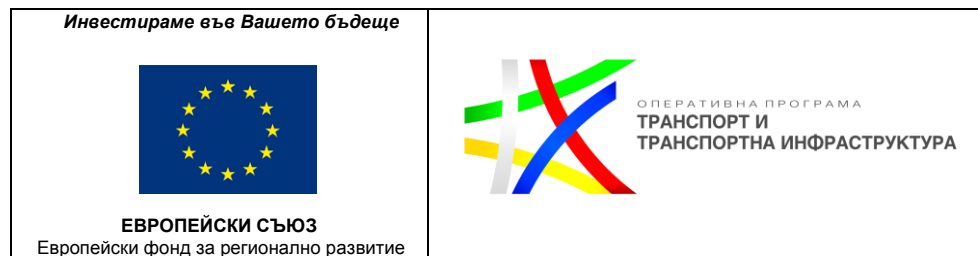
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

6	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)	2014	2015	67 176 000	TEN-T 1
7	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (Е79)	2014	2015	46 572 618	TEN-T 1
8	Фаза "Завършен"	ОПРР 2007 - 2013	Северна скоростна тангента	2014	2016	240 956 836	TEN-T 1
9	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризovo-Димитровград"	2014	2015	133 129 678	TEN-T 1
10	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"	2014	2015	122 137 000	TEN-T 1
ОПТТИ 2014 - 2020; МСЕ							
Железопътен транспорт							
11	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“	19.8.2016	2017	19 998 000	TEN-T 1
12	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	13.8.2015	2017	17 782 623	TEN-T 1

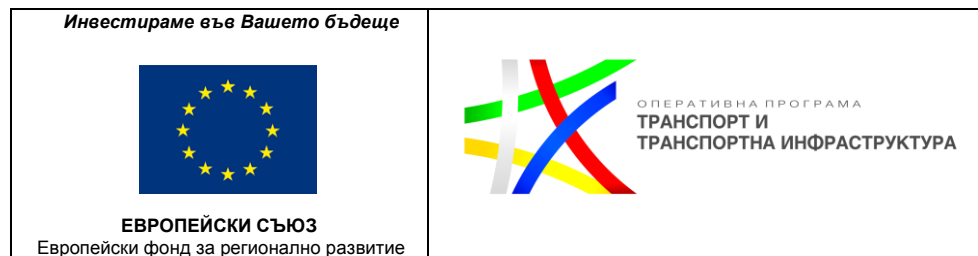
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

13	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	„Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза 2 (включително жп възел Бургас)“ Проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата железопътна линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км.	2016	2022	675 092 693	TEN-T 1
14	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	„Модернизация на жп линия София-Пловдив, участък Елин Пелин- Костенец“	2016	2023	959 236 416	TEN-T 1
15	Фаза "Проектиране и Строителство"	MCE	„Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“	2015	2020	132 966 320	TEN-T 1
16	Фаза "Проектиране и Строителство"	MCE	„Модернизация на железопътната линия София – Септември, участък Костенец - Септември“	2016	2022	348 641 613	TEN-T 1
17	Фаза "Строителство"	MCE	„Развитие на възел София, железопътен участък София - Волуяк“	2016	2020	203 819 092	TEN-T 1
18	Фаза "Строителство"	MCE	„Развитие на жп възел Пловдив“	2017	2020	224 870 977	TEN-T 1
19	Фаза "Подготовка и Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	„Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“	2017	2020	26 000 000	TEN-T 1
20	Фаза "Реализация"	ОПТИ 2014 - 2020	Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол в жп транспорта	2017	2021	107 200 000	TEN-T 2

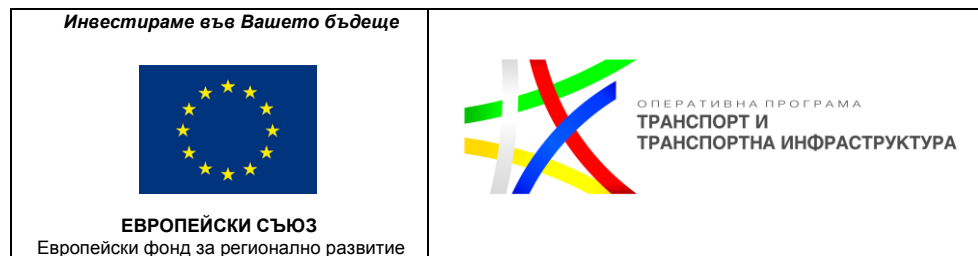
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

21	Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Техническа помощ за модернизация на жп линия София - Перник - Радомир – Гюешево - граница с Македония“ и „Подготовка на жп участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия“	2016	2018	26 099 225	TEN-T 1
22	Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	Техническа помощ за проучване на жп направление Русе – турска граница	2017	2019	3 000 000	TEN-T 1
23	Фаза "Реализация"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“	2018	2019	1 050 000	
Железопътен и Интермодален транспорт							
24	Фаза "Реализация"	ПЧП	Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе	2018	2020	43 055 008	TEN-T 1
Метрополитен							
25	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА"	19.01.2016	31.12.2020	1 017 219 360	(национално значение)
26	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ОВЧА КУПЕЛ"	2017	2019	160 000 000	(национално значение)
27	Фаза "Изпълнен"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2	2014	20.7.2016	26 432 856	(национално значение)
Автомобилен транспорт							

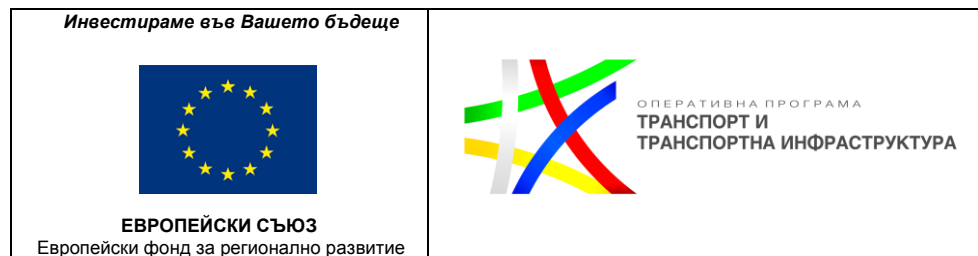
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

28	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 1 - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница	30.12.2015	30.12.2020	739 245 318	TEN-T 1
29	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 2 - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна.	2017	2022	261 158 748	TEN-T 1
30	Фаза "Изпълнен"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП, участък 2 – път II-18 СОП	21.10.2015	13.9.2016	115 408 769	TEN-T 1
31	Фаза "Подготовка"	ОПТИ 2014 - 2020	Подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път	1.1.2020	31.12.2020	2 774 937	TEN-T 1
32	Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	Обходен път на гр. Кърджали	1.1.2020	31.12.2020	109 209 329	TEN-T 2
33	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път II-57 Ст. Загора-Раднево" (Лот 1)	1.1.2020	31.12.2020	28 755 007	TEN-T 3
34	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път II-81 Костинброд - Бучин проход" и Лот 3 „Път II-81 Бучин проход- Берковица")	1.1.2020	31.12.2020	27 348 581	TEN-T 3
35	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път II-29 Варна – Добрич" и Лот 5 „Път II-29 Добрич –Кардам")	1.1.2020	31.12.2020	23 506 185	TEN-T 3

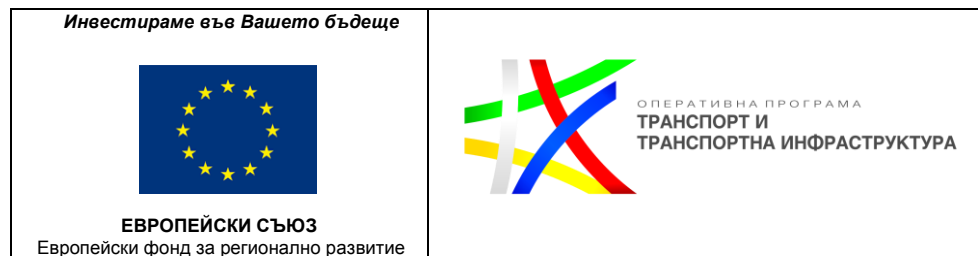
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът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

36	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път II-86 Пловдив - Асеновград“ (Лот 6)	1.1.2020	31.12.2020	25 392 217	TEN-T 3
37	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч“, Лот 11 "Път II-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път II-44 Драгановци – Габрово")	1.1.2020	31.12.2020	32 390 729	TEN-T 3
38	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III- 904 Гроздьово-Провадия")	1.1.2020	31.12.2020	18 580 438	TEN-T 3
39	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски манастир")	1.1.2020	31.12.2020	28 974 843	TEN-T 3
40	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище – Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан")	1.1.2020	31.12.2020	20 710 924	TEN-T 3
Воден транспорт							
41	Фаза "Изпълнение"	ОПТТИ 2014 - 2020	Предпроектни проучвания за Port Community System (PCS) за българските пристанища	1.1.2020	31.12.2020	10 300 000	TEN-T 1
42	Фаза "Подготовка и Из- пълнение"	MCE	Проект FAIRway Danube - обща информация:	1.7.2015	31.12.2020	45 766 000	TEN-T 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.



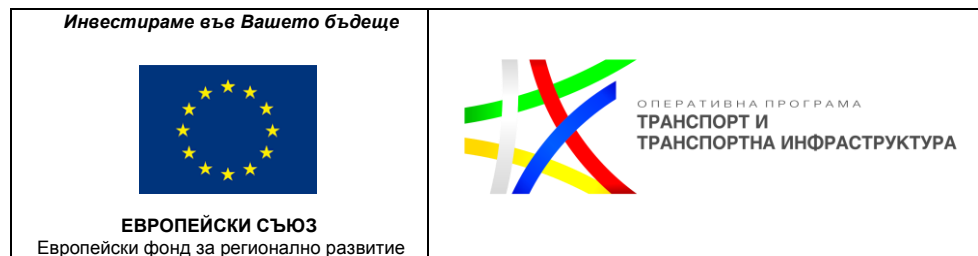
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

43	Фаза "Подготовка и Изпълнение"	MCE	Проект "Port Bulgaria West – safe and competitive multimodal port"	1.7.2017	31.12.2020	29 337 450	TEN-T 1
Такси за ползване на пътищата							
44	Фаза "Изпълнение"	ОПТИ 2014 - 2020	Въвеждане на система от такси за ползване на пътищата за тежкотоварни МПС	2018	2019	200 000 000	TEN-T 1

Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.

Железопътен транспорт							
45	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на жп линията Волуяк - Драгоман“	2017	2022	258 681 037	TEN-T 1
46	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна	2018	31.12.2022	749 082 890	TEN-T 2
47	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра – Горна Оряховица	2018	31.12.2022	647 663 250	TEN-T 2
48	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан	2018	31.12.2022	466 000 000	TEN-T 2

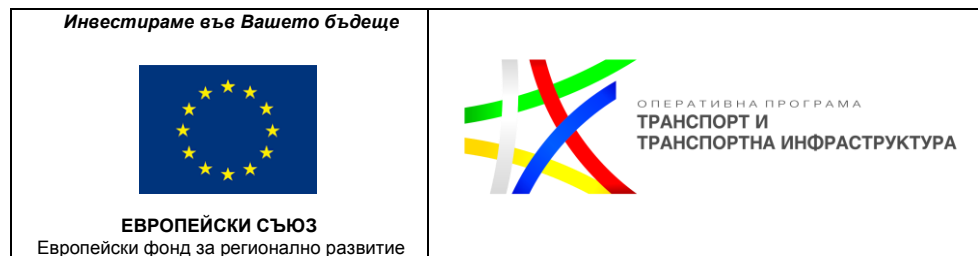
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

49	Фаза "Строителство"	НФ или заем от МФИ	Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията	2018	31.12.2022	338 400 000	TEN-T 3
Автомобилен транспорт							
50	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заем от МФИ	Проект „Обход на гр. Габрово” - Участък 3 и Участък 4	2017	2018	54 380 122	TEN-T 1
51	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заем от МФИ	Проект „Обход на гр. Габрово” - етапна връзка включително ТУНЕЛ под „ШИПКА” /през Стара Планина/ (ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020, ако има възможност)	2017	2019	152 554 740	TEN-T 1
52	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заем от МФИ	Обходен път на Казанлък	2022	2022	28 477 819	TEN-T 1
53	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заем от МФИ	Изграждане на скоростен обходен път на гр. Бургас	2022	2022	30 030 348	TEN-T 1
54	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заем от МФИ	АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7) (участък 1 - Ябланица-Път II-35 ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020 ако има възможност) и Белокопитово - Шумен	2017	2022	2 658 152 061	(национално значение)
Воден и интермодален транспорт							
55	Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заем от МФИ	Изграждане на Интермодален терминал Варна	2018	2020	520 000 000	TEN-T 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.

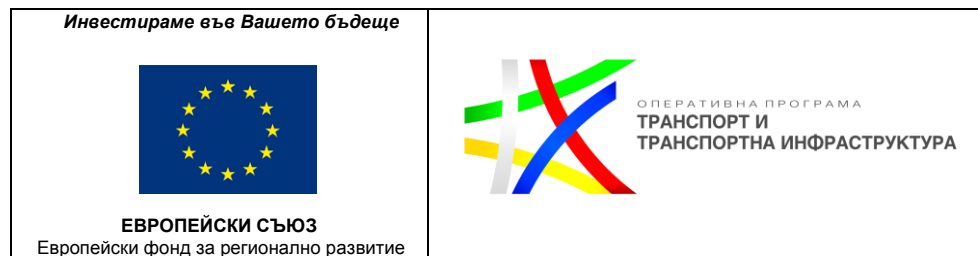


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Проекти, планирани за реализация след 2022 г.

Железопътен транспорт							
56	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“	2022	2027	882 730 910	TEN-T 1
57	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на жп линията София – Перник“	2023	2026	400 000 000	TEN-T 1
58	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линията Перник – Радомир	2023	2025	303 271 257	TEN-T 1
59	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Развитие на жп възел София (без отсечката София – Волуяк)	2022	2027	419 625 303	TEN-T 1
60	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево	2022	2027	933 320 005	TEN-T 1
61	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник	2022	2034	3 644 938 638	TEN-T 1
62	Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград	2022	2027	1 985 049 330	TEN-T 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.



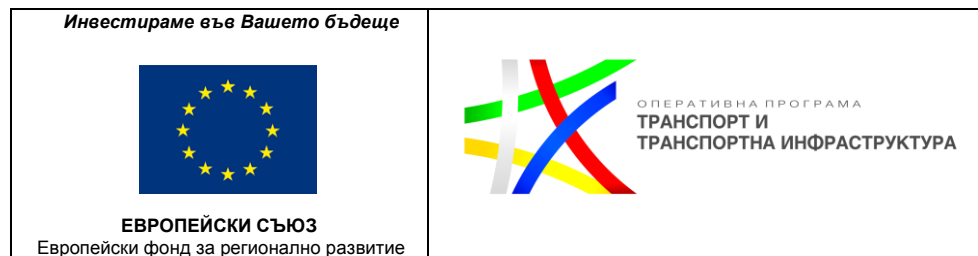
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

63	Фаза "Подготовка и Стро- ителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир - Кулата	2022	2027	1 691 154 792	TEN-T 1
Автомобилен транспорт							
64	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ“ /на р.Дунав/	2029	2034	357 012 582	TEN-T 1
65	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ“ /на р.Дунав/	2030	2034	267 759 437	TEN-T 1
66	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ“ /на р.Дунав/	2029	2033	357 012 582	TEN-T 1
67	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /на р.Дунав/	2029	2033	267 759 437	TEN-T 1
Воден транспорт							
68	Фаза "Подготовка и Стро- ителство"	НФ или зае- ми от МФИ, ПЧП	Изграждане на основната инфраструктура на логис- тичен комплекс на пристанищен терминал Варна- запад	2033	2034	220 000 000	TEN-T 1

Таблица 2-6 Бюджет на сценарий „В“ в лв.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ОПТ 2007 - 2013	841 872 304	841 872 304	252 017 101	58 567 074	0	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.



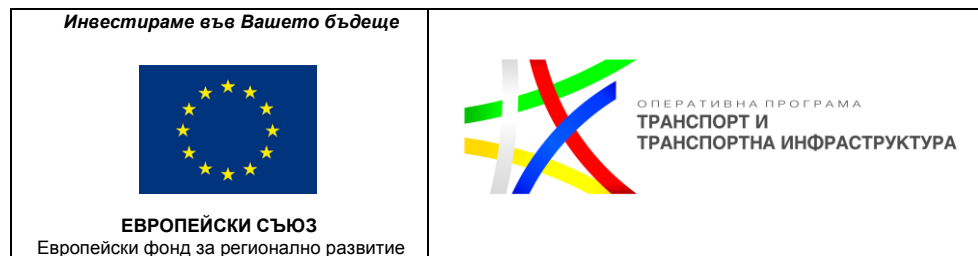
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ОПТТИ 2014 - 2020	8 810 952	161 027 800	415 303 861	798 156 739	941 381 072	933 311 331	525 966 427
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	205 658 925
МСЕ	0	14 275 983	65 168 124	191 267 767	258 729 060	258 729 060	226 253 217
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	0	0	0	546 935 088	970 556 640	1 325 293 522	1 274 441 942
Общи инвестиции	850 683 256	1 017 176 087	732 489 086	1 594 926 668	2 170 666 773	2 517 333 913	2 232 320 511
Кумулативни инвестиции	850 683 256	1 867 859 344	2 600 348 430	4 195 275 098	6 365 941 870	8 883 275 783	11 115 596 294
Общи инвестиции - само ОП	850 683 256	1 017 176 087	732 489 086	1 047 991 580	1 200 110 132	1 192 040 391	957 878 569
Кумулативни инвестиции	850 683 256	1 867 859 344	2 600 348 430	3 648 340 010	4 848 450 142	6 040 490 532	6 998 369 101

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ОПТ 2007 - 2013	0	0	0	0	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	332 322 970	203 755 972	47 961 821	0	0	0	0
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
МСЕ	62 755 490	17 432 081	0	0	0	0	0
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	1 081 733 855	1 887 008 331	1 520 121 040	1 686 265 980	1 713 041 924	1 479 916 851	894 681 368
Общи инвестиции	1 476 812 315	2 108 196 384	1 568 082 861	1 686 265 980	1 713 041 924	1 479 916 851	894 681 368
Кумулативни инвестиции	12 592 408 609	14 700 604 993	16 268 687 853	17 954 953 833	19 667 995 757	21 147 912 608	22 042 593 976
Общи инвестиции - само ОП	395 078 460	221 188 052	47 961 821				
Кумулативни инвестиции	7 393 447 562	7 614 635 614	7 662 597 435				

	2 028	2 029	2 030	2 031	2 032	2 033	2 034
ОПТ 2007 - 2013	0	0	0	0	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
МСЕ	0	0	0	0	0	0	0
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	391 766 425	522 671 039	487 949 835	487 949 835	487 949 835	597 949 835	496 424 382
Общи инвестиции	391 766 425	522 671 039	487 949 835	487 949 835	487 949 835	597 949 835	496 424 382

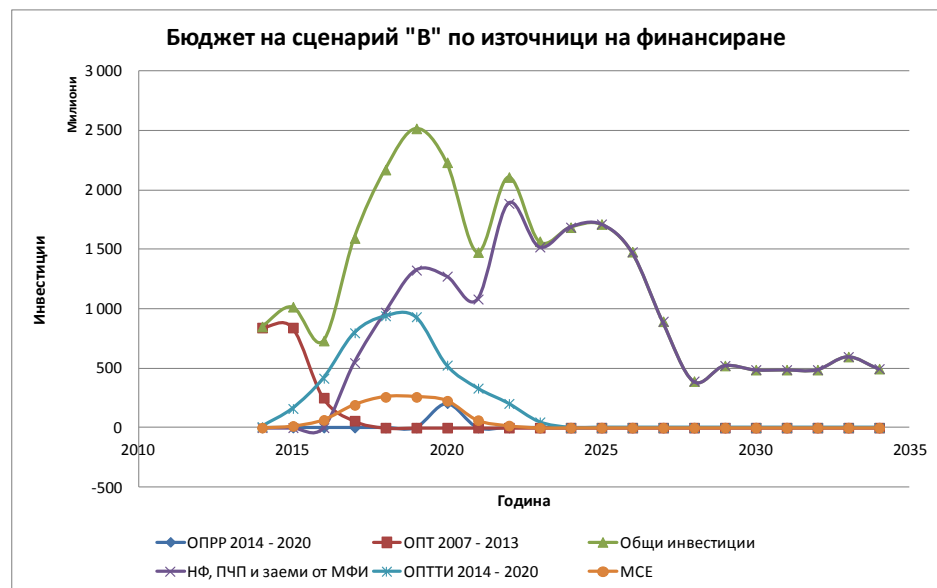
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



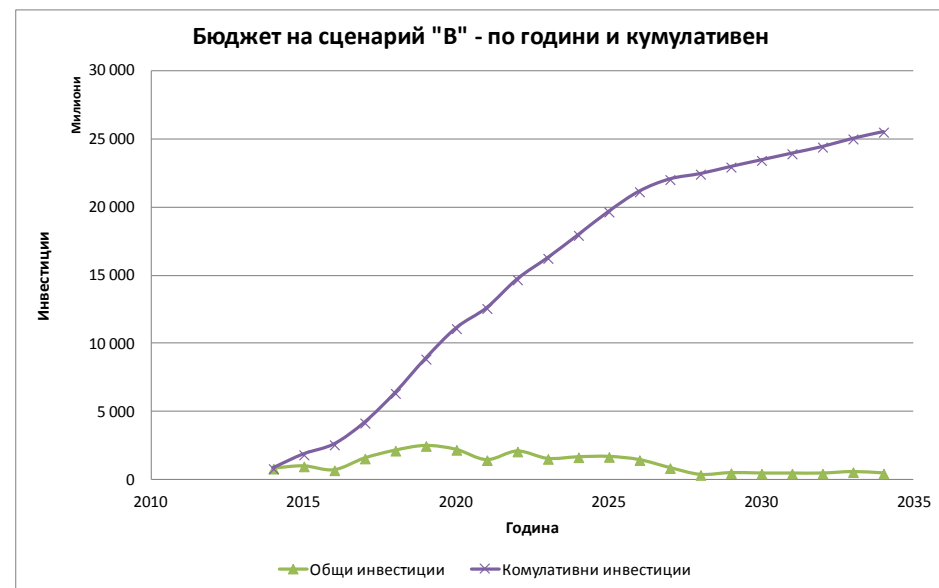
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кумулативни инвестиции		22 434 360 401	22 957 031 440	23 444 981 275	23 932 931 111	24 420 880 946	25 018 830 781	25 515 255 163
Общи инвестиции - само ОП								
Кумулативни инвестиции								

Бюджетът на сценарий „В” е показан на фиг.2-8, фиг.2-9, фиг. 2-10, фиг. 2-11, фиг. 2-12 и в табл.2-6. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулятивен). Също така е показан и бюджет съставен само от финансирането от оперативните програми и МСЕ (фиг. 2-10, фиг. 2-11). На фиг.2-12 е показан бюджета, като инвестициите са разпределени по времеви периоди.

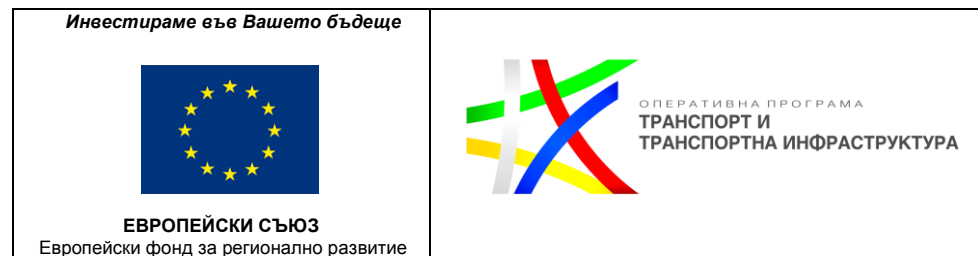


Фигура 2-8 Бюджет на сценарий „В” по източници на финансиране

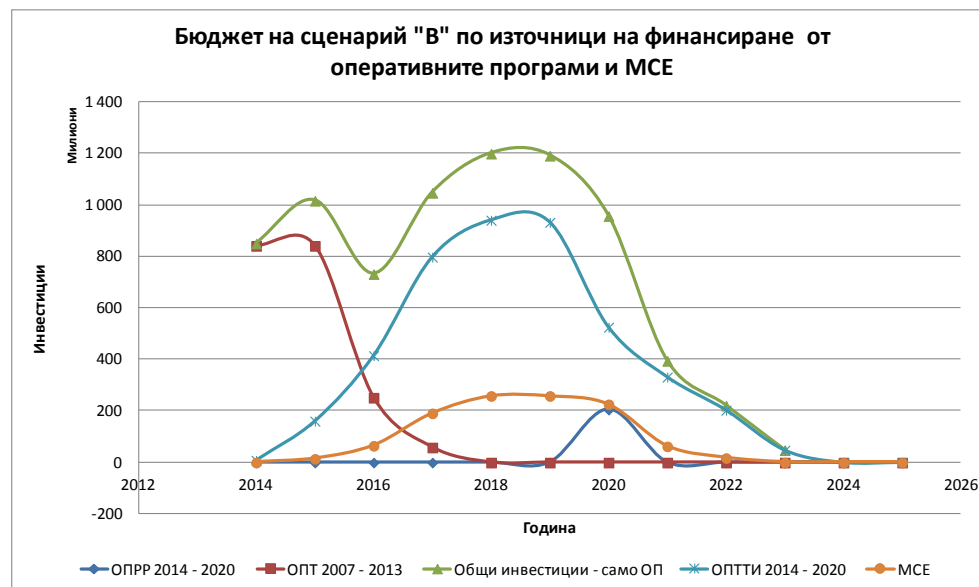


Фигура 2-9 Бюджет на сценарий „В”

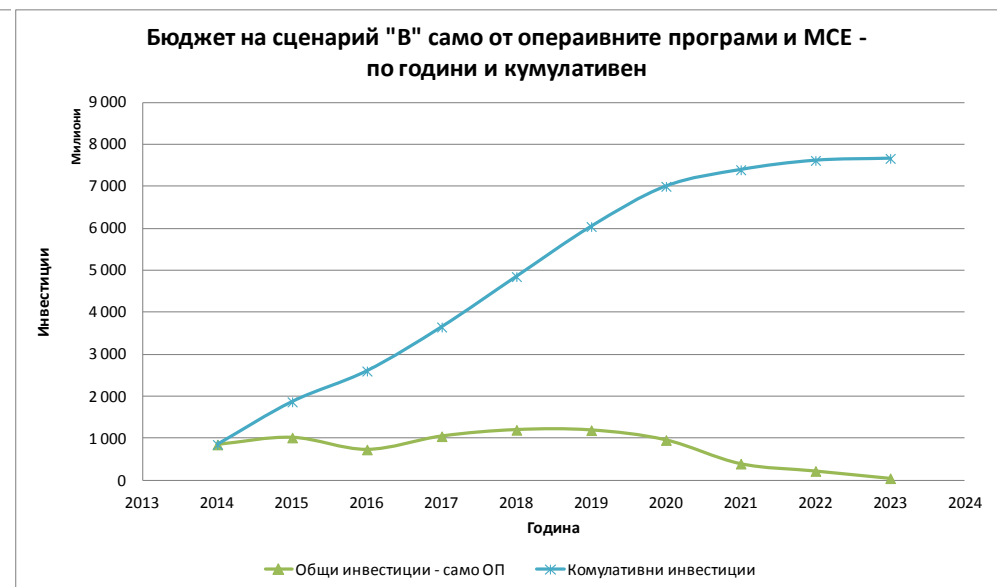
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът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

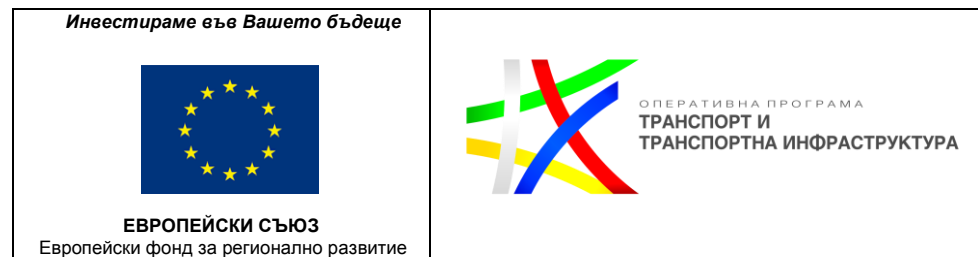


Фигура 2-10 Бюджет на сценарий „В“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ

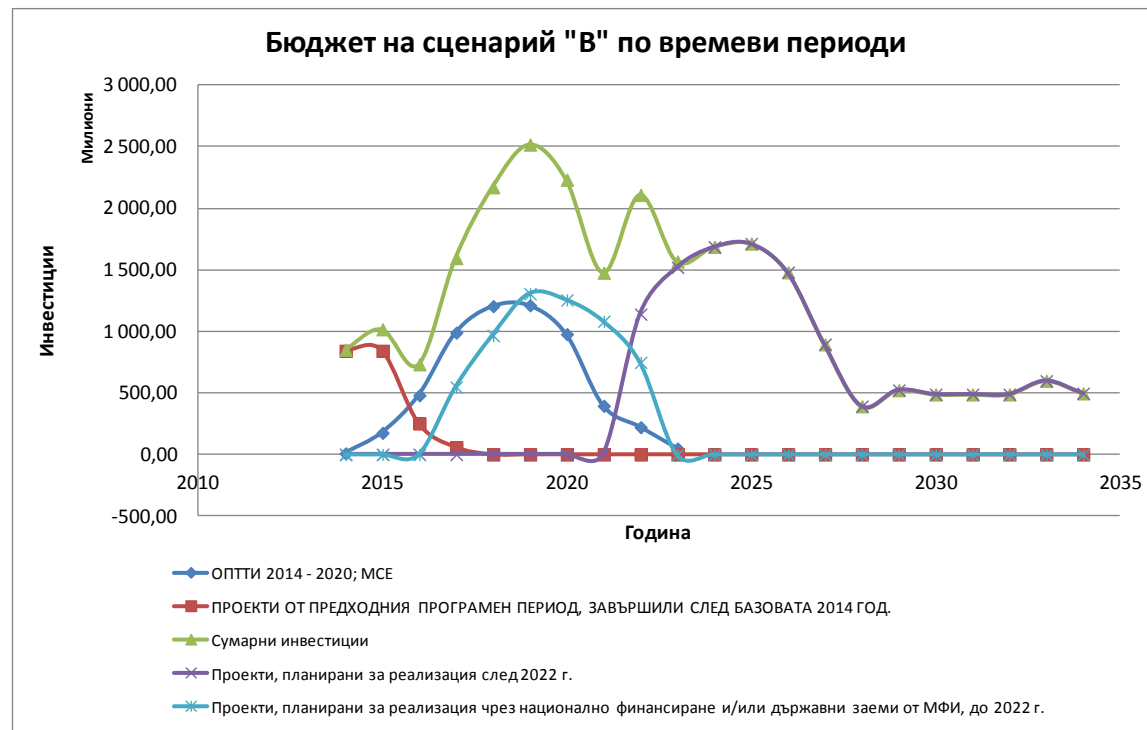


Фигура 2-11 Бюджет на сценарий „В“ само от оперативните програми и МСЕ

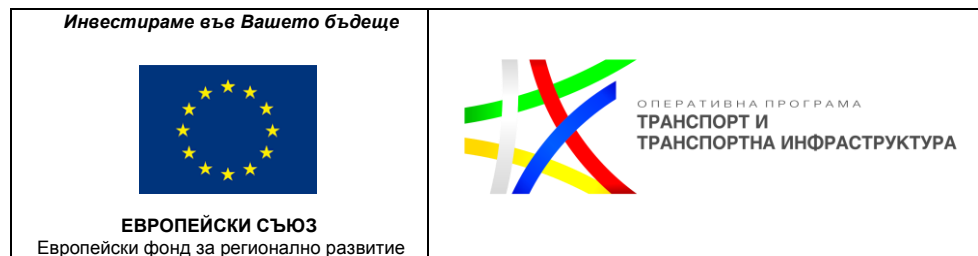
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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.

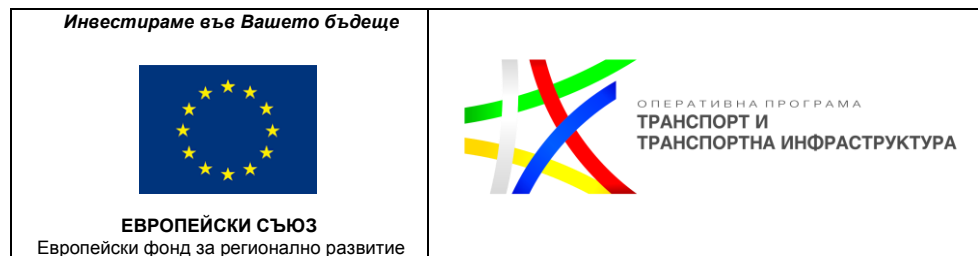
2.5 СЦЕНАРИЙ "С"

Таблица 2-7 Сценарий „С“

СЦЕНАРИЙ С

				Период на изпълнение		Стойност (без ДДС) - BGN	TEN-T
Програма		Проекти		От	До		
ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.							
Железопътен транспорт							
1	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	"Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа	2014	31.3.2017	269 050 032	TEN-T 1
2	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	„Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград”	2014	31.12.2016	358 643 170	TEN-T 1
3	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1	2014	31.12.2016	385 624 679	TEN-T 1
4	Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2014	Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив	2014	2017	12 316 771	TEN-T 1
Автомобилен транспорт							
5	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)	2014	2015	358 722 000	TEN-T 1

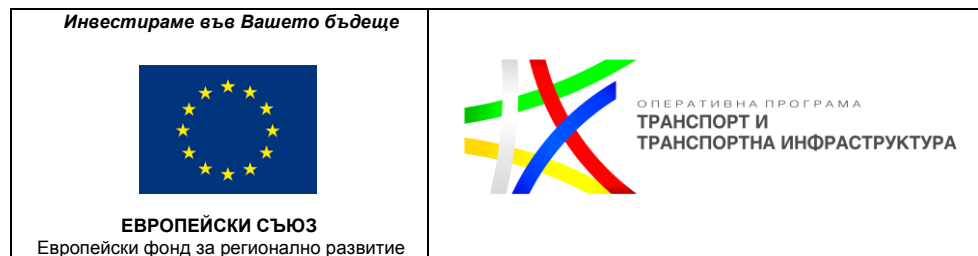
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

6	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)	2014	2015	67 176 000	TEN-T 1
7	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)	2014	2015	46 572 618	TEN-T 1
8	Фаза "Завършен"	ОПРР 2007 - 2013	Северна скоростна тангента	2014	2016	240 956 836	TEN-T 1
9	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризovo-Димитровград"	2014	2015	133 129 678	TEN-T 1
10	Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"	2014	2015	122 137 000	TEN-T 1
ОПТТИ 2014 - 2020; МСЕ							
Железопътен транспорт							
11	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“	19.8.2016	2017	19 998 000	TEN-T 1
12	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	13.8.2015	2017	17 782 623	TEN-T 1

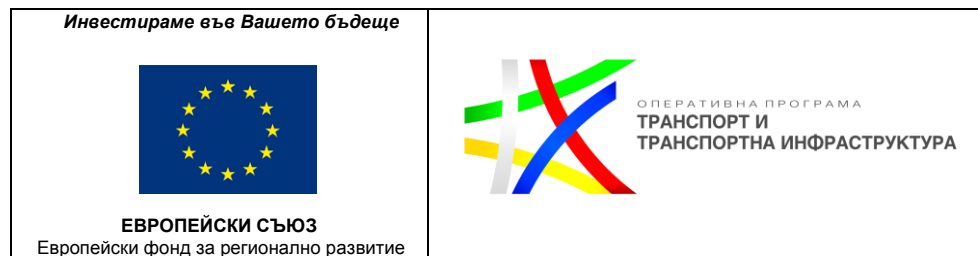
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

13	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза 2 (включително жп възел Бургас)“ Проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата железопътна линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км.	2016	2022	675 092 693	TEN-T 1
14	Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Модернизация на жп линия София-Пловдив, участък Елин Пелин- Костенец“	2016	2023	959 236 416	TEN-T 1
15	Фаза "Проектиране и Строителство"	MCE	„Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“	2015	2020	132 966 320	TEN-T 1
16	Фаза "Проектиране и Строителство"	MCE	„Модернизация на железопътната линия София – Септември, участък Костенец - Септември“	2016	2022	348 641 613	TEN-T 1
17	Фаза "Строителство"	MCE	„Развитие на възел София, железопътен участък София - Волуяк“	2016	2020	203 819 092	TEN-T 1
18	Фаза "Строителство"	MCE	„Развитие на жп възел Пловдив“	2017	2020	224 870 977	TEN-T 1
19	Фаза "Подготовка и Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“	2017	2020	26 000 000	TEN-T 1
20	Фаза "Реализация"	ОПТТИ 2014 - 2020	Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол в жп транспорта	2017	2021	107 200 000	TEN-T 2

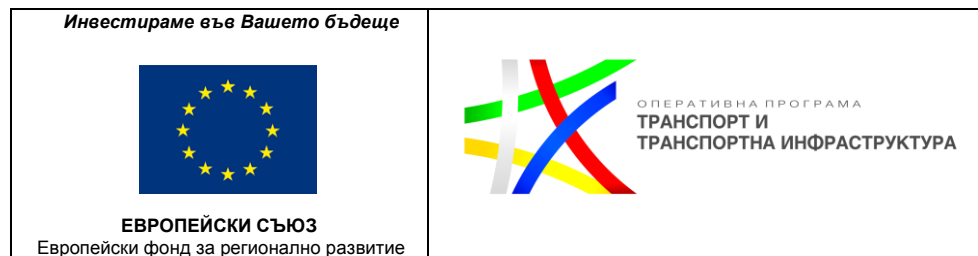
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

21	Фаза "Подготовка"	ОПТИ 2014 - 2020	„Техническа помощ за модернизация на жп линия София - Перник - Радомир – Гюешево - граница с Македония“ и „Подготовка на жп участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия“	2016	2018	26 099 225	TEN-T 1
22	Фаза "Подготовка"	ОПТИ 2014 - 2020	Техническа помощ за проучване на жп направление Русе – турска граница	2017	2019	3 000 000	TEN-T 1
23	Фаза "Реализация"	ОПТИ 2014 - 2020	„Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“	2018	2019	1 050 000	
Железопътен и Интермодален транспорт							
24	Фаза "Реализация"	ПЧП	Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе	2018	2020	43 055 008	TEN-T 1
Метрополитен							
25	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРИЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА"	19.01.2016	31.12.2020	1 017 219 360	(национално значение)
26	Фаза "Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРИЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ОВЧА КУПЕЛ"	2017	2019	160 000 000	(национално значение)
27	Фаза "Изпълнен"	ОПТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРИЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2	2014	20.7.2016	26 432 856	(национално значение)
Автомобилен транспорт							

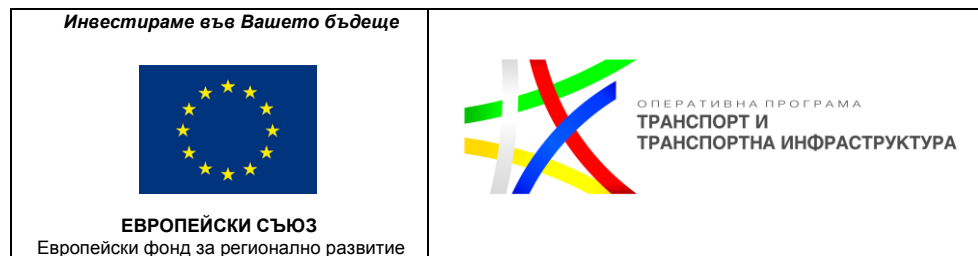
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

28	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 1 - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница	30.12.2015	30.12.2020	739 245 318	TEN-T 1
29	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 2 - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна.	2017	2022	261 158 748	TEN-T 1
30	Фаза "Изпълнен"	ОПТИ 2014 - 2020	Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП, участък 2 – път II-18 СОП	21.10.2015	13.9.2016	115 408 769	TEN-T 1
31	Фаза "Подготовка"	ОПТИ 2014 - 2020	Подготовка за доизграждане на автомагистрала „Черно море“	1.1.2020	31.12.2020	2 592 000	TEN-T 2
32	Фаза "Подготовка"	ОПТИ 2014 - 2020	Подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път	1.1.2020	31.12.2020	2 774 937	TEN-T 1
33	Фаза "Подготовка"	МСЕ	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица	1.1.2020	31.12.2020	3 139 131	TEN-T 1
34	Фаза "Подготовка"	МСЕ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)-Кърджали – ГКПП Маказа»	1.1.2020	31.12.2020	2 611 303	TEN-T 2
35	Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	Обходен път на гр. Кърджали	1.1.2020	31.12.2020	109 209 329	TEN-T 2
36	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път II-57 Ст. Загора-Раднево" (Лот 1)	1.1.2020	31.12.2020	28 755 007	TEN-T 3

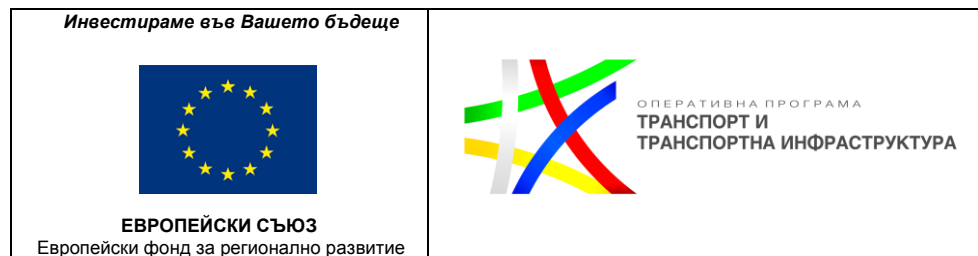
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

37	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път II-81 Костинброд - Бучин проход" и Лот 3 „Път II-81 Бучин проход- Берковица")	1.1.2020	31.12.2020	27 348 581	TEN-T 3
38	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път II-29 Варна – Добрич" и Лот 5 „Път II-29 Добрич –Кардам")	1.1.2020	31.12.2020	23 506 185	TEN-T 3
39	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път II-86 Пловдив - Асеновград" (Лот 6)	1.1.2020	31.12.2020	25 392 217	TEN-T 3
40	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч", Лот 11 "Път II-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път II-44 Драгановци – Габрово")	1.1.2020	31.12.2020	32 390 729	TEN-T 3
41	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III-904 Гроздьово-Провадия")	1.1.2020	31.12.2020	18 580 438	TEN-T 3
42	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски манастир")	1.1.2020	31.12.2020	28 974 843	TEN-T 3
43	Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище – Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан")	1.1.2020	31.12.2020	20 710 924	TEN-T 3
Воден 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.



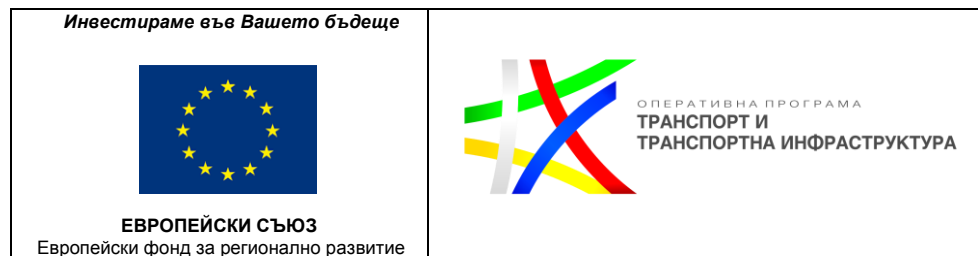
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

44	Фаза "Изпълнение"	ОПТТИ 2014 - 2020	Предпроектни проучвания за Port Community System (PCS) за българските пристанища	1.1.2020	31.12.2020	10 300 000	TEN-T 1
45	Фаза "Подготовка и Изпълнение"	MCE	Проект FAIRway Danube - обща информация:	1.7.2015	31.12.2020	45 766 000	TEN-T 1
46	Фаза "Подготовка и Изпълнение"	MCE	Проект "Port Bulgaria West – safe and competitive multimodal port"	1.7.2017	31.12.2020	29 337 450	TEN-T 1
Такси за ползване на пътищата							
47	Фаза "Изпълнение"	ОПТТИ 2014 - 2020	Въвеждане на система от такси за ползване на пътищата за тежкотоварни МПС	2018	2019	200 000 000	TEN-T 1

Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.

Железопътен транспорт							
48	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на жп линията Волюк - Драгоман“	2017	2022	258 681 037	TEN-T 1
49	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна	2018	31.12.2022	749 082 890	TEN-T 2
50	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра – Горна Оряховица	2018	31.12.2022	647 663 250	TEN-T 2

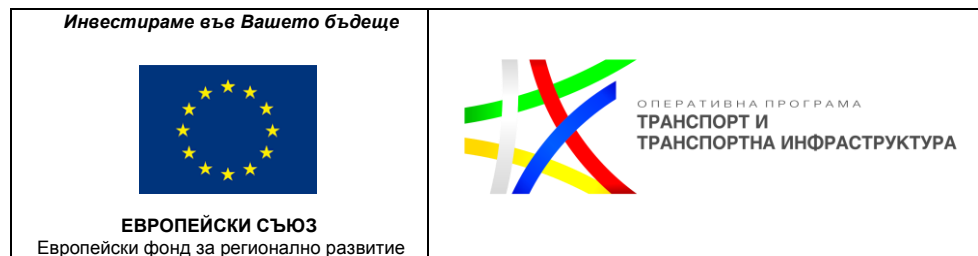
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

51	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Възстановяване на проектни-те параметри на желе- зо-пътния участък Горна Оряховица - Каспичан	2018	31.12.2022	466 000 000	TEN-T 2
52	Фаза "Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Модернизация на железно-пътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията	2018	31.12.2022	338 400 000	TEN-T 3
Автомобилен транспорт							
53	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Скоростен път Трасе: Скоростен път „Русе - Шумен“ или рехабилитация	2019	2021	193 797 707	TEN-T 2
54	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Изграждане на АМ „Калотина-София“ - път I-8 Кало- тина – Софийски околновръстен път	2019	2021	150 000 000	TEN-T 1
55	Фаза "Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Скоростен път път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Вра- ца“ - скоростен път	2018	2021	864 292 874	TEN-T 1
56	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Скоростен път „РИЛА“ Трасе: Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия“/ АМ „Хе- мус“	2019	2022	812 400 489	TEN-T 2
57	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица	2017	2022	1 497 662 821	TEN-T 1

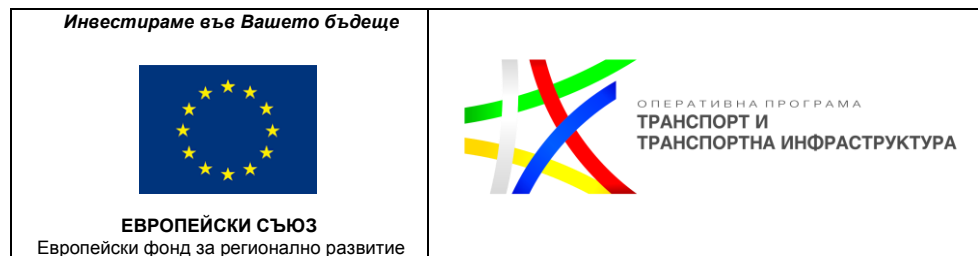
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

58	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа»	2019	2020	91 338 632	TEN-T 2
59	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Скоростен път „Гюешево-София” - Трасе: "ГКПП Гюе- шево – Кюстендил – Радомир –Перник- София"	2017	2022	670 757 124	TEN-T 2 и TEN-T 3
60	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Доизграждане на АМ „ЧЕРНО МОРЕ”	2017	2022	450 000 000	TEN-T 2
61	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Модернизация на пътя "Асеновград – Смолян – Ру- дозем" (частично до ниво скоростен път)	2017	2022	543 374 192	TEN-T 2
62	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Проект „Обход на гр. Габрово” - Участъ 3 и Участък 4	2017	2018	54 380 122	TEN-T 1
63	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Проект „Обход на гр. Габрово” - етапна връзка вклю- чително ТУНЕЛ под „ШИПКА” /през Стара Планина/ (ще бъде финансиран по ОПТИ 2014-2020, ако има възможност)	2017	2019	152 554 740	TEN-T 1
64	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Обходен път на Казанлък	2022	2022	28 477 819	TEN-T 1
65	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Скоростен път „ПЛОВДИВ-АСЕНОВГРАД” - Трасе: « Пътен възел на АМ Тракия – обходен път Пловдив - Асеновград»	2021	2022	214 858 407	TEN-T 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.



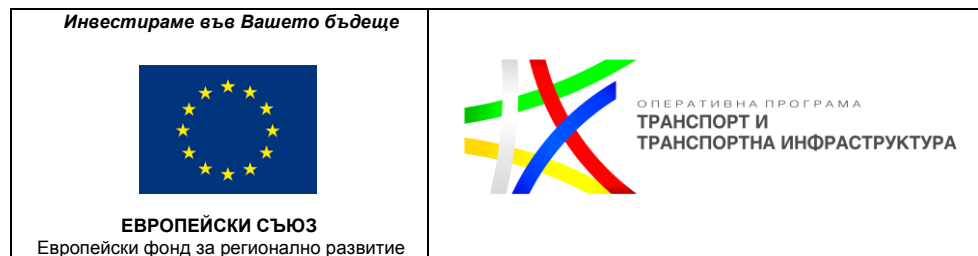
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

66	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Изграждане на скоростен обходен път на гр. Бургас	2022	2022	30 030 348	TEN-T 1
67	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7) (участък 1 - Ябланица-Път II-35 ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020 ако има възможност) и Белокопитово - Шумен	2017	2022	2 658 152 061	(национално значение)
Воден и интермодален транспорт							
68	Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Изграждане на Интермодален терминал Варна	2018	2020	520 000 000	TEN-T 2

Проекти, планирани за реализация след 2022 г.

Железопътен транспорт							
69	Фаза "Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	„Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“	2022	2027	882 730 910	TEN-T 1
70	Фаза "Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	„Модернизация на жп линията София – Перник“	2023	2026	400 000 000	TEN-T 1
71	Фаза "Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Модернизация на жп линията Перник – Радомир	2023	2025	303 271 257	TEN-T 1

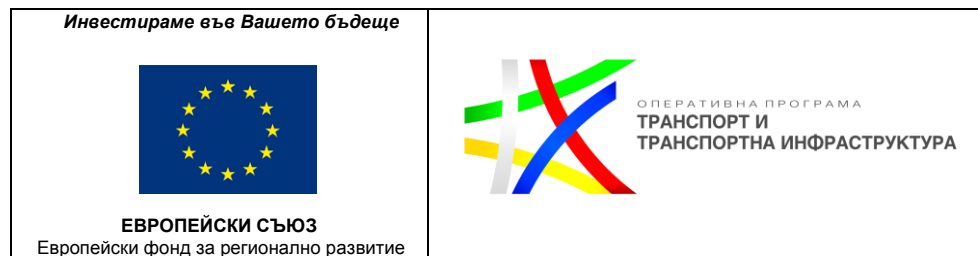
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

72	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Развитие на жп възел София (без отсечката София – Волуяк)	2022	2027	419 625 303	TEN-T 1
73	Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево	2022	2027	933 320 005	TEN-T 1
74	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник	2022	2034	3 644 938 638	TEN-T 1
75	Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград	2022	2027	1 985 049 330	TEN-T 1
76	Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир - Кулата	2022	2027	1 691 154 792	TEN-T 1
Автомобилен транспорт							
77	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „ВАРНА-ДУРАНКУЛАК” - Трасе: «Варна – Каварна – ГКПП Дуранкулак - /връзка към Констанца, Румъния/»	2025	2050	678 299 832	TEN-T 2
78	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ” /на р.Дунав/	2029	2034	357 012 582	TEN-T 1

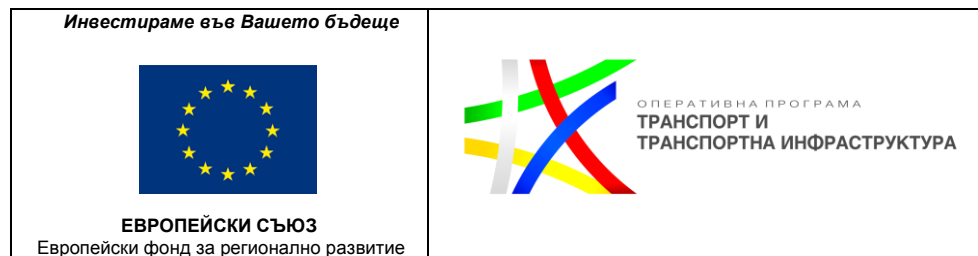
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът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

79	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ” /на р.Дунав/	2030	2034	267 759 437	TEN-T 1
80	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ” /на р.Дунав/	2029	2033	357 012 582	TEN-T 1
81	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /на р.Дунав/	2029	2033	267 759 437	TEN-T 1
82	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или зае- ми от МФИ	Крайдунавски северен път от Видин до Силистра /„Северна хоризонтала”/ - II-12 Видин – Брегово - границата с Република Сърбия; II-11 Видин – Арчар – Лом - Козлодуй – Оряхово – Гиген – Брест – Гулянци - (Дебово - Никопол); II-52(Русе - Бяла) - Мечка - Нов- град – Свищов – Деков - Бяла вода - Никопол; II-21 Русе - Тутракан - Силистра	2026	2034	1 485 732 287	TEN-T 3 (национал- но значение)

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.



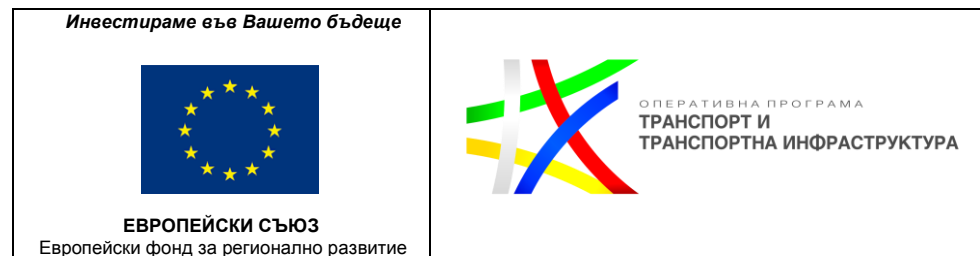
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

83	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заем от МФИ	Крайграничен южен път от Петрич до Бургас /„Южна хоризонтала”/- Крайграничният маршрут е комбинация от следните пътища: III–198 Петрич - Гоце Делчев; III–197 Гоце Делчев – Доспат – Девин; III - 866 Девин – Смолян; II - 86 Смолян – Средногорци; III - 865 Средногорци – Ардино - Кърджали; I - 5 Кърджали - Момчилград; II - 59 Момчилград - Крумовград – Ивайловград; III–597 Ивайловград - Любимец; I – 8 Любимец - Харманли; II – 76 Харманли - Тополовград – Средец – Бургас.	2027	2034	2 166 207 900	(национално значение)
84	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заем от МФИ	Модернизация на пътя "Бургас – ГКПП Малко Търново"	2025	2026	337 518 080	TEN-T 2
85	Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заем от МФИ	Изграждане на обходен път на гр. Малко Търново и качествена връзка към ГКПП "Малко Търново – Дерекьой"	2026	2026	25 816 340	(национално значение)
Воден транспорт							
86	Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заем от МФИ, ПЧП	Изграждане на основната инфраструктура на логистичен комплекс на пристанищен терминал Варна-запад	2033	2034	220 000 000	TEN-T 1

Таблица 2-8 Бюджет на сценарий „С” в лв.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ОПТ 2007 - 2013	841 872 304	841 872 304	252 017 101	58 567 074	0	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.



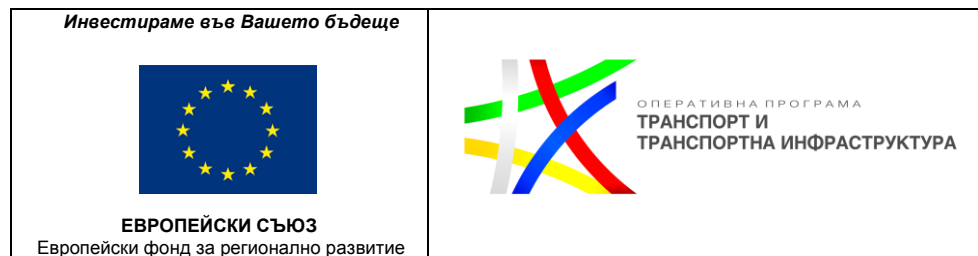
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ОПТТИ 2014 - 2020	8 810 952	161 027 800	415 303 861	798 156 739	941 381 072	933 311 331	528 375 491
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	205 658 925
МСЕ	0	14 275 983	65 168 124	191 267 767	258 729 060	258 729 060	232 003 651
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	0	0	0	1 073 900 778	1 876 075 646	2 391 081 079	2 340 229 499
Общи инвестиции	850 683 256	1 017 176 087	732 489 086	2 121 892 358	3 076 185 778	3 583 121 470	3 306 267 566
Кумулативни инвестиции	850 683 256	1 867 859 344	2 600 348 430	4 722 240 787	7 798 426 565	11 381 548 035	14 687 815 601
Общи инвестиции - само ОП	850 683 256	1 017 176 087	732 489 086	1 047 991 580	1 200 110 132	1 192 040 391	966 038 067
Кумулативни инвестиции	850 683 256	1 867 859 344	2 600 348 430	3 648 340 010	4 848 450 142	6 040 490 532	7 006 528 599

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ОПТ 2007 - 2013	0	0	0	0	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	332 322 970	203 755 972	47 961 821	0	0	0	0
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
МСЕ	62 755 490	17 432 081	0	0	0	0	0
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	2 209 281 300	2 683 883 322	1 520 121 040	1 686 265 980	1 994 850 936	1 936 115 432	1 394 150 106
Общи инвестиции	2 604 359 760	2 905 071 374	1 568 082 861	1 686 265 980	1 994 850 936	1 936 115 432	1 394 150 106
Кумулативни инвестиции	17 292 175 361	20 197 246 735	21 765 329 596	23 451 595 576	25 446 446 512	27 382 561 943	28 776 712 049
Общи инвестиции - само ОП	395 078 460	221 188 052	47 961 821				
Кумулативни инвестиции	7 401 607 059	7 622 795 112	7 670 756 933				

	2 028	2 029	2 030	2 031	2 032	2 033	2 034
ОПТ 2007 - 2013	0	0	0	0	0	0	0
ОПТТИ 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
ОПРР 2014 - 2020	0	0	0	0	0	0	0
МСЕ	0	0	0	0	0	0	0
НФ, ПЧП и заеми от МФИ	963 442 093	1 094 346 707	1 059 625 503	946 575 531	946 575 531	1 056 575 531	861 618 401
Общи инвестиции	963 442 093	1 094 346 707	1 059 625 503	946 575 531	946 575 531	1 056 575 531	861 618 401

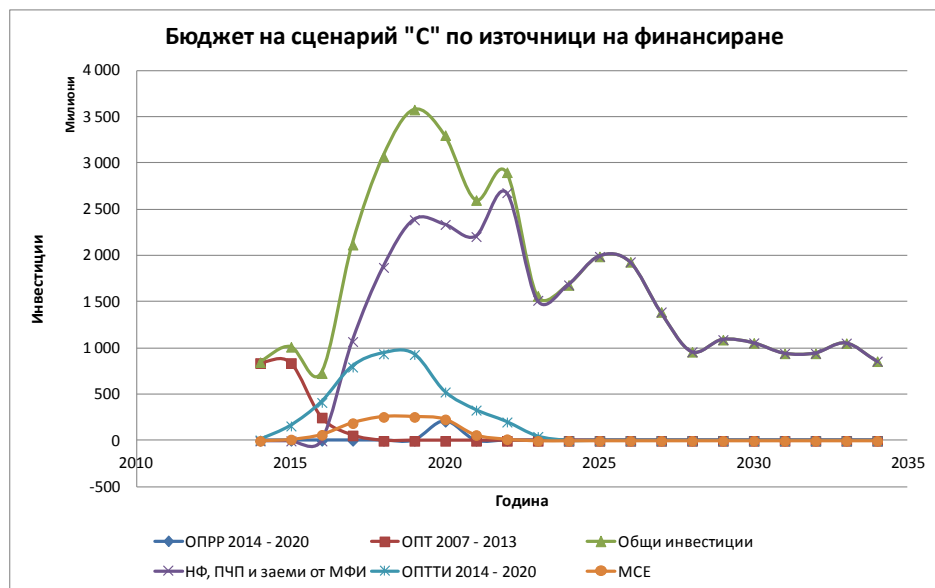
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



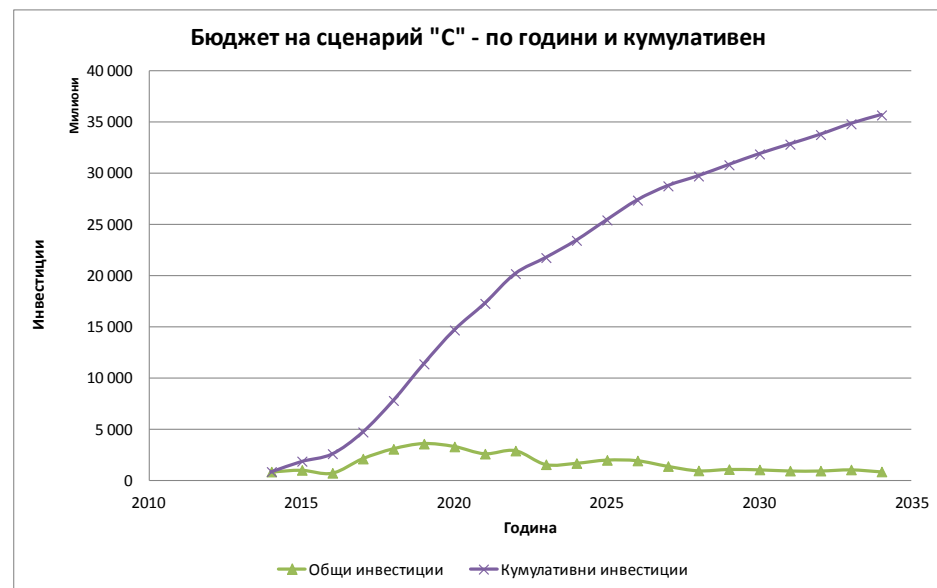
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кумулативни инвестиции		29 740 154 143	30 834 500 849	31 894 126 352	32 840 701 883	33 787 277 414	34 843 852 944	35 705 471 345
Общи инвестиции - само ОП								
Кумулативни инвестиции								

Бюджетът на сценарий „С“ е показан на фиг.2-13, фиг.2-14, фиг. 2-15, фиг. 2-16, фиг. 2-17 и в табл.2-8. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулятивен). Също така е показан и бюджет съставен само от финансирането от оперативните програми и МСЕ (фиг. 2-15, фиг. 2-16). На фиг.2-17 е показан бюджета, като инвестициите са разпределени по времеви периоди.

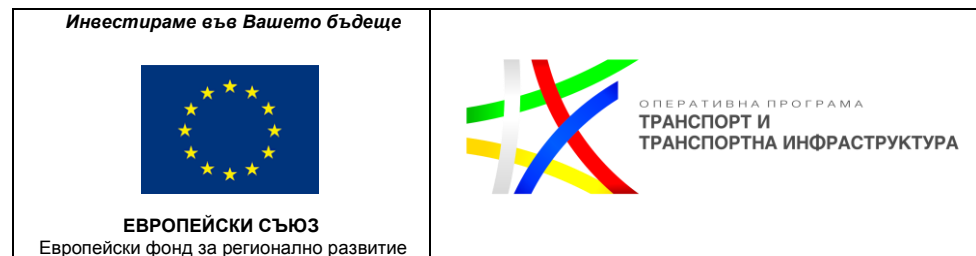


Фигура 2-13 Бюджет на сценарий „С“ по източници на финансиране

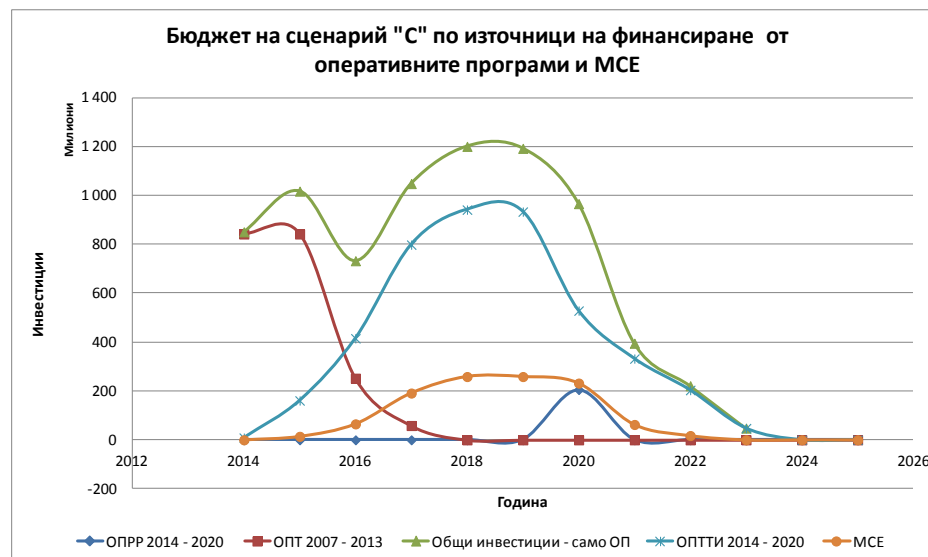


Фигура 2-14 Бюджет на сценарий „С“

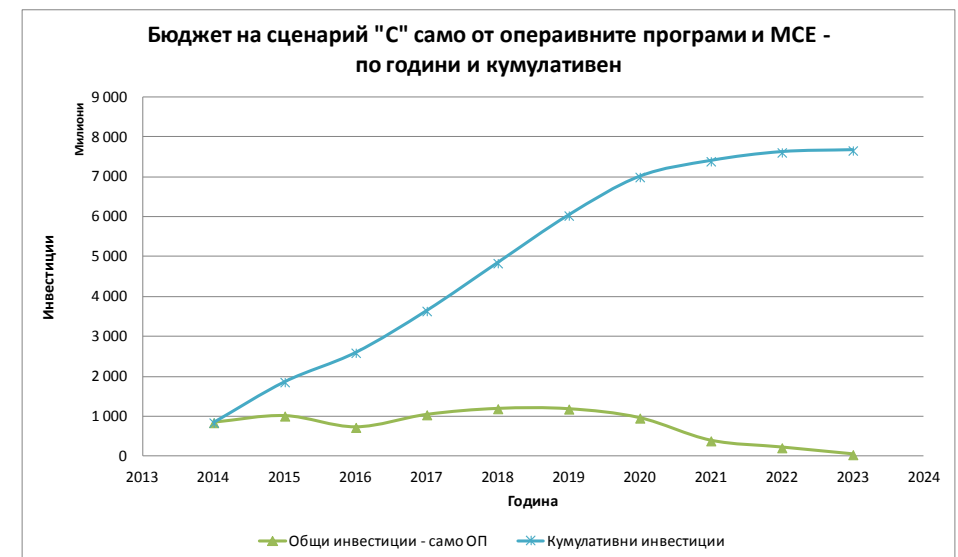
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

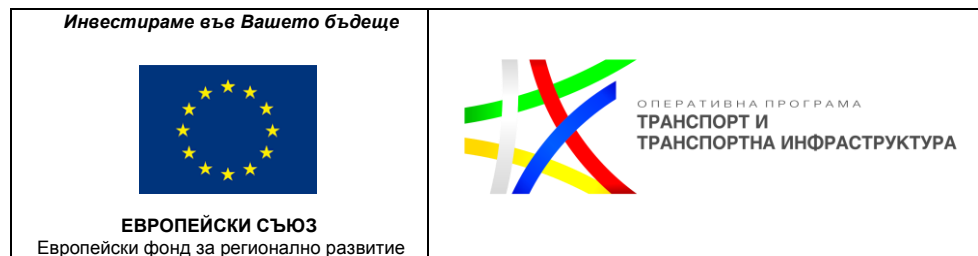


Фигура 2-15 Бюджет на сценарий „С“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ

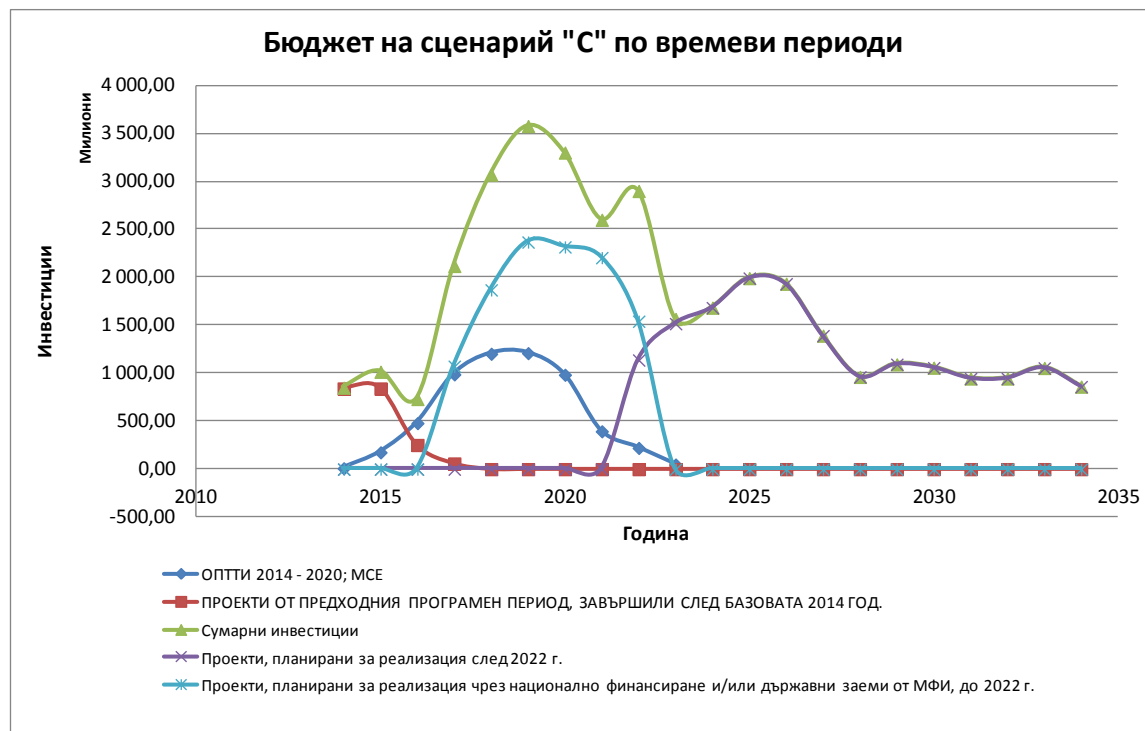


Фигура 2-16 Бюджет на сценарий „С“ само от оперативните програми и МСЕ

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.

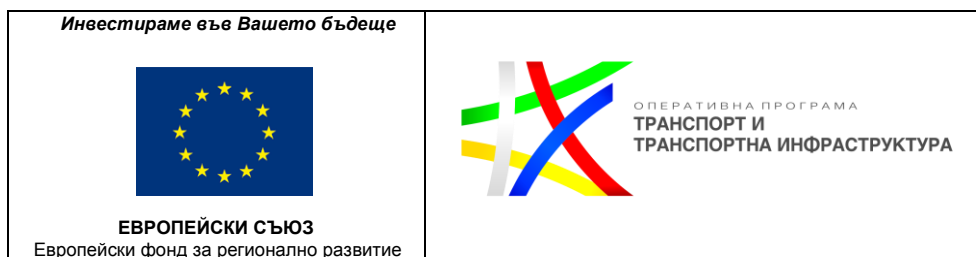


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 2-17 Бюджет на сценарий „С“ по времеви периоди

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. ОЦЕНКА И ИЗБОР НА СЦЕНАРИЙ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.

3.1 МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНКА НА СЦЕНАРИИТЕ

3.1.1 ПОДХОД И ПРИНЦИПИ НА ОЦЕНКАТА

Оценката чрез мултикритериален анализ (МКА) има за цел да анализира комплексното въздействие на комбинациите от мерки, предложени в различните сценарии за развитие. Мултикритериалният анализ е инструмент за сравнение на вариантите един с друг, а не спрямо референтни стойности. Поради този факт са необходими и предварителните анализи на мерките и определянето на варианти. Друга особеност поради която се използва мултикритериалният анализ е, че при него могат да се задават приоритети на оценките, т.е. даден набор от критерии (например екологичните) може да бъде приоритизиран пред останалите, като получава повече точки.

На разработените сценарии е направена оценка чрез мултикритериален анализ. Критериите, подкритериите и показателите заложили в мултикритериалния анализ са оценени чрез данни получени от моделиране на определените сценарии с разработения транспортен модел. За показатели, за които няма подходящи данни получени от транспортния модел са направени съответни експертни приемания.

Оценката има за цел да анализира комплексното въздействие на комбинациите от мерки, предложени в различните сценарии за развитие.

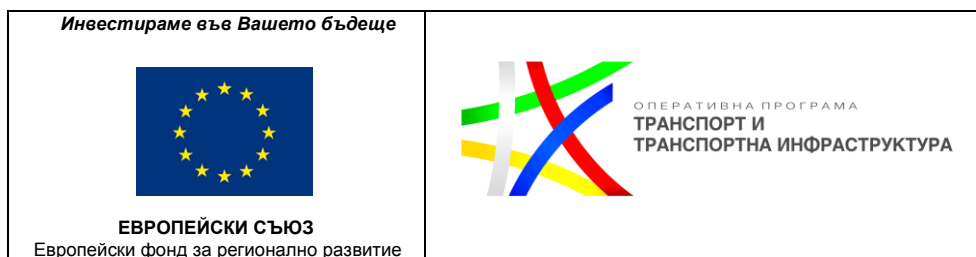
При изготвяне на оценката на алтернативите е приложена следната методика:

- Дефиниране и извеждане на подходящи основни критерии и подкритерии за оценка.
- Дефиниране на подходящи показатели за оценка на критериите.
- Описание на показателите като основни цели и съдържание.
- Оценка на алтернативните сценарии по всеки показател, подкритерий и критерий.
- Синтезиране и обобщаване на оценката на ниво основни критерии.
- Извеждане на резултатите от прилагането на мултикритериалния анализ за отделните алтернативни сценарии.
- Избор на най-подходящ сценарий за включването му в интегрираната транспортна стратегия.

Използваната система от показатели за оценка на инфраструктурните проекти, мерки и сценарии е представена по-долу в изложението.

На базата на всички изведени показатели, описанието на тяхната цел и съдържание се извеждат стойности, определящи степента на съответствие с изискванията на съответния критерий. Избрана е скала със стойности от 1 до 5, чрез която се дава сравним количествен измерител на всеки показател, като конкретната стойност се мотивира след експертно приемане или след нормиране на в интервала от 1 до 5 на подходящи и релевантни количествени данни получени при моделиране на транспортната система с разработения

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, за всяка от алтернативите. По-малките стойности са негативни, а по-високите стойности са позитивни.

За отчитане важноста на всеки от критериите, при избора на най-подходяща алтернатива, се определя коефициент на тежест, измерен чрез процентно съотношение, чиято обща стойност за всички критерии не може да надхвърля 100%. Относителната тежест се мотивира за всеки конкретен случай. Общата сума на коефициентите за тежест е 100%.

За всяка алтернатива се определя крайната комплексна оценка от МКА като се сумират всички стойности на показателите умножени по съответните коефициенти на тежест. Сценарият, алтернативата с най-голяма стойност на комплексния показател е сценарият, който може да бъде избран като най-добър. Останалите сценарии се класират на базата на получените стойности на комплексния показател.

3.1.2 СИСТЕМА ОТ КРИТЕРИИ И ПОКАЗАТЕЛИ ЗА КОМПЛЕКСНА ОЦЕНКА НА СЦЕНАРИИТЕ. ПОДХОД ПРИ ДЕФИНИРАНЕ НА СИСТЕМАТА.

Главна цел на настоящия анализ е да се дефинират основни критерии, подкритерии и индикатори, които да отразяват целите на дадения сценарий, интересите и нуждите на всички страни участващи в проектите от сценария, както и на всички субекти, които ще бъдат засегнати от реализацията на настоящия сценарий.

От тази гледна точка изискванията към основните критерии, по които се оценяват различните сценарии могат да бъдат групирани в следните направления:

- Стратегически, политически и правни изисквания.

Обхваща и отчита приноса за изпълнение на основните европейски и национални стратегии и политики, ефективната поддръжка и модернизация на транспортната инфраструктура, създаването на транс-европейската мрежа и нивото на подкрепа за балансирано териториално развитие.

- Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие.

Обхваща и отчита приноса при реализация на дадения сценарий за социално – икономическото и регионално развитие.

- Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура.

Обхваща и отчита ефективността на операторите на транспортни услуги (ползвателите на транспортната инфраструктура), като нива на изразходваното количество енергия и разходите за експлоатация и поддържане на транспортните средства.

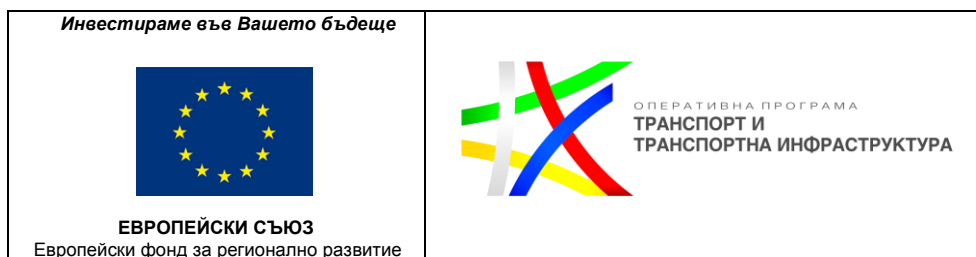
- Разходи за реализация на сценариите и мерките и финансова им приложимост.

Обхваща и отчита общата стойност на инвестициите за реализация на съответния сценарий, разходите за експлоатация и поддръжка, финансовата приложимост (осигурено ли е финансиране), жизнения цикъл на активите в края на прогнознния период и ефективността на разходите.

- Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий.

Обхваща, оценява и отчита финансовата и икономическа ефективност на даден сценарий.

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.

- Влияние на даден сценарий върху околната среда и сигурността.

Обхваща, оценява и отчита влиянието върху населението от гледна точка околната среда и сигурността, модалния сплит (постигане на устойчивост в транспортната система, чрез пренасочване на трафик от автомобилния към железопътния транспорт), който се реализира при даден сценарий. Също така отчита влиянието върху биологичното разнообразие, пейзажа и запазване на културно-историческо наследство.

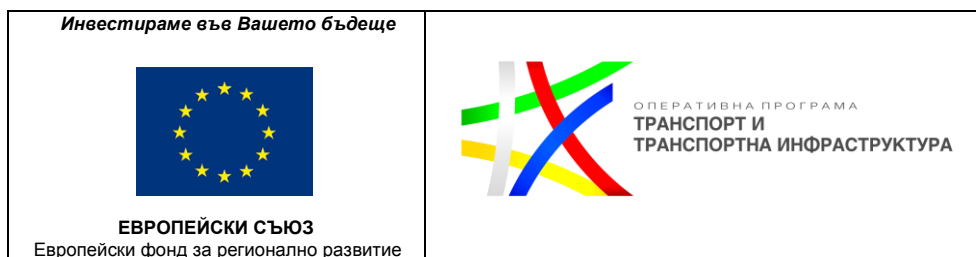
На базата на посочените изисквания и за постигане целта на анализа са изведени и дефинирани следните основни критерии:

- Стратегически, политически и правни изисквания
- Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие
- Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура
- Разходи за реализация на сценариите и мерките и финансова им приложимост
- Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий
- Влияние на даден сценарий върху околната среда и сигурността

Към всеки основен критерий са дефинирани подкритерии и показатели, отчитащи въздействието.

Тази система представлява една рамка за оценяване определена от стратегическите цели и обхвата на вземаните решения. Оформена предварително, тази система от показатели би могла да служи и като инструмент за анализа на състоянието на транспортната система и идентифицирането на проблемите. Също така на база на тези показатели трябва да се осъществява и следпроектния мониторинг. Като цяло, първичните показатели за функционирането на системата са основата за изготвянето на повечето специфични програмни индикатори. Така например целите на някои програми за повишаване на дела на железопътния транспорт при пътническите и товарните превози има за цел намаляване на количествата отделени вредни емисии и парникови газове, намаляване на количествата консумирано гориво, които се получават от определяне на първичните показатели като автомобилилометри, скорост по участъците и др. В Таблица 3-1 са показани най-често използваните показатели и връзката им с първичните показатели за функционирането на транспортната система получени на база данни след моделиране с 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.

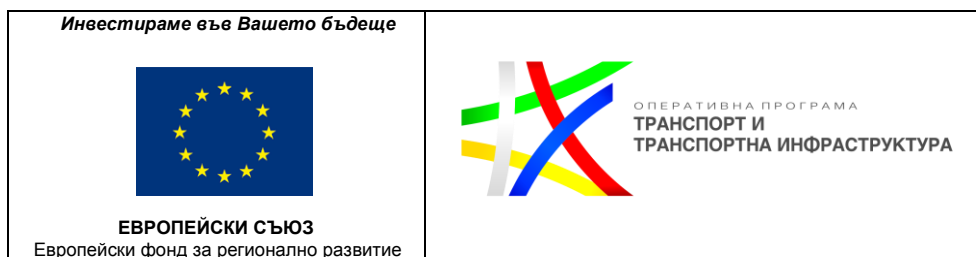


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 3-1 Система от критерии и показатели за оценка на сценариите

Стратегически, политически и правни критерии		
Главен критерий	Критерии	Показатели за оценка на критериите
1. Стратегически, политически и правни изисквания	1.1 Принос за изпълнение на европейски и национални стратегии и политики	1.1.1 Съответствие с националните и европейските политики, стратегии, програми и планове.
	1.2 Ефективна модернизация на транспортната инфраструктура	1.2.1 Премахване на „тесни места“ и увеличаване на транспортния капацитет 1.2.2 Подобряване на достъпността до съответната инфраструктура
	1.3. Създаване на Транс европейската мрежа	1.3.1 Интегриране на българската транспортна система в транспортната система на ЕС
	1.4. Подкрепа за балансирано териториално развитие	1.4.1 Развитие на устойчив транспорт
Социално-икономически критерии		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
2. Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие	2.1Социолно икономически критерии	2.1.1 Достъпност на социално слабите до транспорт
		2.1.2 Достъпност на лица с намалена подвижност до транспорт
		2.1.3 Създаване на местна трудова заетост по време на изпълнението на сценария
		2.1.4 Принос към БВП на страната и към БВП на съответните региони
		2.1.5 Намалено времепътуване
		2.1.6 Цени на транспортните услуги
		2.1.7 Поносимост на цените на транспортните услуги
		2.1.8 Достъпност до работни места
		2.1.9 Достъпност до търговски обекти
		2.1.10 Достъпност до социални и здравни грижи
	2.2 Принос към регионалното развитие	2.2.1 Повишаване на регионалния туристически потенциал
		2.2.2 Подобряване на мобилността и достъпността на населението
		2.2.3 Достъпност до туристически обекти и места за отдих
		2.2.4 Транспортна достъпност до големите градове
Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
3. Икономическа ефективност на операторите	3.1Изразходвано количество енергия	3.1.1 Изразходвано количество гориво 3.1.2 Изразходвано количество тягов ток
	3.2Разходи за експлоатация и поддържане на транспортните средства	3.2.1 Разходи за експлоатация и поддържане на моторните превозни средства 3.2.2 Разходи за експлоатация и поддържане на вагоните и локомотивите
	Разходи за реализация на проектите и мерките	
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
4. Разходи за реализация на проектите и	4.1 Обща стойност на инвестициите	4.1.1 Инвестиционни разходи
		4.1.2 Структура на инвестициите
		4.1.3 Разходи за отчуждаване на имоти

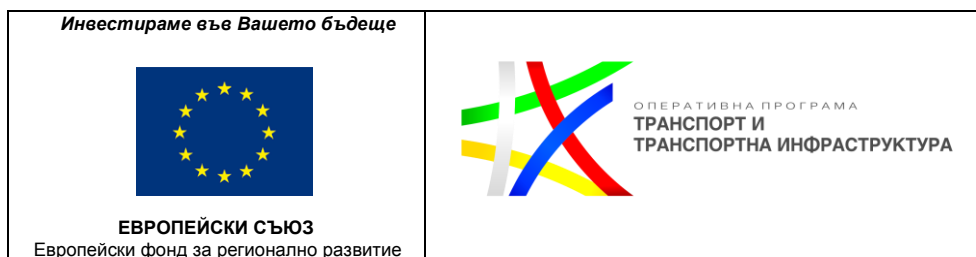
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

мерките	4.2Разходи за експлоатация и поддръжка	4.2.1 Разходи за експлоатация
		4.2.2 Разходи за поддръжка
	4.3Финансова приложимост	4.3.1 Осигурено финансиране
		4.3.2 Финансова устойчивост
	4.4 Жизнен цикъл на активите в края на прогнозния период	4.4.1 Амортизации и амортизационна политика
		4.4.2 Остатъчна стойност на активите
	4.5. Ефективност на разходите	4.3.3 Реинвестиции и подновяване на активите
4.5.1 NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддържане		
	4.5.2 Част от NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддържане, принадлежаща се на единица транспортна работа	
Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
5. Финансово-икономически ползи от проекта	5.1 Финансов анализ	5.1.1 Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на инвестициите
		5.1.2 Принос на Общността
		5.1.3 Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на капитала
	5.2Икономически анализ	5.2.1 Икономическа вътрешна норма на възвръщаемост
		5.2.2 Коефициент ползи - разходи
Околна среда и сигурност		
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие
6. Околна среда	6.1 Население	6.1.1 Шум и вибрации
		6.1.2 Емисии на парникови газове
		6.1.3 Замърсяване на въздуха
		6.1.4 Инциденти, убити, тежко ранени и леко ранени
		6.1.5 Обходни пътища около големите градове
	6.2 Модален сплит	6.2.1 Дял на обществения транспорт
		6.2.2 Дял на железопътния транспорт
	6.3Биологично разнообразие	6.3.1 Засягане на Защитени зони с международно значение
		6.3.2 Засягане на Защитени зони с национално значение
		6.3.3 Ефекти върху биоразнообразието, флората, фауната и водата
	6.4 Пейзаж	6.4.1 Видим пейзаж
	6.5Културно-историческо наследство	6.5.1 Засегнати зони и обекти на културно-историческото наследство

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.

3.1.3 МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТОЙНОСТИТЕ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ

На базата на всички изведени показатели, описанието на тяхната цел и съдържание се извеждат стойности, определящи степента на съответствие с изискванията на критерия или степента на въздействие.

Както беше отбелязано по-горе е избрана скала от 1 до 5, чрез която се дава сравним количествен измерител на всеки показател, като конкретната стойност се мотивира експертно или се получава след изчисления (нормиране в интервала от 1 до 5), за всяка от алтернативите (сценарий).

Скалата с оценки е дадена в табл.3-2

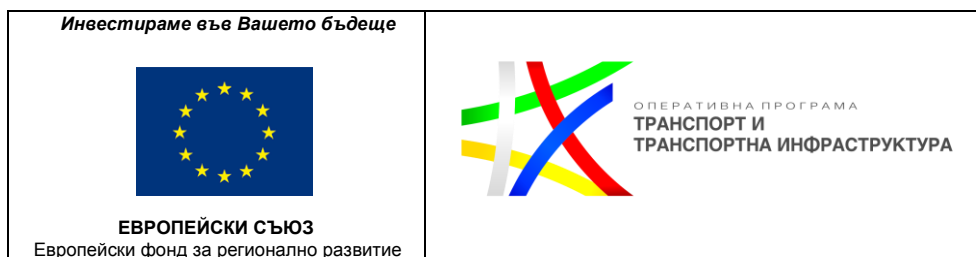
Таблица 3-2 Скала с оценки

отлично	5
благоприятно	4
средно	3
неблагоприятно	2
критично	1

За отчитане важноста на всеки от критериите, при избора на най-подходяща алтернатива (сценарий) е определен коефициент на тежест, измерен чрез процентно съотношение, чиято обща стойност за всички критерии не може да надхвърля 100%. Относителната тежест също се мотивира за всеки конкретен случай.

3.2 РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА ЧРЕЗ МУЛТИКРИТЕРИАЛЕН АНАЛИЗ

Мултикритериалният анализ се реализира на база избраните по-горе основни критерии, подкритерии и индикатори. Заедно с описанието е направена и оценката на основните критерии, подкритерии и индикатори и на тази база е избран съответния сценарий. На сравнение и избор са подложени „референтен сценарий” и три сценария с развитие: „сценарий А”, „сценарий В” и „сценарий С”.



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

3.2.1 СТРАТЕГИЧЕСКИ, ПОЛИТИЧЕСКИ И ПРАВНИ КРИТЕРИИ

В долната табл. 3-3 са представени стратегическите, политическите и правни критерии, подкритерии и показатели. Показателите са оценени и остойностени.

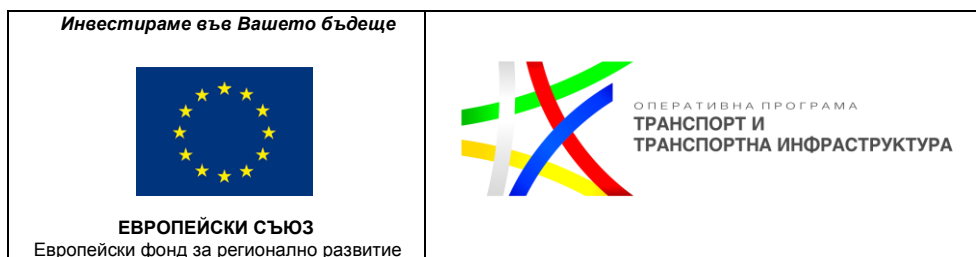
Таблица 3-3 Стратегически, политически и правни критерии

Стратегически, политически и правни критерии			Референтен сценарий	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С
Главен критерий	Критерии	Показатели за оценка на критериите				
1. Стратегически, политически и правни изисквания	1.1 Принос за изпълнение на европейски национални стратегии и политики	1.1.1 Съответствие с националните и европейските политики, стратегии, програми и планове.	1,00	3,16	5,00	5,00
	1.2 Ефективна модернизация на транспортната инфраструктура	1.2.1 Премахване на „тесни места“ и увеличаване на транспортния капацитет	1,00	3,52	4,25	4,87
		1.2.2 Подобряване на достъпността до съответната инфраструктура	1,00	3,52	4,25	4,87
	1.3 Създаване на Транс европейската мрежа	1.3.1 Интегриране на българската транспортна система в транспортната система на ЕС	1,00	2,00	4,00	5,00
	1.4 Подкрепа за балансирано териториално развитие	1.4.1 Развитие на устойчив транспорт	1,00	3,16	5,00	5,00
Сумарни стойности на критерия по сценарии			5,00	15,36	22,50	24,73
Стойности на критерия с отчитане на теглото му по сценарии			1,00	3,07	4,50	4,95

Това е критерий, който показва в каква степен са удовлетворени изискванията по всеки от изброените сценарии. Сценариите са сравнени от гледна точка на:

- Принос за постигане на съответствието с европейските и националните политики, стратегии, програми и планове (показателя показва съответствието).
- Ефективна модернизация на транспортната инфраструктура оценена чрез премахване на „тесни места“ и увеличаване на транспортния капацитет и подобряване на достъпността до съответната инфраструктура.
- Създаване на транс-европейската мрежа, чрез интегриране на българската транспортна система в транспортната система на ЕС.

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.

- Подкрепа за балансирано териториално развитие чрез развитие на устойчив транспорт.

Тежестта на критерият е 0,20, като общата тежест на всички критерии е 1,00.

Много е важно оценяваната алтернатива (сценарий) да съответстват на европейските и национални политики, стратегии и планове. Това би направило сценарият атрактивен за финансиране и реализация. Значение има съвместимостта на проектите от разглеждания сценарий един с друг, като реализацията им не създава проблеми, а премахва „тесни места” и увеличава транспортния капацитет.

Стремежа към оптимизиране на инвестиционните разходи, с които трябва да бъде съобразен сценарият или ограничените възможности за съфинансиране, често налагат да се правят компромиси още на фаза проектиране. Това може да бъде изборът на предлаганата технология, материалите за подмяна, трасета и др.

От друга страна проектантите се стремят максимално да удовлетворят изискванията на възложителя, отразени в техническото задание и в същото време да изпълнят всички нормативни изисквания на национално ниво и европейско ниво, за интегриране на транспортната ни мрежа в европейската и развитие на устойчив транспорт.

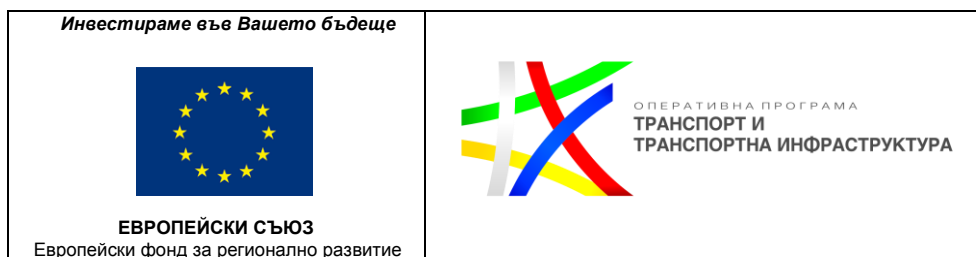
Трябва да се получи такова развитие на различните видове транспорт, така че да се получи устойчива транспортна система и балансирано териториално развитие.

Европейската транспортна политика е свързана с приоритетното развитие на железопътния транспорт и увеличаване на интермодалността на превозите. Това от своя страна води до създаване на устойчива транспортна система. Изхождайки от това оценката на съответствието с европейските и националните стратегии и политики и развитието на устойчив транспорт и балансирано териториално развитие се прави на базата на километрите модернизиран и рехабилитиран железопътни линии за скорост над 100 км./час.

Премахване на тесните места, увеличаването на транспортния капацитет, подобряването на достъпността до съответната инфраструктура и създаването на транс-европейската мрежа, чрез интегриране на българската транспортна система в транспортната система на ЕС се оценява чрез общите километри модернизирана и рехабилитирана пътна и железопътна инфраструктура.

Най-висока стойност по този критерий има „сценарий С” (4,95 точки). Той в най-пълна степен отговаря на всички изисквания на критериите, защото съдържа всички възможни проекти, което предполага и максимално финансиране. На второ място е „сценарий В” (4,50 точки). Той предвижда повече железопътни проекти, но разположени в края на референтния период, защото за тях няма осигурено финансиране. Този сценарий би решил в пълна степен постигането на устойчива транспортна система и най-пълно би отговорил на изискванията на европейската и национална транспортна политика за приоритетно развитие на железопътния транспорт, като в същото време се съобрази с ограниченията във финансирането.

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 трето място е сценарий „сценарий А“ (3,07 точки). При този сценарий ударението е върху ограниченията свързани с финансирането на проектите, които влизат в обхвата на сценария. И на четвърто място е референтния вариант (1,00 точка).

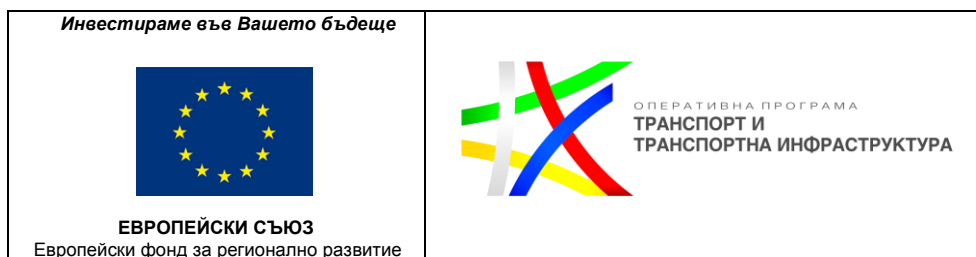
3.2.2 СОЦИАЛНО - ИКОНОМИЧЕСКИ КРИТЕРИИ И КРИТЕРИИ ЗА ПРИНОС КЪМ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

В долната табл. 3-4 са представени социално - икономически критерии и критериите за принос за регионалното развитие. Показателите са оценени и остойностени.

Таблица 3-4 Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие

Социално-икономически критерии			0,10	Референтен сценарий	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С	
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие						
2. Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие	2.1 Социално - икономически критерии	2.1.1 Достъпност на социално слабите до транспорт		1,00	2,16	5,00	5,00	
		2.1.2 Достъпност на лица с намалена подвижност до транспорт		1,00	2,00	4,00	5,00	
		2.1.3 Създаване на местна трудова заетост по време на изпълнението на сценария		1,00	3,52	4,25	4,87	
		2.1.4 Принос към БВП на страната и към БВП на съответните региони		1,00	3,52	4,25	4,87	
		2.1.5 Намалено време пътуване		1,00	2,99	4,08	5,00	
		2.1.6 Цени на транспортните услуги		4,00	3,00	3,00	3,00	
		2.1.7 Поносимост на цените на транспортните услуги		4,00	3,00	3,00	3,00	
		2.1.8 Достъпност до работни места		1,00	2,99	4,08	5,00	
		2.1.9 Достъпност до търговски обекти		1,00	3,82	3,16	5,00	
		2.1.10 Достъпност до социални и здравни грижи		1,00	2,99	4,08	5,00	
	2.2 Принос към регионалното развитие	2.2.1 Повишаване на регионалния туристически потенциал		1,00	3,52	4,25	4,87	
		2.2.2 Подобряване на мобилността и достъпността на населението		1,00	2,99	4,08	5,00	
		2.2.3 Достъпност до туристически обекти и места за отдих		1,00	3,82	3,16	5,00	
		2.2.4 Транспортна достъпност до големите градове		1,00	2,99	4,08	5,00	
	Сумарни стойности на критерия по сценарии				20,00	43,32	54,45	65,60
	Стойности на критерия с отчитане на теглото му по сценарии				2,00	4,33	5,45	6,56

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.

Това е критерий, който показва в каква степен са удовлетворени изискванията по всеки от изброените сценарии. Сценариите са сравнени от гледна точка на:

- Социално - икономически критерии свързани с достъпността на социално слабите до транспорт (оценени с процента намаление на времепътуванията с обществен транспорт за съответния сценарий), достъпността на лица с намалена подвижност до транспорт (оценена експертно), достъпността до работните места (оценена на базата на процентното намаляване на времепътуванията с частен и обществен транспорт), достъпността до търговски обекти (оценена чрез процентното намаляване на времепътуванията с лични автомобили - частен транспорт) и достъпността до социални и здравни грижи (оценена на базата на процентното намаляване на времепътуванията с частен и обществен транспорт).

- Социално - икономически критерии свързани със създаването на местна трудова заетост по време на изпълнението на даден сценарий (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата – общи километри новоизградени, модернизирани и рехабилитирани пътни и железопътни участъци за дадения сценарий).

- Социално - икономически критерии свързани с влиянието на сценария към БВП на страната и към БВП на съответните региони (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата – общи километри новоизградени, модернизирани и рехабилитирани пътни и железопътни участъци).

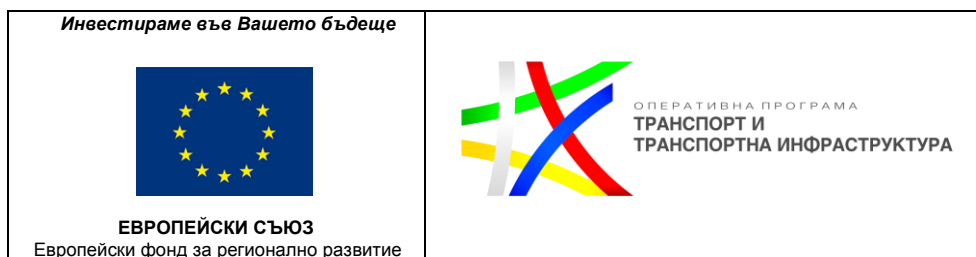
- Социално - икономически критерии свързани с намалено времепътуване (оценена на базата на процентното намаляване на времепътуванията с частен и обществен транспорт), цени и поносимост на цените на транспортните услуги.

- Критерии за принос към регионалното развитие свързани с повишаване на регионалния туристически потенциал, подобряване на мобилността и достъпността на населението (оценена на базата на процентното намаляване на времепътуванията с частен и обществен транспорт), подобряване на достъпността до туристически обекти и места за отдих (оценена на базата на процентното намаляване на времепътуванията с частен транспорт – лични автомобили) и транспортна достъпност до големите градове (оценена на базата на процентното намаляване на времепътуванията с частен и обществен транспорт), цени и поносимост на цените на транспортните услуги.

Стойностите на показателите са получени след експертна оценка или след нормиране на изходните данни към стойности в интервала от 1 до 5.

Тежестта на критерият е 0,10, като общата сума на всички тежести на използваните критерии е 1,00.

Най-висока стойност по този критерий има „сценарий С” (6,56 точки). На второ място е „сценарий В” (5,45 точки), на трето място е сценарий „сценарий А” (4,33 точки) и на последно четвърто място е референтния сценарий (2,00 точки).



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

3.2.3 ЕФЕКТИВНОСТ НА ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

В долната табл. 3-5 са представени критериите и показателите свързани с икономическата ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура. Показателите са оценени и остойностени.

Таблица 3-5 Икономическа ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура

Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура			0,05	Референтен сценарий	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие					
3. Икономическа ефективност на операторите	3.1 Изразходвано количество енергия	3.1.1 Изразходвано количество гориво		1.00	2.00	4.00	4.00
		3.1.2 Изразходвано количество тягов ток		1.00	2.00	4.00	4.00
	3.2 Разходи за експлоатация и поддържане на транспортните средства	3.2.1 Разходи за експлоатация и поддържане на моторните превозни средства		2,89	2,25	3,92	3,65
		3.2.2 Разходи за експлоатация и поддържане на вагоните и локомотивите		3.00	3.00	3.00	3.00
	Сумарни стойности на критерия по сценарии			7,89	9,25	14,92	14,65
Стойности на критерия с отчитане на теглото му по сценарии				0,39	0,46	0,75	0,73

Сценариите са сравнени от гледна точка на:

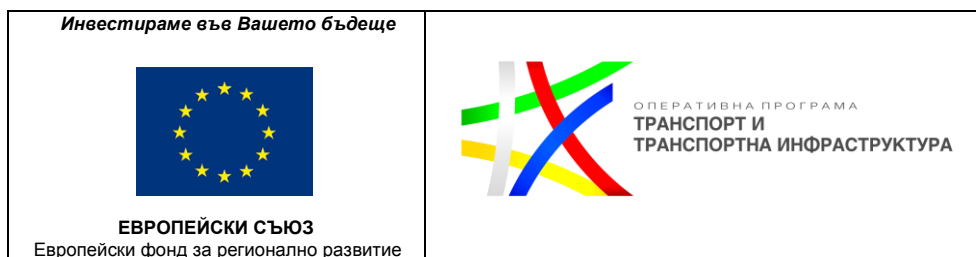
- Изразходвано количество енергия при реализация на даден сценарий и
- Разходи за експлоатация и поддържане на транспортните средства при реализацията на даден сценарий.

Стойностите на показателите са получени експертно или след нормиране на изходните данни към стойности в интервала от 1 до 5.

Тежестта на критерият е 0,05, като общата сума на всички тежести на използваните критерии е 1,00.

Най-висока стойност по този критерий има „сценарий В” (0,75 точки). На второ място е „сценарий С” (0,73 точки), на трето място е сценарий „сценарий А” (0,46 точки) и на последно четвърто място е референтния сценарий (0,39 точки).

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.

3.2.4 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С РАЗХОДИТЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА СЦЕНАРИИТЕ И МЕРКИТЕ И ФИНАНСОВА ИМ ПРИЛОЖИМОСТ

В долната табл. 3-6 са представени критериите и показателите свързани с разходите за реализация на мерките и проектите. Показателите са оценени и остойностени.

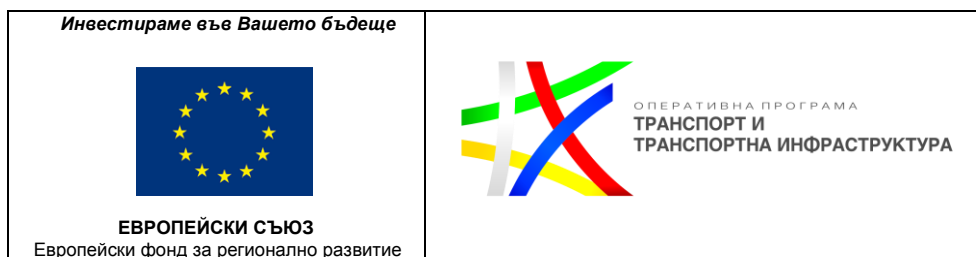
Таблица 3-6 Разходи за реализация на проектите и мерките

Разходи за реализация на проектите и мерките			0,25	Референтен сценарий	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие					
4. Разходи за реализация на проектите и мерките	4.1 Обща стойност на инвестициите	4.1.1 Инвестиционни разходи		5,00	2,48	1,75	1,13
		4.1.2 Структура на инвестициите		5,00	3,00	2,50	1,00
		4.1.3 Разходи за отчуждаване на имоти		5,00	2,48	1,75	1,13
	4.2 Разходи за експлоатация и поддръжка	4.2.1 Разходи за експлоатация		5,00	2,48	1,75	1,13
		4.2.2 Разходи за поддръжка		5,00	2,48	1,75	1,13
	4.3 Финансова приложимост	4.3.1 Осигурено финансиране		5,00	4,00	3,00	1,00
		4.3.2 Финансова устойчивост		5,00	4,00	3,00	1,00
	4.4 Жизнен цикъл на активите в края на прогнозния период	4.4.1 Амортизации и амортизационна политика		5,00	4,00	3,00	1,00
		4.4.2 Остатъчна стойност на активите		1,00	3,52	4,25	4,87
		4.4.3 Реинвестиции и подновяване на активите		1,00	3,52	4,25	4,87
	4.5 Ефективност на разходите	4.5.1 NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддръжане	5,00	2,48	1,75	1,13	
		4.5.2 Част от NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддръжане, припадаща се на единица транспортна работа	1,00	5,00	3,00	2,00	
Сумарни стойности на критерия по сценарии			48,00	39,45	31,76	21,40	
Стойности на критерия с отчитане на теглото му по сценарии			12,00	9,86	7,94	5,35	

Критерият „Разходи за реализация на проектите и мерките“ показва каква е степента на инвестициите за всеки от изброените сценарии. Сценариите са сравнени и оценени от гледна точка на:

- Стойността на инвестициите за всеки сценарий свързани с оценка на инвестиционните разходи, структурата на инвестициите и разходите за отчуждаване 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.

имоти (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата – общи километри новоизградени, модернизирани и рехабилитирани пътни и железопътни участъци за дадения сценарий).

- Стойността на разходите за експлоатация и поддръжка (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата – общи километри новоизградени, модернизирани и рехабилитирани пътни и железопътни участъци за дадения сценарий).

- Финансова приложимост свързана с осигурено финансиране и финансова устойчивост на проектите и мерките, включени в съответния сценарий.

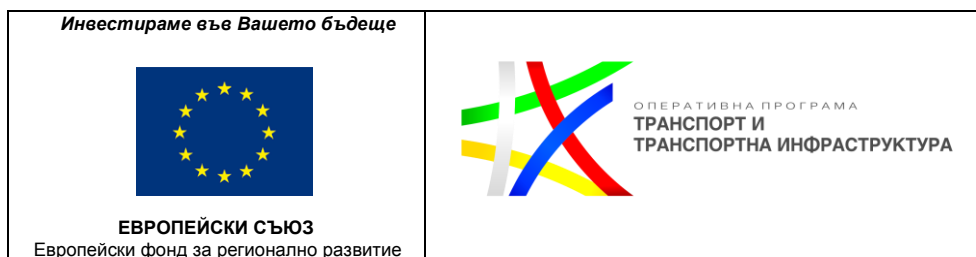
- Жизнен цикъл на активите в края на прогнозния период свързан с оценка на амортизациите и амортизационната политика, оценката на реинвестициите (подновяване на активите) и оценка на остатъчната стойност на активите (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата – общи километри новоизградени, модернизирани и рехабилитирани пътни и железопътни участъци за дадения сценарий).

- Ефективност на разходите свързана с оценката на NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддръжка и на частта от NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддръжка, припадаща се на единица транспортна работа (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата и на трафика).

Стойностите на показателите са получени след нормиране на изходните данни към стойности в интервала от 1 до 5. По-високите стойности са позитивни, а по-ниските стойности са негативни.

Тежестта на критерият е 0,25, като общата сума на всички тежести на използваните критерии е 1,00. Тежестта на този критерий е висока, поради важността на нивото на необходимите инвестиции и свързаните с това подкритерии и показатели. Колкото по-високи са инвестициите, толкова по-трудно би се осигурило финансиране и финансова устойчивост на проектите включени в дадения сценарий и това го прави по-рисков и трудно изпълним.

Най-висока стойност по този критерий има референтния сценарий (12,00 точки). На второ място е „сценарий А” (9,86 точки), на трето място е сценарий „сценарий В” (7,94 точки) и на последно четвърто място е „сценарий С” (5,35 точки).



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

3.2.5 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА ДАДЕН СЦЕНАРИЙ

В долната табл. 3-7 са представени критериите и показателите свързани с финансовата и икономическа ефективност на даден сценарий. Показателите са оценени и остойностени.

Таблица 3-7 Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий

Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий			0,10	Референтен сценарий	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие					
5. Финансово-икономически ползи от проекта	5.1 Финансов анализ	5.1.1 Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на инвестициите		1.00	5.00	3.00	2.00
		5.1.2 Принос на Общността		1.00	5.00	3.00	2.00
		5.1.3 Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на капитала		1.00	5.00	3.00	2.00
	5.2 Икономически анализ	5.2.1 Икономическа вътрешна норма на възвръщаемост		1.00	5.00	3.00	2.00
		5.2.2 Коефициент ползи - разходи		1.00	5.00	3.00	2.00
		Сумарни стойности на критерия по сценарии		5.00	25.00	15.00	10.00
Стойности на критерия с отчитане на теглото му по сценарии				0,50	2,50	1,50	1,00

Сценариите са сравнени и оценени от гледна точка на:

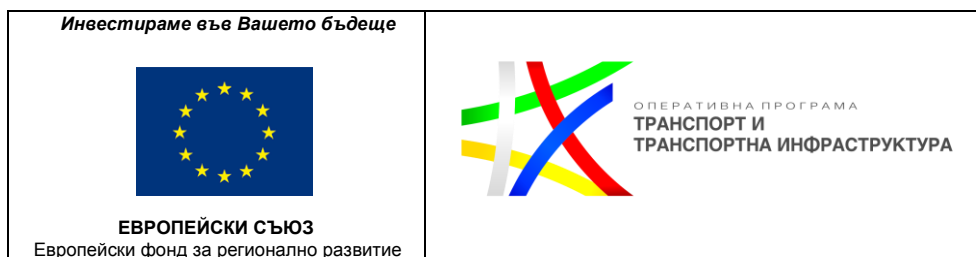
- Финансова ефективност свързана с оценяване на вероятните стойности на финансовата вътрешна норма на възвръщаемост на инвестициите, принос на Общността и финансовата вътрешна норма на възвръщаемост на капитала.
- Икономическата ефективност свързана с оценяване на вероятните стойности на икономическа вътрешна норма на възвръщаемост и коефициент ползи - разходи.

Стойностите на показателите са получени след експертна оценка или след нормиране на изходните данни към стойности в интервала от 1 до 5. По-високите стойности са позитивни, а по-ниските стойности са негативни.

Тежестта на критерият е 0,10, като общата сума на всички тежести на използваните критерии е 1,00.

Най-висока стойност по този критерий има „сценарий А” (2,50 точки). На второ място е „сценарий В” (1,50 точки), на трето място е сценарий „сценарий С” (1,00 точки) и на последно четвърто място е референтния сценарий (0,50 точки).

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.

3.2.6 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С ОЦЕНКА НА ВЛИЯНИЕТО НА ДАДЕН СЦЕНАРИЙ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И СИГУРНОСТТА

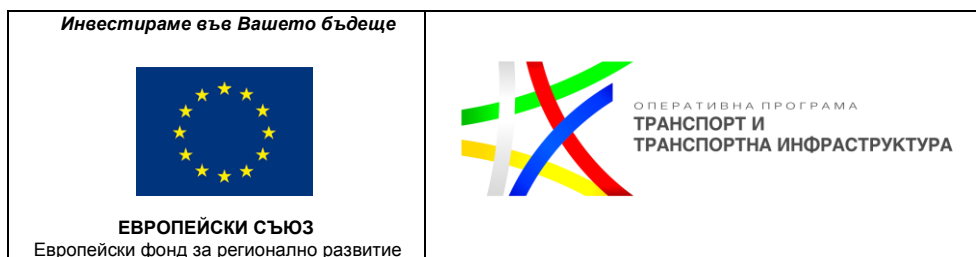
В долната табл. 3-8 са представени критериите и показателите свързани с влиянието върху околната среда, климата и нивото на сигурност при реализация на всеки от приетите сценарии. Показателите са оценени и остойностени.

Таблица 3-8 Околна среда и сигурност

Околна среда и сигурност			Референтен сценарий	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С
Главен критерий	Подкритерии	Въздействие				
6. Околна среда и сигурност	6.1 Население	6.1.1 Шум и вибрации	2,00	3,00	5,00	4,00
		6.1.2 Емисии на парникови газове	5,00	3,00	4,00	1,00
		6.1.3 Замърсяване на въздуха	5,00	3,00	4,00	1,00
		6.1.4 Инциденти, убити, тежко ранени и леко ранени	1,00	3,51	4,71	5,00
		6.1.5 Обходни пътища около големите градове	1,00	1,12	5,00	4,96
	6.2 Модален сплит	6.2.1 Дял на обществения транспорт	1,00	3,00	5,00	4,00
		6.2.2 Дял на железопътния транспорт	1,00	2,87	5,00	4,97
	6.3 Биологично разнообразие	6.3.1 Засягане на Защитени зони с международно значение	5,00	3,50	3,00	1,00
		6.3.2 Засягане на Защитени зони с национално значение	5,00	3,50	3,00	1,00
		6.3.3 Ефекти върху биоразнообразието, флората, фауната и водата	5,00	3,50	3,00	1,00
	6.4 Пейзаж	6.4.1 Видим пейзаж	1,00	4,00	4,00	4,50
	6.5 Културно-историческо наследство	6.5.1 Засегнати зони и обекти на културно-историческото наследство	5,00	3,50	3,00	1,00
	Сумарни стойности на критериите по сценарии		38,00	37,00	48,71	33,43
	Стойности на критериите с отчитане на теглото му по сценарии		11,10	11,25	14,61	10,03

Критерият „Околна среда и сигурност“ показва до каква степен реализацията на всеки от приетите сценарии влияе върху околната среда, климата, сигурността, културно-

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.

историческото наследство и населението. Сценариите са сравнени и оценени от гледна точка на:

- Влиянието върху населението оценено от гледна точка на шума и вибрациите предизвикани след реализацията на даден сценарий, нивата на емисиите парникови газове, влияещи върху промените в климата, нивата на емисиите газове и отделяните вредни елементи и твърди частици, замърсяващи въздуха, нивото на безопасността свързано с реализираните инциденти и съответния брой убити, тежко ранени и леко ранени и постигнатите положителни ефекти след изграждане на обходни пътища около големите градове.

Оценени са следните емисии газове, твърди частици и елементи: CO (carbon monoxide); CO₂ (carbon dioxide); PM (particle matters); HC (hydrocarbons); NO_x (nitrogen oxide); PN (particle number); Benzene; CH₄ (methane); SO₂ (sulfur dioxide); NO₂ (nitrogen dioxide); NMHC (non-methane hydrocarbon); NH₃ (ammoniac) и N₂O (nitrous oxide). Стойностите за емисиите са получени след моделиране на сценариите с разработения транспортен модел.

- Постигнатия модален сплит след реализация на даден сценарий, оценен чрез дела на обществения транспорт при превоза на пътници и дела на железопътния транспорт в обществения транспорт при превоза на пътници.

- Влиянието на реализацията на даден сценарий върху биологичното разнообразие.

Този показател е оценен на базата на вероятността за засягане на защитени зони с международно значение, засягане на защитени зони с национално значение и вероятните ефекти върху биоразнообразието, флората, фауната и водата.

- Влиянието на реализацията на даден сценарий върху околното пространство (пейзажа).

- Влиянието на реализацията на даден сценарий върху запазване на културно-историческото ни наследство.

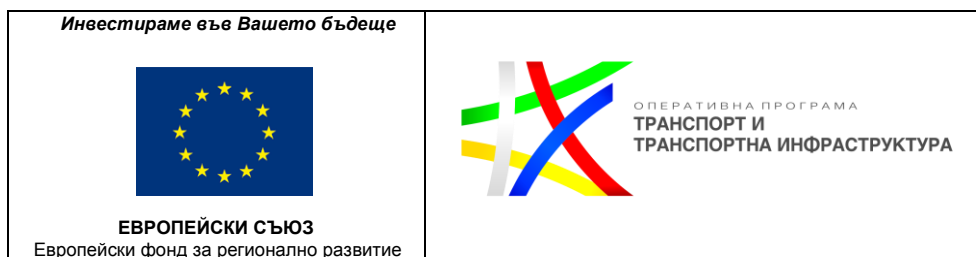
Този показател е оценен на базата на вероятността за засягане на зони и обекти на културно-историческото наследство.

Стойностите на показателите са получени след експертно оценяване или след нормиране на изходните данни към стойности в интервала от 1 до 5. По-високите стойности са позитивни, а по-ниските стойности са негативни.

Тежестта на критерият е 0,30, като общата сума на всички тежести на използваните критерии е 1,00. Тежестта на този критерий е най-висока, поради важността му за опазването на околната среда, намаляване на въздействието върху промените на климата, замърсяване на въздуха, биологичното разнообразие, околното пространство и опазването на културно-историческото ни наследство. Също така важно е и намаляването на произшествията и свързаните с това убити и ранени, което до по-високо ниво на безопасност. Колкото по-високи са положителните ефекти, толкова по-високи са стойностите на показателите.

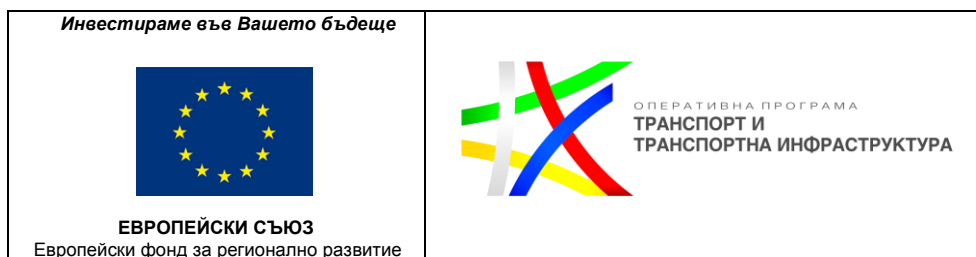
Най-висока стойност по този критерий има „сценарий В” (14,61 точки). На второ място е „сценарий А” (11,25 точки), на трето място е референтния сценарий (11,10 точки) и на последно четвърто място е „сценарий С” (10,03 точки).

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.

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.

3.2.7 КЛАСИРАНЕ НА АЛТЕРНАТИВИТЕ ПО СЦЕНАРИИ

3.2.7.1 Остойносттаване на вариантите.

Чрез относителната тежест се определя важността за всеки от критериите в общата оценка на алтернативите (сценариите). Изходната позиция за тяхното степенуване е следната:

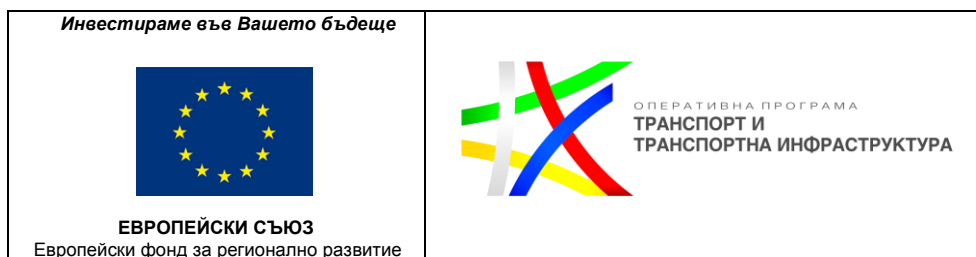
- Стратегическите, политически и правни критерии са доста важни и затова влиянието им върху избора на сценарий е значително. Затова им се дава относителна тежест 0,20 или 20%.
- Социално-икономическите критерии имат важно значение за избора на една алтернатива защото определят очакванията на обществото в различни аспекти на социалното развитие на страната или районите, засегнати след реализацията на даден сценарий. Затова този критерий има относителна тежест 0,1 или 10%.
- Критерият свързан с ефективността на ползвателите на транспортната инфраструктура от операторите предлагащи транспортни услуги има тежест 0,05 или 5%.
- Критерият „Разходи за реализация на проектите и мерките” е много важен, заради това, че е свързан с възможностите за успешно финансиране и реализация на даден сценарий. Този критерий има относителна тежест 0,25 или 25%.
- Критерият свързан с финансово-икономическата ефективност на даден сценарий определя жизнеспособността му. Оценен е експертно на базата на досега разработени и проектирани транспортни проекти. Има относителна тежест от 0,10 или 10%.
- Най-важният критерий е свързан с околната среда и сигурност. Ползите от реализацията на даден сценарий се оценяват именно по показателите включени в критерият. Относителната му тежест е най-висока и е 0,30 или 30%.

Получените стойности по съответните критерии се умножават по относителните им тежести и накрая се сумират. По този начин се получава крайната оценка за дадения сценарий след прилагане на МКА.

Избира се сценарият с най-висока стойност на оценката. Търси се максимум на оценката и съответстващия на този максимум сценарий.

3.2.7.2 Оценка на алтернативите и предложение за избор

На база на извършеното остойносттаване на показателите за всеки сценарий и мотивирана относителна тежест на критериите е получено класиране на сценариите по тази стратегия представени в по-долната табл. 3-9.



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

Таблица 3-9 Крайно класиране на сценариите

КРИТЕРИИ	РЕФЕРЕНТЕН СЦЕНАРИЙ	СЦЕНАРИЙ А	СЦЕНАРИЙ В	СЦЕНАРИЙ С
СТРАТЕГИЧЕСКИ, ПОЛИТИЧЕСКИ И ПРАВНИ КРИТЕРИИ	1,00	3,07	4,50	4,95
СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ КРИТЕРИИ	2,00	4,33	5,45	6,56
ЕФЕКТИВНОСТ НА ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	0,39	0,46	0,75	0,73
РАЗХОДИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТИТЕ И МЕРКИТЕ	12,00	9,86	7,94	5,35
ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКА ЕФЕКТИВНОСТ НА ДАДЕН СЦЕНАРИЙ	0,50	2,50	1,50	1,00
ОКОЛНА СРЕДА И СИГУРНОСТ	11,10	11,25	14,61	10,03
ОБЩА СТОЙНОСТ С ОТЧИТАНЕ НА ТЕЖЕСТАА НА КРИТЕРИИТЕ	26,99	31,48	34,74	28,62

След прилагането на МКА се вижда, че „вариант В” има максимална оценка от 34,74 точки. На второ място е „вариант А” с 31,48 точки, на трето място е „вариант С” с 28,62 точки и на последно място е референтния сценарий с оценка 26,99 точки.