

**ОДОБРЯВАМ:**

*На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД*



Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 02 9409 568; 662; 650	
Рег. №	14-00-463/300624

**ГЕОРГИ ТОДОРОВ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

## **ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА**

**ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА ЗА УСВОЯВАНЕ НА  
СРЕДСТВАТА ОТ ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ ЗА ПЕРИОДА  
2021 – 2027 г.**

Инвестиционната програма е разработена в изпълнение на тематичното отключващо условие за средствата от Европейския съюз: „Цялостно планиране на транспорта на подходящото равнище“. За да бъде адресирано тематичното условие е необходимо да се осигури наличието на мултимодално картографиране на съществуващи и планирани инфраструктури до 2030 г. (с изключение на местно ниво), което покрива следните критерии:

1. Включва икономическа оценка на планираните инвестиции, подкрепена от анализ на търсенето и модели на движението, и която следва да отчита очакваното въздействие от отварянето на пазара на железопътни услуги;
2. Съвместимо е с относимите към транспорта части от националния план „Енергетика и климат“;
3. Включва инвестиции в коридорите на основната Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както са определени в [Предложение за Регламент, установяващ Механизма за свързаност на Европа и отменящ Регламент (ЕС) № 1316/2013], в съответствие с релевантните работни планове за коридорите по основната TEN-T мрежа;
4. За инвестиции извън коридорите на основната TEN-T мрежа, включително по трансграничните отсечки, осигурява допълване чрез предоставяне на достатъчна свързаност на градските мрежи, регионите и местните общности с основната TEN-T мрежа и нейните транспортни възли;
5. Осигурява оперативна съвместимост на жп мрежата и, където е приложимо, докладва за внедряването на Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS), в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на Комисията от 5 януари 2017 г. за Европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение;
6. Насърчава мултимодалността, като набелязва нуждите от мултимодални терминали или терминали за трансбордиране на товарен превоз и пътници;
7. Включва мерки, приложими за инфраструктурно планиране, насочени към насърчаване на използването на алтернативни горива, в съответствие със съответните национални рамки за политиката;
8. Представя резултатите от оценката на рисковете за пътната безопасност в съответствие със съществуващите национални стратегии за пътна безопасност, заедно с картографиране на засегнатите пътища и отсечки и приоритизиране на съответните инвестиции;
9. Предоставя информация относно финансовите ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващата и планирана инфраструктура.

Програмата включва десет раздела, фокусирани първо върху общата политика на Правителството за транспортна свързаност на Република България до 2030 г. и след това върху отделните критерии, залегнали в тематичното условие, които показват стратегията, която ще се следва за изграждането на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална Трансевропейска транспортна мрежа.



# РАЗДЕЛ I

## Обща политика за транспортна свързаност до 2030 г.

### 1 Въведение

Основната цел на политиката в транспортния сектор ще продължи да бъде осигуряването на по-добра свързаност и достъпност на населените места в Република България. Продължаващото подобряване на инфраструктурата за железопътен, автомобилен, воден и въздушен транспорт ще доведат до подобряване на условията за бизнес и търговия, като същевременно способстват и за постигането на по-високо ниво на безопасност в транспортната система на страната. Политиката има значителен принос към изпълнението на Цел 3 „По-добре свързана Европа – мобилност и регионална свързаност на ИКТ“ и Цел 2 „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“ от общия Регламент за програмния период 2021 – 2027 г.

Посредством предвидените инвестиции ще се допринесе за постигане на интегрирана, конкурентоспособна и устойчиво развита транспортна система, която да създава необходимите предпоставки за подобряване на мобилността на хора и стоки и да насърчава развитието на вътрешния пазар и конкурентоспособността, териториалното, икономическо и социално сближаване и опазването на околната среда. Интервенциите ще се осъществяват при ползване на научените уроци от миналия и настоящия програмен период за осигуряване на достатъчна зрялост на проектите и подготовка на алтернативни проекти, които отговарят на изискванията за финансиране от европейските фондове и допринасят за постигане на целите на европейските и национални политики в сектора.

Така описаните намерения ще бъдат постигнати чрез изпълнение на конкретни приоритети за периода до 2027/2030 г., а именно:

- Модернизация на инфраструктурата с основен акцент върху Трансевропейската транспортна мрежа и най-вече Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, както и върху намаляване на разликите в развитието на различните региони в България, чрез реализиране на проекти в Северна България. Интервенциите са определени на базата на икономическа оценка на планираните инвестиции, подкрепена от актуален анализ на търсенето и модел на движението, с отчитане на очакваното въздействие от отварянето на пазара на жп услуги.
- Намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората – Зелената сделка очертава основните области, допринасящи за декарбонизацията на транспорта, а именно:
  - Железопътен транспорт – с фокус върху дигитализацията в сектора, повишаване на енергийната ефективност, закупуване на нов подвижен състав с високи екологични характеристики, внедряване на системи за безопасност и сигурност.
  - Интермодален транспорт – чрез прилагане на пакет от мерки, които да подкрепят развитието на интермодални транспортни вериги, в които екологичните видове транспорт съставляват по-голямата част от превоза (комбиниран транспорт).
  - Воден транспорт – освен чрез развитие на пристанищната инфраструктура и изграждане на ефективни връзки с пътната и железопътната система на страната, също така и чрез продължаващо внедряване на системи за безопасност, намаляване на замърсяването и подобряване на навигацията, както и осигуряване на условия за целогодишно корабоплаване по р. Дунав.

- Електромобилност – основните акценти са свързани с насърчаване на развитието на инфраструктура за електрически превозни средства, както и разгръщане на пазара на електрически превозни средства.
- Хоризонтални мерки за справедливо отразяване на въздействието върху околната среда на отделните видове транспорт – с акцент върху по-ефективно прилагане на принципа „замърсителят/потребителят плаща“ и възстановяване на началните нива за таксуване с Тол системата; преференции за използването на комбиниран транспорт, облекчения за електромобили и т.н. Железопътният и интермодалният транспорт трябва да се конкурират на равни начала с автомобилния транспорт.
- Подобряване на пътната безопасност чрез изпълнение на заложените мерки по тематични направления и цели от Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. – основно в областта на пътната инфраструктура, превозните средства, контрола и най-вече човешкия фактор.

## 2 Железопътен транспорт

Изграждането на интегрирана и оперативно съвместима железопътна мрежа на европейско ниво, както и подобряването на експлоатацията ѝ, остават едни от най-важните цели, заложи в европейската транспортна политика. Приоритетното развитие на железопътния сектор е от изключително значение, тъй като железниците предлагат екологосъобразен, безопасен и енергийно ефективен транспорт. Пътническите жп превози са около три пъти по-енергийно ефективни от автомобилните, а товарните около шест пъти. Емисиите от въглероден диоксид са в пъти по-малки от тези при автомобилния транспорт.

От развитието на инфраструктурата, особено в най-натоварените транспортни направления и ефективното използване на предимствата на железопътния транспорт ще зависи адекватното решаване на все по-големите проблеми, свързани с безопасността на движението, със задръстванията и с опазването на околната среда.

Българският железопътен сектор изпитва сериозна необходимост от модернизация както на инфраструктурата, така и на подвижния състав. За периода до 2015 г. със средства от европейските фондове бяха рехабилитирани 345 км. жп линии по направление сръбска граница – София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница. Изградени бяха жп линии Пловдив – Свиленград – турска граница, Септември – Пловдив и участъци от Пловдив – Бургас, интермодален терминал в близост до гр. Пловдив, както и бяха рехабилитирани гаровите комплекси – София, Пазарджик и Бургас. През програмен период 2014 – 2020 г. продължи работата по направление с изграждане на участъците София – Волуяк, София – Елин Пелин – Костенец – Септември, жп възел Пловдив и участъци от Пловдив – Бургас. Рехабилитирани са гаровите комплекси Подуяне, Казичене и Карнобат, а Стара Загора, Нова Загора и Искър са в процес на рехабилитация. Също така започна доставката на 15 нови локомотиви за пътнически жп превози.

До 2030 г. железопътният транспорт остава приоритет в транспортната политика на страната, като секторът ще се развива и управлява по начин, който да му позволи да се конкурира ефективно на транспортния пазар, като осигурява качествени пътнически и товарни превози, да инвестира разумно и поддържа необходимите активи в добро състояние. Ще продължат усилията за изграждане на интегрирана и оперативно съвместима железопътна мрежа, като част от Трансевропейската железопътна мрежа. Експлоатационните параметри на железопътната инфраструктура ще бъдат подобрени в съответствие с търсената в страната услуга и изискванията за безопасност. За постигането на по-високо качество на железопътните услуги и нарастване на дела на превозените пътници и товари, тези мерки ще бъдат съпроводени с действия за цялостно подобрене и на техническите характеристики на подвижния състав, в т.ч. чрез закупуване на енергийно ефективен и екологичен състав за пътнически превози. Чрез изграждането на връзки с

железопътните мрежи на съседните държави ще бъде адресирана и съществуващата неоптимална интеграция на националната мрежа в европейската железопътна система, което отваря възможности за икономическото развитие на страната, включително трансграничното сътрудничество. Планираните направления за изграждане са BG/SR граница – София – Пловдив – с което да се доизгради жп коридор от турската граница до сръбската граница, София – Радомир – Гюешево – граница със Северна Македония и Карнобат – Синдел – доизграждане на съоръженията. Внедряването на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) ще продължи, което ще допринесе за допълнително повишаване безопасността на движение и повишаване на ефективността на сектора. Ще продължат усилията за подобряване на качеството на мрежата чрез ефективно поддържане на жп линии в страната.

### **3 Автомобилен транспорт**

В пътният сектор, за периода 2007 – 2013 г. бяха изградени 310 км. нови и рехабилитирани 19 км. съществуващи пътища. С европейска подкрепа бяха изградени АМ Тракия и АМ Марица, и частично АМ Струма (135,942 км към 31.12.2020 г. от общо 175,686 км). В периода 2014 – 2020 г. продължава доизграждането на АМ Струма в участъка Благоевград – Сандански (лот 3.3. Кресна – Сандански беше пуснат в експлоатация в края на 2018 г.). Понастоящем в строителство са също така АМ Европа в участъка ГКПП Калотина – Драгоман (участъкът Драгоман – Сливница е в експлоатация от края на 2020 г.) и АМ Хемус в участъците п.в. Боаза до връзката с път I-5 Русе – Велико Търново и Белокопитово – Буховци. Участъкът Ябланица – п.в. Боаза беше пуснат в експлоатация през м. октомври 2019 г. През 2019 г. започна изграждането на общо 62,6 км от трасето Видин – Ботевград - участъците Мездра – Ботевград (33 км) и Видин – п.в. Макреш (29,6 км). В края на 2020 г. беше избран строител за трасето от п.в. Макреш до обходния път на гр. Монтана, с дължина 64,8 км. и тунела под връх Шипка. В тръжни процедури за избор на изпълнител са проектите за изграждане на обход на град Габрово и тунел под връх Шипка, както и АМ Русе – Велико Търново.

До 2030 г. очакваме да завърши изграждането на магистралната мрежа на страната. В последните години инвестициите в пътна инфраструктура бяха насочени основно към изграждането на автомагистралите в южната част на страната, по направленията с най-натоварен пътен трафик от Капитан Андреево (турска граница) до Калотина (сръбска граница) и от София до Бургас и до Кулата (гръцка граница). В следващите години фокусът ще бъде доизграждането на автомагистралите и скоростните пътища в Северна България, с оглед на повишаването на пътната безопасност в тази част на страната и осигуряването на условия за преминаването на трафика от/към Варна и в посока север – юг по направленията Дунав мост 1 – Русе – Велико Търново – тунел под Шипка – Южна България и Дунав мост 2 – Видин – София – Южна България. Ще се инвестира в пътища извън Трансевропейската транспортна мрежа, които осигуряват свързаност на регионите и местните общности с основната мрежа и нейните транспортни възли. Ще се търси и възможност за изграждането на трети мост над р. Дунав. Усилията за подобряване на качеството на мрежата чрез ефективно поддържане на пътищата в републиканската пътна мрежа ще продължат.

Надграждането на пътната инфраструктура чрез внедряване на интелигентни транспортни системи и осигуряване на покритие с wi-fi свързаност ще продължи. Ще се работи активно и за изграждането на единни платформи, предоставящи информационни услуги за движението по пътищата в реално време, места за безопасно и сигурно паркиране, мултимодални превози и др., както и за въвеждането на електронна комуникация при превоза на товари. Подобряване на пътната безопасност ще бъде постигнато чрез прилагане на мерки за обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и на крайпътното пространство, актуализация на действащата организация на движение с приоритет към автомагистралите, изграждане на комплексни паркинги и буферни паркинги край граничните контролно-пропускателни пунктове, увеличаване на пропускателната способност по ГКПП и др.

## **4 Воден и въздушен транспорт**

Река Дунав е важна транспортна връзка за българската икономика и осигуряването на подходящи условия за навигация – целогодишно и по цялото протежение на реката, е от голямо значение. Това определя необходимостта от провеждането на последователна политика за поддържане и подобряване на характеристиките на водния път в общия българо-румънски участък. Също така е необходимо и поддържането на високо ниво на информационно и навигационно осигуряване. От 2018 г. насам България извършва ежегодно поддържащо драгиране на най-критичните участъци от реката, за които страната носи отговорност. Доставена беше и техника за проучване и маркиране на водния път. През 2020 г. са подписани и договори за доставка на драгажна техника, включваща драга, маневрен кораб, понтон и шалан. Тези мероприятия значително намаляват вероятността от сериозни затруднения за корабоплаването и продължителни периоди на непроходимост.

В дългосрочен план, до 2030 г., решението на проблемите в свободно течащият участък на Долен Дунав, планираме да бъде постигнато чрез изпълнение на инженерни мерки. Към момента Румъния и България си сътрудничат в изпълнението на проекта FAST Danube (финансиран от МСЕ) за актуализация на пред-проектните проучвания и подготовка за инженерни решения в рамките на общия участък. Успешното завършване на проекта ще създаде предпоставки двете страни да реализират визията си за дългосрочно решаване на проблемите с навигацията посредством изпълнението на конкретни инженерни мерки.

През последните 15 г. развитието на пристанищната и летищна инфраструктура устойчиво се реализира чрез възлагането на концесии. За периода 2006 – 2018 г. има сключени 19 концесионни договори за обекти от транспортната инфраструктура. От тях към момента действащи са 17, 16 от които са за предоставяне на услуга и един за строителство. От действащите концесии, 13 са за пристанищни терминали, част от националните пристанища за обществен транспорт (Варна, Бургас, Видин, Лом и Русе). Три от договорите са за отдаване на концесия на гражданските летища за обществено ползване Варна, Бургас и Горна Оряховица. На 22.07.2020 г. беше подписан и договор за концесия на Летище София. Освен тези договори са сключени и договори за отдаване на концесия за строителство на железопътна гара (Пловдив) и за услуга на интермодален терминал (Пловдив).

До 2030 г. ще продължи тенденцията за развитие на пристанищната и летищна инфраструктура чрез публично-частно партньорство, в условията на силно конкурентна среда и действащите фактори за икономически растеж. Ще се изграждат пристанищни съоръжения (кейови стени, кейови съоръжения, съоръжения против заливане, вълноломи, ледобрани) за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден и морски транспорт, както и ще се подобряват техническите характеристики на инфраструктурата за достъп с оглед устойчивото развитие на пристанищата. Ще се изпълняват и мерки за намаляване на вредното въздействие върху околната среда от пристанищните дейности и корабите, които ще доведат до подобряване на екологичните параметри на пристанищните акватории и въздуха. Ще продължи развитието на внедрените Речна информационна система (RIS) и Система за управление на корабния трафик (VTMIS), които понастоящем се надграждат. Ще бъдат внедрени система за електронен обмен на информация в българските морски пристанища (Port Community System – PCS) и аналогична система за речните пристанища. Планира се изпълнението на мерки, свързани с повишаване на безопасността на корабоплаването и реакцията при бедствия и аварии на море, включително доставка на мултифункционални плавателни съдове и изграждане на брегови център за наблюдение и контрол на трафика.

## **5 Интермодален транспорт**

Интермодалният транспорт е изключително важен за страната с оглед на създаването на условия за прехвърлянето на товарите към по-екологичните видове транспорт. Съществена роля в този процес има наличието на съвременни интермодални терминали и наличието на целенасочени програми и инструменти за подпомагане на дейности за развитие на

интермодалния товарен транспорт. За обезпечаване на мобилността на пътниците и насърчаването им да ползват по интензивно услугите на обществения и железопътния транспорт от голямо значение е да продължи изграждането на удобни връзки между видовете транспорт.

В района на гр. Пловдив беше изграден и оперира интермодален терминал, отдаден на концесия през м. септември 2017 г. В подготовка е проект за изграждане на интермодален терминал във Варна, който предвижда да бъдат съчетани три вида транспорт – воден, железопътен и автомобилен. Модернизират се ключови железопътни гарови комплекси, основно разположени по направлението, което се изгражда сръбска граница – София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница. Изградена беше втората линия на метрото в София и съществено се разшири първата, като се осъществи ефективна връзка на централната градска част и жп гара София с Летище София. По линия на ОПТТИ се изгради третата линия от жк „Хаджи Димитър“ до жк „Овча Купел“ и околновръстното шосе на София. В края на м. август 2020 г. беше пуснат в експлоатация първият участък от линията от бул. „Владимир Вазов“ до жк „Красно село“, а в края на м. април 2021 г. бе пуснат в експлоатация и участъкът от „Красно село“ до Горна баня.

В следващите години ще продължат усилията за изграждане на ключови железопътни гарови комплекси, железопътни възли и интермодални терминали, както и на ефективни транспортни връзки между видовете транспорт (железница – метро, железница – пристанище, железница – летище). Очакванията са също така в голяма степен метрото в София да бъде завършено, съгласно Генералната схема за развитие на линиите. Възлагане на концесии на интермодални терминали и железопътни гари ще продължи да се прилага като ефективен инструмент за тяхното развитие. За ограничаването на вредното влияние на транспорта върху околната среда, климата и качеството на живот на хората се предвижда въвеждане и насърчаване употребата на горива и енергия от алтернативни и възобновяеми енергийни източници.

## **6 Градска мобилност**

За периода 2021-2027 г. се предвиждат инвестиции за интегриран градски транспорт, както и за подобряване на свързаността на мрежата от градове. Инвестициите за устойчива градска мобилност включват подобряване на връзките между интегрирания градски транспорт, междуградския автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози — обновяване на общински автогари и съответните предгарови пространства общинска собственост, автобусни спирки на градския транспорт, осигуряващи лесен трансфер към следващия по вид транспорт и логични връзки между елементите на инфраструктурата. Предвидено е разработване и подобряване на системи за обществен градски транспорт, в това число закупуване на нов, екологосъобразен подвижен състав за нуждите на градския транспорт, който отговаря на европейската нормативна уредба за вредни емисии от двигателите и използване на възобновяеми/алтернативни енергийни източници в градския транспорт. Мерките основно ще се финансират по „Програма за развитие на регионите“ за периода 2021-2027 г.

## РАЗДЕЛ II

### **Икономическа оценка на планираните инвестиции, подкрепена от анализ на търсенето и модели на движението, която отчита очакваното въздействие от отварянето на пазара на железопътни услуги**

#### **1 Въведение**

За осигуряване на оптимално развитие на транспортната система ключов въпрос е внимателната оценка на ползите за обществото от планираните инвестиции. Основен инструмент за това е икономическият анализ, който сравнява ползите и разходите за обществото от потенциалната реализация на проектите. Икономическият анализ задължително трябва да бъде подкрепен от прогнози на бъдещото търсене на транспортни услуги с приемливо качество.

С цел планиране на инвестициите в транспортния сектор МТИТС възложи изработването на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Като част от работата по стратегията беше изготвен национален мултимодален транспортен модел. Целта на модела е да обоснове проектите, идентифицирани като част от стратегията, и да подпомогне избора на предпочитан сценарий за развитие.

Търсенето на транспортни услуги зависи от редица макроикономически и социални показатели, които трябва да бъдат надеждно прогнозирани за постигане на приемлива точност на модела. Необходимо е да бъде отчетен и краткосрочният и средносрочен ефект от кризата, породена от заболяването COVID-19, а от гледна точка на нормативната уредба трябва да бъде взето под внимание въздействието на либерализирането на железопътния транспорт.

Отчитайки всички тези разнообразни фактори и като част от Инвестиционната програма към Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., МТИТС изготви икономически анализ, който да демонстрира и околности ползите за обществото от реализиране на програмата. Анализът се базира на актуализиран мултимоделен национален транспортен модел и отчита очакваното въздействие на либерализирането на железопътния транспорт в прогнозните сценарии.

#### **2 Транспортен модел**

##### **2.1 Въведение**

Работата по модела е приключена заедно с приемането на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. през 2017 г. и базовата му година е 2014 г. Като се има предвид, че тази базова година е вече доста стара, МТИТС идентифицира необходимостта от проверка и актуализиране на модела, по-точно матриците за произход / предназначение на автомобилния транспорт, моделът за избор на вид превоз и други компоненти. За да подпомогне МТИТС в осигуряването на условия за планиране и обосновка на транспортни проекти, през 2020 г. JASPERS стартира задача за актуализация и надграждане на националния транспортен модел до качество, което да гарантира, че той отговаря на изискванията за обосновка на големи проекти по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 за съфинансиране. Актуализацията ще подпомогне и проектите, за които страната ще търси съфинансиране от ЕС през следващите години.

##### **2.2 Изисквания към модела**

Приложимите изисквания към транспортните модели включват по-конкретно приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/207 на Комисията и приложение II към Делегиран регламент (ЕС) 480/2014 на Комисията и в Ръководството на ЕС за парични съвети 2014-2020, а именно:

- Приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/207 на Комисията:  
„В анализа на търсенето се идентифицира и се прави количествена оценка на социалната нужда от инвестиции и като минимум се взема предвид следното:
  - настоящото търсене, чрез използването на модели и действителни данни;
  - прогнозното търсене, като се започне от макроикономическите и секторните прогнози и оценки на еластичността на търсенето и се стигне до съответните цени, доходи и други ключови фактори;
  - аспекти на предлагането, включително анализ на съществуващото предлагане и очакваното бъдещо развитие (на инфраструктурата);
  - мрежов ефект (ако има такъв).”
- Приложение II към Делегиран регламент на Комисията (ЕС) 480/2014):  
„Надеждност на анализа на търсенето (или бизнес план в случай на продуктивна инвестиция), базиран на реалистични оценки и в съответствие с основните демографски тенденции и развития в съответния сектор, обосноваващи необходимостта или проекта и общия капацитет на съоръженията по проекта“
- Ръководство на ЕС за парични съвети 2014-2020  
„Бъдещо търсене (въз основа на надеждни модели за прогнозиране на търсенето, които отчитат макро- и социално-икономическите прогнози, алтернативни източници на предлагане, еластичност на търсенето спрямо съответните цени и доходи и др.) в сценариите както без, така и с проект.  
Различни техники (напр. модели на множество регресии, екстраполации на тенденции, интервюиране на експерти и др.) могат да се използват за прогнозиране на търсенето, в зависимост от наличните данни, ресурсите, които могат да бъдат посветени на оценките и сектора.  
Изборът на най-подходящата техника ще зависи, наред с други фактори, от естеството на стоката или услугата, характеристиките на пазара и надеждността на наличните данни. В някои случаи напр. транспорт, са необходими усъвършенствани прогнозни модели.“

Актуализацията на модела е ръководена от тези изисквания и необходимостта да бъде осигурено съответствие с тях.

## **2.3 Описание на модела**

### *2.3.1 Общи положения*

Националният транспортен модел е сложен 4-степенен мултимодален модел. Той обхваща всички пътнически и товарни видове транспорт.

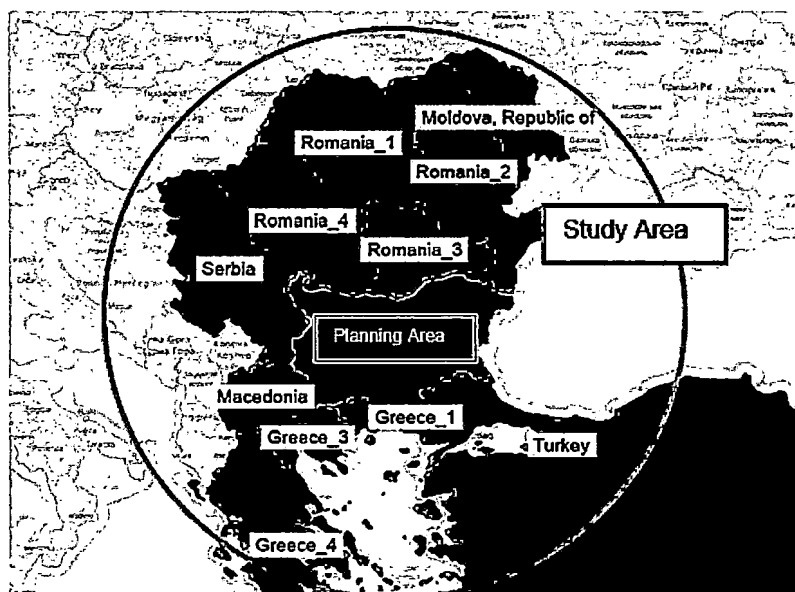
След актуализацията от 2020 г. базовата година на модела е 2019 (т.е. моделът с добра точност възпроизвежда транспортните потоци за тази година) и има 3 бъдещи времеви хоризонта 2025, 2035 и 2045.

### *2.3.2 Транспортно райониране*

Система на транспортно райониране се състои от 400 относително големи района, като зоната за планиране има 356 района, от които 318 са демографски райони, и 38 са специални райони-генератори (летища, пристанища по вътрешни водни пътища, морски пристанища, претоварни възли и логистични центрове). Система на райониране се основава на общинското разделение на българската територия.

В допълнение, външната зона се състои от 26 транспортни района за европейските държави и още 7 външни района, представляващи останалия свят. Всички те са външни райони по отношение на моделната зона за планиране. Изследваната зона обхваща съседни държави с

11 транспортни района (Румъния 4 района, Гърция 4 района, Северна Македония 1 район, Сърбия 1 район и Турция 1 район).



Моделът има общо 4 390 конектора, от които 92% в зоната за планиране, а останалото се отнася до външните райони.

### 2.3.3 *Моделна пътна мрежа*

Промените в пътната мрежа между 2014 и 2019 г. са идентифицирани с помощта на дигитализирани карти и ГИС анализ. За целите на анализа са получени и сравнени два комплекта публично достъпни цифрови карти на от 2014 и 2019 г., които съдържат цялата транспортна мрежа на България. Също така са приложени файловете с геометрия на съществуващата мрежа, получени от МТИТС.

Всички значителни промени по автомагистралите, националните пътища и основните градски артерии са отразени в модела.

В резултат на актуализацията моделната пътна мрежа за 2019 г. възлиза на 59 176 км, срещу 58 805 км дължина на старата мрежа за 2014 г. Повечето промени в пътната мрежа са направени на пътища първи клас, като 55% от цялата добавена дължина. Значителни промени са направени и по магистрала и магистрала, както и третична градска мрежа.

Доколкото беше констатирано, че има някои недостатъци при определянето на капацитета на пътната мрежа, същата е актуализирана според съществуващите условия.

### 2.3.4 *Моделна мрежа на общественя транспорт*

Мрежата на общественя транспорт от модела от 2014 г. се състои от 1 853 линии, от които 1 236 автобусни и 617 железопътни. И предишната, и актуализираната мрежа съдържат почти идентичен брой спирки на общественя транспорт, съответно 2 659 и 2 657. За актуализацията бяха необходими само незначителни промени по отношение на позицията и именуването на спирки. Пътната и железопътната мрежа, която се използва за обществен транспорт, остава предимно непроменена през периода 2014-2019 г.

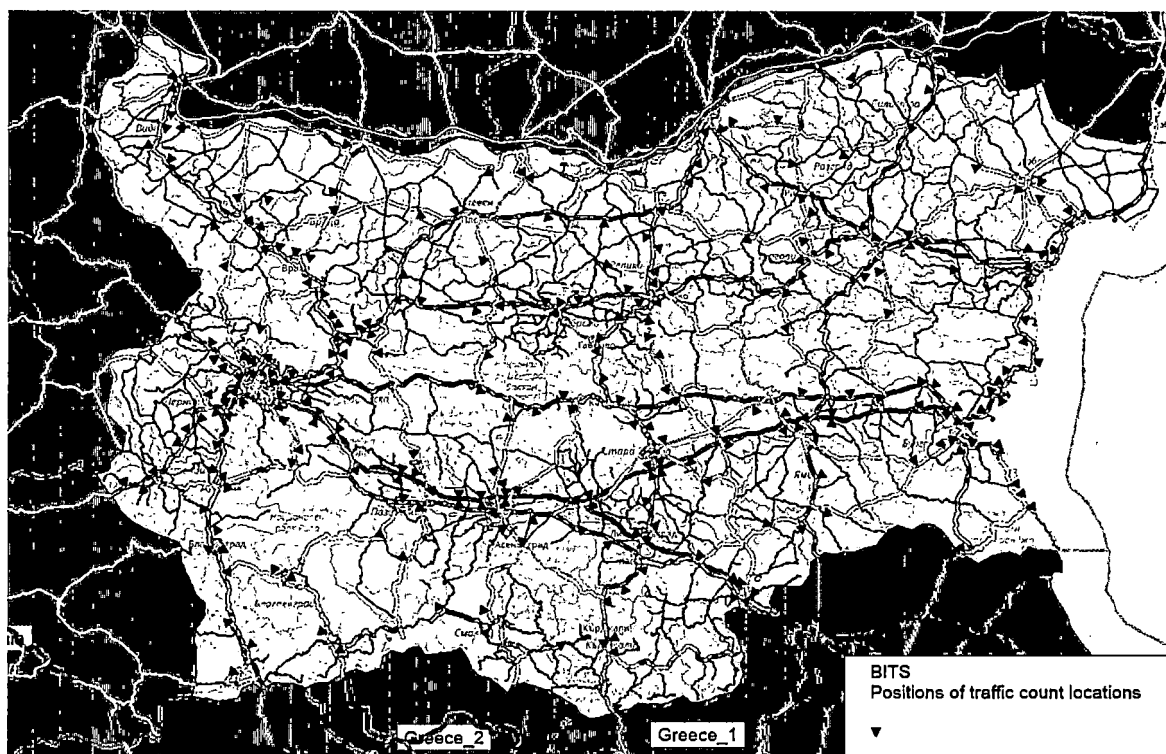
Модернизираната мрежа с по-скорошен график за железопътни линии вече включва 163 линии с 648 пътувания с превозни средства. Проверени са разписанията за автобусните линии, но не са направени промени, тъй като не са открити нови линии за дълги разстояния, които биха имали ефект върху модела.

Нови разписания за 2019 г. бяха получени от Български държавни железници под формата на Excel таблици с пристигащи и заминаващи за цялата българска железопътна мрежа. Данните са анализирани и трансформирани в GTFS файлове, след което са импортирани в модела. Всички разписания и линии от модела съвпадат с реалните данни.



### 2.3.5 Класифицирани преброявания

Преброяванията, използвани за калибриране на модела, са проведени от АПИ за 2017 г. (310 поста), 2018 г. (290 поста) и 2019 г. (228 поста).



Анализирайки броя на преброителните постове по категории на връзките, може да се види, че две трети са разположени на автомагистрали, първокласни и второкласни пътища.

### 2.3.6 Актуализация на модела на търсенето

Мултимодалният национален транспортен модел за България се състои от два подмодела:

- подмодел за изчисляване на търсенето на пътнически превози;
- подмодел за изчисляване на търсенето на товарни превози.

И двата подмодела използват един и същ мрежов модел (предлагане) и зонална структура за разпределение (търсене) на пътнически и товарни потоци и за изчисляване на импедансни матрици. Този подход осигурява адекватно отчитане на взаимозависимостите между пътническия и товарен трафик, използващи една и съща пътна инфраструктура.

За подход на моделиране на търсенето на пътници е приет макроскопски 4-стъпков модел, който се стреми към равновесие между търсенето и предлагането, състоящ се от изчислителните стъпки генериране на пътувания, разпределение на пътуванията, избор на вид превоз и полагане на пътуванията по транспортната мрежа.

За прилагания модел на товарен превоз е приет дезагрегиран подход за изчисляване на обемите на товарни превози въз основа на произхода и дестинациите на хомогенните видове стоки. Това включва както вътрешните товарни потоци, така и външните товарни потоци (внос / износ / транзит).

И за двата модела прилаганият методичен подход не изисква промени. Моделирането на целите на пътуването, групите хора, стоките, видовете транспорт и т.н. са адекватни за изграждане на стабилен и надежден транспортен модел.

За пътническия модел беше възможно да се актуализират почти всички необходими входни данни (подробно описани в т. 4), поради което изцяло е приложен 4-стъпков метод.

От друга страна, за модела за товарни превози предвид по-високите динамични промени от моделирани 50 стокови групи, като тези данни не биха могли да бъдат надеждно актуализирани (прогнозирани) за базовата година и още повече за бъдещите прогнозни години. По тази причина актуализацията на подмодела за товари се състои в актуализиране и разпределяне на товарите в броя превозни средства по мрежата.

#### 2.4 Калибриране на модела

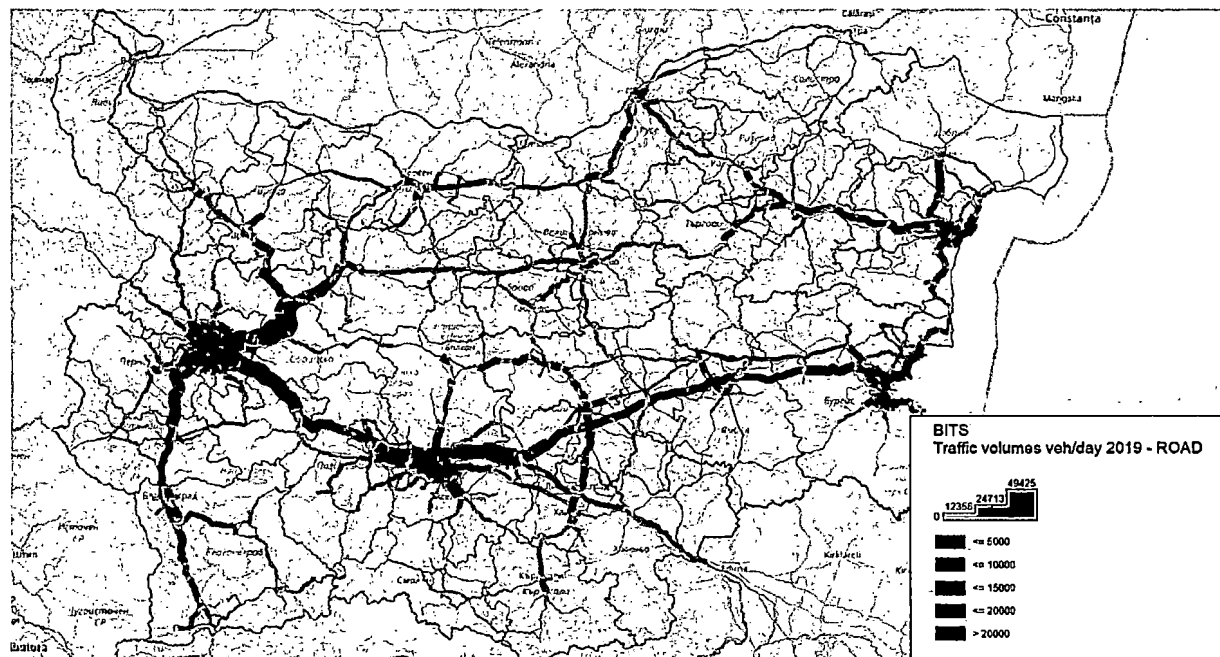
Освен TFlowFuzzy Visum предоставя още един ефективен метод за актуализиране на матриците произход-предназначение с метода на най-малките квадрати. Той се различава от TFlowFuzzy по процедурата за решение, която минимизира квадратното разстояние между стойността на заданието и преброената стойност. Структурата на оригиналната матрица се поддържа, доколкото е възможно, като едновременно минимизира квадратното разстояние между старите и новите стойности на матрицата.

Има две основни предимства на метода „най-малките квадрати“ в сравнение с TFlowFuzzy:

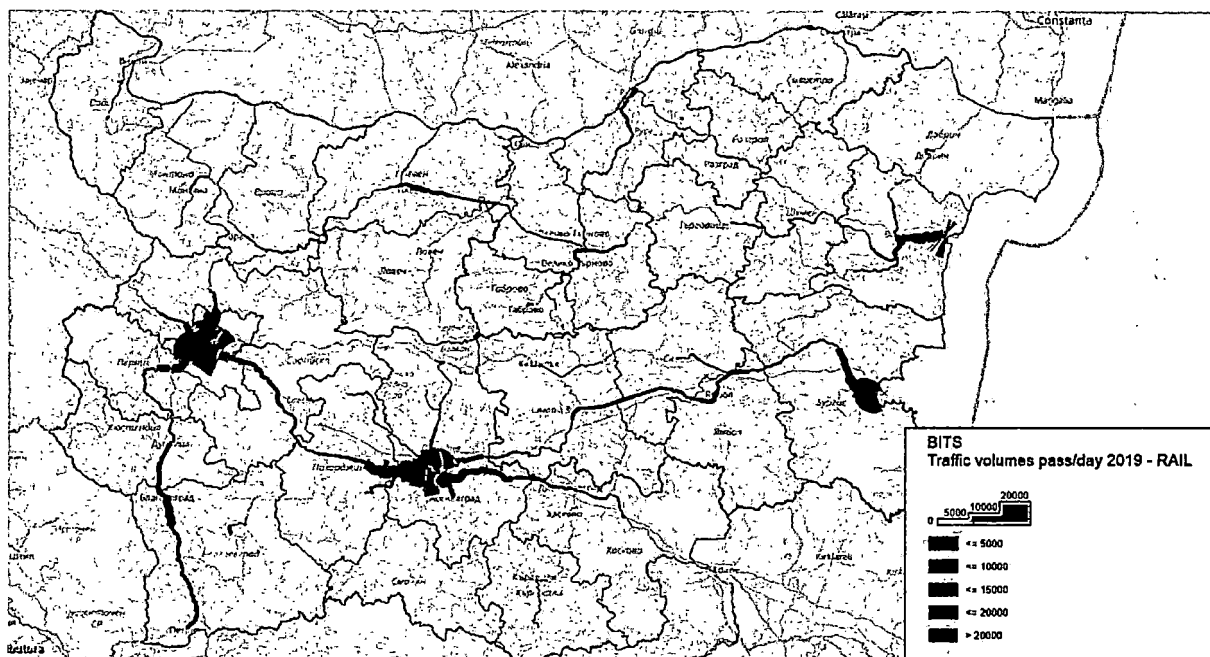
- Винаги предоставя решение, поради което процедурата е по-стабилна от TFlowFuzzy. Това обаче не означава непременно, че стойностите от преброяванията на движението са достигнати с намереното решение.
- Времетраенето е значително по-малко в сравнение с TFlowFuzzy. Това означава, че методът може да се използва и в големи модели с голям брой преброителни постове и времето за изчисление все още остава разумно.

Така за оценка на матриците на личния транспорт е приложен методът на „най-малките“ квадрати. Резултатите са представени по-долу:

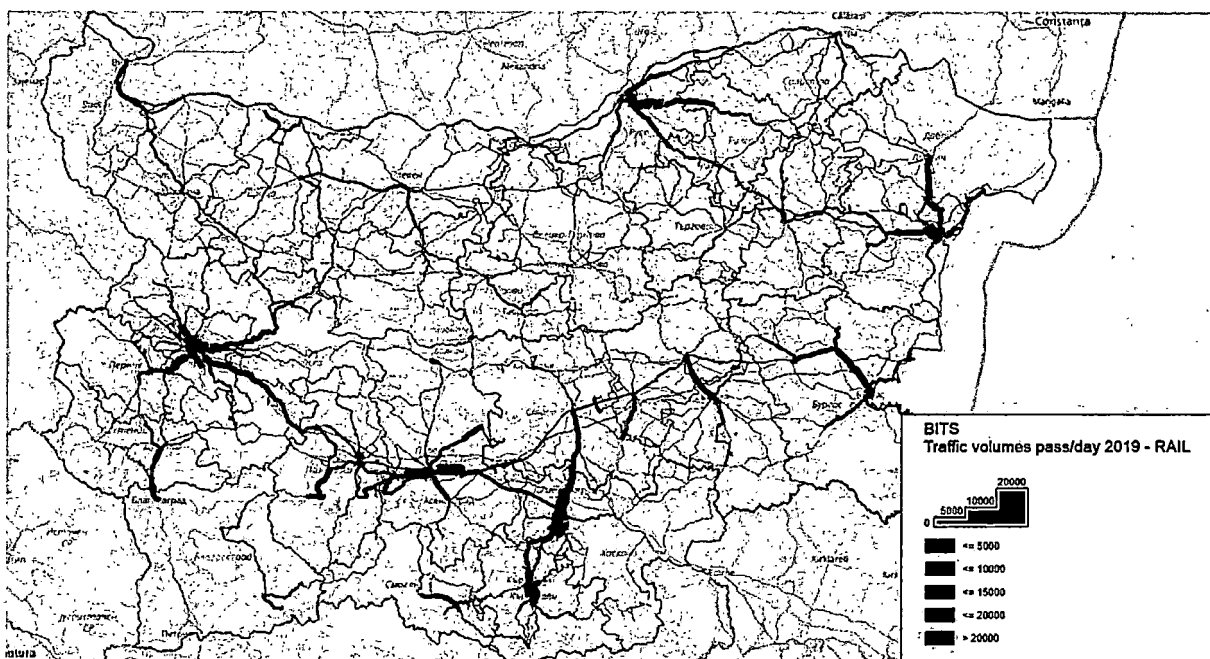
*Автомобилно движение, МПС/ден, 2019*



## Железопътно движение, пътници/ден, 2019



## Автобусно движение, пътници/ден, 2019



## 2.5 Валидиране на модела

### 2.5.1 Обществен транспорт

Според официалната статистика средно на ден с автобуси се движат около 1,3 милиона пътници (с 33 милиона пътничко километра). От спирките на железопътните линии се качват и слизат около 50 000 пътници дневно.

Моделът на базовата година за 2019 изчислява около 1 милион пътници с автобус (с 25 милиона пътничко километра) и на железопътния транспорт, около 76 000 качвания и 74 000 слизания.

### 2.5.2 Пътувания с лични автомобили

Надеждността е една от ключовите характеристики на добрите и полезни транспортни модели. Необходимата точност на модела се постига чрез калибриране, докато надеждността се доказва чрез валидирането.

Процедурата за валидиране за проверка на адекватността на националния модел на движение за се основава на следните документи:

- Насоки за оценка на JASPERS (транспорт): Използването на транспортни модели за планиране и оценка на проекти, август 2014 г.
- WebTAG Unit M3.1.

Съгласно общоприетите насоки се препоръчва 85% от връзките да нямат стойности на GEN по-големи от 5. Опитът със сложни четиристепенни модели обаче показва, а и много автори доказват, че стратегическите модели са приемливи, ако поне 2/3 от връзките имат GEN <5. Трябва също да се отбележи, че критерият „85%“ е дефиниран за модели итеративно подобрявани с използване на матрична оценка.

За актуализирания модел натоварванията преди калибриране анализът на GEN за автомобили показва, че GEN за близо 60% от връзките е по-малко от 5 и което е също толкова важно, че в 85% от случаите GEN е под 10.

Голямото подобрене на стойностите на GEN (95% от връзките с GEN <5) след процеса на матрична оценка показва, че основният модел на търсене е относително стабилен, но не е идеално точен поради стратегическия си характер. В крайна сметка, критерият за точност е постигнат.

### **3 Оценка на ефектите от либерализирането на железопътния транспорт**

#### **3.1 Преглед на нормативната уредба, свързана с либерализацията на пазара на пътнически железопътни услуги**

##### *3.1.1 Общи положения*

Процесът на либерализация в железопътния сектор започна през 1991 г. с приемането на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността. Тази директива наложи административно и счетоводно разделяне между транспортните услуги, предлагани от железопътни превозвачи и управители на инфраструктурата. Регламентирането на свободната конкуренция е въведено първо за национални и международни товарни превози с Директива 2004/51 на Европейския парламент и Съвета, след това за международен пътнически транспорт с Директива 2007/58 на Европейския парламент и Съвета. Пазарът на Съюза на услуги за международен пътнически превоз с железопътен транспорт е отворен за конкуренция от 2010 г.

Либерализацията на вътрешните и регионални пътнически превози е една от целите на Четвъртия железопътен пакет. Отварянето на пазара на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници следва да окаже положително въздействие върху функционирането на единното европейско железопътно пространство, което ще доведе до подобряване на услугите за ползвателите.

Изпълнението на пазарния стълб на Четвърти железопътен пакет ще завърши процеса на постепенно отваряне на пазара, започнат с първия железопътен пакет. Той установява общото право на железопътните предприятия, установени в една държава членка, да извършват всички видове пътнически услуги навсякъде в ЕС; установява правила, насочени към подобряване на безпристрастността в управлението на железопътната инфраструктура и предотвратяване на дискриминация и въвежда принципа на задължителните процедури за обществени поръчки при възлагането на договори за обществени услуги в железопътния транспорт. Конкуренцията на пазара на железопътни пътнически услуги ще насърчи железопътните оператори да станат по-отзивчиви към нуждите на клиентите, да подобрят качеството на предоставяните от тях услуги и рентабилността си. Конкурентното възлагане на обществени поръчки за услуги ще позволи спестяване на публични средства. Очаква се пазарният стълб да осигури по-голям избор и по-добро качество на железопътните услуги

за европейските граждани, като това са основните цели. Появата на действителна конкуренция между доставчиците на пътнически железопътни услуги е ключов елемент за успеха на политиката, прилагана от Европейската комисия.

Основните документи, определящи либерализацията на пазара на пътнически услуги са следните:

### 3.1.2 Европейска законодателна рамка

- БЯЛА КНИГА – Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите;
- Четвърти железопътен пакет, който е набор от 6 законодателни текста, предназначени да завършат единния пазар за железопътни услуги (Единно европейско железопътно пространство);
  - Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004;
  - Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз;
  - Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт;
  - Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт;
  - Регламент (ЕС) 2016/2337 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Съвета относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия;
  - Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (Текст от значение за ЕИП).
- Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превози с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета;
- Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт;
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство;
- Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата;

- Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 година за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета;
- Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО;
- Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания и делегираните регламенти към нея.

### 3.1.3 *Национална законодателна рамка и стратегически документи*

- Закон за железопътния транспорт;
- Наредба № 42 за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари;
- Наредба № 43 за железопътни превози на пътници, багажи и колетни пратки;
- Наредба за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги в железопътния транспорт;
- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
- Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България;
- Наредба за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България;
- Закон за автомобилните превози;
- Закон за пътищата.

В България към момента има един единствен пътнически превозвач – „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД, чийто договор с Държавата изтича през 2024 г. Този превозвач обслужва всички пазарни сегменти на железопътния транспорт, като в повечето държави в ЕС с развит железопътен транспорт, част от тези сегменти са предоставени/спечелени на търг от частни Превозвачи.

Най-общо пазарните сегменти за един пътнически Превозвач са посочени по долу:

- Услугите за превози с високоскоростни влакове (например влакове от тип TGV, ICE и др.) и услугите за превози с конвенционални влакове на дълги разстояния (например Intercity), се конкурират предимно с въздушния транспорт и донякъде — с леките автомобили и междуградските автобуси и те в значителната си част се обслужват от частни Превозвачи. Високоскоростните влакове се движат (почти винаги) по специализирана инфраструктура и по принцип спират само в значими градски агломерации, като от 1990 г. насам общата дължина на високоскоростните железопътни линии в ЕС се е увеличила шесткратно (от 1 024 км на 6 872 км през 2009 г.). Най-често този пазарен сегмент е обект на конкуренцията „на пазара“.
- Услугите за железопътни превози на средни разстояния/регионални железопътни превози (например Inter-Regio) и услугите за железопътни крайградски превози/превози за работещи пътуващи лица (например RER, S-Bahn, Cercanias и др.) се конкурират предимно с леките автомобили. Крайградските железопътни услуги/железопътните услуги за работещи пътуващи лица често са свързани с

мрежите на метрото. Тези превози се осъществяват почти изцяло със субсидии и по договори за обществени услуги, като се спира на голям брой гари. Обикновено този пазарен сегмент е обект на конкуренция „за пазара“.

- В някои държави, за определени дестинации се прилага смесен подход, защото макар да са кратки разстоянията е възможно генерирането на печалба, която би заинтригувала частни Превозвачи, които не искат да разчитат на субсидия от Държавата.

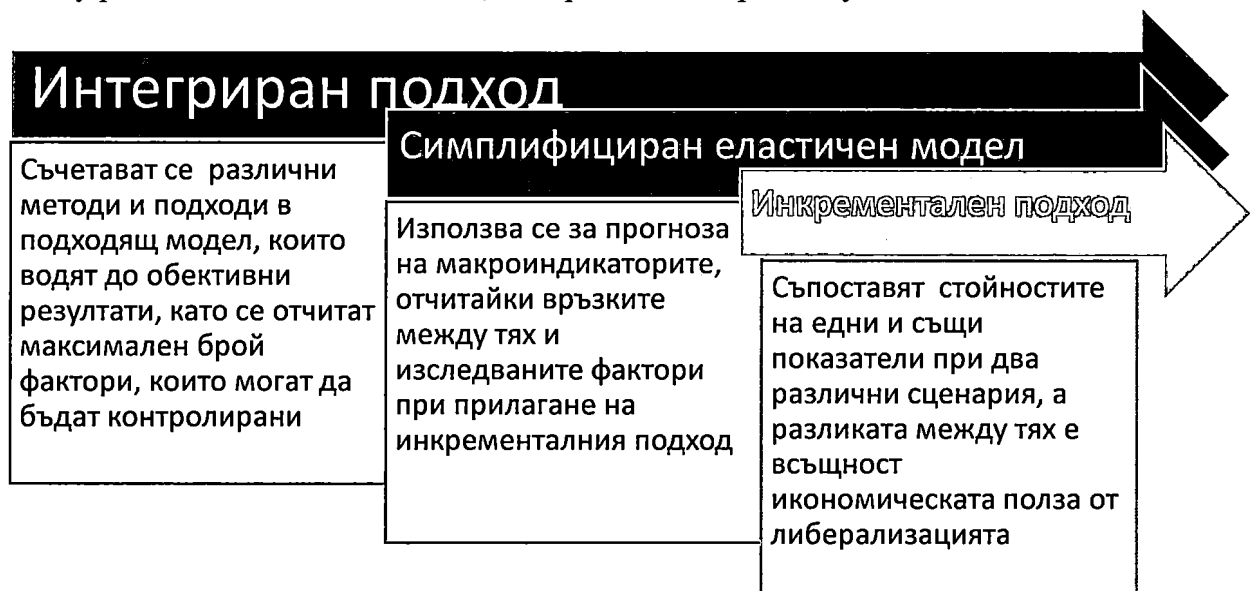
### 3.2 Методология на оценка

За избора на подходяща методология беше направен преглед на използваните методи и подходи за аналогични оценки и/или анализи.

Подборът беше съсредоточен основно върху оценката на влиянието на либерализацията на пътнически железопътни услуги, но и върху оценка на влиянието на различни други фактори, които биха били приложими в аналогична ситуация.

Редно е да се спомене, че основните изследвания и анализи са правени в периода преди въвеждането на Четвърти железопътен пакет за аргументиране на необходимостта от въвеждането на либерализацията „на пазара“ , считано от 2020 г.

За основа на Методологията служи Интегрирания подход, което означава координация между различни методи и подходи, подбрани за конкретни нужди.



Началният подход, който е използван по-голямата част от изследванията, е свързан с „ефекта на аналогична индустрия“. В случая най-близката такава е превоз на пътници, чрез въздушен транспорт. С този подход се прави безспорен извод, че свободната конкуренция на пазара на тези услуги води до ръст на пътническите превози с около 50% за близо 10 години. Тези изводи от въздушния транспорт и подхода са приети като базов извод и за железопътния пътнически транспорт, базирайки се на основните принципи и за двата вида транспорт:

- Преди либерализацията, пазара и на двата вида транспорт е доминиран от „традиционните“ превозвачи, в повечето случаи държавни предприятия с наследствени разходи
- И за двата вида транспорт се изискват значителни постоянни разходи, които значително превишават преките разходи, включително и тези за необходимата за поддръжане инфраструктура, не само за Операторите.

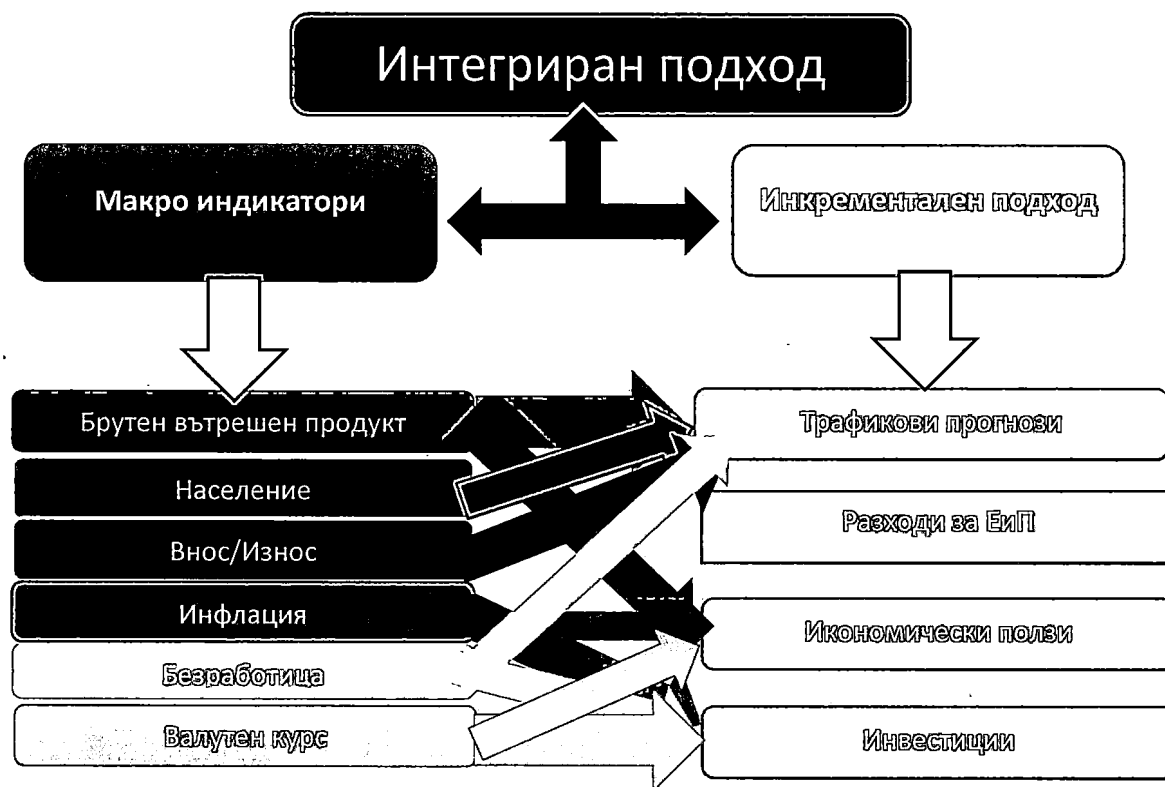
Резултатите от либерализацията на железопътния транспорт в някои Европейски държави и по точно „на пазара“ показва, че изводите от този подход са били правилни и ние ще ги приемем изцяло, като отправна точка в икономическия анализ.

**Предложената Методология е най-подходяща за конкретния случай, защото:**

- Дава възможност за съпоставка на резултатите и използване на данни и резултати от извършените АРП на отделните проекти
- Отчита се влиянието на актуални макро индикатори, които влияят върху процеса на либерализация, вкл. COVID 19 чрез еластичния модел
- SMART моделът позволява лесна и ефективна проверка на използваните данни и получените резултати
- Инкременталният подход е добре познат, за да позволява лесна проверка и достатъчно практичен за извършване на оценката

Следващата стъпка в Методологията е да се определи размерът на влиянието на либерализацията, чрез прилагането на Интегриран подход, в който са съчетани различни приложими методи за конкретната оценка.

Отделните стъпки и етапи за прилагането на Интегрирания подход са представени схематично в следващата графика:



През 2019 г. Азиатска банка за развитие изготвя Работен документ „Подходи за оценка на по-широкото икономическо въздействие на високоскоростния жп транспорт и опита на Европа“ (Approaches to measure the wider economic impacts of high-speed rail and experiences from Europe), в който посочва, че правилният подход за извършване на подобна оценка трябва да обхваща и влиянието на макроикономическите фактори, а не само влиянието предизвикано от един конкретен проект. Разгледани са поредица от подходящи изчислителни модели, като всички те са базирани на обща равновесна среда, в която се появява монополна конкуренция.

В конкретния случай, на база анализ за приложимост е избран опростен модел на Грахам, отчитащ еластичността на влиянието на макро индикаторите, защото най-добре се съчетава



с Инкременталния метод, използван в Анализа разходи ползи и по-специално при изготвяне на Икономическия анализ.

За целта е направен анализ на основните макроиндикатори, свързани с оценката на влиянието на либерализацията на пътническите железопътни превози. На база тези анализи и наличната прогнозна информация за средносрочен период за някои от тях, съществуващата криза COVID-19 и мотивирани допускания е направена дългосрочна и многовариантна прогноза за тяхното развитие.

## 4 Анализ и прогноза на макро индикаторите

### 4.1 Общ преглед на макро индикаторите

Характерно за настоящия момент е необходимостта от корекции на изготвените вече средносрочни прогнози на национално и международно ниво, в резултат на пандемията от COVID-19, която наложи преоценка и промяна в стойностите на повечето от тях.

Този анализ и прогнозата са направени на база официални статистически данни и средносрочни прогнози от Eurostat, European Central Bank, НСИ, Конвергентна програма на Правителството 2020-2023 г. и лидера в икономическите анализи Focus Economics.

Конвергентната програма на Република България очертава основните политики за поддържане на макроикономическа и фискална стабилност на страната с цел създаване на условия за икономически растеж.

На база тези документи е направен анализ на представените макро индикатори за последните 6 години:

Макро индикатори	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Население в млн.	7,2	7,2	7,1	7,1	7	6,95
БВП на глава от населението (EUR)	5 946	6 384	6 846	7 419	8 012	8 680
БВП реално измерение (млрд. EUR)	42,8	45,7	48,6	52,3	56,1	60,7
рът на БВП (%)	1,8	4	3,8	3,5	3,1	3,4
Безработица (%)	10,4	8	6,7	5,7	4,7	3,9
Годишна инфлация (%)	-1,42	-0,1	-0,8	2,8	2,6	1,8
Валутен курс	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583
Външно търговски баланс	-2,8	-2,6	-1	-0,8	-1,9	-3,3
Внос (млрд. EUR)	21	21,9	23,1	27	27,1	29,9
Износ (млрд. EUR)	23,8	24,5	24,1	27,7	29,6	33,2

Брутният вътрешен продукт (БВП) през второто тримесечие на 2020 г. намалява с 3.2% в ЕС спрямо предходното тримесечие по сезонно изгладени данни. За същия период БВП в България нараства с 0.3%, според изчерпателни данни, публикувани от Националния статистически институт. Стойностният обем за второто тримесечие на 2020 г. е 27 058 млн. лв. Междувременно, спадът в сезонно изгладени условия е -8.2% за второто тримесечие на 2020 г., което се дължи основно на спада в износа и вноса. Общото потребление се е засилило с 6,3% за последното тримесечие на 2019 г., главно благодарение на динамичните разходи на домакинствата на фона на изключително стегнат пазар на труда, подобряване на доверието на потребителите и силен растеж на заплатите. Нещо повече, фиксираните инвестиции набраха сила през четвъртото тримесечие на 2019 г., като нараснаха с 3.0% на годишна база, вероятно поради силен приток на средства от ЕС. От друга страна, външният сектор отслабва, най-вероятно поради смущения в европейската верига на доставки, слаба икономика на ЕС и отчетени рекордно ниски резултати на индустриалния сектор. Износът на стоки и услуги е спаднал с - 20,4% спрямо същото тримесечие за 2019 г. и вносът също се е понижил с 20,0% за същия период.

Устойчивият икономически растеж и създаването на работни места в икономиката през 2019 г. допринесоха за увеличението на коефициентите на заетост и на икономическа активност на населението (15-64 г.) до исторически най-високите им стойности от съответно 67.7% и 71.5%. Това се осъществи в условията на негативно демографско развитие, което има ограничаващо влияние и върху предлагането на труд в страната и въпреки това е постигнат коефициент на безработица от 4.2% за годината. Не е такава картината през първото полугодие на 2020 г. Коефициентът на безработица достигна 5.9% за второто тримесечие на 2020 г., като за Северозападния район на планиране, който е най-слабо развития в целия Европейски съюз, достигна 11.6%. Очакванията са до края на годината да се задържи на нивото от първото полугодие.

През тази година инерцията се улеснява, тъй като намаленият растеж на работни места резонно ограничава растежа на потребителските разходи. Това показва, че отбелязаното увеличение на заплатите ще поддържа динамиката на разходите, докато инвестиционната активност ще се засили на фона на увеличаване на усвояването на средства от ЕС, което традиционно се увеличава рязко в последните години преди изтичане на срока на допустимост на разходите. Продължаващото напрежение в световната търговия, разпространението на коронавирус и слабостта в икономиката на ЕС представляват отрицателни рискове.

До средата на 2020 г. потребителските цени са паднали с 0.6%, което вероятно до голяма степен е отражение на по-ниските цени на транспорта; рекреации и култура; комуникации; и облекло и обувки. Междувременно инфлацията се е понижила до 3,0% с очаквания за средна годишна инфлация от 3,2%.

Икономиката започна 2020 г. с мека нотка, след ръст в инвестиции и износ, спрямо последното тримесечие на 2019 г., но данните се промениха през следващите две тримесечия.

Негативните тенденции в периода м. март – септември на 2020 г. могат да се обяснят с появата на коронавирус в Европа и България и предприетите мерки за овладяване на силно намалената активност. В отговор правителството прие мерки в размер на 2,3 милиарда евро за смекчаване на кризата. Пакетът включва държавни гарантирани бизнес заеми; забавеното плащане на корпоративния данък; предоставяне на безлихвени заеми на работниците и изплащане от държавата на компенсация на служители, които в противен случай биха могли да бъдат уволнени. В резултат на 30 март 2021 г. Правителството представи на Парламента бюджетен дефицит от 2,9% от БВП за 2020 г.

Макроикономическият Оптимистичен сценарий е разработен при хипотеза за овладяване на пандемията в България в синхрон с процесите в международен план и паралелно икономическо възстановяване. Въведеното на 13 март 2020 г. в България извънредно положение, с цел ограничаване разпространението на вируса, оказва съществено негативно влияние върху икономическата активност в края на първото и през второто тримесечие, като от части бяха засегнати и последните две тримесечия на 2020 г., по линия на съпътстващи възстановяването процеси. През 2021 г., при допускане за възстановяване на световната и европейската икономика от спада през 2020 г., можем да очакваме връщане на равнището на БВП на България, по постоянни цени, до това от 2019 г. Очаква се активизиране на търговията в международен план, което да доведе до нарастване както на износа на стоки и услуги, така и на вноса, като приносът на нетния износ към реалния растеж на БВП ще остане отрицателен.

За 2021 г. е направено допускане, че възстановяването на икономическата активност в страната ще бъде свързано и с възстановяване в броя на заетите на нивото им от 2019 г. Това предполага пълно компенсиране на отбелязания спад на заетостта през 2020 г. и понижение в нивото на безработица до очакваното в средносрочен план от около 4%. В периода 2022-2023 г. динамиката на заетите се очаква да бъде отрицателна, повлияна от негативните демографски тенденции и ограниченията върху предлагането на труд.

През 2020 г. се очертава външните и вътрешните фактори за нарастване на цените в страната да имат слабо влияние. Спадът в международните цени на нефта, който в настоящия сценарий е над 40%, както и значително по-ниските цени на внос на природен газ, ще предизвикат поевтиняване на енергийните стоки, включително и на тези с регулирани цени, което по веригата на междуетрасловите връзки ще ограничи допълнително нарастването на производствените и потребителските цени в страната. Инфлационните процеси в страната през 2021 г. ще зависят преди всичко от степента на възстановяване на международните цени на суровините и на цените на петрола. Текущите международни оценки за динамиката на цените на петрола показват слабо покачване през 2021 г. При допускане за възстановяване на инфлационните равнища в страната по отношение на нарастването на потребителските цени в края на 2021 г., то от ефекта на базата през 2020 г. технически ще се получи сравнително ниска средногодишна инфлация за следващата година. В периода 2022-2023 г. е възможно инфлацията да се ускори в сравнение с периода 2018-2019 г., поради очакваното възстановяване на международните цени на суровините.

Търговският дефицит за 2020 г. е планирано да се увеличи до 3.2% от БВП. Същевременно, излишъкът при търговията с услуги ще се понижи до 4.3% от БВП. Спадът при износа на услуги ще достигне 25.6% с основен отрицателен принос от приходите от пътувания на чужденци в страната, а вносът ще се понижи с 21.2%. През 2021 г. и следващите се очакват номинални растежи, както на износа, така и на вноса на стоки и услуги, както и нарастване на постъпленията от краткосрочно и дългосрочно заети в чужбина.

Отчетеният внос за 2019 г. в парично изражение е 71,086 млрд. лв., а износът е на стойност е 73,645 млрд. лв. Най-голям е вносът от Русия, Германия, Италия, Румъния, Гърция, Турция, Украйна и Австрия. Най-ниско (отрицателно) е външнотърговското салдо с Русия, Украйна и Германия, а най-високо (положително) – със Сърбия, Турция и Белгия. По структура на вноса, доминиращи са горивата с дял от 50.8% от общия внос в тонове (14.2% твърди горива и 36.6% суров петрол и петролни продукти).

Износът на стоки е доста по-разнообразен в сравнение с вноса. Водещите за износа групи стоки са горива (за Гибралтар, Турция, Сингапур, Украйна, Тунис) и мед (катодна мед за Китай, Турция и Италия, анодна мед за Германия и Белгия), следвани от електрически и електронни изделия и машини. През последните години България е световен лидер в износа на слънчогледово семе, основно за Нидерландия, Турция, Франция, Португалия, Германия и Великобритания.

Средногодишният общ обем на вноса (независимо от вида транспорт) е около 20 – 22 милиона т., от които 50% са горива и петролни продукти. Почти 65% от вноса се обслужва от морския и речния транспорт и около 5-6% се осъществява с железопътен транспорт.

Средногодишният обем на износа на стоки от България надвишава вноса в натурално измерение, което се дължи на по-големия дял на необработени суровини. Делът на речния и морски транспорт е малко по-малък, в сравнение с този на вноса (58-59%), а делът на железопътния транспорт е малко по-голям (6-7%).

Средногодишният размер на вноса за 2019 г. е 72,7 млн. лв., а на износа 73,16 млн. лв., а за 2020 г. е планиран спад от – 12.9% за вноса и – 16.3% за износа.

Всички прогнози са направени с хоризонт до 2050 г., отчитайки необходимия за прилагане на Инкременталния подход 30 годишен период. Разрезите са през 5 години в текста и годишно при изчисленията.

## **4.2 Прогноза за населението**

Демографските прогнози (перспективни проекции на населението) са формални пресмятания, които се извършват при условия, че са възприети определени предположения за бъдещото развитие на раждаемостта, смъртността и миграцията. Те дават представа за възможното бъдещо развитие на населението през прогнозирания период. Използват се

различни сценарии за проекциите на населението в зависимост от очакваното социално-икономическо развитие на страната.

Трите сценария за прогнозата са дефинирани, както следва:

- I вариант (Конвергентен): Този вариант се определя като реалистичен и е съобразен с нормативните изисквания на Европейския съюз за демографското и социално-икономическото развитие на страните членки.
- II вариант (относително ускоряване): При този вариант се предполага, че демографското развитие ще протича при благоприятни социалноикономически процеси в страната.
- III вариант (относително забавяне): При този вариант развитието на населението е прогнозирано при хипотези за неблагоприятни социалноикономически процеси в страната.

Прогнозата за населението на България в три сценария и изготвена от НСИ с хоризонт до 2050 г.

Население в брой	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	6 942 14 2	6 735 71 5	6 527 46 4	6 325 23 8	6 135 500	5 959 14 7	5 791 13 7
Относително ускоряване	6 952 632	6 775 691	6 606 827	6 448 350	6 301 817	6 165 178	6 034 526
Относително забавяне	6 937 223	6 716 758	6 489 409	6 265 677	6 054 377	5 957 418	5 669 528

Броят на населението влияе при определяне на прогнозите за пътническия трафик и оттам индиректно влияе върху оценката на икономическите ползи.

Наименованието на тези сценарии за развитие са използвани в прогнозите за всички макро икономически индикатори, като относителното ускоряване е наречен „Оптимистичен“, а този с относително забавяне е наречен „Песимистичен“.

### 4.3 Прогноза за ръста на БВП

Чрез прогнозата на ръста на БВП могат да бъдат определени и индикаторите за реална стойност на БВП и БВП на глава от населението, като втория индикатор се получава от разделянето на БВП в реално измерение на броя на прогнозираното население.

Прогноза за ръста на БВП в %	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	-2,90%	3,20%	3,20%	2,80%	2,80%	2,20%	2,20%
Оптимистичен	-2,70%	3,30%	3,30%	3%	3%	2,30%	2,30%
Песимистичен	-3,20%	3,10%	3,10%	2,70%	2,70%	2,20%	2,20%

При Конвергентния сценарий е използвана средносрочната прогноза на Правителството и последната корекция на прогнозирания бюджетен дефицит, като през 2022 г. е планирано излизането от кризата COVID 19 и е планиран слаб ръст до 2025 г., след което темпа на ръста ще се запази относително постоянен до края на 2030 г., след което постепенно ще има изравняване с постигнатия средно Европейски ръст за годините до 2019 г.

При Оптимистичния сценарий е направено допускане, че няма да се достигне планираното изоставане за 2020 г., поради влиянието на предприетите от Правителството мерки. Възстановяването от кризата ще започне още в средата на 2021 г. и както обикновено след рязък спад на ръста на БВП ще има значително по-висок такъв от обичайните равнища. Благоприятното развитие на икономическата среда ще продължи и през годините, в

сравнение с Конвергентния сценарий, но видно със съпоставими и много близки до неговите стойности.

В Песимистичния сценарий, излизането от кризата ще става по-бавно от планираните срокове и едва през 2023 г. ще се достигнат нивата от 2019 г., като ръста в периодите ще е по-малък в сравнение с Конвергентния сценарий и едва след 2045 г. ще се достигнат същите стойности на темпа.

На база тези прогнози е определен размера на БВП в реално изражение:

Прогноза за БВП в млн.€	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	58,94	62,65	73,33	84,19	96,66	107,77	120,16
Оптимистичен	59,06	67,45	79,34	91,97	106,62	119,46	133,84
Песимистичен	58,76	59,44	69,24	79,11	90,38	100,77	112,35

Определянето на реалния растеж и прогнозата за населението ни дават възможността да прогнозираме и БВП на едно лице:

Прогноза за БВП на едно лице в €	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	8490	9301	11235	13311	15754	18085	20749
Оптимистичен	8495	9954	12008	14263	16919	19376	22179
Песимистичен	8470	8849	10670	12625	14928	16915	19817

Намаляването на броя на населението спомага за изпреварващия темп на ръста на БВП на едно лице.

Ръста на БВП е индикатор, който се използва при определяне стойностите на икономическите ползи, а прогнозата за БВП на едно лице и фактор, който се отчита при изготвяне на трафиковите прогнози.

#### 4.4 Прогноза за безработицата

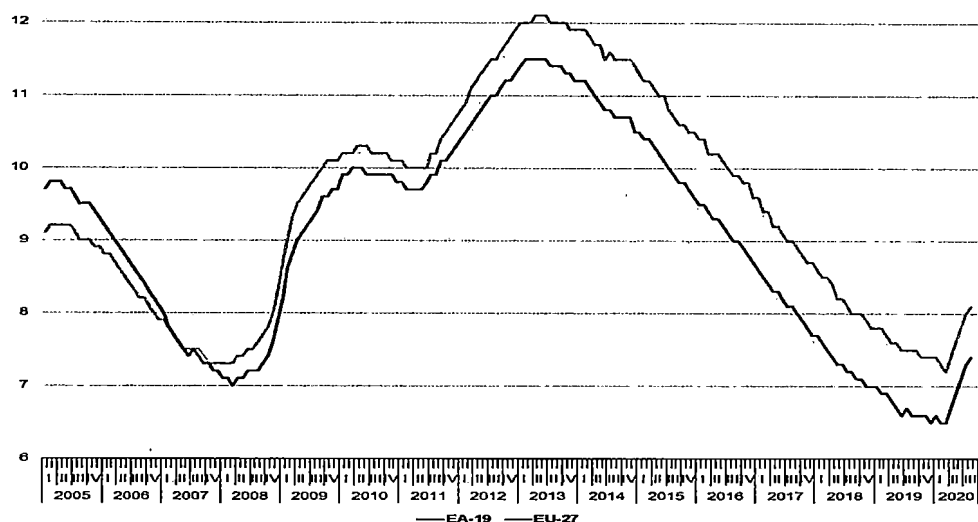
Равнището на безработица е важен показател както със социално, така и с икономическо измерение. Нарастващата безработица води до загуба на доходи за физическите лица, засилен натиск по отношение на държавните разходи за социални помощи и намаляване на данъчните приходи. Планирането му е важно, защото хората без работа не пътуват от дома си до работното място, както и рязко намаляват пътуванията си за развлечения и по други поводи.

Прогнози за безработицата в %	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	7,40%	4,70%	3,90%	3,90%	3,90%	3,90%	3,90%
Оптимистичен	7,10%	3,90%	3,90%	3,90%	3,90%	3,90%	3,90%
Песимистичен	10,40%	6,60%	4,70%	4,10%	4,10%	4,10%	4,10%

За прогнозата са използвани данни от Eurostat, които показват развитието на безработицата при предишната икономическа криза и достигнатите нива, средно за страните членки на ЕС, както и средносрочната прогноза на Правителството.

При Конвергентния сценарий нивото, постигнато през 2019 г. се достига през 2030 г., като до края на годината се очаква повишение с около 3% към постигнатото ниво за третото тримесечие на годината. Постигнатите стойности през 2019 г. се запазват и след 2030 г. до края на прогнозата.

Unemployment rates EU-27, EA-19, seasonally adjusted, January 2005 - August 2020



Source: Eurostat (online data code: une\_rt\_m)

eurostat

При Оптимистичния сценарий, нивото от 2019 г. ще бъде постигнато още през 2025 г., благодарение на предприетите мерки и увеличение на работни места в сектори, които до момента са били по-слабо развити – куриерски услуги, социални услуги, изграждане и поддръжка на интернет платформи, сайтове, приложения и др. Тази достатъчно ниска степен на безработица ще се запази до края на периода на прогнозата.

Основа за Песимистичния сценарий са стойностите от графиката, където 2020 г. приключва със значително по-високо ниво на безработица, постигнато по време на пика на предишната икономическа криза. Освен това последните прогнози на Европейската Централна Банка, затвърждават допускането, че намаляването на пика на безработицата ще става много по-бавно в сравнение с Конвергентния сценарий, като през 2025 г. ще се достигнат средните нива за ЕС към 2019 г. от 6,6%, а към 2030 г. ще се постигнат нивата за България от 2018 г. При този сценарий минималните нива на безработицата ще се достигнат една през 2035 г. и ще се запазят такива до края на прогнозния период, без да достигат нивата от 3,9% за 2019 г.

#### 4.5 Прогноза за инфлацията

Европейската Централна Банка и по-специално групата на професионалните прогнозисти към нея са направили средносрочна коригирана прогноза към края на третото тримесечие на 2020 г. за ръста на инфлацията в Евронзоната, отчитайки продължаващото въздействие на пандемията от коронавирус.

Според тях очакванията за инфлация са съответно 0,4%, 1,0% и 1,3% за 2020 г., 2021 г. и 2022 г. Балансът на рисковете за базовата перспектива за инфлацията е до голяма степен отрицателен в техните прогнози. По-дългосрочните инфлационни очаквания към 2025 г. са прогнозирани до ново историческо дъно от 1,6%, а след това до 2030 г. очакват ниво от 1,3%.

За България очакванията са за по-ниски стойности, базирани на статическите данни от последните две тримесечия на 2020 г. и актуализираната Конвергентната програма 2020-2023 г.

Прогноза за инфлацията в %	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	0,10%	1,30%	1,30%	1,50%	1,50%	1,60%	1,60%
Оптимистичен	0,40%	1,80%	1,80%	1,80%	1,80%	1,60%	1,60%
Песимистичен	-0,50%	2%	2%	2%	2%	1,80%	1,80%

При Конвергентния сценарий стойностите за 2020 г., планирани за Евронзоната през 2022 г., ще се достигнат през 2025 г., като поетапно ще достига тези стойности и ще остане на малко по-високо ниво за периода 2035-2050 г.

В Оптимистичния сценарий имаме по-бърз темп на достигане на средните стойности за страните членки, но запазване на по-високия ръст на инфлацията, която мотивира потреблението и стимулира производството.

В случай на дефлация до края на 2020 г. са направени прогнозите за песимистичния сценарий и рязко повишение на инфлацията в първите няколко години, след което темпа на нарастване се успокоява, но дългосрочните нива остават по-високи от планираните в Конвергентния сценарий.

#### 4.6 Прогноза за валутния курс

Валутният курс на българския лев е въведен през 1997 г., първоначално спрямо германската марка, а впоследствие от 1999 г. към еврото в стойност 1,95583 лв. за едно евро.

Прогнозите са за запазване на курса и при приемане в Еврозоната и до края на прогнозата.

#### 4.7 Прогноза за външотърговския баланс

Външно търговският баланс е резултат от прогнозите за вноса и износа, като са обвързани със средната стойност от БВП в реално измерение.

Прогноза за вноса в млн.€	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	28,87	30,69	35,93	41,24	47,35	52,79	58,86
Оптимистичен	28,93	33,04	38,86	45,05	52,23	58,52	65,57
Песимистичен	28,78	29,12	33,92	38,75	44,27	49,36	55,04

Прогноза за износа в млн.€	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	29,96	31,84	37,28	42,79	49,13	54,78	61,08
Оптимистичен	30,02	34,28	40,33	46,75	54,19	60,72	68,03
Песимистичен	29,87	30,21	35,19	40,21	45,94	51,22	57,11

Прогноза за външно търговския баланс в млн.€	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Конвергентен сценарий	-1,09	-1,15	-1,35	-1,55	-1,78	-1,99	-2,21
Оптимистичен	-1,09	-1,24	-1,46	-1,69	-1,96	-2,20	-2,47
Песимистичен	-1,08	-1,09	-1,28	-1,46	-1,66	-1,86	-2,07

## 5. Резултати от икономическия анализ

В актуализирания сценарий за развитие към Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. са изготвени в два сценария за сравнение:

- Референтен сценарий (Do minimum scenario), който включва само проектите за развитие на транспортна инфраструктура, които са вече завършени или са в изпълнение с планиран срок за приключване на интервенциите до 2023 г.;
- Сценарий „с проект“ (Do something scenario), който включва всички проекти от Референтния сценарий, допълнен с предложените проекти за развитие на транспортна инфраструктура с планиран срок за приключване на интервенциите до 2034 г., включени в избрания сценарий към Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

За нуждите на изготвянето на икономическата оценка за всеки един от проектите в процес на изпълнение или планирани такива с начало след 2020 г. е изготвен индикативен план за финансиране на изпълнението им до 2030 г., като са взети предвид сключените договори за

изпълнение, времеви график за изпълнение и сложността и комплексността на всеки индивидуален проект.

### СЦЕНАРИЙ „С ПРОЕКТ“

Вид транспорт	Наименование на проекта	Степен на изпълнение	Години начало/край	Бюджет (млн. EUR) (без ДДС)
Пътен	АМ СТРУМА ЛОТ 2 (ДУПНИЦА - БЛАГОВЕВГРАД)	Завършен	2007 - 2013	183
Пътен	АМ СТРУМА ЛОТ 4 (САНДАНСКИ - ГКПП КУЛАТА)	Завършен	2007 - 2013	34
Пътен	ОБХОДЕН ПЪТ НА ГР. МОНТАНА - ПЪТ I-1 (E79)	Завършен	2007 - 2013	28
Пътен	СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА НА СОП	Завършен	2007 - 2013	123
Пътен	АМ МАРИЦА ЛОТ 2 - УЧАСТЪК ДИМИТРОВГРАД-ХАРМАНЛИ	Завършен	2007 - 2013	62
Пътен	АМ СТРУМА ЛОТ 3 - БЛАГОВЕВГРАД – САНДАНСКИ: ЛОТ 3.1 ОТ БЛАГОВЕВГРАД ДО КРУПНИК И ТУНЕЛ ЖЕЛЕЗНИЦА	В процес на изпълнение	2022	380
Пътен	АМ СТРУМА ЛОТ 3 - БЛАГОВЕВГРАД – САНДАНСКИ: ЛОТ 3.3 ОТ КРЕСНА ДО САНДАНСКИ	Завършен	2018	
Пътен	АМ СТРУМА ЛОТ 3 - БЛАГОВЕВГРАД – САНДАНСКИ: ЛОТ 3.2 ОТ КРУПНИК ДО КРЕСНА	Планиран	2027	553
Пътен	ИЗГРАЖДАНЕ НА АМ „КАЛОТИНА-СОФИЯ“ – ФАЗА 2 НА ЛОТ 1 „ЗАПАДНА ДЪГА НА СОП, УЧАСТЪК 2 – ПЪТ II-18 СОП“	Завършен	2014 - 2020	50
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА „ПЪТ II-57 СТ. ЗАГОРА-РАДНЕВО“ (ЛОТ 1)	Завършен	2014 - 2020	15
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ КОСТИНБРОД - БЕРКОВИЦА (ЛОТ 2 "ПЪТ II-81 КОСТИНБРОД - БУЧИН ПРОХОД")	Завършен	2014 - 2020	14
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ КОСТИНБРОД - БЕРКОВИЦА (ЛОТ 3 „ПЪТ II-81 БУЧИН ПРОХОД-БЕРКОВИЦА“)	Завършен	2014 - 2020	
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ВАРНА - КАРДАМ (ЛОТ 4 „ПЪТ II-29 ВАРНА – ДОБРИЧ“)	Завършен	2014 - 2020	12
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ВАРНА - КАРДАМ (ЛОТ 5 „ПЪТ II-29 ДОБРИЧ –КАРДАМ“)	Завършен	2014 - 2020	
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА „ПЪТ II-86 ПЛОВДИВ - АСЕНОВГРАД" (ЛОТ 6)	Завършен	2014 - 2020	13
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ПЛЕВЕН - ГАБРОВО (ЛОТ 7 „ПЪТ II-35 ПЛЕВЕН-ЛОВЕЧ“)	Завършен	2014 - 2020	16
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ПЛЕВЕН - ГАБРОВО (ЛОТ 11 "ПЪТ II-44 СЕВЛИЕВО - ДРАГАНОВЦИ")	Завършен	2014 - 2020	
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ПЛЕВЕН - ГАБРОВО (ЛОТ 12 „ПЪТ II-44 ДРАГАНОВЦИ – ГАБРОВО“)	Завършен	2014 - 2020	
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ СТАРО ОРЯХОВО - ПРОВАДИЯ (ЛОТ 8 „ПЪТ III-904 СТАРО ОРЯХОВО - ДОЛНИ ЧИФЛИК - ГРОЗДЪОВО“)	Завършен	2014 - 2020	10
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ СТАРО ОРЯХОВО - ПРОВАДИЯ (ЛОТ 9 "ПЪТ III-904 ГРОЗДЪОВО-ПРОВАДИЯ")	Завършен	2014 - 2020	
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТИЩА С ТУРИСТИЧЕСКО ЗНАЧЕНИЕ (ЛОТ 10 „ПЪТ III-1002 ВРАЦА - ПЕЩЕРА "ЛЕДЕНИКА")	Завършен	2014 - 2020	15
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТИЩА С ТУРИСТИЧЕСКО ЗНАЧЕНИЕ (ЛОТ 15 „ПЪТ III-107-РИЛА - РИЛСКИ МАНАСТИР“)	Завършен	2014 - 2020	
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ТЪРГОВИЩЕ - ТУТРАКАН (ЛОТ 13 - "ПЪТ II-49 ТЪРГОВИЩЕ – РАЗГРАД")	Завършен	2014 - 2020	10
Пътен	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ПЪТНИ УЧАСТЪЦИ ПО НАПРАВЛЕНИЕ ТЪРГОВИЩЕ - ТУТРАКАН (ЛОТ 14 „ПЪТ II-49 КУБРАТ – ТУТРАКАН“)	Завършен	2014 - 2020	
Пътен	АМ „РУСЕ-ВЕЛИКО ТЪРНОВО“	Планиран	2027	413
Пътен	ОБХОД НА ГР. ГАБРОВО - УЧАСТЪК 3 И УЧАСТЪК 4	Планиран	2027	265
Пътен	ОБХОД НА ГР. ГАБРОВО - ЕТАПНА ВРЪЗКА, ВКЛЮЧИТЕЛНО ТУНЕЛ ПОД „ШИПКА“ /ПРЕЗ СТАРА ПЛАНИНА/	Планиран	2027	
Пътен	АМ ХЕМУС ОТ ЯБЛАНИЦА ДО БЕЛОКОПИТОВО (УЧАСТЪЦИ ОТ 1 ДО 7)	В процес на изпълнение	2027	705
Пътен	МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ“ /НА Р. ДУНАВ/	Планиран	2034	183
Пътен	МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ“ /НА Р. ДУНАВ/	Планиран	2034	137
Пътен	АМ ЕВРОПА „КАЛОТИНА-СОФИЯ“	В процес на изпълнение	2022	111
Пътен	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПЪТ I-1 (E-79) „ВИДИН-БОТЕВГРАД“	Планиран	2025	307
Пътен	МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ“ /НА Р. ДУНАВ/	Планиран	2033	183
Пътен	ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /НА Р. ДУНАВ/	Планиран	2033	137
Жп	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА В УЧАСТЪЦИ ОТ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ ПЛОВДИВ-БУРГАС, ФАЗА I	Завършен	2007 - 2013	123



Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯ СОФИЯ-ПЛОВДИВ: ЖП УЧАСТЪК ЕЛИН ПЕЛИН- КОСТЕНЕЦ	В процес на изпълнение	2016-2027	603
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯ СОФИЯ-ПЛОВДИВ: ЖП УЧАСТЪК СОФИЯ - ЕЛИН ПЕЛИН	В процес на изпълнение	2015-2022	68
Жп	РАЗВИТИЕ НА ВЪЗЕЛ СОФИЯ: ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК СОФИЯ - ВОЛУЯК	В процес на изпълнение	2016-2024	146
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ ВИДИН-СОФИЯ: ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК ВИДИН - МЕДКОВЕЦ	Планиран	2022-2030	464
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯТА СОФИЯ - ПЕРНИК	Планиран	2023-2027/29	487
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ ПЕРНИК - РАДОМИР	Планиран	2022-2029	
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯТА ВОЛУЯК - ДРАГОМАН	Планиран	2021-2024/25	241
Жп	ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ПРОЕКТНИТЕ ПАРАМЕТРИ НА ЖП ЛИНИЯТА РУСЕ - ВАРНА	Планиран	2018-2025	383
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ И РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ УЧАСТЪК МЕЗДРА – ГОРНА ОРЯХОВИЦА	Планиран	след 2030	331
Жп	ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ПРОЕКТНИТЕ ПАРАМЕТРИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ УЧАСТЪК ГОРНА ОРЯХОВИЦА – КАСПИЧАН	Планиран	след 2030	238
Жп	ДОИЗГРАЖДАНЕ НА СЪОРЪЖЕНИЯ ПО ЖП ЛИНИЯ КАРНОБАТ - СИНДЕЛ	Планиран	2022-2027	236
Жп	РАЗВИТИЕ НА ЖП ВЪЗЕЛ СОФИЯ (БЕЗ ОТСЕККАТА СОФИЯ - ВОЛУЯК)	Планиран	след 2030	215
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ РАДОМИР - ГЮЕШЕВО	Планиран	2023-2033	629
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП УЧАСТЪК МЕДКОВЕЦ – МЕЗДРА	Планиран	2024-2037	398
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП УЧАСТЪК МЕЗДРА – СТОЛНИК	Планиран	след 2030	948
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ РУСЕ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА - ДИМИТРОВГРАД	Планиран	след 2030	1015
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ РАДОМИР - КУЛАТА	Планиран	след 2030	865
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК „СЕПТЕМВРИ-ПЛОВДИВ“ - ЧАСТ ОТ ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА	Завършен	2007 - 2013	82
Жп	РЕКОНСТРУКЦИЯ И ЕЛЕКТРИФИКАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ ПЛОВДИВ-СВИЛЕНГРАД ПО КОРИДОРИ IV И IX, ФАЗА 2: УЧАСТЪК ПЪРВОМАЙ-СВИЛЕНГРАД	Завършен	2007 - 2013	123
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ЛИНИЯ СОФИЯ-ПЛОВДИВ: ЖП УЧАСТЪК КОСТЕНЕЦ-СЕПТЕМВРИ	В процес на изпълнение	2016-2024	227
Жп	ЖП ВРЪЗКА С ЛЕТИЩЕ БУРГАС	Планиран	2024-2027	53
Жп	ЖП ВРЪЗКА С ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ	Планиран	2024-2027	23
Жп	РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА В УЧАСТЪЦИ ОТ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ ПЛОВДИВ-БУРГАС, ФАЗА 2	В процес на изпълнение	2016-2024	345
Жп	РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ	В процес на изпълнение	2017-2024	125
Жп	РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ, ФАЗА 2	Планиран	2022-2027	102
Жп	МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖП ВРЪЗКА МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И СЪРБИЯ В УЧАСТЪКА ДРАГОМАН - ГРАНИЦА С РЕПУБЛИКА СЪРБИЯ	Планиран	2024-2027	239
Жп	ИЗГРАЖДАНЕ НА ЖП ВРЪЗКА МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И СЕВЕРНА МАКЕДОНИЯ	Планиран	2022-2025	33
Воден	ПРОЕКТИРАНЕ И ИЗГРАЖДАНЕ НА ТЕХНИЧЕСКИ СИСТЕМИ ЗА ПРЕВЕНЦИЯ НА РИСКА И ПОВИШАВАНЕ НА СИГУРНОСТТА НА ТЕРИТОРИЯТА НА МОРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА	Завършен	2018 - 2020	3
Воден	МОДЕРНИЗАЦИЯ И ОПТИМИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА КОРАБОПЛАВАТЕЛНИЯ ПЪТ В ОБЩИЯ БЪЛГАРО-РУМЪНСКИ УЧАСТЪК НА РЕКА ДУНАВ, ЧРЕЗ ДОСТАВКА НА ОБОРУДВАНЕ	В процес на изпълнение	2018 - 2022	11
Воден	ТЕРИТОРИАЛНО РАЗШИРЯВАНЕ НА ОБХВАТА И ДОПЪЛВАНЕ НА ФУНКЦИИТЕ НА ИНФОРМАЦИОННАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАФИКА НА ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ (VTMIS) – ФАЗА 4	В процес на изпълнение	2019 - 2021	5
Воден	РАЗРАБОТВАНЕ И ВНЕДРЯВАНЕ НА ИНТЕГРИРАНА ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА ЗА КООРДИНИРАНЕ И УПРАВЛЕНИЕ В РЕАЛНО ВРЕМЕ НА ОПЕРАЦИИ ПРИ БЕДСТВИЯ И АВАРИИ В БМОТС	В процес на изпълнение	2020 - 2023	7
Воден	ДОСТАВКА, МОНТАЖ И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ПРИСТАНИЩНИ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ (ППС) В БЪЛГАРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ	В процес на изпълнение	2020 - 2022	8
Воден	ИЗГРАЖДАНЕ НА СЪОРЪЖЕНИЯ НА ТЕРИТОРИЯТА НА ТЕРМИНАЛИ РУСЕ-ЗАПАД И РУСЕ-ИЗТОК (1 И 2)	Планиран	2022 - 2027	15
Воден	ИЗГРАЖДАНЕ И ВНЕДРЯВАНЕ НА СИСТЕМА ЗА ЕЛЕКТРОНЕН ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ В БЪЛГАРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА (PORT COMMUNITY SYSTEM PCS) НА МОРЕ И РЕКА	В процес на изпълнение	2020 - 2027	10
Воден	ПРЕВЕНЦИЯ ОТ НАВОДНЕНИЕ НА ГР. ЛОМ И ТЕРМИНАЛ ЛОМ ЧРЕЗ РЕКОНСТРУКЦИЯ НА ИЗТОЧЕН КЕЙ	Планиран	2022 - 2027	10
Воден	УВЕЛИЧАВАНЕ НА КАПАЦИТЕТА, БЕЗОПАСНОСТТА И ЕФЕКТИВНОСТТА НА ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА МУЛТИМОДАЛНИ	Планиран	2022 - 2027	31

	ОПЕРАЦИИ, ЧРЕЗ ОСИГУРЯВАНЕ НА НОВО КЕЙОВО МЯСТО, РАЗШИРЕНИЕ И МОДЕРНИЗИРАНЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА			
Воден	РАЗВИТИЕ И РАЗШИРЕНИЕ НА ПРИСТАНИЩЕ ЛОМ С ЦЕЛ СЪЗДАВАНЕ НА УСЛОВИЯ ЗА ИЗГРАЖДАНЕ НА МУЛТИМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ	Планиран	2022 - 2027	13

За мотивиране на направените допускания и използваната методология са ползвани значителен брой източници на информация и утвърдени практики, както и надеждни прогнози за основните макроикономически индикатори, с отчитане влиянието на кризата COVID-19. Извършен е преглед и анализ на изготвените до момента Анализи разходи-ползи (АРП) във всички сектори на транспорта и изводите от тях са както следва:

- В изготвените до момента АРП не е отчитано влиянието на либерализацията на пътническият железопътен транспорт, което прави използването на определените в тях ползи неприложими за нуждите на настоящата икономическа оценка. Те остават напълно достоверни, като резултати за всеки конкретен проект, но не и като кумулативна възможност за отчитане ползите от влиянието на либерализацията на пътническият железопътен транспорт.
- Влиянието на либерализацията на пътническият железопътен транспорт е пряко свързано с развитието на автомобилния и железопътен пътнически транспорт и не се отразява на динамиката на останалите видове транспорт, което е основа за дефинирането на сценариите „С проект“ и „Без проект“ и направените трафикови прогнози.

Направен е преглед на практиките в другите държави от ЕС, за да се мотивират някои от основните допускания в модела за изготвяне на Икономическата оценка, а именно:

- Либерализацията във всички форми е довела до устойчив ръст на пътническите превози с железница. Това е отразено в модела за трафика в сценария „С проект“.
- Навлизането на нови пътнически превозвачи на пазара отнема около 2 години за пътуванията на дълги разстояния и значително повече време за навлизане на националните пазари, над 8 години, считано от датата на откриване на тази възможност. Това значи, че първите ефекти в модела се очакват най-рано след 2023 г., което е отразено в модела за трафика.
- Либерализацията на пътническите железопътни превози няма да се отрази на всички направления, а само на тези където е възможно новите превозвачи да генерират печалба, а пазарът ще остане доминиран от традиционния превозвач БДЖ ПП за субсидираните направления, което е отразено в изготвените трафикови прогнози, респективно в очакваните ползи и влияние на либерализацията на пътническият железопътен транспорт върху макро индикаторите и като вторични дългосрочни ефекти.

Изготвена е актуализация на основните макроикономически индикатори и в нея е отчетено влиянието на кризата COVID-19, като основните изводи са следните:

- COVID-19 кризата ще забави ръста на основните макроикономически индикатори, чрез което се отразява директно на резултатите за стойностите от определените икономически ползи. За да се оцени степента на това влияние са направени три сценария за тяхното развитие, като Конвергентния сценарий е съгласно допусканията на правителството в последната актуализация от декември 2020 г. В Оптимистичния сценарий резултатите показват какви биха били ползите при изготвяне на Икономическата оценка, без влиянието на кризата COVID-19, а в Песимистичния са показани резултатите, в случай на продължение на кризата, извън определените рамки за нейното овладяване до края на 2021 г.

В допълнение се препоръчва изпълнението и на следните проекти, които нямат съществено отражение върху либерализирането на железопътния пътнически транспорт и няма как да бъдат отразени в транспортния модел:

- Развитие на жп възли – Горна Оряховица, Русе, Варна и Пловдив;
- Изграждане на интермодални терминали – София, Горна Оряховица, Видин и Варна;
- Модернизация на жп гари – Мездра, Червен бряг, както и жп гари по линията София – Перник – Радомир и София – сръбска граница;
- Внедряване на ERTMS по жп линиите София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел и Русе – Каспичан;
- Изграждане на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата;
- Подобряване на условията за навигация в общия румъно-български участък по р. Дунав – драгажни и инженерни дейности;
- Осигуряване на устойчиво развитие, безопасност и сигурност на мултимодалните операции по основната и широкообхватна TEN-T мрежа, чрез внедряване на високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екологосъобразно извършване (осъществяване) на баластни операции в морските пристанища, и информационна система за контрол;
- Внедряване на иновативни високочестотни системи за осигуряване непрекъснато наблюдение в реално време на основни хидрологични параметри осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата;
- Устойчиво функциониране на речните информационни услуги на ниво Коридор (RIS COMEX).

#### ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТ ИКОНОМИЧЕСКАТА ОЦЕНКА

- Практиката в другите Европейски държави показва, че либерализацията на пътническият железопътен транспорт ще доведе до не много висок, но устойчив ръст на пътническите превози;
- Актуализираният сценарий „с проект“ и планираните инвестиции в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., при отчитане влиянието на либерализацията на пътническите железопътни превози, са икономически целесъобразни и ефективни, защото получената ИВНВ е по-висока от използвания социален дисконтов фактор от 5%, ИННС е положителна, а коефициентът Ползи/Разходи е по-голям от 1. Обществото ще получи повече икономически ползи от планираните инвестиции, в сравнение с необходимите за тяхното изграждане разходи;
- Изводите за икономическата целесъобразност и икономическа ефективност са устойчиви при песимистично развитие на икономиката в резултат на влиянието на кризата COVID-19, което и видно от резултатите в Песимистичния сценарий на развитие. Макар и със занижени стойности спрямо Конвергентния сценарий те отговарят на условията за икономическа жизнеспособност и ефективност;
- Планираните инвестиции, съчетани с прогнозираните резултати от либерализацията на пътническият железопътен транспорт, ще доведат до пряко въздействие върху основни макроикономически индикатори, като ръст на БВП с около 1 млн. евро годишно, ще намалят необходимите субсидии за транспорт в Държавния бюджет, ще създадат или запазят над 28 000 работни места и ще намалят със 70 000 тона годишно вредните газови емисии, измерени чрез CO<sub>2</sub>e;
- Вторичните или дългосрочните ефекти от изпълнението на избрания сценарий и либерализацията на пътническите железопътни превози ще доведат до допълнителна Европейска добавена стойност, защото ще се даде възможност на пътнически превозвачи от целия ЕС да развият бизнеса си на територията на България и да реализират добавена стойност. В дългосрочен план ще бъдат намалени нуждите от субсидия на инфраструктурните предприятия, поддържащи пътната и железопътна инфраструктура, като резултат от намалени пътувания с автомобилен/автобусен транспорт и увеличение на пътуванията с железопътен

пътнически транспорт. Ще бъде създадена възможност за разширение периметъра на месторабота за много хора, които или ще намерят работа при тази възможност или ще я заменят с по-подходяща за тяхната квалификация. Освен физическите лица и фирмите ще получат дългосрочни неустойчивими ползи, чрез възможностите за междинни доставки за подмяна на машините и оборудването и/или поддръжка на изградените такива.

## РАЗДЕЛ III

### Съвместимост с относимите към транспорта части от Националния план „Енергетика и климат“

Европейският съюз има за цел да бъде световен лидер в борбата с изменението на климата и в тази връзка се стреми да постигне целите на Парижкото споразумение, като същевременно осигурява чиста енергия в целия Съюз.

С цел осигуряване на координиран и съгласуван подход в целия ЕС и изпълнение на стратегията на Енергийния съюз, беше необходимо всяка държава членка да представи на Европейската комисия проект на Интегриран национален план в областта на енергетиката и климата до 31 декември 2018 г. и окончателен Интегриран план до 31.12.2019 г.

**Интегрираният план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021 – 2030 г.** е изготвен в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2018/1999 и отразява всички препоръки на ЕК. Документът е приет с Протокол № 8 от заседанието на Министерския съвет, проведено на 27.02.2020 г.

С плана се определят основните цели и мерки за осъществяване на националните политики в областта на енергетиката и климата, в контекста на европейското законодателство, принципи и приоритети за развитие на енергетиката.

**Интегрираният план е в съответствие с политиката в областта на сектор „Транспорт“ в дългосрочен план до 2030 г.**

**Основните цели, заложи в плана, са:**

- Стимулиране на нисковъглеродно развитие на икономиката
- Развитие на конкурентоспособна и сигурна енергетика
- Намалване зависимостта от внос на горива и енергия
- Гарантиране на енергия на достъпни цени за всички потребители.

Интегрираният план е изготвен съобразно действащите стратегически документи за развитие на транспортния сектор в хоризонт 2030 г., а именно:

- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- Национална рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура.

В плана са описани **трите стратегически цели на транспортната политика до 2030 г.:**

- Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор
- Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)
- Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.

Очертани са и **деветте стратегически приоритети за развитието на транспорта:**

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
- Подобряване на управлението на транспортната система
- Развитие на интермодален транспорт
- Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар

- Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта
- Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство
- Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната
- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората
- Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система.

В плана са дефинирани и **прилаганите мерки в транспортния сектор** с непосредствено действие, както следва:

- Рехабилитация и модернизация на съществуващата пътна инфраструктура за осигуряване на оптимална скорост и оптимални режими на управление на автомобилните двигатели
- Въвеждане на интелигентни транспортни системи по националната и градската пътна мрежа
- Увеличаване дела на обществения електрически транспорт – железопътен, тролейбусен, трамваен, метро
- Разработване и изграждане на интермодални терминали за комбиниран транспорт
- Увеличаване на дела на биогоривата.

Планът разглежда и **потенциалните мерки за насърчаване навлизането на електрическата мобилност**, заложен в Националната рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура, а именно:

- Определяне на стандарти за консумация на енергия в движение (приложими не само за първоначална регистрация, но и за последваща продажба/ регистрация на превозни средства)
- Определяне на нормите за емисии на пътни превозни средства (приложими не само за първоначална регистрация, но и за последваща продажба/ регистрация на превозни средства)
- Въвеждане на зони за достъп (особено в централните градски райони) само с енергийно ефективни и превозни средства с ниски емисии
- Прилагане на прогресивно данъчно облагане, насърчаващо използването на енергийно ефективни и превозни средства с ниски емисии
- Предоставяне на директни субсидии за закупуване на нови превозни средства с нулеви емисии (валидно за ограничен брой/време, до достигане на минимален брой на такива превозните средства)
- Предоставяне на данъчни кредити за закупуване и използване на превозни средства с нулеви емисии (валидно за ограничен брой/време, до достигане на минимален брой на такива превозните средства)
- Осигуряване на достъп до автобусни ленти за превозни средства с нулеви емисии (валидно за ограничен брой/време, докато се достигне минимален брой на такива превозни средства)
- Използване на електрически превозни средства за нуждите на публичната администрация и местните власти

- Насърчаване на влизането на превозни средства с нулеви емисии за съвместно използване
- Стимулиране на преход на таксиметровите компании и обществените превозвачи към използването на превозни средства с нулеви емисии.

**Стратегическите цели и приоритети в областта на енергетиката и климата на България, заложили в Интегрирания план съгласно петте измерения на Енергийния съюз до 2030 г., са следните:**

- **В измерението „Декарбонизация“** заложената национална цел за дела на енергия от възобновяеми източници (ВИ) в брутното крайно потребление на енергия е 27,09% с прогнозен 14,2% дял на енергията от ВИ в сектор „Транспорт“.

За постигането на 14,2% дял на енергията от ВИ в сектор „Транспорт“ ще се насърчава навлизането на биогорива от ново поколение, водород, възобновяеми течни и газообразни транспортни горива от небиологичен произход, рециклирани въглеродни горива и възобновяемата електрическа енергия, доставяна за сектора на пътният и железопътният транспорт.

За използването на електрическа енергия от ВИ в транспорта, усилията ще бъдат насочени към разгръщане на електрическата мобилност, развитието и стимулиране използването на обществения електрически транспорт, както и на зарядната инфраструктура в градските райони, ускоряване интеграцията на съвременни технологии в железопътен сектор.

- **В измерението „Енергийна ефективност“** са определени национални цели за постигане на 27,89% намаление на потреблението на първична енергия и 31,67% намаление на крайното потребление на енергия до 2030 г., спрямо референтния сценарий PRIMES 2007 г.

Възприетата в Интегрирания план прогноза за развитие на енергийния баланс на страната за периода от 2020 г. до 2050 г. отразява приоритетното значение на енергийната ефективност за прехода на българската икономика към нискоемисионна и приносът на енергията от ВИ за намаляване емисиите на парникови газове.

- **В измерението „Енергийна сигурност“**, основни приоритети на България са диверсифициране на доставките на енергийни ресурси и повишаване на гъвкавостта на националната енергийна система.

Предвидена е диверсификация на източниците и маршрутите за доставки на природен газ, която ще се реализира чрез повишаване на между системната свързаност със съседни държави и доставки от: Каспийския регион през Южен газов коридор, а също и от региона на Средиземно море и други страни чрез терминали за втечен природен газ.

За диверсификацията би допринесло и развитието на местния добив на природен газ чрез проучвания за нови находища на нефт и природен газ, в т.ч. и дълбоко в Черно море.

България, също така, има за цел да диверсифицира своите енергийни източници, за да позволи по-голямо навлизане на възобновяеми енергийни източници: биомасата се очаква да нарасне до 17,1%, слънчевата енергия – до 3,8%, а вятърната енергия – до 1,5% в хоризонт до 2030 г.

- **В измерението „Вътрешен енергиен пазар“**, България ще развива конкурентен пазар на електрическа енергия чрез пълната му либерализация и интеграцията му в регионалния и общеевропейския пазар. Също така е определена цел от най-малко 15% междусистемна електроенергийна свързаност, която ще бъде постигната чрез реализиране на проекти от общ интерес и допълнителни инициативи. Ще се реализират важни за страната проекти в областта на електропреносната и газопреносната инфраструктура и проекти за модернизация.

- В измерението „Научните изследвания, иновации и конкурентоспособност“, България се ангажира да насърчава научния напредък в иновативни енергийни технологии, включително за производство на чиста енергия.

Научната и иновационна дейност в сектор „Транспорт“ ще бъде ориентирана към постигане целите на Енергийния съюз, свързани с подобряване на енергийната и ресурсната ефективност, както и с развитие на електрическата мобилност и водородните технологии.

По отношение на осигуряването на биогорива от ново поколение, възобновяеми течни и газообразни горива от небиологичен произход и рециклирани въглеродни горива, усилията ще бъдат насочени към приложните научни изследвания и по-широкомащабните демонстрационни дейности, свързани с усвояване на тези нови енергийни източници и въвеждането на технологии за тяхното оползотворяване. Необходимо е създаването на интегрирана верига за научни изследвания и нововъведения, която да обхваща елементи от приложните научни изследвания, производството до навлизането на пазара на посочените по-горе горива.

Основният източник на финансиране за зелени проекти за обществения транспорт в България са Европейските структурни фондове и Кохезионния фонд чрез различни оперативни програми.



## РАЗДЕЛ IV

### Инвестиции в коридорите на основната трансевропейска транспортна мрежа, в съответствие с релевантните работните планове на коридорите

#### 1 Въведение

Съгласно Регламент (ЕС) 1316/2013 на ЕП и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа през територията на страната преминават два коридора от основната Трансевропейска транспортна мрежа – коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско-Дунавски“.

**Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“** включва пътните и железопътните направления Видин – София – Кулата – гръцка граница, София – Пловдив – Бургас и Пловдив – Свиленград – турска граница. На коридора попадат пристанища Видин и Бургас, железопътно-пътни терминали София и Пловдив и летище София.

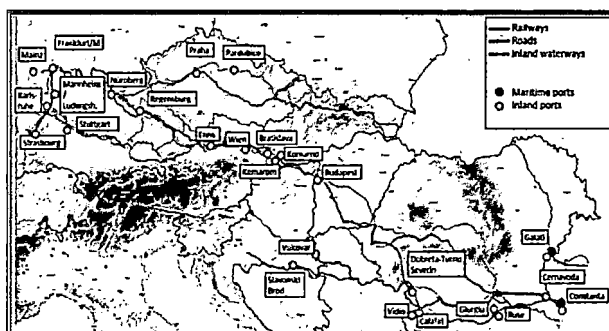
Трасе на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски



С влизането в сила на новия регламент за Механизма за свързване на Европа 2021 – 2027 г. в трасето на коридора ще се включат и сухопътните връзки (пътни и железопътни) София – сръбска граница и София – граница със Северна Македония.

**Коридор „Рейнско-Дунавски“** включва водния път на река Дунав, пристанища Видин и Русе и железопътно-пътен терминал при Русе.

Трасе на коридор „Рейнско-Дунавски“



Проектите, заложили за изпълнение в работните планове на коридорите от основната мрежа и съответните инвестиции в коридорите, са както следва:

## 2 Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“

### 2.1 Пътна инфраструктура

Проекти, включени в работния план	Начало на проекта	Край на проекта	Обща стойност, в милиона евро	в т.ч. държавен бюджет	в т.ч. европейски фондове	в т.ч. регионални, частни и други
Модернизация на скоростен път Монтана – Враца	12/2023	12/2027	168.20			
Реконструкция на скоростен път Враца – Мездра	12/2021	12/2023	11.25			
АМ Калотина – София – лот 1 „Западна дъга на СОП“ - Фаза 2	11/2015	06/2021	169.43	8.85	160.46	0.13
Модернизация на скоростен път Видин – Монтана	10/2019	06/2023	740.35	740.35		
Модернизация на скоростен път Мездра – Ботевград	10/2019	12/2023	220.04	220.04		
Изграждане на автомагистрала „Струма“ Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница	09/2015	09/2023	379.64	59.44	320.20	
Строителство на автомагистрала „Струма“ Лот 3.2	-	-	648.54	97.28	551.26	
АМ Европа: Модернизация на път I-8 „Калотина – СОП“ от км 1 + 000 до км 15 + 500 и етапна връзка	11/2018	10/2022	83.09	62.51	20.58	
АМ „Европа“: „Модернизация на път I-8 „Калотина – СОП“: от км 15 + 500 до км 32 + 447.20 и етапни връзки	12/2018	05/2021	64.16	64.16		
АМ „Европа“ от км 32 + 447 до км 48 + 903	07/2021	11/2023	161.47		161.47	

\* Стойността на проекта е посочена като индикативна

**Инвестиции в пътната инфраструктура:** До края на програмния период се очаква пътното направление на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ да бъде изградено. През последните години бяха изградени АМ Тракия (София – Пловдив – Бургас), АМ Марица (Пловдив – Свиленград – турска граница), и частично АМ Струма (София – Благоевград и Кресна – Сандански – гръцка граница). В периода 2014 – 2020 г. продължава доизграждането на АМ Струма от Благоевград до Сандански (лот 3.3. Кресна – Сандански беше пуснат в експлоатация в края на 2018 г.). През периода до 2027 г. продължава изграждането на коридора.

**Направление Видин-София, път 1 (Е 79)** – изпълняват се строителни дейности със средства от държавния бюджет в участъците:

**Видин – п.в. „Макреш“** от км 3+757 до км 33+400 с обща дължина 29,643 км.

- Подписан договор за строителство на 21.10.2019 г.
- Стойност на договора: 298 028 262,93 лв. без ДДС.

- Срок за изпълнение: 30 месеца.
- Изпълнител: консорциум „Северозапад Лот 1“ ДЗЗД, с участници „ПСТ Груп“ ЕАД, „Нивел Строй“ ЕООД и „Пътинженеринг - М“ АД, „ПСТ Видин“ ЕООД, „ПСТ София“ ЕООД.

**Мездра – Ботевград, Лот 1** от км 174+800 до км 194+122 с обща дължина 19,322 км.

- Подписан договор за строителство на 18.10.2019 г.
- Стойност на договора: 159 599 935,27 лв. с ДДС.
- Срок за изпълнение: 1096 дни, от които 180 дни за проектиране и 916 дни за строителство.
- Изпълнител: Обединение „Геопът Лот 1“, с участници „Геострой“ и „Пътстрой-92“.

**Мездра – Ботевград, Лот 2** от км 161+367 до км 174+800 с обща дължина 13,433 км.

- Подписан договор за строителство на 03.09.2019 г.
- Стойност на договора: 266 975 906,88 лв. с ДДС.
- Срок за изпълнение: 1096 дни, от които 180 дни за проектиране и 916 дни за изпълнение на строително-монтажни работи.
- Изпълнител: консорциум ДЗЗД „МБ ЛОТ 2-2019“, с участници „Европейски пътища“ АД, „Водно строителство-Благоевград“ АД, „Вахостав-СК“, а.с. /ООД/.

**Пътен възел „Макреш“ – обход на Монтана** от км 33+400 до км 102+060, с обща дължина 65.8, разделен на 5 участъка – п.в. „Макреш“ – п.в. „Бела“, п.в. „Бела“ – Ружинци, Ружинци – п.в. „Белотинци“, п.в. „Белотинци“ – п.в. „Винище“, п.в. „Винище“ – обход на гр. Монтана.

- Подписан договор за строителство на 27.08.2020 г.
- Стойност на договора: 902 500 000 лв. без ДДС (проектът се финансира с държавни средства).
- Срок за изпълнение: различен за всеки участък – от 28 месеца до 32 месеца.
- Изпълнител: „Автомагистрали“ ЕАД.

**Предстоящи за модернизация са участъците:**

- Монтана – Враца – с дължина 28,7 км – в подготовка
- Враца – Мездра – с дължина 9 км /рехабилитация/ – в подготовка.

Очаква се направлението да бъде готово до 2027 г.

**Направление София – Кулата – гръцка граница (АМ Струма):**

Трасето София – Благоевград и Кресна – Сандански – гръцка граница е изградено. Към момента се работи по трасето Благоевград – Крупник – Кресна.

**Лот 3.1 Благоевград – Крупник** с обща дължина 12,6 км. е в строителство.

- Стойност на строителството – 185 999 999.90 лв. с ДДС
- Физически напредък: 74.23%

**Лот 3.1 – тунел Железница** от км 366+000 до км 370+400, с обща дължина 4,4 км.

**подучастък № 1** – от км 366+000 до км 366+720, включително обслужващ тунелен път при северния портал на тунел „Железница“.

- Стойност на договора за строителство: 35 982 414,00 лв. с ДДС;
- Срок за изпълнение: 19.12.2021 г.;
- Физически напредък: 51,5 %;

**подучастък № 2** – от км 366+720 до км 369+000, включително обслужващ тунелен път при южния портал на тунел „Железница” и площадка за хеликоптери.

- Стойност на договора за строителство: 222 444 444,44 лв. с ДДС;
- Срок за изпълнение: 01.02.2022 г.;
- Физически напредък: 49 %;

**подучастък № 3** – от км 369+000 до км 370+400.

- Стойност на договора за строителство: 22 130 756,88 лв. с ДДС;
- Срок за изпълнение: 14.04.2021 г.;
- Физически напредък: 70,08 %;
- Финансово изпълнение: 65,49 %.

**Лот 3.2 Крупник – Кресна** – най-трудният за изграждане участък от автомагистралата, поради преминаването му през защитени територии в Кресненското дефиле. Участъкът е с обща дължина 23,6 км и е разделен на две части

**Лот 3.2.1 Крупник – Кресна** – ляво платно от км 375+860≡376+000 до км 389+100

- Издадено Решение №174/15.11.2019 г. за класиране;
- Предложена цена – 499 999 919,92 лв. без ДДС;
- Срок за изпълнение 1556 календарни дни.

**Лот 3.2.2 Крупник – Кресна** – ляво платно от км 389+100 до км 399+500, обходен път на гр. Кресна.

- Издадено Решение №154/07.12.2020 г. за класиране;
- Предложена цена: 475 199 280,27 лв. без ДДС;
- Срок за изпълнение: 1556 календарни дни.

Очакванията са автомагистрала Струма да бъде завършена до 2027 г.

**Направления София – Пловдив – Бургас и Пловдив – Свиленград – турска граница – изградени.**

Предстоящото разширение на коридора към Западните Балкани обхваща:

**София – Калотина – граница със Сърбия (АМ Европа):**

„Западна дъга на Софийски околовръстен път“ – изградена

„Модернизация на път I-8 Калотина – Софийски околовръстен път от км 1+000 до км 15+500 и етапна връзка“ (участък от ГКПП „Калотина“ до Драгоман с обща дължина 14,5 км) – в строителство

- Подписан договор за проектиране и строителство на 16.11.2018 г.;
- Стойност на договора: 137 491 883,28 лв. без ДДС;
- Срок за изпълнение на строителството – януари 2022 г. Проектът се съфинансира от Механизма за свързване на Европа;
- Изпълнител: Страбаг БПА“ ДЗЗД, с участници „Щрабаг“ ЕАД, „Страбаг Сп. з.о.о., Полша“ и „Битумина ГмбХ-България“ ЕООД.

„Модернизация на път I-8 Калотина – п.в. Храбърско от км 15+500 до км 32+447,20 и етапни връзки“, участък Драгоман - п.в. „Храбърско“ с обща дължина 16.9 км – пуснат в експлоатация в края на 2020 г.

- Подписан договор за проектиране и строителство на 21.12.2018 г.
- Стойност на договора: 97 800 298,60 лв. без ДДС

- Изпълнител: „ГБС - Инфраструктурно строителство“ АД.

**Строителство АМ „Европа“ от км 32+447,20 до км 48+903**, с обща дължина 16,5 км – открита тръжна процедура за избор на изпълнител (на 26.02.2021 г.). Прогнозна стойност – 224 315 521,00 лв. без ДДС. Очакван срок за изпълнение – края на 2023 г.

### Дупница – Гюешево – граница със Северна Македония

Участъкът ГКПП Гюешево – Кюстендил – Дупница свързва АМ „Струма“ с границата с Република Северна Македония при ГКПП Гюешево. По отношение на транс-граничния ефект, реализирането на проекта ще допринесе за развитие на трансграничното сътрудничество в граничните региони на България и Северна Македония. Планира се подготовката на проекта да започне през 2022 г. Необходимите средства се предвижда да бъдат осигурени чрез Механизма за свързване на Европа.

Освен инфраструктурното развитие по коридора, ще продължи и процесът по реализация на мерките, свързани с внедряването на Интелигентни транспортни системи (ИТС), съгласно изискванията на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт. На този етап приоритетно тези дейности са по направление на коридора и останалата част от основната трансевропейска пътна мрежа.

## 2.2 Железопътна инфраструктура

Развитието, модернизацията, поддържането и ремонтът на железопътната инфраструктура е сложен и дълъг процес, който зависи както от организацията на работата, така и от осигуреното финансиране. Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на значителен по обем финансов и човешки ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите.

В работния план на координатора по коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ са включени следните проекти, свързани с развитието на железопътната инфраструктура в България по протежение на коридора.

Проекти, включени в работния план	Начало на проекта	Край на проекта	Обща стойност, в милиона евро		в т.ч. държавен бюджет	в т.ч. европейски фондове	в т.ч. регионални, частни и други
Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник	02/2020	12/2022	14.34	МСЕ - Препоръчани общи допустими разходи	2.15	12.19	
Развитие на жп възел София: Железопътен участък София – Волюяк	01/2016	04/2024	146.30	без ДДС	70.23	76.07	
Модернизация на жп участък София – Елин Пелин (проектиране и строителство)	07/2015	12/2022	67.98	без ДДС	10.19	57.79	
Модернизация на жп участък Видин – Медковец	01/2022	12/2027	464.25	без ДДС	69.65	394.60	
Модернизация на участъци Медковец – Мездра	01/2024	12/2027	474.83	с ДДС	59.63	337.94	77.26
Модернизация на участък „Мездра – София“	01/2028	12/2033	1185.45	с ДДС	148.71	842.66	194.08
Модернизация на жп линията София – Перник	12/2021	12/2027	323.14	без ДДС	48.47	274.67	

Модернизация на жп линията Перник – Радомир	01/2021	12/2027	164.12	без ДДС	24.62	139.50	
Модернизация на линията Радомир – Кулата	01/2028	12/2034	1037.64	с ДДС	129.70	735.00	172.94
Модернизация на жп линията София-Пловдив; участък Елин Пелин - Костенец Фаза 1 и Фаза 2	01/2016	12/2027	603.16	без ДДС	41.37	234.48	327.31
Рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас; Фаза 2	02/2016	12/2023	345.17	без ДДС	100.42	244.75	
Модернизация на железопътен възел София	-	-	214.55	без ДДС	64.37	150.18	
Внедряване на ERTMS по жп линията Радомир-Кулата	01/2022	12/2027	86.09	без ДДС	12.91	73.18	
Модернизация на жп линията София – Пловдив, участък Костенец – Септември	10/2016	12/2024	226.76	без ДДС	96.27	130.49	
Реконструкция на гари Стара Загора и Нова Загора	02/2016	04/2022	9.98	с ДДС	1.27	7.18	1.53
Реконструкция на жп гара Карнобат	02/2016	08/2021	3.26	с ДДС	0.41	2.35	0.50
Реконструкция на жп гари Подуяне, Искър, Казичене	05/2016	02/2021	3.79	с ДДС	0.48	2.72	0.59
Развитие на жп възел Пловдив	02/2017	12/2023	124.69	без ДДС	36.73	87.96	
Внедряване на ETCS по железопътната линия Елин Пелин – Септември	01/2027	12/2029	20.45	без ДДС	3.07	17.38	
Модернизация на 6 железопътни гарови комплекса по жп линия София – Перник	01/2021	12/2027	17.90	без ДДС	5.37	12.53	
Модернизация на 4 железопътни гарови комплекса по жп линията Перник – Радомир	01/2021	12/2027	7.67	без ДДС	2.30	5.37	
Модернизация на железопътната линия София-Драгоман- сръбска граница: участък Волюяк – Драгоман	01/2020	12/2024	241.41	без ДДС	36.21	205.20	
Модернизация на жп участък Радомир – Гюешево	12/2022	12/2030	628.10	без ДДС	94.22	533.88	
Модернизация на жп участък Драгоман – граница с Република Сърбия	12/2023	12/2027	239.28	без ДДС	35.89	203.39	
Изграждане на връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив	01/2025	12/2027	17.90	без ДДС	2.68	15.22	
Изграждане на връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	12/2024	12/2027	53.17	без ДДС	7.98	45.20	
Внедряване на ERTMS по жп линията София-Мездра	01/2022	12/2027	44.39	без ДДС	6.66	37.73	
Изграждане на железопътна връзка между България и Северна Македония	12/2021	12/2025	33.23	без ДДС	4.98	28.25	
От Изток към Запад – 2. Достъп до коридор на ОИС през основно пристанище Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към трансевропейската транспортна мрежа.	01/2021	05/2023	4.41	с ДДС	0.56	3.14	0.71
Изграждане на интърмодален терминал София	01/2024	12/2025	25.00	* без ДДС			

Модернизация и внедряване на SCADA на четири тягови подстанции по коридор от основната мрежа, участък Видин – Мездра	05/2021	12/2025	19.17	без ДДС	2.88	16.29	
Мултимодална логистична платформа София-Запад	-	-	10.50			2.10	8.4

\* Стойността на проекта е посочена като индикативна

### **Инвестиции в железопътна инфраструктура:**

В периода до 2023 г. ще бъдат завършени с европейско съфинансиране и част от проектите по железопътната ос „изток-запад“ (София – Пловдив – Бургас/турска граница). През следващия програмен период усилията ще бъдат насочени, както към завършване на направлението София – Бургас, така и към направлението по оста „север-юг“ (Видин – София – Кулата) и граничните връзки с Р. Сърбия и Р. Северна Македония. До момента, с подкрепата на европейските фондове, бяха изпълнени редица проекти по направлението сръбска граница – София – Пловдив – Бургас/турска граница: Пловдив – Бургас (фаза 1), Септември – Пловдив, Пловдив – Свиленград, интермодален терминал в близост до гр. Пловдив, бяха модернизирани също така железопътни гари и внедрени системи за управление на железопътния трафик. В периода 2021 – 2027 ще продължи изграждането на коридора.

#### **Направление Пловдив – Бургас**

Направлението Пловдив – Бургас е в строителство. Изпълнява се проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ на стойност 675 092 693,08 лв. без ДДС със сключени договори за строителство, както следва:

**„Рехабилитация на железопътен участък Стралджа – Церковски“** – изпълнен през 2018 г.

- Стойност на договора за строителство: 3 789 982,49 лв. без ДДС
- Изпълнител: Консорциум „СЕТ“ ДЗЗД, с участници „Салчев“ С.п.А., „Енергоремонт – Холдинг“ АД и „Трансгео“ ООД

**„Рехабилитация на железопътен участък Скугаре – Оризово“** – открит за експлоатация на 28 юли 2020 г.

- Стойност на договора за строителство: 63 498 462,42 лв. без ДДС
- Изпълнител: Обединение „Европейски железници“, с участници „Трейс Груп Холд“ АД, „Инфраструктурно строителство“ АД и „РВП Илиенци“ ЕООД.

**„Модернизация на жп участък Оризово – Михайлово“**

- Подписан договор: 07.11.2019 г.
- Стойност на договора за строителство: 217 982 167,08 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 49 месеца
- Изпълнител: ДЗЗД „Евро жп инфраструктура“, с участници „Инфраструктурно строителство“ АД и „Марко Обра публика“ АД.

**„Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“**

- Подписан договор: 30.09.2019 г.
- Стойност на договора за строителство: 26 279 829,71 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 36 месеца
- Изпълнител: „ВДХ“ АД

## **„Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив – Бургас“**

- Подписан договор: 03.10.2019 г.
- Стойност на договора за строителство: 184 999 094, 47 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 48 месеца
- Изпълнител: Консорциум „Плобур“, с участници „Бомбардие Транспортейшън Итали“ АД, „Бомбардие Транспортейшън Полска“ ООД, „Джи Пи Груп“ АД и „Мармет“ АД.

## **„Проектиране и изграждане на 9 пътни надлези и един пешеходен надлез в железопътни участъци Хан Аспарух – Кермен и Черноград – Българово на мястото на съществуващи прелези“, в т.ч.:**

Обособена позиция 5: „Проектиране и изграждане на 2 нови пътни надлези на км. 253+520 и км. 260+921 в участъка Черноград – Българово“

- Подписан договор: 16.03.2020 г.
- Стойност на договора за строителство: 5 253 049,79 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 18 месеца
- Изпълнител: ДЗЗД „Инженеринг 2019“, с участници „България Евентс“ ЕООД, „Пътища и мостове“ ЕООД и „Би Ес Проект“ ЕООД.

Обособена позиция 4 „Проектиране и изграждане на 2 нови пътни надлези на км. 244+619 и на км. 248+202 в междугарието Черноград – Айтос“

- Подписан договор: 12.08.2020 г.
- Стойност на договора за строителство: 4 528 040,07 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 18 месеца
- Изпълнител: „Гигастрой“ ООД.

Обособена позиция 1: „Проектиране и изграждане на 2 нови пътни надлези на км. 127+805 и км.134+350 в междугарието Хан Аспарух – Нова Загора“

- Подписан договор на 10.03.2020 г.
- Стойност на договора за строителство: 4 694 386,49 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 18 месеца
- Изпълнител: „АТ Инженеринг 2000“ ООД.

## **Направление София – Пловдив**

### **Модернизация на железопътен участък Елин Пелин –Костенец**

Модернизацията на железопътния участък Елин Пелин - Костенец е изключително мащабен железопътен проект, на стойност – 1 179 682 010,75 лв. без ДДС. С реализацията му ще бъдат модернизирани над 51 км железопътни линии и 5 жп гари и спирки, попадащи в обхвата на трасето. Предвижда се още да бъдат премахнати всички пресичания на едно ниво между железопътния транспорт, автомобилното движение и пътищата.

За да бъдат постигнати проектните скорости от 160 км/ч за пътническите влакове и 120 км/ч за товарните ще бъдат изградени над 20 км тунели, най-дългият, от които е 6,7 км. Предвидено е още строителството и на 23 мостове и виадукти с обща дължина на съоръженията приблизително 3 км. Проектът ще удовлетвори европейските изисквания за модерен железопътен транспорт и бърза жп връзка за 53 хиляди жители, живеещи между Елин Пелин и Костенец.

Изграждането на трасето е разделено на 3 участъка: Елин Пелин – междугарие след гара Вакарел, междугарие след гара Вакарел – междугарие след гара Ихтиман и междугарие след гара Ихтиман – нова гара Костенец.



По проекта се изпълняват следните договори за строителство:

**„Модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200“**

- Подписан договор на 27.11.2019 г.
- Стойност на договора за строителство: 498 800 012 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 72 месеца
- Изпълнител: ДЗЗД „Джен-Дуй жп Елин Пелин“, с участници: „Дженгиз Иншаат Санайи Ве Тиджарет Аноним Ширкети“ АД, „Дуйгу Мюхендислик Иншаат Туризм Дъш Тиджаред Ве Санайи Лимитед Ширкети“ ООД

**„Модернизация на железопътната отсечка от км 42+200 до км 62+400“**

- Подписан договор на 16.07.2020 г.
- Стойност на договора за строителство: 113 609 830, 15 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 48 месеца
- Изпълнител: „Евро път“ ДЗЗД, с участници: ВДХ АД, „Инжстройинженеринг“ ЕООД, „Битумина ГмбХ – България“ ЕООД

**„Модернизация на железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598“**

- Подписан договор на 16.07.2020 г.
- Стойност на договора за строителство: 394 525 074, 05 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 64 месеца
- Изпълнител: „Щрабаг Джи Пи Рейл 2017“ ДЗЗД, включващо следните фирми: „Страбаг АГ – клон България“, Страбаг Сп.з.о.о. – клон България“, Щрабаг Рейл Гмбх“ и Джи Пи Груп“ АД.

Проектът предстои да бъде фазиран и изпълнението му да продължи и в следващия програмен период. За изпълнение в настоящия програмен период ще останат дейности на стойност 539 523 482 лв., а през следващия програмен период 2021-2027 ще се изпълнят оставащите дейности на стойност 640 млн. лв. без ДДС.

**„Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“**

Проектът е на обща стойност 6 255 893 лв. без ДДС и включва: пълно обновяване на приемните здания, подобряване на конструктивното състояние на сградите, подмяна на инсталациите в сградите, изпълнение на мероприятия за енергийна ефективност, внедряване на съвременни информационни и оповестителни системи, облагородяване и озеленяване на околните пространства, изпълнение на мероприятия за безопасна и достъпна среда. По проекта са сключени следните договори:

**Обект „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Подуяне“ - изпълнен**

- Подписан договор на 25.04.2019 г.
- Стойност на договора за строителство: 2 903 166, 23 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 17 месеца
- Изпълнител: „Инфраструктурно строителство“ АД

**Обект „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Искър“**

- Подписан договор на 25.04.2019 г.
- Стойност на договора за строителство: 1 212 239,00 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 14 месеца (временно е спряно изпълнението на част от дейностите по договора)
- Изпълнител: „Консорциум гара Искър 2018“, включващ: „Среги“ ООД и „ТИТ Инженеринг“ ЕООД

**Обект „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Казичене“ – изпълнен**  
(предстои издаване на Акт 16)

- Подписан договор на 13.09.2019 г.
- Стойност на договора за строителство: 1 115 653, 37 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 14 месеца
- Изпълнител: ДЗЗД „Казичене БИЛД 2018“, включващ: „Билдинг Комфорт“ ЕООД, „Трейс – София“ ЕАД и „Термо Консулт София“ ЕООД.

**„Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“ – изпълнен**

- Подписан договор на 25.01.2019 г.
- Стойност на договора за строителство: 4 142 125,00 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 24 месеца
- Изпълнител: ДЗЗД „Железопътна Инфраструктура Карнобат“, включващ: „Билдникс“ ЕООД и „Билдинг Комфорт“ ЕООД.

**„Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“ – по проекта се изпълняват следните договори за строителство:**

**Обект „Реконструкция на гаров комплекс Стара Загора“**

- Стойност на договора за строителство: 9 726 944, 27 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 24 месеца, считано от 29.11.2019 г.
- Изпълнител: ДЗЗД „Европейска гара – Стара Загора“, което включва фирмите: „Парсек Груп“ ЕООД, „Престиж бизнес-93“ ООД, „Бигла – III“ ООД и „АТМ“ ЕООД

**Обект „Реконструкция на гаров комплекс Нова Загора“**

- Стойност на договора за строителство: 2 721 279,00 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 24 месеца, считано от 10.08.2020 г.
- Изпълнител: „ВДХ“ АД

**Модернизация на железопътен участък Костенец – Септември**

Проектът включва модернизация на двойна, електрифицирана железопътна линия с приблизителна дължина 24,5 км. Ще бъде изградена нова жп гара Костенец, а гара Белово ще бъде реконструирана. Предвижда се да бъдат изградени 3 бр. тунели с обща дължина 4,6 км и 23 бр. мостове и виадукти с обща дължина 2,49 км. Железопътните прелези в жп участък ще бъдат отстранени, а на тяхно място ще бъдат изградени 3 бр. нови пътни надлези. Тягова подстанция Белово ще бъде реконструирана и ще бъдат изградени нови системи за управление на железопътно движение.

- Подписан договор на 12.08.2019 г. Строителството стартира на 30 юли 2020 г.
- Стойност на договора за строителство: 379 989 739,23 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 60 месеца
- Изпълнител: ДЗЗД „Костенец – Септември 2018“, включващо фирмите „Транс логистика“ ЕООД и „Аркада Къмпани“ АД

**„Развитие на железопътен възел Пловдив“**

В рамките на проекта ще бъдат изградени и 3 бр. нови пътни надлези за пешеходно преминаване на две нива, отговарящи на изискванията за лица с намалена подвижност, шумозащитни съоръжения в урбанизираните територии, предпазни огради по цялото протежение на жп линията, нови водоотводни съоръжения, дренажи и отводнителни

системи. Срокът за изпълнение е 35 месеца. По проекта се изпълняват следните договори за строителство:

**Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в гара Пловдив и изграждане на комуникационно-транспортен пробив под жп ареала на гара Пловдив**

- Подписан договор на 20.03.2020 г.
- Стойност на договора: 89 028 245,95 лева без ДДС
- Срок на изпълнение: 35 месеца (проектиране, което ще продължи до 8 месеца и строителство до 27 месеца)
- Изпълнител: ДЗЗД „Проект Пловдив“ ДЗЗД, включващо фирмите „Трейс Груп Холд“ АД и „Балкантел“ ООД

**Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в жп участъци Пловдив – Крумово и Пловдив – Скуtare, вкл. в гарите Пловдив разпределителна, Крумово, Скуtare и разделен пост Тракия**

- Подписан договор на 23.07.2020 г.
- Стойност на договора: 132 520 700 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: до 35 месеца.
- Изпълнител: Обединение „Геострой Лантания“, включващо фирмите „Геострой“ АД и „Лантания“ АД

**„Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“**

Проектът включва модернизация на 23-километровата железопътна линия, на системите за сигнализация и телекомуникации и контактната мрежа, както и изграждане на нови надлези в жп гарите Верила и Казичене за безопасно пресичане на две нива със съществуващата пътна мрежа. Изпълнението на проекта е предвидено да приключи в края на 2022 г.

- Подписан договор на 07.11.2016 г.
- Стойност на договора: 120 000 000 лв. без ДДС
- Срок за изпълнение: 01.12.2022 г.
- Изпълнител: ДЗЗД „Келет“, включващ: „АБ“ АД, „КЕЛЕТ-УТ Епифанопари Берухазо еш Салитманозо Карлатолт Фелелишегю Таршашаг“

**„Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“**

Проектът включва модернизация и обновяване на съществуващия 9,925 километров двоен железопътен участък от София (вкл.) до Волюяк (вкл.), включващ строителни дейности, сигнализация и телекомуникации и внедряване на ERTMS. Към момента са сключени следните договори:

**Договор за проектиране и строителство за модернизация на коловозно развитие на Централна гара София и жп участък Централна гара София-Волюяк**

- Подписан договор на 30.10.2020 г.
- Стойност: 199 850 060, 56 лева без ДДС
- Срок за изпълнение: 42 месеца
- Изпълнител: „ЗГОП БЪЛГАРИЯ“ ДЗЗД, включващо фирмите: „Тодини България“ ООД и Стопанско дружество ЗГОП АД

**Договор за проектиране и строителство на системи за сигнализация и телекомуникации и Европейска система за управление на влаковете (ERTMS)**

- Подписан договор на 30.10.2020 г.

- Стойност: 45 499 420, 29 лева без ДДС
- Срок за изпълнение: 42 месеца
- Изпълнител: „ИРТМС КА Волюяк“ ДЗЗД, включващо фирмите: „Атоменергоремонт“ АД и „Каф сигналинг“ С.л.

**„Модернизация на жп линия София – Драгоман – сръбска граница, участък Волюяк – Драгоман“, Обособена позиция 1: участък Волюяк – Петърч**

- Подписан договор на 22.03.2021 г.
- Стойност: 91 999 000 лева без ДДС
- Срок за изпълнение: 40 месеца.
- Изпълнител: „Вистра“ ДЗЗД, включващ фирмите: ВДХ АД и „Лантания“ АД

**„Модернизация на жп линия София – Драгоман – Сръбска граница, участък Волюяк – Драгоман“, Обособена позиция 2: участък Петърч – Драгоман**

- Подписан договор на 22.03.2021 г.
- Стойност: 275 000 000 лева без ДДС
- Срок за изпълнение: 48 месеца.
- Изпълнител: „Терна“ АД, със следните подизпълнители „Порр Бау“ ГмбХ, „АЖД Прага“ ООД и „Балкантел“ ООД

В периода до 2023 г. са одобрени за съфинансиране проекти по МСЕ, чрез които да се извърши подготовка за строителство в участъците Драгоман-граница с Република Сърбия, участък Медковец – Мездра, както и за удвояване на жп линията Пловдив-Свиленград-Турска граница. Също така, в този период ще се извърши подготовка на проект за изграждане на жп връзка с летище Бургас и ще се изпълнява проект за модернизация на тягови подстанции Враца и Перник.

В периода до 2027/30 г., при осигурено финансиране, се планира изпълнението на следните по-мощни проекти по коридора, съобразени и с предстоящото му разширение към Западните Балкани:

- Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец – фаза 2;
- Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия;
- Модернизация на железопътна линия Видин – Медковец;
- Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир, жп участък София – Перник;
- Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир, жп участък Перник – Радомир;
- Модернизация на жп линия Радомир – Гюешево;
- Изграждане на жп връзка между България и Република Северна Македония;
- Доизграждане на съоръженията по жп линията Карнобат – Синдел;
- Изграждане на жп връзка с летище Бургас и с летище Пловдив;
- Модернизация на ключови жп гари по трасето София – сръбска граница и София – Перник – Радомир.

Информация за разгръщането на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS), включително и по коридор „Ориент/Източно-средиземноморски“ е

представена в Раздел VI „Внедряване на Европейска система за управление на железопътното движение“.

### 2.3 Пристанищна инфраструктура

Проекти, включени в работния план	Начало на проекта	Край на проекта	Обща стойност, в милиона евро	в т.ч. държавен бюджет	в т.ч. европейски фондове
От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС през централното пристанище на Бургас	-	-	176.98	МСЕ - общи допустими разходи	26.55
Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4	02/2017	12/2021	5.63		2.87
Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение - морска част	04/2020	10/2022	2.85		2.42
Проектиране и изграждане на технически системи за превенция на риска и повишаване на сигурността на територията на морските пристанища (RPSSP)	10/2018	10/2019	3.71		2.63
Предпроектно проучване за изграждане на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS)	04/2017	11/2018	0.17		0.12

#### Инвестиции в пристанищната инфраструктура:

##### „Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4“

- Обща стойност на проекта: 11 014 280.40 лв.
- Начало на проекта: 27.02.2017 г.
- Край на проекта: 31.12.2021 г.

Основна цел: Подобряване управлението, безопасността и сигурността на корабоплаването и екологичния контрол в морските пространства на Република България чрез внедряване на модернизирани инфраструктура за наблюдение и управление на трафика.

#### Специфични цели:

- Географско разширение на обхвата на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) в крайните северни и южни райони на морските пространства и критични плавателни и пристанищни участъци на Р България.
- Увеличаване на капацитета и качеството на преносната среда чрез надграждане на телекомуникационната инфраструктура в съответствие с разширяване на географския обхват на системата VTMIS, повишения обем данни и обхвата на предоставяните услугите за корабоплаването.
- Подобряване на ефективността на морския транспорт чрез използването на точна и подробна информация от допълнително поставените датчици на системата.
- Засилване на екологичния контрол по опазване на морската природна среда от замърсяване в резултат на корабоплавателната дейност.

Очакван резултат: Осигуряване на географското разширение на обхвата на системата с монтаж на оборудване в нови точки за покриване на зони, в които към момента няма изградено навигационно наблюдение, осигуряващо безопасността на корабоплаването, опазване на човешкия живот на море и опазване на околната среда от замърсяване.

**„Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение**

- Обща стойност на проекта: 15 946 416 лв.
- Начало на проекта: 07.04.2020 г.
- Край на проекта: 30.10.2022 г.

Основната цел на инвестиционния проект е постигане на устойчиво развитие на българските пристанища по отношение на околната среда, чрез доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци от корабоплавателната дейност и на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, както и чрез оптимизиране и развитие на информационно обслужване на морския и речен транспорт с разработването и внедряването на Интегрирана информационна платформа. С изпълнението на инвестиционния проект ще се постигне привеждане на българските пристанища към изискванията на Европейския съюз в областта на защита на околната среда, произтичащи от европейските политики и директиви, както и на международните конвенции и стандарти в областта на водния транспорт.

Специфични цели: прилагане в морските пристанища на изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари; осигуряване на готовност на българските речни пристанища за прилагане на Препоръките на Дунавската комисия по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р. Дунав и добрите европейски практики в областта; подобряване техническите възможности за борба с разливи и приемане на отпадъците при аварийни случаи в закрити води и бреговата зона.

С оглед на развитието на пристанищната инфраструктура и услуги в следващите години се предвижда да се реализират и следните проекти:

Проект	Кратко описание	Индикативен бюджет
Изграждане и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System PCS)	Основната цел на проекта е изграждане и въвеждане в експлоатация на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS), която ще подобри конкурентната позиция на българските морски пристанища, ще улесни бизнеса и ще подобри ефективността на пристанищните дейности, действайки като неутрална и отворена електронна платформа, която дава възможност за интелигентен и сигурен обмен на информация между заинтересовани страни от публичния и частния сектор. Очаква се системата за електронен обмен на информация в българските пристанища да бъде внедрена и въведена в експлоатация през 2022 г.	9 300 000 лв.

<p>Осигуряване на устойчиво развитие, безопасност и сигурност на мултимодалните операции по основната и широкообхватна TEN-T мрежа, чрез внедряване на високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екологосъобразно извършване (осъществяване) на баластни операции в морските пристанища, и информационна система за контрол.</p>	<p>Баластните операции са важен елемент от експлоатацията на корабите, без който е невъзможно да се осигури безопасността на търговските операции по превоза на товари. Разпространението на вредни инвазивни водни организми и болестотворни бактерии от един регион в друг, причинено от изхвърлянето на корабни баластни води, представлява заплаха за здравето на хората и екологичното равновесие на световния океан. В тази връзка през 2004 г. Международната морска организация (ММО) прие международната Конвенция за контрол и управление на баластните води и седименти (BWMС). Многобройни проучвания показват, че в процеса на прилагането на конвенцията, корабите и пристанищата срещат големи затруднения, като:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Оборудването на корабите е скъпо, особено за по-старите кораби където монтирането на бордовото устройство може да не е икономически ефективно;</li> <li>• Системите често се развалят или не обработват баластните води до степен, съответстваща на изискванията;</li> <li>• Има десетки различни технологии и принципи на действие на корабните системи, а екипажите не са обучени и е трудно да бъдат обучени за работа с такова разнообразие от системи;</li> <li>• Пристанищните власти на държавите, членки на конвенцията са длъжни да предприемат всички възможни мерки за недопускане на замърсяване ако системите на корабите, посещаващи пристанището липсват или не работят поради някои от изброените по-горе причини, но на практика нямат опции, освен да забранят изхвърлянето на баластни води, което би довело до нарушаване на търговските операции на кораба.</li> </ul>	<p>6 500 000 лв. (приблизителна цена за 2 камиона и четири съоръжения /2 резервни/ + проучване. С баржи цената може да достигне 10 000 000 лв.)</p>
<p>Внедряване на иновативни високочестотни системи за осигуряване непрекъснато наблюдение в реално време на основни хидрологични параметри осигуряващи безопасността на корабите в пристанищата, рейдовете и подходите към пристанищата.</p>	<p>Наличието на надеждни данни в реално време е от основно значение за сигурността на корабоплаването. През последното десетилетие морските течения, вълнението и разливите са изучавани чрез използването на данни, получени предимно от сателитни измервания и океанографски буйове. По-специално, в крайбрежната зона, и пристанищните акватории и рейдове процесите не са много добре проучени поради недостиг или недостатъчна достоверност на данните. Ползи от изпълнението на целите на проекта</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• подобряване на безопасността на корабоплаването чрез възможност за непрекъснато проследяване в реално време на ключови параметри на околната среда, като скоростта на теченията и характеристиките на вълната (заедно със скоростта на вятъра), което никога не е било извършвано досега в Черно море;</li> <li>• здравина, надеждност, дълготрайност и лекота на използване, съчетана с по-ниски разходи за обслужване;</li> <li>• уникален висококачествен набор от данни, който ще обслужва множество обществени и научни нужди, в допълнение към вече посочените ползи за корабоплаването като ще предостави на лицата, вземащи решения на всички нива (от местно до европейско), данни за околната среда в реално време и по този начин ще им позволи да вземат навременни управленски решения;</li> <li>• възможност за надграждане и развитие, като обхваща цялата изключителната икономическа зона на Република България.</li> </ul>	<p>3 500 000 лв.</p>
<p>Изграждане на инфраструктура за брегово захранване</p>	<p>Изграждане на инфраструктура за брегово захранване на основата на резултатите от проект EALING. Планираното захранване на кораби, включително проектиране, внедряване и тестване на системите, ще отговаря на техническата спецификация на стандарт IEC/ISO/IEEE 80005-1.</p>	<p>30 000 000 лв.</p>
<p>Внедряване на водороден транспорт и изграждане на инфраструктура за производство и потребление на зелен водород от възстановими източници в българските пристанища</p>	<p>Проектът ще включва преоборудване на маневрени локомотиви и използване на тези локомотиви за захранване с електричество на плавателни съдове в пристанището, както и преоборудването на два кораба – влекачи.</p> <p>Инфраструктура, подходяща за потребление на водород ще бъде изградена за обслужване на плавателни и наземни превозни средства. Ще е предвидена възможност за модулно разширение при повишение на потреблението.</p>	

## **Инвестиции в подкрепа на безопасността на корабоплаване и реакцията при бедствия и аварии**

**Проект „Разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в Българския морски отговорен район за търсене и спасяване (БМОРТС) (акроним БУЛМАС - Българска морска система за безопасност)“**

- Бюджет на проекта (100% БФП): 13 016 930,26 лв.

- Период на изпълнение на проекта: 39 месеца

Очакван резултат от проекта, е разработването и внедряването на Интегрирана информационна система (ИИС) за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОРТС. Очаква се внедряването на ИИС да улесни и ускори достъпа до различни категории информация, необходима за анализ, планиране, координиране и управление на действията на институциите, ангажирани с аварийно-спасителната дейност на море и борбата със замърсявания/ликвидиране на нефтени разливи.

С оглед постигането на продължение и логична последователност на реализираните в предходните програмни периоди проекти по отношение на повишаването на безопасността на корабоплаването в морските пространства на Република България в периода до 2027 година е планирано и изпълнението на проектите:

### **Индикативно проектно предложение „Придобиване на два специализирани многофункционални кораба“**

Във връзка с изпълнение задълженията на държавата, съгласно международните договори за оказване помощ на бедстващи хора, кораби и самолети, Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА) предвижда придобиване на два многоцелеви кораба и специализирано оборудване, чрез които да се осъществяват функциите, свързани с осигуряването на безопасността и сигурността в морските пространства на Република България, както и за реакция при комбинирани инциденти (търсене и спасяване, пожари, замърсявания на морските пространства).

Двата кораба, които се предвижда да бъдат придобити в изпълнение на бъдещия проект, ще бъдат разположени съответно: на територията на гр. Варна и гр. Бургас.

В случай на комплексен инцидент, включващ сблъскване, последвано от разлив на гориво и пожар, е необходимо специализирано многофункционално плавателно средство за оказване на помощ на бедстващи хора, което да има вместимост от поне 100 човека, в това число и членовете на екипажа, както и да е снабдено със специализирано оборудване за борба с пожари и замърсяване от различно естество – нефтопродукти и други видове замърсяване. Корабите трябва да бъдат конструктивно пригодни за всякакви метеорологични условия (all weather vessels) и да имат достатъчна автономност – поне 7 дни, предвид морския район, за който Република България отговаря. Специализираните многофункционални съдове могат да бъдат използвани и като работна платформа за осигуряване на аварийни водолазни операции и комплексна патрулна дейност, извършвана от ИАМА съвместно с Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури и Главна дирекция „Гранична полиция“ към Министерство на вътрешните работи, както и за осигуряване на национално ниво изпълнението на политиката на Европейския съюз в областта на бреговата охрана.

### **„Изграждане на брегови център за наблюдение и ефективен контрол на трафика в териториално море и изключителната икономическа зона на Република България“.**

Основната функция на центъра ще бъде упражняването на общ контрол над корабоплаването в морските пространства на Република България, по отношение на спазването на международните правила за предпазване от сблъскване на море /COLREG/,



изпълнението на изискванията към корабите по отношение на задължителните докладвания, цялостен контрол за предотвратяване на незаконното замърсяване от корабоплаването, както и за изпълнение на задълженията на държавата, съгласно международните договори за оказване на помощ на бедстващи хора, кораби и самолети.

### 3 Коридор „Рейнско-Дунавски“

#### 3.1 Вътрешни водни пътища, пристанищна инфраструктура и терминали

Проекти, включени в работния план	Начало на проекта	Край на проекта	Обща стойност, в милиона евро	в т.ч. държавен бюджет	в т.ч. европейски фондове
Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение - част вътрешни водни пътища	04/2020	10/2022	3.97	0.60	3.37
Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав	01/2018	02/2022	10.55 с ДДС	1.58	8.97
„RIS enabled COrridor Management EXecution“ (RIS COMEX)	02/2016	12/2021	26.50		15.60
Речни инженерни дейности за подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав (ркм 845.5 - 375)	01/2023	12/2027	184.00		154.80

#### Инвестиции в пристанищна инфраструктура и вътрешно-водния път:

##### Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на р. Дунав

- Общ бюджет на проекта: 20 632 677.38 лв.
- Финансираща програма: ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г.
- Начало на проекта: 29 януари 2018 г.
- Край на проекта: 28 февруари 2022 г.

##### Основни цели на проекта:

- Осигуряване на дълбочини в райони на корабоплаване в българския участък за поддържане от ркм 610 до ркм 375 на река Дунав съгласно Конвенция за режима на корабоплаване по река Дунав от 1949 г, Споразумение между Р. България и Румъния относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 1955 г. и Препоръките на Дунавската комисия.
- Удълбочаване на пристанищни акватории, естествени или изкуствено оформени лимани и зимовници, както и подходи към всички изброени по-горе.
- Проектният обхват на работа за поддържащото драгиране по критични участъци се основава на данни от провежданите предварителни проучвания по ИСПА-Румъния.

През 2020 г. са подписани договори за доставка на драгажна техника, включително драга, маневрен кораб, понтон, шалан и тръби за транспортиране на издрагиран материал на стойност приблизително 16.5 млн. лева без ДДС, по проекта за „Модернизация и оптимизация на дейностите по корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав, чрез доставка на оборудване“. С пускането в експлоатация на оборудването, повишеният капацитет ще позволи на инфраструктурния управител да извършва текуща и

рехабилитационна поддръжка на водния път на река Дунав, в съответствие с предписанията на Дунавската комисия и препоръките на европейския координатор за коридор от основната мрежа „Рейнско-Дунавски“.

### **Координирано изпълнение на Генералния план за рехабилитация и поддържане на плавателния път по р. Дунав и плавателните ѝ притоци (FAIRway Danube)**

- Общ бюджет на проекта: 23 357 255 евро
- Бюджет на Агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав – 5 193 760 евро
- Финансираща програма: Механизъм за свързване на Европа
- Начало на проекта: юли 2015 г.
- Край на проекта: 31.12.2022 г.

Основна цел: осъществяването на координирани и хармонизирани дейности, чрез които ще се събере информация за критичните участъци, водните нива и прогнози, което ще подпомогне планирането на речния транспорт по реката, проектирането на инженерни мерки или промяна на фарватера в даден участък.

### **RIS enabled COrridor Management EXecution (RIS COMEX)**

- Общ бюджет на проекта: 26 501 194 евро
- Начало на проекта: 15.02.2016 г.
- Край на проекта: 31.12.2021 г.

Основни цели на проекта:

- Разработване на цялостна концепция за управление на РИС Коридора, като се започне от резултатите на проекта CoRISMa и се стигне до диалога между доставчиците на RIS и логистичните потребители (например спедитори, капитани на кораби, пристанищни оператори и др.).
- Осъществяване на избрани части от цялостната концепция за Коридора. Повишаване на качество на услугите и достъпността на информацията относно фарватера, трафика, както и информационното обслужване, свързано с транспорта.
- Постигане на устойчива правна регламентация по отношение на обмена на данни между държавите в рамките на Коридор RIS.
- Хармонизиране на обмена на данни чрез сътрудничеството и разработване на спецификации за RIS Коридора.
- Хармонизиране на транспортните информационни услуги на европейско ниво и/или на ниво Коридор на базата на съществуващи решения и концепции (например IVS90, ERI, R2D2 и др.).

В дългосрочен план, за създаване на добри условия за корабоплаване в българо-румънския участък на река Дунав е предвидено съвместно с Румъния да бъде изпълнен проект „Подобряване на условията за навигация в общия румъно-български участък по Дунава”, предвиждащ комбинация от инженерни мерки и драгаж. Планира се инвестицията да се реализира със средства от Механизъм за свързване на Европа. Общата цел на проекта е „да се осигурят условия за навигация най-малко 340 дни/година, включително за дебити <math><3000\text{m}^3/\text{s}</math>, по фарватера с дълбочина (най-малко 2,5 m), ширина (180 m) и радиус на кривина (най-малко 1000 m). Подготовката на дейностите се извършва в рамките на проект FAST Danube.

### **Техническа помощ за ревизиране и допълване на предпроектното проучване за подобряване на корабоплаването в общия българо-румънски участък на р. Дунав (FAST Danube)**

- Общ бюджет на проекта: 5 252 000 евро
- Бюджет на Агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ – 30 000 евро
- Финансираща програма: Механизъм за свързване на Европа
- Начало на проекта: 1 ноември 2014 г.

- Край на проекта: 31 декември 2022 г.

Основни цели на проекта:

- Подобряване на корабоплаването в общия българо-румънски участък от р. Дунав (от 845.5 ркм до 375 ркм);
- Разработване на интегриран подход за превенция на негативно влияние върху речната система и екология чрез увеличено корабоплаване по р. Дунав;
- Балансиране на дяловете на различните видове транспорт чрез насърчаване използването на вътрешния воден транспорт.

Изборът на решения за подобряване на навигацията в 12-те критични точки, разгледани в проекта, се основава на предпоставката за комбиниране на конкретните транспортни нужди и зачитане на екологичната цялост на водното тяло. По този начин целите на проекта са:

- Осигуряване на минималните характеристики на фарватера (ширина, дълбочина и радиус на кривина);
- Строителни дейности и за поддръжка: (диги, шеврони с формата на U или V - за регулиране на минималните нива и драгиране и натрупване на материали);
- Инфраструктурата трябва да бъде разположена, като се вземат предвид съответните физически фактори, но и други фактори (близост до пазарите и свързаност с по-широка транспортна мрежа).

Предпроектните проучвания не са завършени, но от предварителните резултати, като предпочитана алтернатива се очертава комбинация от драгиране във всички критични участъци и извършването на инженерни работи в три от критичните точки. Прогнозните инвестиционни разходи при този вариант са приблизително 257 млн. лв.

Мярката е в съответствие с препоръките на европейския координатор за коридор „Рейнско-Дунавски“, насочени към преодоляване на ниското ниво на надеждност на свободно течащите участъци на вътрешния воден път с оглед на реализиране на потенциала за прехвърляне на превозите към водния транспорт.

**„Повишаване на транспортната безопасност в общия българо-румънски участък на река Дунав, чрез подобряване реакцията при бедствени ситуации посредством трансгранично сътрудничество“ – Danube Safety Net**

- Общ бюджет на проекта: 5 699 612.87 евро
- Бюджет на ИА „Морска администрация“ – 3 053 726.94 евро
- Финансираща програма: Програма за трансгранично сътрудничество ИНТЕРРЕГ V-A Румъния – България 2014 – 2020 г.
- Начало на проекта: 15 септември 2018 г.
- Продължителност на проекта: 36 м.

В рамките на проекта, беше доставена и успешно интегрирана Географска информационна система за транспортна безопасност, в началото на 2021 г. Предстои доставка на многофункционални несамоходни плавателни съдове /баржи/ за провеждане на аварийно-спасителни дейности на река Дунав.

С оглед на развитието на пристанищната инфраструктура и услуги в следващите години се предвижда да се реализират и следните проекти:

Проект	Кратко описание	Индикативен бюджет
Изграждане на ледобран (кейово съоръжение) на територията на терминал Русе-запад	Целта на съоръжението ще бъде да предпазва терминал Русе-запад по време на зимния период, и по-конкретно при поява на неблагоприятните явления като ледоход и ледостой. Ледобранът ще отклонява ледените блокове, като така ще се постигне подобряване на корабната обработка на северния кей, който е разположен на открития Дунав. Положителен ефект ще има за целия градски кей по поречието до 10 корабно място.	10 000 000 лв.
Проучване за изграждане на закрити корабни места на територията на терминали Русе-запад и Русе-изток (1 и 2)	Изграждането на закрито корабно място прави обработката на товари независима от метеорологичните условия. То е предпоставка за подобряване условията на обработка и увеличаване на товарооборота, намаляване времената за престой на плавателни и сухопътни превозни средства. Това предложение има отношение и към мултимодалността и осигуряване безпроблемното прехвърляне на товарите от воден на сухопътен транспорт. Такъв тип корабно място може да бъде стратегическа инфраструктура и при спешни, аварийни и военно-спасителни действия. До момента, в българския участък на р. Дунав няма изградено закрито корабно място. Проучването ще даде информация относно най-подходящата локация за такова място, както и за разходите по строителството.	1 000 000 лв.
Изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав	Основната цел на проекта е изграждане на съоръжения против заливане на терминал Русе-запад при високи води на р. Дунав. Съоръженията ще бъдат предназначени да оградят работните кейове на терминала, така, че да не допускат наводнение на територията му при опасност от заливане. През годините, поради по-ниското си разположение, терминал Русе-запад е бил заливан от река Дунав, като са претърпяни значителни щети както за оператора, така и за товародателите му. Наводнението предизвиква спиране на работата за неопределен период и има крайно негативни последици за терминала. Съоръженията са алтернатива на поетапното "повдигане" нивото на кейовите стени, складовите и работни площи. Ще се защитят от повреди челната претоварна техника, товарите на клиентите, както и складове и офис помещения.	10 000 000 лв.
Изграждане и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System PCS) на река	Основната цел на проекта е изграждане и въвеждане в експлоатация на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS) на река, която ще подобри конкурентната позиция на българските речни пристанища, ще улесни бизнеса и ще подобри ефективността на пристанищните дейности, действайки като неутрална и отворена електронна платформа, която дава възможност за интелигентен и сигурен обмен на информация между заинтересовани страни от публичния и частния сектор.	9 000 000 лв.
Дейности по производство на зелена енергия в пристанище Видин	Предвидени са: <ul style="list-style-type: none"> <li>фотоволтаични панели</li> <li>пилотно изграждане на брегова станция за презареждане на пристанали плавателни средства, като енергията ще бъде с произход от слънцето</li> <li>разширяване на зелените площи и площите за отдих в Пристанищен терминал Видин Център.</li> </ul> <p>Проектното предложение е подадено през м. януари 2021 г. по програма „Хоризонт 2020“. През м. май 2021 г. проектното предложение не е одобрено за финансиране по програма „Хоризонт 2020“.</p>	

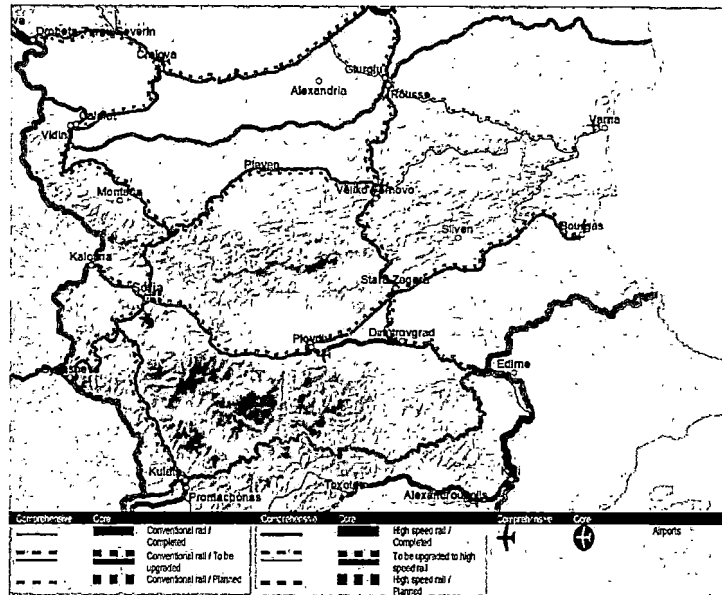
## РАЗДЕЛ V

Инвестиции извън коридорите на основната TEN-T мрежа, които осигуряват свързаност на градските мрежи, регионите и местните общности с основната TEN-T мрежа и нейните транспортни възли

### 1. Основна трансевропейска железопътна мрежа

Регламент 1315/2013 г. определя железопътните направления на българска територия, включени в трансевропейската транспортна мрежа, както следва:

Карта на трансевропейската железопътна мрежа в България



Срокът за изграждане на основната мрежа със заложените в регламента стандарти е 2030 г., а на широкообхватната – 2050 г. Прогнозното изпълнение на основната железопътна мрежа с хоризонт 2030 е изготвено като са взети предвид завършените и текущите проекти, както и очакваните инвестиции в средносрочен план и е представено в следващата таблица.

Прогнозно изпълнение на основната железопътна мрежа с хоризонт 2030 г.

Направление/Участък	от км	до км	Дължина на направление/участък, км	Степенна завършеност към 31-12-2020 г., км	Степенна завършеност към 2030 г., км	% на завършеност към 2030 г.
Дунав мост граница-Видин-Мездра			200,802	12,737	109,437	54,50
Мездра-Видин пътническа	0+000	181+265	181,265	0,000	96,700*	53,35
Видин товарна - Дунав мост	0+000	12+737	12,737	12,737	12,737	100,00
Мездра юг - Руска Бяла	0+000	6+800	6,800	0,000	0,000	0,00
София-Радомир-Кулата			209,050	0,000	47,722	22,83
София-Кулата граница	0+000	209+050	209,050	0,000	47,722	22,83
София-Пловдив-Свиленград-граница с Р. Турция			315,657	204,690	315,657	100,00
София-Пловдив	0+000	155+574	155,574	52,779	155,574	100,00
Пловдив - Крумово	155+574	163+746	8,172	0,000	8,172	100,00
Крумово-граница с Р Турция	163+746	315+657	151,911	151,911	151,911	100,00
Пловдив-Бургас/Летище Бургас			303,432	0,000	303,432	100,00
Пловдив-Тракия-Скутаре	0+000	15+887	15,887	0,000	15,887	100,00
Скутаре - Бургас	15+887	292+432	276,545	0,000	276,545	100,00
Владимир Павлов - Летище Бургас			11,000	0,000	11,000	100,00
София-Мездра-Горна Оряховица	0+000	293+988	293,988	0,000	0,000	0,00

София-Драгоман-граница с Р Сърбия	0+000	56+800	56,800	0,000	56,800	100,00
Радомир-Гюешево-граница с Р Северна Македония	0+000	88+644	91,444	0,000	2,800	3,06
Радомир-Гюешево	0+000	88+644	88,644	0,000	0,000	0,00
Гюешево - граница с РС Македония			2,800	0,000	2,800	100,00
Русе-Горна Оряховица-Димитровград			281,179	0,000	0,000	0,00
Русе разпределителна - Стара Загора	5+731	253+348	247,617	0,000	0,000	0,00
Михайлово-Димитровград	0+000	33+562	33,562	0,000	0,000	0,00
		<b>Всичко km:</b>	<b>1752,352</b>	<b>217,427</b>	<b>835,848</b>	<b>47,70</b>
				<b>12,41</b>	<b>47,70</b>	

\*Предвид размера на очаквания финансов ресурс за следващия програмен период е възможно да не се изпълни целият участък Видин – Медковец (96.7 км.)

Общата линейна дължина на жп линиите попадащи в „основната“ TEN-T мрежа на територията на България е 1 752 км. Към 31.12.2020 г., съобразно изискванията на Регламент 1315/2013, е завършена модернизацията на 217 км., което представлява 12.41% от общата дължина на основната железопътна мрежа.

Изцяло завършени са направлението:

- Дунав мост граница – Видин товарна
- Септември – Пловдив
- Крумово – граница с Р Турция

Очаква се в следващите 10 години да бъде завършена модернизацията на над 618 км. жп линии от „основната“ мрежа, което представлява 35% от нейната дължина на българска територия. В това число са следните направления:

- Видин – Медковец
- София – Перник – Радомир
- Граница Р. Сърбия – София – Септември
- Пловдив – Крумово/летище Пловдив
- Пловдив – Бургас/летище Бургас
- Гюешево – граница с Република Северна Македония

По този начин, в края на 2030 г. ще бъдат модернизирани близо 835 км. жп линии от основната жп мрежа, което представлява 47,70 % от цялата ѝ линейна дължина.

Освен инвестициите в линейна железопътна инфраструктура, до 2026 г. се предвиждат и инвестиции, както следва:

- Цифровизация в железопътния транспорт чрез модернизация на системите за безопасност и енергийната ефективност по жп направления от основната и широкообхватната TEN-T мрежа – включва внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижния железопътен състав в движение, изграждане на диспечерска сигнализация по направленията София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан, Русе – Горна Оряховица, Карнобат – Синдел, Каспичан – Синдел, модернизация на телекомуникационната мрежа и системи в участъка Мездра – Медковец, изграждане на соларни/фотоволтаични централи за добив на електроенергия в района на железопътните гари, LED осветление в района на 120 жп гари и спирки, оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Карлово – Филипово, осигуряване на решения в областта на киберсигурността, изграждане на автоматизиран единен хъб за управление на информацията в НК „Железопътна инфраструктура“
- Преустройство и рехабилитация на ключови гаровите комплекси в Мездра и Червен Бряг
- Модернизация на 20 броя тягови подстанции и 18 броя секционни постове по протежение на основната и широкообхватната TEN-T мрежа, с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA

- Осигуряване на устойчива транспортна свързаност и услуга чрез закупуване на енергийно ефективен и комфортен подвижен жп състав – 20 електромоторисни влака за средни и дълги разстояния
- Развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна

Проектите за модернизирание на железопътната инфраструктура са изключително ресурсоемки. Необходимите инвестиции за изграждането на основната мрежа (без поддръжка) са над 15 млрд. лв. – ресурс, който далеч надхвърля финансирането за железопътна инфраструктура от европейските фондове за периода до 2027 г. и който е непосилен и за националния бюджет. Ограниченото финансиране е и основното предизвикателство за българската страна пред изграждането на основната железопътна мрежа в сроковете по Регламент 1315/2013. Съфинансиране с дългови инструменти е неприложимо към настоящия момент, тъй като ограниченията на бюджета не позволяват поемането на значителни финансови задължения. Същевременно частните инвеститори не проявяват интерес към финансиране на такива трасета заради незадоволителните резултати от прогнозното търсене на железопътни услуги по тях и ниските норми на възвращаемост на инвестициите.

## **2. Идентифицирани железопътни отсечки, които осигуряват свързаност с основната мрежа**

**„Удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат – Синдел“** – осигурява транспортна свързаност на регионите между основната мрежа при Карнобат и широкообхватната мрежа при Синдел в посока към Варна.

**„Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица – Каспичан“** – осигурява се подобрена свързаност между регионите и местните общности по направление Горна Оряховица – Каспичан от широкообхватната TEN-T мрежа и тези от основната мрежа по направление София – Горна Оряховица.

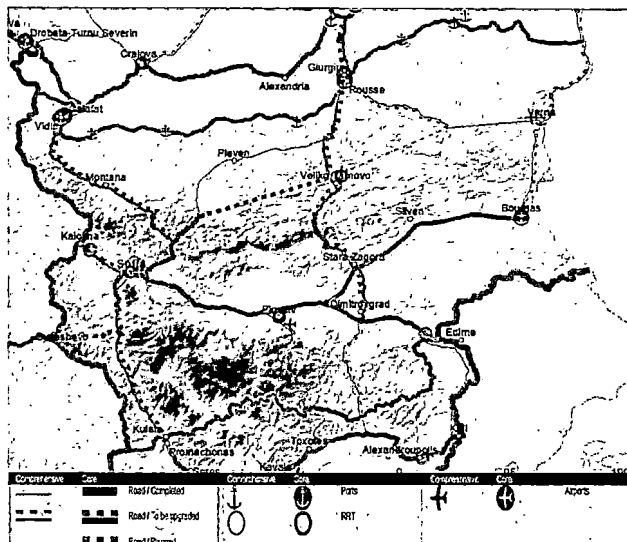
**„Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе-Варна“** – осигурява се подобрена свързаност между регионите и местните общности от направление Русе – Каспичан – Варна от широкообхватната TEN-T мрежа и тези от основната мрежа по направление Русе – Горна Оряховица.

**„Поддръжане, модернизация и развитие на жп инфраструктура по направление София – Карлово – Зимница“** – линията попада изцяло извън обхвата на основната и широкообхватната TEN-T мрежа, но е от съществено национално значение за осигуряване на най-къса транспортна свързаност между регионите от Западна и Източна България, от основната мрежа в София в източно направление към Карнобат, като и двете гари (София и Карнобат) са разположени по протежение на Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“.

### 3. Основна трансевропейска пътна мрежа

Регламент 1315/2013 г. определя пътните направления на българска територия, включени в трансевропейската транспортна мрежа, както следва:

Карта на трансевропейската пътна мрежа в България



Прогнозното изпълнение на основната пътна мрежа с хоризонт 2030 е изготвено като са взети предвид завършилите и текущите проекти, както и очакваните инвестиции в средносрочен план и е представено в следващата таблица.

Прогнозно изпълнение на основната пътна мрежа с хоризонт 2030 г.

Направление/Участък	от км	до км	Дължина на направлението/ участъка, км	Степен на завършеност към 31.12.2020 г., км	Степен на завършеност към 2030 г., км	% на завършеност към 2030 г.
<b>Видин – Кулата, граница с Гърция</b>						
Път I-1 (E79) Видин – п.в. Макреш	3+757	33+400	29,643	0,000	29,643	100
Път I-1 (E79) п.в. Макреш – п.в. Бела	33+400	47+000	13,600	0,000	13,600	100
Път I-1 (E79) п.в. Бела – Ружинци	47+000	58+128	11,128	0,000	11,128	100
Път I-1 (E79) Ружинци – п.в. Белотинци	58+128	73+520	15,392	0,000	15,392	100
Път I-1 (E79) п.в. Белотинци – п.в. Винище	73+520	85+520	12,000	0,000	12,000	100
Път I-1 (E79) п.в. Винище – Обход на гр. Монтана	85+520	99+193 (съвпада с км 102+060)	13,673	0,000	13,673	100
Път I-1 (E79) Обходен път на гр. Монтана	102+060	114+512	12,452	12,452	12,452	100
Път I-1 (E79) Монтана – Враца	114+512	143+212	28,700	0,000	28,700	100
Път I-1 (E79) Обходен път на гр. Враца	143+212	150+029	6,817	6,817	6,817	100
Път I-1 (E79) Враца – Мездра	152+300	161+367	9,067	0,000	9,067	100
Път I-1 (E79) Мездра - Лютидол	161+367	174+800	13,433	0,000	13,433	100
Път I-1 (E79) Лютидол - Ботевград	174+800	194+122	19,322	0,000	19,322	100
АМ Хемус	0+000	52+700	52,700	52,700	52,700	100
Северна скоростна тангетна	49+500	65+900	16,400	16,400	16,400	100



Западна дъга на СОП, участък 1 – Път II-18 СОП	50+500	53+880	3,380	3,380	3,380	100
Западна дъга на СОП, участък 2 – път II-18 СОП	0+780	6+308	5,528	5,528	5,528	100
АМ Струма: София - СОП - ПВ "Даскалово"	0+000	19+135	19,135	19,135	19,135	100
АМ Струма: Лот 0: Даскалово – Долна Диканя	287+450	305+220	17,770	17,770	17,770	100
АМ Струма: Лот 1: Долна Диканя – Дупница	305+220	322+000	16,780	16,780	16,780	100
АМ Струма: Лот 2: Дупница – Благоевград	322+000	359+483	37,483	37,483	37,483	100
АМ Струма: Лот 3.1: Благоевград – Крупник	359+000 370+400	366+000 376+000	7,000 5,600	6,450	12,600	100
АМ Струма: Лот 3.1: тунел Железница	366+000	370+400	4,400	0,000	4,400	100
АМ Струма: Лот 3.2: Крупник - Кресна	375+860	399+500	23,640	0,000	23,640	100
АМ Струма: Лот 3.2 Обход гр. Кресна	396+137	401+691	5,554	0,000	5,554	100
АМ Струма: Лот 3.3: Кресна - Сандански	397+000	420+624	23,624	23,624	23,624	100
АМ Струма: Лот 4: Сандански – ГКПП Кулата	423+800	438+500	14,700	14,700	14,700	100
<b>Всичко/км:</b>			<b>438,921</b>	<b>233,219</b>	<b>438,921</b>	<b>100</b>
<b>% Степен на завършеност по направление: Видин – Кулата, граница с България</b>			<b>53%</b>	<b>100%</b>		
ГКПП Калотина - ГКПП Капитан Андреево (АМ Марица), с разклонение към Бургас (АМ Тракия)						
АМ Европа: Модернизация на път I-8 „Калотина – Софийски околовръстен път”	1+000	15+500	14,500	0,000	14,500	100
АМ Европа: Път I-8 „Калотина – пътен възел Храбърско”	15+500	32+447	16,947	16,947	16,947	100
АМ Европа от км 32 + 447 до км 48 + 903	32+447	48+903	16,456	0,000	16,456	100
АМ Тракия: София - Оризово	0+000	171+500	171,500	171,500	171,500	100
АМ Тракия: Лот 1 Оризово - Стара Загора	171+500	210+100	38,600	38,600	38,600	100
АМ Тракия: Лот 2 „Стара Загора-Нова Загора”	210+100	241+900	31,800	31,800	31,800	100
АМ Тракия: Лот 3 „Нова Загора-Ямбол”	241+900	277+597	35,697	35,697	35,697	100
АМ Тракия: Лот 4 „Ямбол-Карнобат”	276+200	325+280	49,080	49,080	49,080	100
АМ Тракия: Лот 5 Карнобат-Бургас”	325+280	360+568	35,288	35,288	35,288	100
АМ Марица: Пътен възел Оризово	0+000	5+000	5,000	5,000	5,000	100
АМ Марица: Лот 1 "Оризово-Димитровград"	5+000	36+400	31,400	31,400	31,400	100
АМ Марица: Лот 2 - "Димитровград-Харманли"	36+400	70+620	34,220	34,220	34,220	100
АМ Марица: Харманли - Любимец	70+620	89+100	18,480	18,480	18,480	100
АМ Марица: Любимец - Свиленград	89+100	108+260	19,160	19,160	19,160	100
АМ Марица: Свиленград - Капитан Андреево	108+260	117+000	8,740	8,740	8,740	100
<b>Всичко/км:</b>			<b>526,868</b>	<b>495,912</b>	<b>526,868</b>	<b>100</b>
<b>% Степен на завършеност по направление: ГКПП Калотина – ГКПП Капитан Андреево (АМ Марица), с разклонение към Бургас (АМ Тракия)</b>			<b>94%</b>	<b>100%</b>		
София - Варна (АМ Хемус)						
Ябланица до пътен възел „Боаза“ от км 78+500 до км 87+800	78+500	87+800	9,300	9,300	9,300	100

АМ „Хемус“ от Боаза до пресичането с път I-5 Русе – Велико Търново	87+800	222+000	134,200	0,000	134,200	100
<b>Всичко км.:</b>			<b>143,500</b>	<b>9,300</b>	<b>143,500</b>	
<b>% Степен на завършеност по направление: София - Варна (АМ Хемус)</b>				<b>6%</b>	<b>100%</b>	
<b>Русе - АМ Марица</b>						
АМ Русе Велико Търново: Русе – Бяла	0+400	40+640	40,240	0,000	40,240	100
АМ Русе Велико Търново: Обход на гр. Бяла	40+640	76+040	35,400	0,000	35,400	100
АМ Русе Велико Търново: Обход на гр. Бяла - Велико Търново	76+040	133+400	57,360	0,000	57,360	100
Велико Търново - Обход на гр. Габрово	133+400	142+599	9,199	0,000	9,199	100
Обход на гр. Габрово	0+000	20+124	20,124	20,124	20,124	100
„Обход на гр. Габрово“ от км 20+124.50 до км 30+673.48, включително тунел под връх Шипка”	20+124	30+673	10,549	0,000	10,549	100
Шипка - Димитровград	182+669	281+394	98,725	0,000	98,725	100
<b>Всичко км.:</b>			<b>271,597</b>	<b>20,124</b>	<b>271,597</b>	
<b>% Степен на завършеност по направление: Русе - АМ Марица</b>				<b>7%</b>	<b>100%</b>	
<b>ГКПП Гюешево – Кюстендил – Дупница</b>						
ГКПП Гюешево – Кюстендил – Дупница	0+320	62+320	62,000	0,000	62,000	100
<b>Всичко км.:</b>			<b>62,000</b>	<b>0,000</b>	<b>62,000</b>	
<b>% Степен на завършеност по направление: ГКПП Гюешево – Кюстендил – Дупница</b>				<b>0%</b>	<b>100%</b>	
<b>Всичко км.:</b>			<b>1 442,886</b>	<b>758,555</b>	<b>1 442,886</b>	
<b>% Степен на завършеност на основната TEN-T мрежа на територията на страната</b>				<b>53%</b>	<b>100%</b>	

Общата линейна дължина на пътищата, попадащи в „основната“ TEN-T мрежа на територията на България, е 1 443 км. Към 31.12.2020 г., съобразно изискванията на Регламент 1315/2013, е завършено изграждането на 758,5 км. което представлява 53% от общата дължина на основната пътна мрежа.

Към момента са изградени направлението:

- София – Пловдив – Бургас (АМ Тракия)
- Пловдив – Свиленград – турска граница (АМ Марица)
- София – Благоевград и Кресна – Сандански – гръцка граница (АМ Струма)
- София – Боаза (АМ Хемус)

В строителство/тръжни процедури за строителство са направлението:

- Благоевград – Кресна (АМ Струма)
- София – Калотина – сръбска граница (АМ Европа)
- Видин – Ботевград
- Боаза – Велико Търново – Варна (АМ Хемус)
- Русе – АМ Марица (АМ Русе – Велико Търново и тунел под вр. Шипка)

Информация за изграждането на участъците Благоевград – Кресна (АМ Струма), София – Калотина – сръбска граница (АМ Европа) и пътя Видин – Ботевград и представена в раздел IV.

### **София – Велико Търново – Варна (АМ Хемус)**

През 2019 г. е пуснат в експлоатация участъка Ябланица – Боаза с дължина 9.3 км, към съществуващата магистрала от София до Ябланица.

**Участък Боаза – Велико Търново** от км 87+800 до км 222+000:

- В етап на строителство и включва 6 (шест) участъка.
- Стойност на строителството - 1 124 880 000 лв. без ДДС

### **Русе – АМ Марица**

**АМ Русе – Велико Търново** от км 0+400 до км 76+040, в т.ч.

- Участък Русе – Бяла от км 0+400 до км 40+640 с прогнозна стойност 536 391 000 лв. без ДДС
- Обход на гр. Бяла от км 40+640 до км 76+040 с прогнозна стойност 446 349 000 лв. без ДДС
- Провежда се тръжна процедура за избор на изпълнител и за двата участъка.

**Път III-5004 „Обход на гр. Габрово”** от км 20+124.50 до км 30+673.48, включително тунел под връх Шипка”.

- Индикативна стойност 267 225 010 лв. без ДДС.
- Провежда се тръжна процедура за избор на изпълнител.

До 2030 г. се очаква да завърши изграждането на цялата основната пътна мрежа.

## **4. Методика за приоритизиране на пътни отсечки, които осигуряват свързаност с основната мрежа**

Инвестициите извън основната Трансевропейска транспортна мрежа, които осигуряват свързаност на регионите и местните общности с основната мрежа и нейните транспортни възли са приоритизирани съгласно „Методика за приоритизация на пътни отсечки“, с които ще бъдат предложени за финансиране по различните програми през програмен период 2021 – 2027 г. При изготвянето на методиката са използвани следните документи налични към момента:

- Социално-икономически анализ на районите в Република България – 2019 г.;
- Национална концепция за пространствено развитие на Република България 2013-2025 г.;
- Национална стратегия за регионално развитие на Република България 2012-2022 г.;
- Бяла книга за бъдещето на Европа.

Изготвянето на методиката е ръководено и от основните цели, които ще стимулират инвестициите на ЕС в периода 2021 - 2027 г.:

- По-интелигентна Европа — чрез иновации, цифровизация, икономическа промяна и подкрепа за малките и средните предприятия;
- По-зелена безвъглеродна Европа — чрез прилагане на Парижкото споразумение и инвестиране в енергийния преход, възобновяемите енергийни източници и борбата с изменението на климата;
- По-добре свързана Европа — със стратегически транспортни и цифрови мрежи;

- По-социална Европа — изпълнение на европейския стълб на социалните права и подкрепа за качествената заетост, образованието, уменията, социалното приобщаване и равния достъп до здравеопазване;
- Европа по-близо до гражданите — подкрепа за местните стратегии за развитие и устойчивото градско развитие в ЕС.

Методиката е подготвена с цел подпомагане на инвестициите на регионално ниво и се състои от следните 14 критерия:

Критерий 1	Пътната отсечка свързва първостепенни или второстепенни направления със зони за икономически растеж (14 т.)
Критерий 2	Пътната отсечка осъществява връзка с Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) или е част от нея (13 т.)
Критерий 3	Пътната отсечка осъществява връзка между слабо урбанизирани, периферни (селски) общини и областен град или град от трето йерархическо ниво (12 т.)
Критерий 4	Пътната отсечка осъществява връзка между крайдунавски градове в подкрепа на Дунавската стратегия (11 т.)
Критерий 5	Пътната отсечка е част от второстепенните оси за урбанистично развитие (10 т.)
Критерий 6	Пътната отсечка осъществява връзка на туристически забележителности с Трансевропейската транспортна мрежа или второстепенните оси (9 т.)
Критерий 7	Пътната отсечка осигурява достъп до друг вид транспорт - воден, сухоземен или въздушен (8 т.)
Критерий 8	Пътната отсечка осъществява връзка с някой от Граничните контролно пропускателни пунктове (ГКПП) на Република България (7 т.)
Критерий 9	Пътната отсечка се намира в Северна България (6 т.). Ако пътната отсечка е във Видинска област, тя получава 7 т.
Критерий 10	Пътната отсечка води до бизнес-инкубатор (5 т.)
Критерий 11	Пътната отсечка осигурява достъп до публични услуги – болници, училища и т.н. (4 т.)
Критерий 12	Пътната отсечка има нарастване на пътникопотока до 2027 г. по-голям от 600 хил. души (3 т.)
Критерий 13	Пътната отсечка има нарастване на товаропотока до 2027 г. по-голям от 300 хил. тона (2 т.)
Критерий 14	Пътната отсечка има лошо експлоатационно състояние – повреди по настилката на повече от 30 % (1 т.)

За целите на приоритизирането от всичките 27 Областни пътни управления в страната и от Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България са събрани конкретни предложения за ремонт, реконструкция или ново строителство на пътни отсечки – I-ви, II-ри или III-ти клас пътища, които след подобряването на технико-експлоатационните им характеристики ще допринесат за развитието на бизнеса в съответната област/регион и ще доведат до:

- Намаляване на междурегионалните и вътрешнорегионалните неравенства в икономическото, социалното и териториалното развитие включително и чрез осигуряване на свързаност с основната транспортна мрежа и нейните възли;
- Осигуряване на условия за ускорен икономически растеж и високо ниво на заетост;
- Осигуряване на конкурентоспособност на регионите на глобалния пазар чрез силни местни икономики;
- Подобряване на териториалната свързаност между индивидите, общините и предприятията;
- Свързване на екологичните, ландшафтни и културни ценности на регионите;
- Подкрепа за заетостта, образованието, социалното приобщаване и равния достъп до здравеопазване.

## 5. Резултати от оценката на проектите в пътния сектор

След направена оценка и класиране на постъпилите предложения съгласно методиката, е изготвен приоритизиран списък с класирани по низходящ ред пътни отсечки, които са извън основната Трансевропейска транспортна мрежа и осигуряват свързаност на регионите към нея, и за които ще се търси финансиране през следващия програмен период 2021 – 2027 г. (по ОП „Развитие на регионите“ 2021 – 2027 г.).

### ПЪТНИ ОТСЕЧКИ КОИТО ОСИГУРЯВАТ СВЪРЗАНОСТ НА РЕГИОНИТЕ С ОСНОВНАТА МРЕЖА

№ по ред	Област	№ на пътя	ПЪТ	УЧАСТЪК		ДЪЛЖИНА (км)	ТОЧКИ
				от км	до км		
1	Плевен	I-3 /E83/	Бяла - Ботевград	89,52	105,91	16,381	90
2	Плевен	I-3 /E83/	Бяла - Ботевград	38,80	89,52	50,724	86
3	Плевен	I-3 /E83/	Бяла - Ботевград	105,91	135,34	29,439	81
4	Варна	I-2	Граница Румъния – Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня - Варна	146,80	197,80	51,000	81
5	Монтана	I-1/E-79/	Гр. ОПУ-Видин -Гр. ОПУ - Враца	111,31	125,45	14,145	80
6	София	I-1	СОП - Долни Богров - Яна	237,35	246,63	9,280	78
7	Благоевград	I-1	София - Кулата	364,00	365,00	1,000	78
8	Благоевград	I-1	София - Кулата	374,00	376,00	2,000	78
9	Благоевград	I-1	София - Кулата	377,00	378,20	1,200	78
10	Монтана	I-1/E-79/	Гр. ОПУ - Видин - Гр. ОПУ - Враца	73,54	102,06	28,518	76
11	Благоевград	I-1	София - Кулата	382,00	383,50	1,500	74
12	Видин	II-14	о.п. Видин – Кула - Връшка чука - Граница Република Сърбия	0,25	30,24	29,990	73
13	Кърджали	I-5	Кърджали - Маказа	340,23	342,64	2,411	73
14	Разград	II-23	Русе - Кубрат - Исперих - Дулово	46,77	78,75	31,982	72
15	Разград	II-23	Русе - Кубрат - Исперих - Дулово	82,93	94,20	11,268	72
16	София	I-8	СОП - Божурище - Хераково	32,00	48,40	16,400	72
17	Пловдив КРИБ	II-64	Карлово - Пловдив /реhabилитация с уширения/	0,73	48,17	47,436	71
18	Пловдив КРИБ	II-64	Карлово - Пловдив	49,50	52,30	2,800	71
19	Кърджали	I-5	Хасково-Кърджали	319,10	338,61	19,512	70
20	Русе	I-5	Основен ремонт на Дъгов мост над р. Русенски лом, път I-5 Русе - В. Търново км. 2+654			0,444	68
21	Варна КРИБ	I-9	Кранево - Златни пясъци - Св. Св. Константин и Елена - Варна - Старо Оряхово - Обзор	145,80	154,30	8,500	65
22	Монтана	II -81	Гр. ОПУ - София - Монтана - гр. Лом	102,24	146,64	44,405	64
23	Стара Загора	I-5	Летище Стара Загора - АМ Тракия	236,32	241,20	4,881	60
24	Русе	I-2	Основен ремонт на пътната част на мост над р. Дунав /Дунав мост/ - Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня - Варна	0,00	1,06	1,057	59

25	Велико Търново	I-3 /E83/	Бяла - Плевен	7,00	38,80	31,800	59
26	Бургас	I-9	Обзор - Слънчев бряг	170,20	203,40	33,200	57
27	Разград	II-49	Търговище - Разград - Кубрат - Тутракан	33,15	50,22	17,076	56
28	Велико Търново	I-5/E85/	Русе - Велико Търново - Габрово	65,20	115,30	50,100	56
29	Русе	II - 52	(Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов	0,00	15,00	15,000	55
30	Монтана	II - 11	Гр. ОПУ Видин - Сливата - Орсоя - Лом- Ковачица - Горни Цибър - Гр. ОПУ Враца	43,95	49,63	5,681	55
31	Русе	I - 3	Гара Бяла - о.п. Плевен - Луковит - Коритна - Ябланица - Ботевград	0,00	7,00	7,000	54
32	Враца	II-11	Мизия - Оряхово - Крушовене, участък обход на гр. Оряхово	0,00	8,70	8,700	54
33	София	II-18, СОП	Западна дъга 2 - Нови Искър - Чепинци - п.в. Ботевградско шосе	6,90	26,70	19,800	54
34	Видин	III-141	Кула - Грамада - Срацимир - о.п. Видин - Димово	0,00	27,90	27,900	53
35	Варна КРИБ	III-208	I-2 Повеляново - Езерово - Варна	9,80	21,00	11,200	51
36	Бургас	II-99	Бургас - Созопол - Приморско - Царево	0,00	58,00	58,000	51
37	Плевен	III-118	Гулянци - Долна Митрополия	0,00	14,79	14,786	51
38	Плевен	III-118	Гулянци - Долна Митрополия	24,15	26,81	2,657	50
39	Шумен	I-7	Силистра - Шумен - Ямбол	57,00	109,07	52,070	50
40	Монтана	II -81	Обход на гр. Лом	0,00	12,00	12,000	50
41	Пазарджик	I -8	Граница Сърбия - Калотина - Драгоман, уч-к граница с ОПУ София до начало регулация гр. Пазарджик	147,75	187,79	40,040	50
42	Пловдив КРИБ	II-86	/I-8 Пазарджик - Пловдив/ - Асеновград - Смолян /реhabилитация с уширения/	0,00	14,75	14,750	48
43	Русе	III-5402	Ценово - Обретеник - (Русе - Бяла)	0,00	15,63	15,632	48
44	Силистра	II-21	Път II-21 Русе - Силистра /част от обходен път на гр. Силистра/	109,43	115,43	6,000	46
45	Добрич	II-71	Силистра - Добрич - Оброчище п.к. I-9	88,60	119,70	31,100	46
46	Монтана	II - 11	Гр. ОПУ Видин - Сливата - Орсоя - Лом - Ковачица - Горни Цибър - Гр. ОПУ Враца	23,17	31,87	8,706	46
47	Монтана	II - 11	Гр. ОПУ Видин - Сливата - Орсоя - Лом- Ковачица - Горни Цибър - Гр. ОПУ Враца	57,75	68,28	10,533	46
48	Монтана	II - 11	Гр. ОПУ Видин - Сливата - Орсоя - Лом - Ковачица - Горни Цибър - Гр. ОПУ Враца	69,00	78,82	9,820	46
49	Ловеч	I-4 /E772/	Коритна - Български извор - Микре - о.п. Севлиево	50,49	69,83	19,341	43
50	Пловдив КРИБ	II-56	Брезово - Пловдив - път II-86 /реhabилитация с уширения/	89,51	98,20	8,695	43
51	Плевен	II-13	Кнежа - Искър - Долни Дъбник	89,73	105,09	15,359	43
52	Пловдив	III-642	Път II-64 - Хисаря - Калояново - път II-64	0,00	17,27	17,269	43
53	Русе	II - 52	(Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов	15,00	30,00	15,000	42
54	Търговище	I-4	Коритна Белокопитово /гр. Омуртаг - с. Пролаз/	206,97	214,63	7,662	41
55	Търговище	I-4	Коритна Белокопитово / с. Пролаз - гр. Търговище/	214,63	223,49	8,863	41
56	Варна КРИБ	III-9006	I-9 /Варна - Старо Оряхово/ - Здравец - Аврен - Синдел	0,00	23,00	23,000	41

57	Сливен	II-53	Сливен - Ямбол	123,72	136,00	12,278	39
58	Добрич	II-29	Варна – Добрич – Кардам - Гр. Р. Румъния	68,00	84,30	16,300	39
59	Кюстендил	III-104	/о.п. Дупница - о.п. Благоевград/- Бобошево - Четирци	0,00	4,15	4,150	39
60	Ловеч	II-35	Плевен - о.п. Ловеч-Троян- Кърнаре	84,73	103,01	18,281	39
61	Перник	II-63	Перник – Брезник – Грън - Стрезимировци	3,15	7,62	4,470	39
62	Пловдив КРИБ	II-56	Ягодовско шосе до път II-86 Пловдив - Асеновград - Смолян и кръгово кръстовище с път II-86 /нов път/	98,20	102,89	4,690	38
63	Силистра	III-213	Айдемир - Силистра - Калипетрово	0,00	4,71	4,710	38
64	Силистра	III-213	Айдемир - Силистра - Калипетрово	11,13	14,88	3,750	38

**Общо км 1113,64**

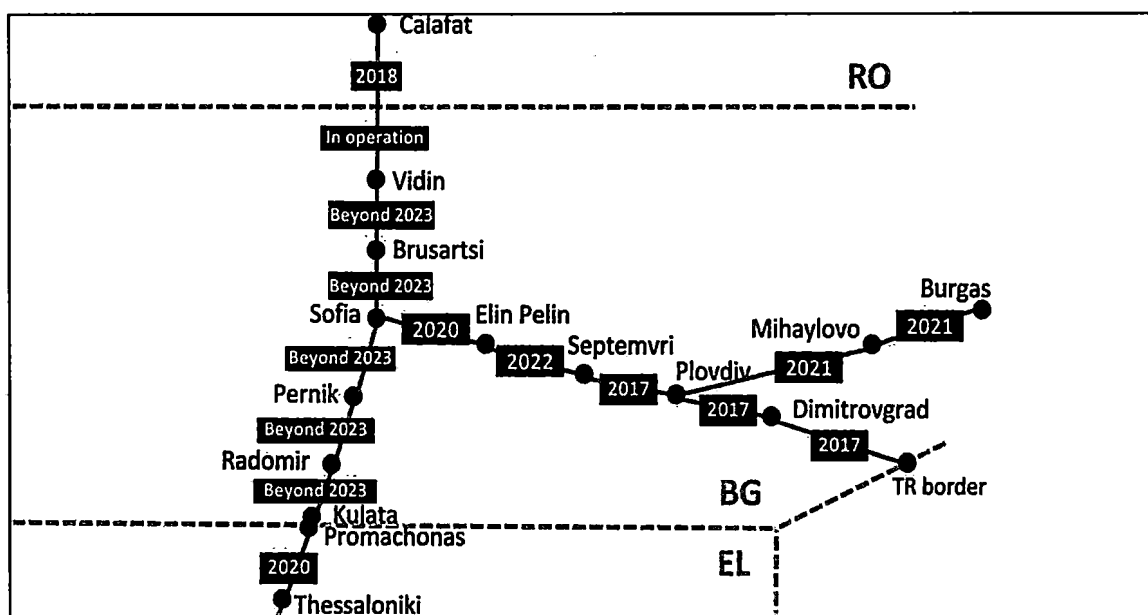
## РАЗДЕЛ VI

### Оперативна съвместимост на жп мрежата и внедряване на Европейска система за управление на железопътното движение

#### 1. Въведение

За внедряването на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) е необходимо инсталирането на Европейска система за управление на влаковете (ETCS) и GSM-R („Радиовръзка“), както и осигуряването на техническа и оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация от страната на трасето“ и „Контрол, управление и сигнализация на борда на влака“.

Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на Комисията за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение графикът за внедряване на ERTMS по железопътните линии в обхвата на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ на българска територия е както следва:

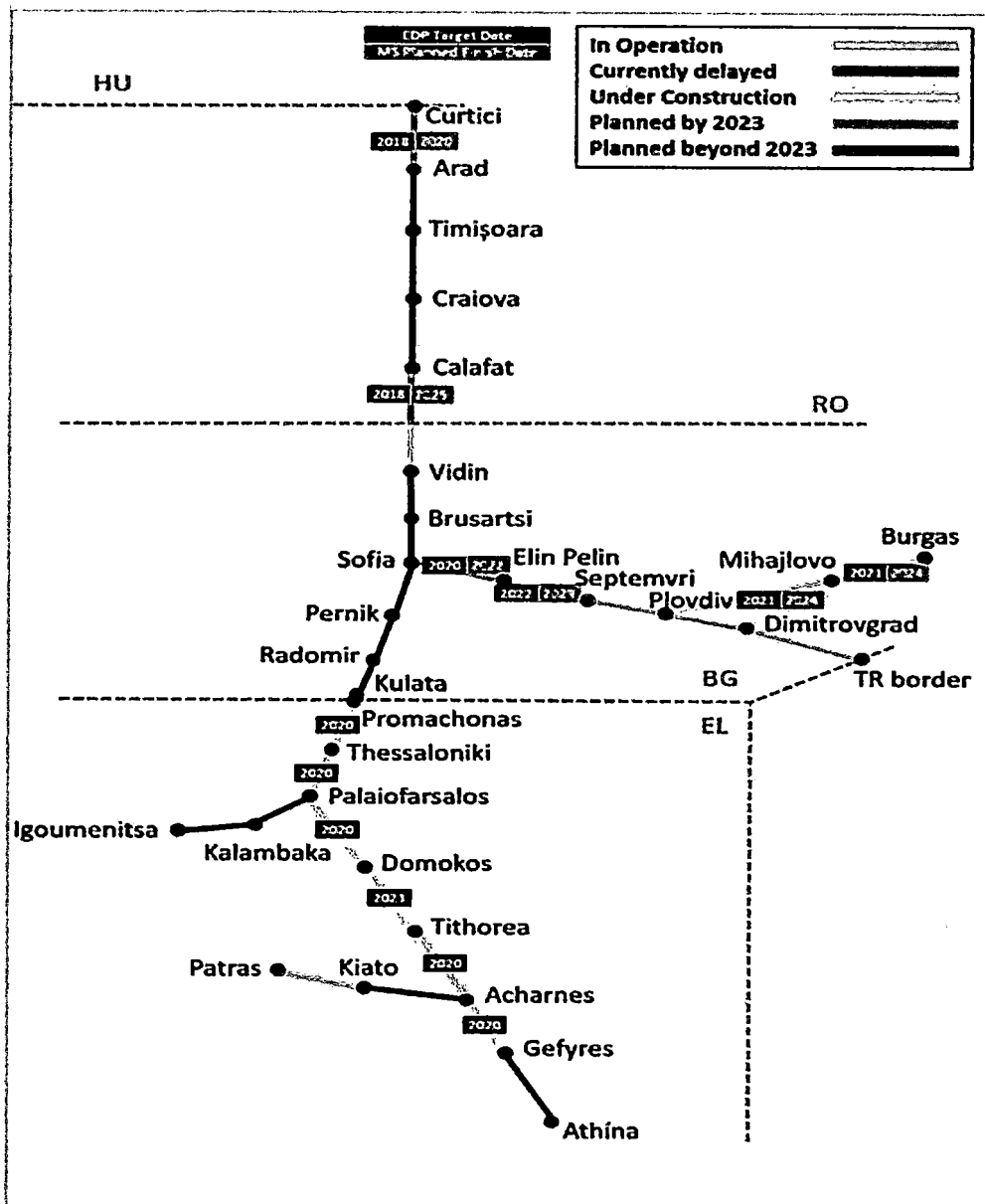


Съгласно чл. 3 от Регламента, в рамките на един месец след като ERTMS бъде въведена в експлоатация по даден коридор на основната мрежа, съответната държава-членка уведомява Комисията за това, както и за всяко забавяне при въвеждането в експлоатация на ERTMS по даден участък от коридор на основната мрежа, който трябва да бъде оборудван.

В изпълнение на Регламента и предвид отчетените забавяния при реализацията на някои железопътни проекти, в началото на 2020 г. българската страна предложи актуализация на срока за въвеждането в експлоатация на ERTMS по железопътната линия София – Елин Пелин – до 31.12.2022 г. и актуализация на срока за въвеждането в експлоатация на ERTMS по железопътната линия Пловдив – Бургас – до 31.12.2024 г. В началото на м. октомври предложението за актуализация на сроковете беше одобрено от ЕК.

В Работния план на Европейския координатор Матиас Рюте от 2020 г. са заложили следните срокове за внедряване на ERTMS:





Съгласно актуализирания Национален план за изпълнение на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз е определена следната рамка (план) за внедряване на ERTMS в Република България:

ПРОЕКТИ В ПРОЦЕС НА ИЗПЪЛНЕНИЕ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕС							
	Фаза	Програма	Проект	Период на изпълнение		Стойност (без ДДС) - BСN	ETCS, включен в обхвата
				От	До		
I	Фаза „Строителство“	ОПТИ 2014-2020	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас Фаза 2	2016	2024	675 092 693	ДА

2	Фаза „Строителство“	ОПТТИ 2014-2020 2021-2027	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец	2016	2027	1 179 682 010	НЕ
3	Фаза „Проектиране и строителство“	МСЕ	Модернизация на железопътен участък София -Елин Пелин	2015	2022	132 966 320	ДА
4	Фаза „Строителство“	МСЕ НФ	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	2016	2024	443 513 192	НЕ
5	Фаза „Строителство“	МСЕ НФ	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк	2016	2024	286 146 183	ДА
6	Фаза „Строителство“	МСЕ НФ	Развитие на железопътен възел Пловдив	2017	2023/2024	243 882 067	ДА
7	Фаза „Проектиране и строителство“	ОПТТИ 2014-2020	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	2016	2022	5 400 942	неприложимо
8	Фаза „Проектиране и строителство“	ОПТТИ 2014-2020	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	2016	2021	6 255 893	неприложимо
9	Фаза „Проектиране и строителство“	ОПТТИ 2014-2020	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	2016	2022	16 519 339	неприложимо
10	Фаза „Подготовка“	ОПТТИ 2014-2020	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линия София - Перник - Радомир - Гюешево - граница с Република Македония“	2015	2022	22 666 570	неприложимо
11	Фаза „Строителство“	ОПТТИ 2014-2020	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волуяк-Драгоман	2021	2024/2025	472 148 064	ДА
12	Фаза „Проектиране и строителство“	ОПТТИ 2014-2020	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции -Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация -SCADA	2020	2023	28 549 885	неприложимо
13	Фаза „Подготовка“	ОПТТИ 2014-2020	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	2020	2023	10 590 946	неприложимо
14	Фаза „Проектиране и строителство“	МСЕ	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник	2020	2022	28 048 829	неприложимо
15	Фаза „Подготовка“	МСЕ	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград-Граница с Република Турция"	2020	2023	20 529 688	неприложимо
16	Фаза „Подготовка“	МСЕ	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София: железопътен участък -Мездра -Мелковец"	2020	2023	11 291 221	неприложимо
17	Фаза „Подготовка“	МСЕ	Достъп от Коридор ОИС до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	2021	2023	4 009 451	неприложимо
18	Фаза „Подготовка“	МСЕ	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия“	2020	2023	5 542 380	неприложимо

ПРОЕКТИ, ПРЕДВИДЕНИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕС В ПРОГРАМЕН ПЕРИОДА 2021-2027							
1	Фаза „Строителство“	ПТС	Модернизация на жп линия София-Перник-Радомир: жп участък София-Перник	2022	2027/2029	632 000 000	ДА
2	Фаза „Строителство“	ПТС	Модернизация на жп линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	2021	2025/2029	321 274 717	ДА
3	Фаза „Строителство“	ПТС	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	2022	2025	65 000 000	ДА
4	Фаза „Проектиране и строителство“	ПТС	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник	2023	2027	35 000 000	неприложимо
5	Фаза „Проектиране и строителство“	ПТС	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия Перник-Радомир	2023	2027	15 000 000	неприложимо
6	Фаза „Строителство“	ПТС	Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел	2021	2027	462 000 000	ДА
7	Фаза „Строителство“	ПТС	Развитие на жп възел Горна Оряховица	2024	2029	125 000 000	ДА
8	Фаза „Строителство“	ПТС	Развитие на жп възел Русе	2024	2029	70 000 000	ДА
9	Фаза „Строителство“	ПТС	Развитие на жп възел Варна	2024	2029	100 000 000	ДА
10	Фаза „Строителство“	ПТС	Изграждане на жп връзка с летище Бургас	2024	2027	103 199 182	ДА
11	Фаза „Строителство“	ПТС	Изграждане на жп връзка с летище Пловдив	2024	2027	44 125 642	ДА
12	Фаза „Проектиране и строителство“	ПТС	Изграждане на ETCS, ниво 1 по жп линия Радомир-Кулата	2023	2027/2029	168 383 000	ДА
13	Фаза „Проектиране и строителство“	ПТС	Изграждане на ETCS, ниво 1 по жп линията Русе - Каспичан	2022	2027/2029	110 830 000	ДА
14	Фаза „Проектиране и строителство“	ПТС	Изграждане на ETCS в участъка Елин Пелин - Септември	2027	2029	40 000 000	ДА ETCS
15	Фаза „Строителство“	МСЕ-2	Модернизация на железопътната линия Видин-София: железопътен участък Видин - Медковец	2021	2027	908 000 000	ДА
16	Фаза „Строителство“	МСЕ-2	Модернизация на жп линията Радомир-Гюешево	2023	2027	1 230 000 000	ДА
17	Фаза „Строителство“	МСЕ-2	Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия	2024	2027	468 000 000	ДА
18	Фаза „Проектиране и строителство“	НПВУ МВУ	Преустройство и рехабилитация на ключови гарови комплекси и изграждане на интермодален терминал - Горна Оряховица	2021	2025	78 664 000	неприложимо
20	Фаза „Проектиране и строителство“	НПВУ МВУ	Цифровизация в железопътния транспорт чрез модернизация на системите за безопасност и енергийната ефективност по жп направления от основната и широкообхватната TEN-T мрежа	2021	2026	266 357 055	неприложимо
21	Фаза „Проектиране и строителство“	НПВУ МВУ	Модернизация за тягови подстанции и секционни постове по протежение на основната и широкообхватната TEN-T мрежа, с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA	2021	2026	273 200 000	неприложимо

ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МФИ							
1	Фаза „Проектиране и строителство“	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на ETCS, ниво 1 по жп линия София - Мездра		до 2030	78 000 000	ДА по съществуващо трасе
2	Фаза „Проектиране и строителство“	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Мездра - Горна Оряховица		до 2030	116 500 000	ДА по съществуващо трасе
3	Фаза „Проектиране и строителство“	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на ETCS, ниво 1 по жп линия Горна Оряховица - Каспичан		до 2030	98 000 000	ДА по съществуващо трасе
4	Фаза „Проектиране и строителство“	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Горна Оряховица - Каспичан		до 2030	46 500 000	ДА по съществуващо трасе
5	Фаза „Строителство“	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп участък Медковец-Мездра	2024	2037	77 800 0000	ДА
6	Фаза „Строителство“	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп участък Мездра-Столник	2028	2034	1 855 000 000	ДА
7	Фаза „Строителство“	НФ или заеми от МФИ	Развитие на жп възел София (без отсечка София-Волуяк)	2022	2027	419 625 303	ДА
8	Фаза „Строителство“	НФ или заеми от МФИ	Развитие на жп възел Пловдив фаза 2	2022	2027	195 000 000	ДА
9	Фаза „Подготовка и строителство“	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линия Радомир-Кулата	2028	2034	1 691 154 792	ДА
10	Фаза „Подготовка и строителство“	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линия Русе-Г. Оряховица-Димитровград	2026	2034	1 985 049 330	ДА
11	Фаза „Строителство“	НФ или заеми от МФИ	Модернизация и рехабилитация на жп участък Мездра-Г. Оряховица	След 2030		647663250	ДА
12	Фаза „Проектиране и строителство“	НФ или заеми от МФИ	Възстановяване на проектни параметри на жп участък Г. Оряховица-Каспичан	След 2030		466 000 000	НЕ
13	Фаза „Строителство“	НФ	Възстановяване на проектни параметри на жп линия Русе-Варна	2018	2025	749 082 890	НЕ

## 2. Съществуващо положение

Към 2020 г. е завършено внедряването на ERTMS по следните жп участъци:

- Пловдив – Свиленград – турска граница – ETCS ниво 1 (версия 2.3.0 d) и GSM-R;
- Септември – Пловдив – ETCS ниво 1 (версия 2.3.0 d) и GSM-R;
- София – Септември – GSM-R;
- Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – ETCS ниво 1 (версия 2.3.0d).

## 3. Инвестиционни планове до 2030 г.

Както в настоящия програмен период 2014 – 2020 г., така и в предстоящия – 2021-2027 г. се изпълняват и планират за изпълнение редица проекти, в обхвата на които е предвидено внедряване на ERTMS. Проектите са представени по-долу с посочени индикативни източници на финансиране и съобразно местоположението си – по коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, по „основна“ или „широкообхватна“ мрежа.

По коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (в т.ч. по направленията София – сръбска граница и София – граница с Република Северна Македония, които от 2021 г. се очаква да бъдат включени в обхвата на коридора):

➤ ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

- Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 – ERTMS (ETCS ниво 1, версия 2.3.0d и GSM-R), 2024 г.;
- Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – сръбска граница: участък Волюяк – Драгоман – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2024/2025 г.

➤ МСЕ 2014-2020 г.

- Развитие на железопътен възел Пловдив – ERTMS (ETCS ниво 1, версия 2.3.0d и GSM-R), 2024 г.;
- Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин – ETCS ниво 1, версия 2.3.0d, 2022 г.;
- Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк – ETCS ниво 1, версия 2.3.0d и GSM-R, 2023 г.

➤ Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

- Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник – Радомир: фаза 2 – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2029 г.;
- Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък София – Перник – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2029 г.;
- Изграждане на жп връзка между България и Република Северна Македония – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2025 г.
- Изграждане на ETCS в участъка Елин Пелин – Септември – ETCS ниво 1, 2029 г.;
- Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Радомир – Кулата – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2029 г.;
- Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Русе – Каспичан – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2029 г.

Допълнително, с цел оптимизиране на градската мобилност и изграждане на транспортни връзки, които да позволят бърз преход между различните видове транспорт е предвидена реализацията и на следните проекти, с финансиране от Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.:

- Развитие на жп възел Горна Оряховица – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2027 г.;
- Развитие на жп възел Русе – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2027 г.;
- Развитие на жп възел Варна – ERTMS (ETCS ниво 1 и GSM-R), 2027 г.

Работата за привеждане на инфраструктурата в съответствие с изискванията и стандартите на ЕС и за изпълнение на поетите ангажименти по отношение на внедряването на ERTMS ще продължи. Постигането на планираните цели е обвързано с осигуряването на необходимото значително финансиране.

## РАЗДЕЛ VII

### Насърчаване на мултимодалността чрез набелязване на нужди от трансбордиране или мултимодален товарен превоз и пътнически терминали

#### 1. Въведение

Основната цел в периода до 2030 г., по отношение на насърчаването на мултимодалността, е развитието на мрежа от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товарни превозни услуги за осигуряване на по-добра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги, установяване на надеждни и бързи железопътни връзки между терминалите. За изпълнението на тази цел е необходимо ясно идентифициране на конкретните нужди от трансбордиране или мултимодален товарен превоз и пътнически терминали на територията на България.

През последните години в Европа се утвърждава доминираща тенденция за предлагане на комбинирани транспортни услуги. Причините за това са много – все по-голямото натоварване на автомагистралите в резултат на увеличаващите се превози, замърсяване на околната среда, надеждността на жп транспорт при различните атмосферни условия, ефективността на комбинирания транспорт и др. Комбинираните превози създават възможност за осъществяване на пълна логистична схема за доставка „от врата до врата“, което се явява и едно от основните желания на клиентите. Република България като част от европейската железопътна мрежа трябва да отговаря с възможности за предлагане на условия за развитие на комбинирания транспорт.

Ефективният интермодален транспорт, подкрепен от нови и подобрени терминали, има възможност да предостави значителни предимства в три области:

- Подобряване на цялостната транспортна ефективност и икономическото развитие.
- Намаляване на процента на нарастване на автомобилния товарен трафик, чрез предоставяне на допълнителни стимули за използване на железопътен и воден транспорт, посредством подобрени интермодални съоръжения.
- Стимулиране на устойчиво развитие на транспорта и екологична защита, чрез пренасочване на пътническия и товарен трафик от автомобилния транспорт към железопътния, който е по-екологичен вид транспорт.

За Република България съществуват потенциални възможности за развитие на интермодални превози, свързани със следните предимства:

- Основните маршрути за вътрешни и международни контейнерни превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в Европейската спогодба за важни международни линии за комбиниран транспорт и съответните съоръжения (AGTC) и направленията от „основната“ и „широкообхватната“ TEN-T мрежа. През Република България преминава трасето на товарен коридор за конкурентоспособни товарни превози „Ориент/Източно-Средиземноморски“: Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца и – Видин – София – Солун – Атина, който беше пуснат в експлоатация на 8 ноември 2013 г.
- Съществува регулярен и устойчив трафик на тежкотоварни автомобили от Република България и страните от Близкия изток към Европа, който позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, регламентиран срок на доставка, гарантиране потребителска стойност на стоките и стимулиращи цени.
- Не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав.

Развитието на интермодалните превози е приоритет на националната транспортна политика в непосредствен и дългосрочен план. Целта е повишаване на ефективността на разходите и

устойчивостта на транспортните дейности, а оттам и подпомагане на конкурентоспособността на националната икономика.

## **2. Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.**

В началото на 2020 г. стартира подготовката на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. В рамките на проекта се изпълниха следните дейности:

- Анализ на транспортната инфраструктура за осъществяване на комбиниран транспорт в България
- Анализ на товарния трафик по основните пътни и железопътни направления, речни и морски пристанища и извършените операции по комбиниран транспорт. Прогноза за товарния трафик със сечения 2027 г. и 2034 г.
- Преглед на законодателството на ЕС и на опита на други държави-членки на ЕС за стимулиране на комбинирания транспорт
- Анализ на националното законодателство и предложения за промени
- Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.
- Организиране на срещи-дискусии със заинтересованите страни

Към момента в заключителен етап на подготовка е Стратегическа екологична оценка.

### **2.1. Анализ на транспортната инфраструктура за осъществяване на комбиниран транспорт**

Анализът на транспортната инфраструктура за осъществяване на комбиниран транспорт включва анализ на техническите изисквания към мрежата за комбиниран транспорт, анализ на състоянието на мрежата за комбиниран транспорт, анализ на проектите в изпълнение и планираните проекти за развитие на инфраструктурата за комбиниран транспорт и анализ на покритието на основните производствени зони с терминали за комбиниран транспорт.

**Основните изводи** от анализа на състоянието на инфраструктурата за комбинирани превози са следните:

- Функциониращите жп-автомобилни терминали не осигуряват покритие на производствените мощности и на консуматорските центрове в северна и в югозападна България;
- Във вътрешността на страната липсва инфраструктура за обработка на контейнери със свободен и недискриминационен достъп;
- Състоянието и параметрите на железопътната инфраструктура не съответстват на изискванията за ефективни и ефикасни комбинирани превози по железница по отношение на скорост, осово натоварване, товарен габарит за комбиниран транспорт и дължина на влака;
- Пътната мрежа за комбинирани превози се характеризира с ниска степен на изграденост на висококачествени пътища, добра носимоспособност, но недобро състояние на пътната настилка по част от първокласните и второкласни пътища;
- Техническите параметри на морските пристанищни терминали и на подходите към тях ограничават достъпа на големи и по-ефективни контейнеровози;
- Наличната механизация в пристанищните терминали е остаряла и с ниска ефективност;
- Проектите за развитие и модернизация на инфраструктурата за комбинирани превози, които са в ход, ще допринесат за привеждането на под 15% от

железопътната инфраструктура и под 10% от пътната инфраструктура в съответствие с техническите изисквания, но параметрите на останалите 77% от железопътната и 62% от пътната инфраструктури за комбиниран транспорт ще останат под приетите стандарти;

- Планираните за изпълнение проекти изискват значителен финансов ресурс, голяма част от тях нямат идентифициран и потвърден източник на финансиране, което крие риск от забавяне на част от тях;
- Няма проекти в процес на изпълнение за изграждане на нови жп-автомобилни терминали; планираните проекти се отнасят до три-модални терминали (Русе, Варна и Бургас), които няма да решат проблема с липсата на жп-автомобилни терминали в северна и югозападна България.

## **2.2. Пакет от мерки/дейности за стимулиране на комбиниания транспорт в Република България до 2030 г.**

Пакетът от мерки/дейности за стимулиране на комбиниания транспорт в Република България до 2030 г. е предложен въз основа на изготвен SWOT анализ, който обобщава анализ на силните и слабите страни, благоприятни възможности и заплахи за комбиниания транспорт. Силните и слабите страни се характеризират като вътрешна за комбиниания транспорт среда, които пряко зависят от решенията, взимани в самия подсектор, а възможностите и заплахите са обусловени от външната среда и като правило подсекторът не може пряко да влияе върху тях. Анализирани са и законодателствата в ЕС и Република България в областта на комбиниания транспорт, като са направени сравнителен анализ и обобщение на законодателните практики и мерките за стимулиране на комбиниания транспорт, подходящи за прилагане в България, както и са изготвени конкретни предложения, целящи подобряване и най-вече синхронизиране на действащата нормативна уредба на комбиниания транспорт в Република България. Допълнително е използван и анализът на опита и прилаганите добри практики в областта на комбиниания транспорт в редица държави членки на ЕС, като Австрия, Франция, Германия, Полша, Чехия, Финландия, Дания и Италия. Пакетът от мерки и дейности обхваща отстраняването на констатираните слаби страни в изготвения SWOT анализ.

**Група мерки/дейности:** „Организационни и административни въпроси“, включва мерки/дейности за отстраняване на следните констатирани слаби страни в изготвения SWOT анализ:

- Ниска търговска скорост на транзитните блок влакове и дълги престои на граничните преходи;
- Липса на координация и синергия на усилията между всички заинтересовани страни за координирано управление и развитие на комбиниания транспорт в България;
- Недостатъчен административен капацитет на всички заинтересовани страни за използване възможностите на финансовите инструменти, безвъзмездна финансова помощ и държавните помощи за реализация на Националния план за развитие на комбиниания транспорт.

**Група мерки/дейности:** „Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата“, включва мерки/дейности за отстраняване на следните констатирани слаби страни в изготвения SWOT анализ:

- Частните жп-автомобилни терминали не предлагат равнопоставен и прозрачен достъп;
- Малко на брой блок влакове за превоз на ИТЕ и липса на публична информация за организираните такива;



- Недостиг на специализиран подвижен състав за превоз на ИТЕ;
- Преките разходи за комбиниран транспорт от врата до врата, вкл. претоварване, на разстояния по железница под 550 км са по-високи от тези за автомобилен транспорт;
- Липса на информационна/IT обезпеченост – работещи информационни канали (EDI, blockchain) между пристанища, интермодални терминали, контейнерни линии, митница (държавни институции), депа, превозвачи и използване на интелигентни транспортни системи.

**Група мерки/дейности „Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“**, включва мерки/дейности за отстраняване на следните констатирани слаби страни в изготвения SWOT анализ:

- Липсват жп-автомобилни терминали; функциониращите такива покриват около 1/3 от територията на страната; липсва терминал в София;
- Проектите за изграждане на нови терминали са или спрени, или нямат осигурено финансиране (европейско и национално, включително и финансови инструменти);
- Техническите параметри на морските пристанищни контейнерни терминали не позволяват обработка на големи контейнеровози и на повече от един контейнеровоз едновременно;
- Механизацията за претоварване в пристанищата е остаряла и с ниска производителност; ниско качество и ефективност на жп услугите и тези на морските пристанища;
- Липса на логистични центрове/товарни селища за комбиниран транспорт, предлагащи условия за различни товари, популяризирани сред малките и средни производствени предприятия.

<b>Приоритетни мерки и дейности</b>	<b>Индикативен срок за изпълнение</b>
<b>Група мерки/дейности „Организационни и административни въпроси“</b>	
Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията	<i>постоянен</i>
Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от ЕС при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт	2022/2023
Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт	<i>постоянен</i>
<b>Група мерки/дейности „Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата“</b>	
Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт	2024
Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи	2025/2026
Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	2022/2023
Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	2025

Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	2025
Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	2028
Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт	2030
<b>Група мерки/дейности „Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“</b>	
Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София	2023
Изграждане на интермодален терминал в района на град София	2025/2026
Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България	2024
Изграждане на интермодален терминал в Северна България	2026
Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България	2023
Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България	2025
Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	2024
Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	2026/2027
Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове	<i>постоянен</i>
Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин	2024/2025

### 2.3. Източници на финансиране

Индикативният бюджет за изпълнението на всяка от предложените мерки е определен на база изпълнени подобни проекти в страната и в държави членки на ЕС, собствени изчисления, и с отчитане на необходимите срокове за тяхното изпълнение.

<b>ИНДИКАТИВЕН БЮДЖЕТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПАКЕТА ОТ МЕРКИ</b>	<b>181,800,000</b>
Индикативен бюджет за изпълнение на група мерки 1 „Организационни и административни въпроси“	1,500,000
Индикативен бюджет за изпълнение на група мерки 2 „Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата“	46,300,000
Индикативен бюджет за изпълнение на група мерки 3 „Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“	134,000,000

### 3. Мерки за насърчаване на мултимодалността при пътниците

Железопътните гари, включително железопътните терминали, са основна производствена единица, в която започва и завършва производственият процес и от работата на която до голяма степен зависи изпълнението на заявките за превоз на пътници и товари по железопътния транспорт, безопасното и редовно движение на влаковете. Районът на

железопътните гари/терминали включва коловозно развитие съобразно предназначението, приемна сграда и други технологични сгради, съоръжения и инсталации, свързани с управлението на движението на влаковете, безопасността на превозите и обслужването на пътници и товари. В железопътните гари/терминали се извършват дейностите по приемане, изпращане, престой и обработка на влаковете, осигуряване на превоза на пътници и товари, както и други технологични операции, свързани с експлоатацията на железопътната инфраструктура и превозната работа.

За извършване на дейностите във всяка жп гара/терминал и в съответствие с вида и обема се проектират и изграждат:

- гарови платформи (перони, рампи, площадки) с коловозно развитие;
- административни, технически и пътнически сгради с необходимите помещения и работни места;
- далекосъобщителни инсталации и съоръжения;
- устройства за сигнализация или за централизация, централизация и блокировка;
- инсталации по енергоснабдяване, топлоснабдяване и осветление;
- контактна мрежа и съоръжения по електрифицираните железопътни линии;
- водоснабдяване и канализация;
- други необходими инфраструктури и технически средства.

В следващия програмен период, който обхваща периода 2021-2027/2029 г., НКЖИ планира да осигури финансиране чрез ЕСИФ и национални средства за рехабилитацията на гари и гарови комплекси, вкл. и такива, които осигуряват възможност за прехвърляне на други видове транспорт.

По отношение на средствата от ЕСИФ, планираните инвестиции са основно по направленията на коридор ОИС като в тях се включват ключови гари, които осигуряват комбиниран транспорт по направленията София – Перник – Радомир, София – Драгоман, Радомир – Гюешево и София – Видин. Също така, предвижда се с европейски средства да бъдат изградени жп връзки към летищата в Пловдив и Бургас, които ще осигурят реална интермодална връзка между железопътния и въздушния транспорт. НКЖИ е изразила инвестиционни намерения за финансиране на проекти по новия Механизъм за възстановяване и устойчивост на ЕК, като част от средствата са планирани за преустройство и рехабилитация на ключови гарови комплекси по 2-ра главна жп линия, които осигуряват връзка с други видове транспорт.

В зависимост от инвестиционната стратегия на Компанията, плановете са да бъдат проучени и възможностите за изграждане на интермодални терминали в района на някои от най-големите и стратегически за комбинирания транспорт гари като София, Русе и др.

В инвестиционната стратегия на компанията с национално финансиране са включени за рехабилитация и приемните здания на редица гари, осигуряващи интермодална връзка по 2-ра, 3-та и някои второстепенни линии.

Процесите на урбанизация водят до растеж на градските пътувания и причиняват сериозни проблеми в урбанизираните територии, като повишена употреба на автомобили, задръствания и вредно въздействие върху околната среда. Особено остър е проблемът в най-гъсто населения град на България, а именно София. По данни на Националния статистически институт към 31.12.2019 г. градът е с население 1 328 790 души, което представлява 19,12% от общото население на страната (6 951 482 души). За решаването на транспортните и екологичните проблеми и предизвикателства на столицата е необходимо да бъдат положени значителни усилия за развитието на устойчива мултимодална градска мобилност.

До момента бе осигурено финансиране за разширяването на мрежата на метрото в София, което осигурява интермодална връзка с Летище София, с националната жп и автобусна мрежа чрез метростанция „Централна жп гара” разположена непосредствено до „Централна гара София” и до „Централна автогара София”, с жп линията София-Пловдив при метростанция „Искърско шосе” и с жп линията София – Перник при метростанция „Горна баня”, която бе въведена в експлоатация през м. април 2021 г. Чрез изградените буферни паркинги при метростанциите „Цариградско шосе”, „Джеймс Баучер”, „Бели Дунав”, „Бизнес парк” и „Горна баня”, разположени на основни входно-изходни пътни артерии се осъществява интермодална връзка на метрото с навлизания автомобилен транспорт в града. Изградената метро мрежа осъществява интермодални връзки с 14 трамвайни линии и 55 тролейбусни и автобусни линии.

Растящото търсене на транспортни услуги в столицата обуславя необходимостта инвестициите за разширение на мрежата на метрото в София да продължат. С високата си превозна способност метрото осигурява ефективно, бързо, екологично и безопасно транспортиране, замествайки значителен брой паралелни линии на надземния транспорт и намалявайки автомобилния трафик и задръстванията в столицата.

В периода до 2027 г. е предвидена реализацията на останалите два участъка от Линия 3 на метрото в София:

- Североизточният участък на Линия 3 – Етап III, Лот 1 е с дължина 3 км и 3 метростанции (от км. 4+300 – начало на метростанция МС 5 намираща се под бул. Владимир Вазов на кръстовището с ул. „Панайот Хитов“ до км. 1+300 – метростанция МС 2 в ж.к. Левски). МС 1, която е разположена на бул. Ботевградско шосе, непосредствено до колелото на трамвайната линия, е планирана за самостоятелно изграждане във връзка с предвидена автогара в района на трамвайната линия на бул. Ботевградско шосе.
- Югоизточният участък на Линия 3 – Етап III, Лот 2 е с дължина 6 км и 6 метростанции с трасе “ул. Шипка – ул. Гео Милев – бул. Асен Йорданов – бул. Цариградско шосе”.

Последващото разширение на метрото в София ще разшири и улесни достъпа на пътниците до споменатите интермодални връзки с другите видове транспорт, ще допринесе за ограничаване на високата употреба на автомобили, задръстванията и вредното въздействие върху околната среда, което от своя страна ще допринесе съществено и за постигане на целите по изменението на климата.

Реализацията на предвидените проекти ще допринесе за постигането на специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност“ по Цел на политиката 2 – „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“.

Развитието на транспортната инфраструктура, както и насърчаването на употребата на екологосъобразни видове транспорт, допринасят за намаляване на вредните емисии, отделяни във въздуха. С оптимизирането на трафика и намаляването на задръстванията на движението, ще се редуцират нивата на отделяните вредни емисии. Изпълнението на инвестиционната програма ще има конкретен принос по политиката за изменение на климата основно чрез увеличаване дела на железопътния транспорт, модернизация на пътната инфраструктура за осигуряване оптимални скорости на движение при оптимален режим на автомобилните двигатели и намаляване на относителния дял на пътуванията с лични моторни превозни средства в столицата, чрез подобряване и развитие на мрежата на метрото в София.

## РАЗДЕЛ VIII

### Мерки за насърчаване на използването на алтернативни горива, в съответствие с националната рамка за политиката

#### 1. Стратегическа рамка в областта на алтернативните горива в транспорта

Националната рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура е разработена в съответствие с изискванията на чл. 3 от Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22.10.2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. Тя е одобрена с Решение № 87/26.01.2017 г. на Министерския съвет и изменена с Решение № 323/11.05.2018 г. на Министерския съвет.

Националната рамка изразява визията на държавата активно да подкрепи развитието на алтернативни горива в транспорта с оглед осъществяване на дефинираните национални цели в областта на енергетиката, транспорта и околната среда. Глобалната цел на рамката е създаването на достатъчно благоприятна среда за по-широко прилагане на видове алтернативни горива и задвижвания в сектора на транспорта и постигането на условия, сравними в областта с други развити страни от Европейския съюз.

В дългосрочен хоризонт (след 2030 г.) се цели разгръщане на електромобилността, по-широко използване на природния газ като стандартно гориво и излизане на водородната технология от фазата на изследванията/развойната дейност.

Ключовият принцип, върху който е изградена националната рамка на политиката, е принципът на технологичната неутралност в смисъл на избягване на подкрепа от страна на публичния сектор само към един вид алтернативни горива. В нея е представено актуалното състояние на инфраструктурата по отделни видове алтернативни горива, използвани в автомобилния, водния и въздушния транспорт. Предложени са прогнозни цели, възможности и потенциални мерки по отношение на:

- Навлизането на превозните средства, с електрическо и водородно задвижване и изграждането на съответната зарядна инфраструктура за тях
- Изграждането на зарядна инфраструктура за компресиран и втечен природен газ
- Наземното електроснабдяване на морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища
- Снабдяването с втечен природен газ на морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища.

За България въпросите, свързани с развитието на алтернативните горива и разгръщането на съответната инфраструктура представляват предизвикателство, което страната се стреми да преодолее. През 2019 г. започна подготовката на **Национален доклад** в изпълнение на разпоредбите на чл. 10, параграф 1 от Директива 2014/94/ЕС. На 6.01.2020 г., след съгласуване в рамките на Съвета по европейските въпроси, този доклад беше изпратен за преглед в Европейската комисия.

Някои от основните изводи, които са направени въз основа на разработения **Национален доклад**, са:

- Постигнат е напредък по отношение на правните мерки в областта на алтернативните горива.
- В редица стратегически документи на национално ниво са застъпени текстове за прилагането на Националната рамка за политика за развитието на пазара на

алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура.

- От 2016 г. се изпълнява програма на Националния доверителен екофонд за подкрепа за публичните институции за закупуване на електрически и plug-in хибридни превозни средства.
- Автомобилният парк в страната е остарял, като преобладават автомобилите с дизелови и бензинови двигатели.
- Макар и с по-бавни темпове, броят на електрическите превозни средства, както и на хибридните превозни средства нараства. Отчита се и увеличение на превозните средства, задвижвани с втечен нефтен газ и природен газ. Нараства броят на използваните електрически автобуси в градския транспорт.
- От м. октомври 2017 г. функционира първата, оборудвана изцяло с електрически превозни средства, компания за споделяне на автомобили за придвижване в гр. София – SPARK.
- Поетапното изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства в автомобилния транспорт се реализира на ниво общини от частни инвеститори.
- В областта на водния транспорт бреговото електроснабдяване и съответната инфраструктура са налични в морските пристанища за обществен транспорт и пристанищата за обществен транспорт по вътрешните водни пътища от основната и широкообхватната TEN-T мрежа. Наблюдава се леко повишение в предоставянето на услугата по отношение на морските пристанища.
- На територията на най-голямото българско летище – „Летище София“ ЕАД, на Терминал 2 функционират 6 бр. контактни самолетни стоянки, осигуряващи на самолетите електрозахранване 400 Hz и кондициониран въздух, посредством стационарно монтирани на пътническия ръкав електро-преобразуватели и кондиционери. Услугата е включена към общия пакет за предоставяне на пътнически ръкав и се ползва от всички авиокомпании, ползващи пътнически ръкав на Терминал 2.

В областта на алтернативните горива МТИТС успешно си взаимодейства със следните организации в тази сфера:

- Институт по електрохимия и енергийни системи „Академик Евгени Будевски“ към Българската академия на науките – [www.bas.bg/cleps](http://www.bas.bg/cleps)
- Българска петролна и газова асоциация – [www.bpga.net/en/](http://www.bpga.net/en/)
- Българска асоциация „Природен газ“ – [www.naturalgas.bg](http://www.naturalgas.bg)
- Национална браншова организация ИКЕМ – [www.emic-bg.org](http://www.emic-bg.org)
- Българска асоциация електрически превозни средства [www.baeps.org](http://www.baeps.org)

В България е осигурен открит и недискриминационен достъп за всички ползватели до съществуващите данни, посочващи географското местонахождение на публично достъпните точки за зареждане и зарядни точки за алтернативни горива. Достъпът на ползвателите до данни е гарантиран чрез: функциониращи информационни платформи за електромобилност „Vulcharge“ и „Eldive“, електронния локатор за зарядни станции за електромобили „Vsickotok.bg“ и информационната платформа „Fuelo.net“ за станциите, зареждащи с втечен нефтен газ и компресиран природен газ.

На официалния интернет сайт на МТИТС е създаден специален раздел „Алтернативни горива в транспорта“, в който е публикувана информация в следните подраздели:

- Европейско законодателство

- Национални стратегически документи
- Информационни платформи за потребителите.

## **2. Мерки за инфраструктурно планиране в автомобилния транспорт**

Транспортът остава един от основните източници на замърсяване на въздуха с фини прахови частици и парникови газове. В тази връзка е необходимо да се увеличи използването на превозни средства, задвижвани с алтернативни горива, както при масовия обществен транспорт, така и при личните автомобили.

С цел насърчаване използването на автомобили, движещи се с алтернативни горива, е важно да бъде изградена оптимална инфраструктура за зареждане на превозните средства с алтернативни горива. Така изградената инфраструктура трябва да обхваща не само населените места, а също така да бъдат изградени зарядни станции по пътната мрежа, позволяващи на ползвателите на автомобили, задвижвани с алтернативни горива да пътуват на по-големи разстояния, без това да попречи на комфорта им на пътуване.

При планирането следва се вземат предвид развитието на инфраструктурата към момента, тенденциите за производството и разпространението на алтернативни горива и енергия в следващи периоди като се изхожда от принципа на технологична неутралност.

При инфраструктурното планиране на зарядните точки за електрически превозни средства и точките за зареждане с други видове алтернативни горива ще се съблюдават разпоредбите относно оперативната им съвместимост в контекста на Директива 2014/94/ЕС и Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745.

## **3. Мерки за изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства**

Електрическата енергия ще бъде важен елемент от бъдещия енергиен микс в транспорта в България.

Положителна тенденция е поетапното изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства, реализирано предимно от частни инвеститори.

Най-големият оператор на зарядна инфраструктура в България – Eldrive е изградил 250 точки за зареждане и 32 бързо зарядни станции. Мрежата на Eldrive има пълно национално покритие, както в големите областни центрове, така и на основните междуградски пътища. Плановете са да бъдат изградени още 400 зарядни точки в близките години.

Изграждането на национална мрежа от публични зарядни станции изисква прилагането на стратегически и концептуален подход. Ключовите фактори, които се отчитат са: гарантиран безопасен обхват и експозиция на локацията, достатъчно време за презареждане, риск от изчакване/риск от неизползване, брой и тип на станции, свързаност, разходи, договори за наем и партньорство.

Различните локации ще имат в кратко- и средносрочен хоризонт различен комерсиален потенциал, чиято реализация изисква координация не само на ниво държава, но и на ниво отделна област или община.

От тази гледна точка е желателно да не се стига до излишно фрагментиране на изграждането във вид на изолирани мрежи с по няколко, или няколко десетки на брой станции, експлоатирани от различни субекти, защото така възниква риск за несистематично развитие на мрежата и потенциални негативни последствия за самите ползватели (неуеднаквеност на технологиите и стандартите, условия за достъп до зарядната мрежа, методи на плащане и т.н.).

Планирането на броя станции трябва да се основава на надеждни статистически входни данни като брой регистрирани електромобили, среден пробег, прогнозен брой автомобили,

необходимо отстояние между зарядните станции за гарантиране на безпроблемно пътуване в страната.

Като освен определянето на броя станции е важно и да се дефинира местоположението на локациите и да се избере типа зарядни станции за конкретните места.

Определянето на броя станции е натоварено с редица несигурности, т.е. основава се на предположения, които са тясно зависими от развитието на пазара на електромобилността. Много трудно е да се предвиди например поведението на ползвателите на електромобилите, в смисъл на интереса им да използват публична зарядна инфраструктура.

При изграждането на зарядни станции, разбира се, ще бъдат взети предвид и спецификите на конкретните региони или локации (например забележителни туристически местности, национални паркове, области със засилен трансграничен трафик, области, подкрепящи развитието на нискоемисионния транспорт и др.).

В тази връзка Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) ще проучва възможността да бъдат изградени зарядни станции, както по основните направления на пътната мрежа, така и по второстепенните такива, позволяващи зареждането на автомобилите при дълги пътувания, без да се налага отклоняване от направлението, което от своя страна да спомогне за помасовото производство на автомобили от този тип на приемливи цени. След направено проучване и оценка на необходимостта от тези зарядни станции, както и след уточняването на тяхното местоположение и създаването на карта, ще се изготвят съответните индикатори.

Заедно с развитието на мрежите от зарядни станции е много вероятно да започнат да растат проблемите около дистрибуцията на електрическа енергия. Под влияние на повече успоредни зареждания може да се стигне до проблеми и необходимост от инвестиции. При планиране на развитието на зарядната инфраструктура е необходимо да се вземат предвид възможностите на електроразпределителната мрежа, особено за места с предполагаема голяма концентрация на зарядни станции. Недостатъчен капацитет на разпределителната мрежа може да представлява ограничение за изграждане на зарядната инфраструктура. Плановите за развитие на електроразпределителната мрежа трябва да бъдат изработени и с оглед на евентуалното развитие на зарядна инфраструктура.

Необходимо е да се стимулират електроразпределителните дружества като заинтересована страна в изграждането на електрозарядна инфраструктура, чиято роля е да присъедини зарядните точки и да осигури сигурността на захранването с електроенергия, включително по основни пътни артерии, на местно ниво и в домовете на гражданите, като се вземат предвид препоръките на Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за изменение на Директива 2012/27/ЕС.

Виждането на електроразпределителните дружества е, че са необходими законодателни промени, свързани с отчитането на потребената електроенергия с цел да бъде събирана достоверна информация за статистически цели, за целите на отчитането на задълженията на Р. България за емисиите на парникови газове от транспорта. Нормативно определените изисквания за търговското измерване на предоставената за зареждане електроенергия от всички публични, полу-публични и частни зарядни точки, включително в домакинствата, ще позволят на държавата да определя целеви групи и да създаде стимули за насърчаване използването на електроенергия в транспорта.

Мярка за насърчаване развитието на зарядна инфраструктура за електромобили е да се признае тя като мярка за енергийна ефективност.

Развитието на зарядна структура за електрически превозни средства трябва да бъде сред приоритетните области за финансиране по линия на Модернизационния фонд, създаден по силата на чл. 10г от Директива (ЕС) 2018/410 на Европейския парламент и на Съвета от 14 март 2018 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел засилване на разходоэффективните намаления на емисии и на нисковъглеродните инвестиции, и на Решение (ЕС) 2015/1814.



Препоръчителните мерки по отношение на насърчаване развитието на инфраструктурата за електрически превозни средства са обобщени по-долу:

- Държавна подкрепа за изграждане на инфраструктура на мрежата за зареждане под форма на субсидии или дотации
- Инвестициите в инфраструктурата за зареждане на електрически превозни средства трябва да отчитат конкретните предизвикателства при различни условия.
- Законодателството следва да способства за преоборудването на нови и на наличните обекти за зареждане на електрически превозни средства. Това включва добавяне на зареждане на електрически превозни средства към наличните обекти за търговия на дребно и преоборудване на нови и индустриални обекти за центрове за електрически превозни средства. Това може също да включва преоборудване на паркоместата по пътищата за зареждане на електрически превозни средства и изменение на таксите/ограниченията за паркиране така, че да позволяват вмъкване на периоди за зареждане.
- Продажбите на електроенергия за целите на електрическата мобилност следва да се изключат от изискванията за лицензиране на търговията с електроенергия; трябва да се редуцират препятствията пред навлизането на пазара на доставчици на услуги по мобилност и оператори на точки за зареждане за създаване на конкурентни пазари; важно условие също е те да се освободят от акциз и да ползват преференциални ставки на ДДС; също трябва да има по-малки препятствия пред навлизането и избягване на дискриминационно ценообразуване.
- Може да се изисква допълнително подпомагане за зоните с ултра ниски емисии, особено що се касае за лицензирането на обекти за зареждане.
- Може да бъдат предложени програми за държавна подкрепа, с оглед изграждането на необходимото равнище на инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства преди да е налице засилено търсене. Особено наложителна е допълнителна подкрепа за текущите разходи, особено през първите години на първоначално слабо ползване.
- Следва да се избягват подкрепа на конкретни производители на оборудване за зареждане на електрически превозни средства. Препоръчва се осигуряване на широка оперативна съвместимост на видовете зареждане, мощността и методите на плащане, като се отчита факта, че за различните обекти ще бъдат необходими различни решения за зареждането, напр. такива за бързо зареждане на електрически превозни средства в обекти за търговия на дребно и в центрове или евтини/с мощност от ниво 2 с променлив ток на пътя/при електрически стълбове.
- Използваните методи на плащане или предоставянето на лични данни трябва да бъдат по избор на клиента. Той не трябва да е ограничен до специализирана опция било то от производител на оригинално оборудване или от оператор на точка за зареждане.
- Оперативна съвместимост между множеството доставчици на услуги по мобилност и мрежата от точките за зареждане. Тя може да се осигури чрез агрегатори или с индивидуални договори за приемане. Често пъти регулаторите изискват също приемане на кредитни/дебитни карти, за недопускане на монополни практики от операторите на точка за зареждане.
- Препоръчва се интелигентно зареждане, особено когато в един обект има повече зарядни устройства или когато енергията е ограничена. Тук в дефинициите може да се включи балансиране на товара при зарядни станции с лимит на мощността

или, за предпочитане, съгласно съобщенията от управляващата система на оператора на точка за зареждане.

- Поддържането на достъп до електро-енергийната система и актуализации, взаимодействието с оператора на електроразпределителната мрежа/електро-енергийната система са винаги необходими. Ако това може да бъде осигурено с ниски разходи, без да се налага плащане за големи подобрения в инфраструктурата, а само за необходимата енергия, би било целесъобразно. Бързото предоставяне на необходимата мощност също е от важно значение.
- Следва да има ясно разпределение на ролите и отговорностите на участниците във веригата на стойността на електрически превозни средства, в т.ч. оператори на точки за зареждане и доставчици на услуги по мобилност.
- Следва да бъде създадена рамката за условията на експлоатация като основа за инвестициите и моделите на експлоатация. Държавата може също да насърчи ценообразуването на пазарен принцип и оперативната съвместимост между точките за зареждане и доставчици на услуги по мобилност, както и да съдейства за новите решения за мобилност, напр. да подпомага поддръжката на електрически превозни средства.

#### **4. Мерки за изграждане на зарядна инфраструктура за компресиран природен газ**

Компресираният природен газ е икономически най-ефективно алтернативно гориво, използването на което доказано води до подобряване чистотата на атмосферния въздух в градовете.

Към настоящия момент мрежата от 116 станции за компресиран природен газ в България е изградена само в градовете, което позволява газификацията на над 65 хил. леки автомобили, 850 автобуса в градския транспорт на София, Бургас, Варна, Пловдив, Габрово, Перник и 700 товарни автомобили.

По тази причина компресираният природен газ се използва основно от градския транспорт и таксиметровите автомобили.

За газификацията на междуградските превози и за нуждите на товарния транспорт е необходимо изграждане на мрежа от зарядни станции за компресиран природен газ и биогаз в по-дългосрочна перспектива на всеки 80-100 км по основните първокласни пътища и автомагистрали, част от европейските транспортни коридори.

Тъй като само 83 от 265 общини са газоснабдени и не навсякъде автомагистралите и основните пътни коридори се пресичат от газопроводи, част от станциите за компресиран природен газ от планираната мрежа ще бъдат дъщерни – снабдявани с трейлери с компресиран газ. Това оскъпява инвестицията и на първоначалния етап, когато няма достатъчно газифицирани автомобили и автобуси, е необходимо да се планира помощ с грантово финансиране. Паралелно с изграждането на зарядната инфраструктура е желателно подпомагането и на крайните потребители на компресиран природен газ за преоборудване или смяна на автомобилния и автобусния парк. След изграждане на терминала за втечен природен газ в Александруполис всички дъщерни станции могат да се да се преоборудват и да предлагат и втечен природен газ.

Зарядната инфраструктура би следвало да се изгражда на два етапа:

I етап – предвидено е изграждането на 15 бр. станции за компресиран природен газ, осигуряващи междуградския автобусен и автомобилен транспорт по автомагистрали „Хемус“, „Тракия“ и „Марица“.

II етап – предвидено е изграждането на 20 бр. станции за компресиран природен газ, осигуряващи автомобилния транспорт по основните транспортни пътища и автомагистрала.

**Необходими инвестиции в млн. евро за изграждане на зарядни станции за компресиран природен газ**

Изграждане на станции за компресиран природен газ – общо 35 бр.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.
Автомагистрала „Тракия“ – 10 бр.	2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро		2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро	2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро	2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро	2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро
Автомагистрала „Марица“ – 4 бр.		2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро		2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро		
Автомагистрала „Хемус“ и Русе – 12 бр.	3 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро	3 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро		2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро	2 бр. станции на стойност 0,3 млн. евро	2 бр. станции всяка на стойност 0,3 млн. евро
Кулата – Видин – 7 бр.	1 станция на стойност 0,3 млн. евро	2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро		2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро	2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро	
Варна – Бургас – 2 бр.	2 станции всяка на стойност 0,3 млн. евро					
Необходими средства за станции за компресиран природен газ	2,4 млн. евро	2,1 млн. евро	0,6 млн. евро	2,4 млн. евро	1,8 млн. евро	1,2 млн. евро
Необходими средства за МГО*, РГ**	1,6 млн. евро	1,4 млн. евро	0,6 млн. евро	1,6 млн. евро	1,4 млн. евро	0,8 млн. евро
<b>Общо: 17,9 млн. евро</b>	<b>4,0 млн. евро</b>	<b>3,5 млн. евро</b>	<b>1,2 млн. евро</b>	<b>4,0 млн. евро</b>	<b>3,2 млн. евро</b>	<b>2,0 млн. евро</b>

*Забележка:* \*МГО – магистрално газопроводно отклонение от газопреносната мрежа на Булгартрансгаз.

\*\*РГ – разпределителен газопровод част от газоразпределителните мрежи.

**Примерни разчети:**

**Автомагистрала „Тракия“ – 10 бр.**

**I етап:**

2 бр. модули, разположени след разклона на Околовръстното (възможно на съществуващите бензиностанции на Петрол и Лукойл).

2 бр. нови дъщерни в района на Чирпан или Стара Загора.

**II етап:**

2 бр. модули на съществуващите бензиностанции на разклона за Церово и Калугерово.

2 бр. нови дъщерни в района на Ямбол и Сливен.

2 бр. преди влизане в гр. Бургас.

**Автомагистрала „Марица“ – 4 бр.**

**I етап:**

2 бр. при пресичане на газовия интерконектор Гърция – България (ICGB) или на разклона Хасково – Димитровград.

**II етап:**

2 бр. в Свиленград.

**Автомагистрала „Хемус“ и Русе – 12 бр.**

**I етап:**

1 бр. във Велико Търново.

2 бр. в Бяла.

**II етап:**

2 бр. в района на гара Яна или Богров.

1 бр. Правец Ботевград.

2 бр. Севлиево.

2 бр. на разклона за Търговище.

2 бр. Русе.

**Кулата – Видин – 7 бр.**

**I етап: – 4 бр.**

**II етап: – 3 бр.**

**Варна – Бургас**

**I етап: – 2 бр.**

**Общо 35 бр.**

**I етап: 15 бр.**

Автомагистрала „Тракия“ – 4 бр.

Автомагистрала „Марица“ – 2 бр.

Автомагистрала „Хемус“ и Русе – 3 бр.

Кулата – Видин – 4 бр.

Варна – Бургас – 2 бр.

**II етап: – 20 бр.**

**5. Мерки за изграждане на зарядна инфраструктура за втечен**

## **природен газ**

Втечненият природен газ е по-чисто гориво за тежкотоварния автомобилен и морския транспорт и е алтернатива с ниски емисии в сравнение с дизела. Това гориво позволява емисиите на CO<sub>2</sub> да бъдат намалени с 22% (за изкопаемия втечен природен газ) и дори до 100% (за био втечен природен газ, ако в изчислението се включи целият процес „от кладенеца до колелата“). Двигателите на тежкотоварните автомобили с втечен природен газ работят с доста по-малък шум, а работните им показатели са подобни на тези на обикновените товарни автомобили.

България има възможността да направи печеливша инвестиция като пригоди парка си от тежкотоварни автомобили – един от най-многобройните в Европа, за работа с втечен природен газ. Това от една страна ще намали емисиите, а от друга – значително ще подобри качеството на въздуха.

Насърчаването на използването на втечен природен газ в товарния автомобилен транспорт е политика на редица правителства.

Примерни мерки от регулаторно естество, които могат да подпомогнат инвестициите в използването на втечен природен газ в транспорта на България:

- Важно условие са субсидиите за създателите на инфраструктура (в Полша има Фонд за ниски емисии, който има за цел да подпомага с 300 хил. евро строежа на обекти за втечен природен газ), но също и подкрепата от местните власти при кандидатстване за средства от ЕС (напр. по МСЕ) – преди подаването на всяко искане/заявление местните управи трябва да дадат своята подкрепа.
- Пускането/улесняването на вноса на втечен природен газ от терминал (като най-близка опция за доставка) може също да бъде от значение за осигуряване на навлизането му в транспорта.
- За изграждането на обекти за търговия на дребно с втечен природен газ ще са необходими ясни, уеднаквени и утвърдени строителни процедури/законови (в т.ч. за разрешения и сертификация) за станциите за втечен природен газ.
- Освобождаването/редуцирането на тол такси за ползване на инфраструктура на тежкотоварните автомобили на втечен природен газ за определен период от време, както е в Германия.
- Съкращаване на сроковете при оценка на съответствие на проекти при внасянето им в Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“, или в общини и др.
- Промяна в законодателството – добавяне на норми за станции за втечен природен газ.

От страна на частния бизнес е планирано увеличаване на инвестициите за изграждане на зарядна инфраструктура на втечен природен газ. За целта ще бъде изградена мрежа от станции за зареждане на тежкотоварни автомобили с втечен природен газ. Такива са планирани в градовете Варна и Бургас, където са основните морски пристанища, София, Пловдив, Видин и Благоевград. По този начин ще бъдат обхванати основните международни и вътрешни пътни артерии. Допълнително в малките и средните населени места без наличието на газопроводи за природен газ, би могло да се изградят станции за компресиран природен газ, който се получава от втечен природен газ. Това би довело до увеличаване на покритието на мрежата от зарядни станции за компресиран природен газ и повишаване на сигурността за неговите ползватели като автомобилно гориво.

## **6. Мерки за изграждане на инфраструктура за водородни зарядни станции**

Водородното задвижване в транспорта в България е едва само в демонстрационна фаза, но европейските тенденции показват, че през следващите 8–10 години в тази област би могло да се стигне до напредък. Затова е целесъобразно да бъдат развивани определени подкрепящи дейности, насочени например към повишаване на надеждността, понижаване на цената за придобиване на превозни средства на водород.

Предвид тясната връзка между електромобилността и технологията на горивните елементи, е подходящо да се приложи мярката за инвестиционна подкрепа от страна на държавата при изграждане на водородни зарядни станции.

В Националната рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура е планирано въвеждането на превозни средства с водородно задвижване, както и изграждане на съответната водородна зарядна инфраструктура.

Изискването за минимално разстояние между водородните зарядни станции намалява на 150 км, като тяхното разположение трябва да е в синергия с TEN-T и TEN-E коридорите.

Една от нишите за водороден транспорт, която силно ще се разрасне, е транспортът с тежкотоварни превозни средства, където България има силни позиции. Това ще наложи осигуряване на съответната национална инфраструктура и построяване на зарядни станции по магистралите. Сериозен фактор за разгръщане на водородната инфраструктура е и силно замърсеният въздух в големите градове, където водородният транспорт ще бъде мощен фактор за постигане на нулеви емисии от производството, до крайното му потребление. Навлизането на зелен водород в транспортния сектор ще осигури и изпълнението на ангажиментите на България за 14,2% дял на енергия от ВЕИ в транспортния сектор до 2030 г.

Съгласно Националния доклад в изпълнение на разпоредбите на чл. 10, параграф 1 от Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, разпределението на превозни средства за пътен електротранспорт на водород е представено в таблицата по-долу.

#### Прогнози за разпространение на електрически превозни средства, задвижвани с водород до 2030 г.

Вид транспорт	Транспортно средство	2025 г.	2030 г.
Автомобилен	Двучколесни превозни средства	10	40
	Леки автомобили	20	100
	Леки търговски превозни средства	10	50
	Тежкотоварни търговски превозни средства	0	5
	Градски и туристически автобуси	80	400
	<b>Общо</b>	<b>120</b>	<b>595</b>

В момента в България няма централизирано производство на водород, нито инфраструктура за водородни зарядни станции, поради което прогнозното планиране на водородна зарядна станция, както по местоположение, така и по тип и капацитет ще претърпи промени с цел повишаване на ефективността и намаляване на себестойността. Предвижда се първите зарядни станции да произвеждат на място водород чрез електролиза, по възможност с енергия от ВЕИ. Този вариант е по-скъп като начална инвестиция. Очаква се обаче локализирано производство на водород с акцент за индустриални цели и производство на електроенергия. Това ще промени типа на зарядните станции, в които водородът ще се доставя отвън, като този процес ще зависи от темпото на изграждане на централизираното

производство. По-големият капацитет на инсталациите за производство на водород понижава неговата себестойност, но при положение, че се осигури консумацията му, което налага предварителни разчети на Общата цена на притежание (Total Costs of Ownership), в т.ч. при поетапно нарастване на консумацията. Тъй като в зависимост от типа на превозното средство се използва различно налягане, а компресията до по-високо налягане е по-скъпа, трябва също така да се прецени къде и кога ще се постави колонка за зареждане при по-високо налягане (700 бара) за зареждане на леки автомобили.

Поради по-големите инвестиции в иновативните технологии за водородна електромобилност, която навлиза на пазара и трябва да се конкурира с технологии със сто годишно развитие, трудно може да се предвиди коя инфраструктурна единица (водородна зарядна станция) ще мине в категория „местно ниво“<sup>1</sup>.

### Прогнозен брой водородни зарядни станции

Водородни зарядни станции	2025 г.	2030 г.
Общ брой зарядни станции	5*	14**
Зарядни станции 350 бара	5	11
Зарядни станции 700 бара	2	9

Забележка: \*До 2025 г. на две от зарядните станции ще има възможност за зареждане при 350 и 700 бара.

\*\*До 2030 г. ще има още 3 зарядни станции само за зареждане до 700 бара, а 6 от останалите 11 станции ще зареждат при двете налягания.

### Прогнози за териториално разпределение на водородни зарядни станции:

**2021 – 2024 г.:** София, Стара Загора, Бургас, Русе, една подвижна станция в София.

**2025 – 2030 г.:** София (3), Пловдив, Стара Загора (на автомагистрала), Благоевград (автомагистрала), Бургас (автомагистрала), Варна, Видин, Плевен, В. Търново, Смолян, Кулата, Свиленград.

### Планирани средства за периода 2021 – 2025 г. и 2026 – 2030 г.

Период	Брой	Доставяне на водород	Капацитет кг/ден	Необходим и ВЕИ мощности*	Електролизатор К лв	Зарядна станция (компресор/диспенсер) К лв.	Доставка отвън	Общо цена За 1 брой/К лв.	Общо цена
2021-2025 г.	2	Електролиза на място	1000	Около 8 MW	8000	7 000 (350 и 700 бара)	-	15000	30000
	2	Електролиза на място	500	Около 4 MW	4000	6000 (350 бара)	-	10000	20000
	1	Електролиза на място	30	Около 1 MW	700	1600	-	2300	2300
	<b>Общо</b>								<b>52300</b>
2026-2030 г.	3	Транспорт на водород	200-300	Около 3 MW	-	3000 (700 бара)	600	3600	10800
	1	Електролиза на място	1000	Около 8 MW	6000	6000 (350 и 700 бара)	-	12000	12000
	5	Транспорт на водород	500	Транспорт на водород	-	3000 (350 и 700 бара)	1000	4000	20000

<sup>1</sup> Анализ на Институт по електрохимия и енергийни системи към БАН

	5	Транспорт на водород	500	Транспорт на водород	-	2200 (350 бара)	1000	3200	16000
	Общо								58800
2021-2030 г.	Общо								111100

## 7. Мерки за инфраструктурно планиране във водния транспорт

### Съществуващи съоръжения

Като част от проекта LNG Masterplan през 2017 г. е изграден терминал за втечен природен газ с вместимост 1000 м<sup>3</sup>, намиращ се на брега на река Дунав, на територията на пристанище „Булмаркет“ в гр. Русе. Същият ще може да бункерова речни плавателни съдове с втечен природен газ, да разтоварва и товари плавателни съдове с втечен природен газ, да зарежда тежкотоварни автомобили задвижвани от втечен природен газ, да се извършва дистрибуция до региони нямащи достъп до газопроводната мрежа във вътрешността на страната, както и доставки до Румъния.

Терминалът за втечен природен газ е разположен на територията на пристанище „Булмаркет“ на площ от приблизително 1000 м<sup>2</sup>. Общата вместимост на складовото стопанство за втечен природен газ е 1000 м<sup>3</sup> (4 бр. резервоари по 250 м<sup>3</sup> всеки).

Допълнително на терминала има и колонка за зареждане на тежкотоварни автомобили, задвижвани от втечен природен газ. За колонката са предвидени: отделен резервоар с обем 6 м<sup>3</sup> и криогенна помпа.

Връзката на танкерите с резервоарите за съхраняване на втечен природен газ се осъществява с помощта на топлоизолирани тръбопроводи. Тръбопроводите около резервоарите и помпите са изпълнени с двойни стени с вакуум между тях и с външна топлоизолация.

Складовото стопанство се свързва със съществуващият плаващ понтон – терминал за опасни товари. Танкерите за доставяне на втечен природен газ, както и корабите пристигащи за бункерване ще акостират на съществуващия плаващ понтон, от където ще се извършват операциите по разтоварване или натоварване на втечен природен газ или бункерване.

Анализът на съществуващото положение показва, че на голяма част от пристанищата, обхванати от основната и широкообхватната TEN-T мрежа, са изградени инсталации за предоставяне на брегово електроснабдяване на корабите.

Следва да се актуализира, приложимото законодателство, с което собствениците на пристанища осигуряват съответствието на инсталациите за брегово електроснабдяване с приложимите стандарти и изисквания.

Освен това с приемането на Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745 е предвидено от 12 ноември 2021 г. да се прилагат съответните технически спецификации чрез въвеждане на конкретни стандарти за брегово електрозахранване за плавателни съдове по вътрешните водни пътища.

Ще се проучва необходимостта от модернизиране на тези инсталации по отношение възможностите за едновременно снабдяване на всички кораби в пристанищата и необходимата мощност както обща, така и на всяка отделна точка в зависимост на нуждите, типа и големината на корабите, посещаващи пристанищата.

В резултат на това изследване ще се идентифицират приоритетите за ремонт и изграждане на точки, като изграждането на съответното оборудване е необходимо да се извърши при спазване на заложените стандарти.

В тази връзка са предприети действия за проучване на състоянието на електрозахранващата мрежа за корабите в пристанищата Варна и Бургас. Целта е изграждане на система, която



да предоставя възможност за преминаване на корабите на електрическо захранване от брега, покриващо изцяло техните нужди без да се налага да използва собствените си генератори при престой на кей.

В таблица по-долу е представено прогнозното разпределение на плавателни съдове на водород, за които трябва да бъде осигурена съответната инфраструктура.

Вид транспорт	Транспортно средство	2025 г.	2030 г.
Воден	Речни кораби	1	1
	Морски кораби		1
	<b>Общо</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

Проучват се възможностите за финансиране изграждането на първата водородна зарядна станция в пристанище Бургас по линия на европейски програми. Друг акцент е финансиране изграждането на водородна зарядна станция по река Дунав.

Две мерки са от първостепенно значение за успешното развитие на инфраструктурата за алтернативни горива във водния транспорт:

- Приемането на решение, основано на целите – така че усвояването да се базира на целите за намаляване на емисиите на Европейската зелена сделка

По отношение на вътрешно водния транспорт следва да се даде възможност за избор на енергийно решение, което е най-подходящо за съответното пристанище. В тази връзка законодателните мерки относно техническите изисквания и безопасността трябва да следват темпото на технологичното развитие. Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища трябва да бъде преразгледано възможно най-скоро, за да се улесни внедряването на водорода като гориво за речните кораби. Трябва да се хармонизират правилата за безопасност при съхранението на алтернативни горива в пристанищните райони.

- Приемането на решение, подкрепено от осов подход, за да се гарантира, че развитието на инфраструктурата продължава възможно най-ефективно

Използването на един и същ подход за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива в рамките на пристанищата от TEN-T мрежата не е приложимо за вътрешно водните пристанища. Необходимо е да се прави разлика между нуждите на речните и морските TEN-T пристанища – да се отчитат различията в размера, трафика и сезонността, с цел избягване на ненужни инвестиции.

## РАЗДЕЛ IX

### Резултати от оценката на рисковете за пътната безопасност, заедно с картографиране на засегнатите пътища и секции и приоритизиране на съответните инвестиции

#### 1. Стратегическа рамка в областта на безопасността на движението по пътищата

Един от основните приоритети в транспортната политика на страната е повишаването на сигурността и безопасността на транспорта, в т.ч. и подобряване на безопасността на движението по пътищата.

Политиките и стратегиите на Република България за пътната безопасност са в съответствие с европейските политики в областта на безопасността на движението, обявеното от ООН Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011 – 2020 г., както и с новата стратегическа рамка на ЕК, която определя акцентите на общоевропейските политики в областта на безопасността на движението по пътищата за предстоящото десетилетие 2021 – 2030 г.

Разработена е и се изпълнява **Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 г.**, която е одобрена от Министерския съвет през м. декември 2011 г.

Формулирана е визията за безопасно движение по пътищата на България през периода 2011 – 2020 г. – „Безопасността на движението е право и отговорност на всички“.

Целеположено е намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.: 50% на загиналите и 20% на тежко ранените.

За периода 2010 – 2019 г. данните за тежките ПТП със загинали и ранени имат променливи стойности. Намалението им не протича с планираната динамика.

През базовата 2010 г. по пътищата на Република България вследствие на ПТП са загинали 776 и са били ранени 8 078 души, от които 2 451 са тежко ранени

През 2019 г. по българските пътища вследствие на ПТП са загинали 628 души, а 1 937 са тежко ранени. Целта на ЕС за намаляване броя на тежко ранените към 2020 г. е постигната. България регистрира устойчив спад на броя им към 2019 г. в относителен размер от около 20% – тенденция, която отговаря на аналогичните средни стойности за ЕС (21%). Целта за намаляване броя на загиналите към 2020 г. с 50% остава недостижима.

По брой на загиналите, въпреки сериозния напредък, страната все още е далеч от постигане на планираните стойности.

След 2016 г. се наблюдава траен спад на броя им, който в края на сравнителния период – 2019 г. е в относителен размер от 20%. Както наблюдаваната динамика в статистическия ред, така и общата тенденция на намалението отговарят на аналогичните средни стойности за ЕС.

Броят на загиналите при ПТП в ЕС намалява средно със сходен размер от около 21%, като достига 25 100 за 2018 г.

Следва изводът, че положените от страната усилия за предотвратяване на последствията от пътнотранспортния травматизъм ни доближават до постигнатия резултат на средноевропейско ниво.

Страната успява да постигне трайно намаляване броя на тежко ранените четири години преди края на плановия период.

Още през 2017 г. броят им за първи път спада под 2 000 на година. Тази тенденция остава устойчива и през 2018 г. и 2019 г.

При броя на леко ранените се наблюдава трайна тенденция за увеличаване и, ако през 2010 г. леко ранените са 5 627, то към края на 2019 г. те са 6 562. Това представлява значително увеличение от 17% или 935 повече леко ранени, като тази тенденция се наблюдава в много от страните членки на ЕС. Тя показва, че в общия брой на ранените, който към 2019 г. нараства с 421 спрямо 2010 г., значително намалява дялът на тежко ранените: от над 30% до 23%. Към 2019 г. броят им е с 27% по-нисък от базовата 2010 г.

За периода 2010 – 2019 г. броят на загиналите намалява трайно с 19%.

Голяма част от тежките ПТП са настъпили поради управление на моторно превозно средство с превишена или несъобразена скорост.

За изпълнение на целите и задачите на Националната стратегия водещите в пътната безопасност държавни институции и областни управи разработиха свои конкретни стратегии. В тази връзка, през м. март 2012 г. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) разработи и одобри **Стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата за периода 2011 – 2020 г.** Повишаването на безопасността и сигурността на транспорта е основен приоритет и в приетата от Министерския съвет през 2017 г. **Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.**

Основните задължения на МТИТС, които имат пряко отношение към пътната безопасност и се изпълняват чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, са съсредоточени към:

- Подбор, подготовка и изпити за придобиване на правоспособност на водачите на моторни превозни средства от всички категории
- Въпроси за техническото състояние на всички движещи се по пътищата моторни превозни средства – допускане в движението, технически прегледи и др.
- Контрол на превозите на товари и пътници с автомобилен транспорт.

Разработени са **Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. и План за действие 2021 – 2023 г.** с приложения към него. Документите са приети с Решение № 775/26.10.2020 г. на Министерския съвет. Националната стратегия е публикувана на следния адрес: <https://www.sars.gov.bg/%d0%bd%d0%b0%d1%86%d0%b8%d0%be%d0%bd%d0%b0%d0%bb%d0%bd%d0%b0-%d1%81%d1%82%d1%80%d0%b0%d1%82%d0%b5%d0%b3%d0%b8%d1%8f-%d0%b7%d0%b0-%d0%b1%d0%b5%d0%b7%d0%be%d0%bf%d0%b0%d1%81%d0%bd%d0%be%d1%81%d1%82/>.

Националната стратегия и План за действие са изготвени в изпълнение на Решение на Министерския съвет № 16 от 17.01.2019 г. в сътрудничество и координация с Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата.

Стратегическите документи отчитат:

- Новата стратегическа рамка на ЕК от 19.06.2019 г., която определя акцентите на общоевропейските политики в областта на безопасността на движението по пътищата за предстоящото десетилетие 2021 – 2030 г.
- Заключениета и дефинираните области на въздействие в Доклада за състоянието на безопасността на движение по пътищата към 2019 г., приет с Решение на Министерския съвет № 776/2019 г. (<https://www.sars.gov.bg/deinost-na-dabpd/analizi/>)
- Визията, тематичните направления и стратегическите цели на националната политика по безопасност на движението по пътищата, разработени от Държавно-

обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата

- Разбирането, че безопасността на движението по пътищата е споделена отговорност на цялото общество, която изисква формирането на публични политики в условията на конструктивен дебат и широк обществен консенсус.

Документите са в съответствие с приоритетите на национални, европейски и глобални политики по пътна безопасност, аналитичните изводи от изпълнението на политиката по безопасност на движението по пътищата до момента, съществуващите добри практики в областта и спецификата на средата, характерна за България.

Националната стратегия включва преглед и мащаб на проблематиката, свързана с пътнотранспортния травматизъм, статистически данни, изводи и тенденции, основни влияещи фактори, анализ на ключовите дефицити, тематични направления, визия, принципи, стратегически цели и конкретни мерки, които са определени в Плана за действие за периода 2021 – 2023 г.

Документите предвиждат прилагането на интегрирана система за планиране, изпълнение, наблюдение, отчитане, контрол и оценка на държавната политика по безопасност на движението по пътищата в единна стратегическа рамка, която обхваща компетентните органи на централно, областно и общинско ниво.

През 2019 г. ЕК обяви нова цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. в сравнение с 2020 г. За изпълнение на тази общоевропейска цел, националната политика на България в областта на безопасността на движението по пътищата изисква ангажирането на все по-голяма обществена мобилизация за ефективно противодействие на пътнотранспортния травматизъм.

В контекста на европейската политика България изразява ангажимент в по-дългосрочен план (2050 г.) да работи за постигане на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в резултат на пътнотранспортни произшествия. В основата на документите стои амбициозната визия за безопасност на движението по пътищата, подкрепена от предизвикателни 10-годишни цели и ключови показатели за изпълнение.

Националната стратегия интегрира подхода „безопасна система“, съгласно който хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и пригодна да смекчава нежелателните тежки последици.

Стратегическият документ отчита, че голяма част от произшествията на пътя са предотвратими. Намаляването на пострадалите и на загубите е функция най-вече на регулаторната база, пътната инфраструктура, автомобилния парк, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, адекватната спасителна и спешна медицинска помощ. Взаимодействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако към тях се подхожда фрагментирано. Това налага придържането към целенасочена национална политика, координирани действия, системност и последователност на мерките, подходящи инвестиции и високо ниво на социална отговорност.

Постигането на целите изисква прилагането на широк спектър от мерки, залегнали в Плана за действие за периода 2021 – 2023 г., в следните тематични направления:

- Управление, основано на интегритет
- Социално отговорно поведение, учене през целия живот
- Контрол – ефективен и превантивен
- Щадяща пътна инфраструктура
- Превозни средства в защита на човека

- Спасителна верига за опазване на живота.

Планът за действие интегрира обединените ангажменти на институциите на национално, областно и общинско ниво, както и взаимодействието с гражданския сектор, бизнеса, научните и академичните среди, в условията на споделена визия и широк национален консенсус. Всяка мярка за въздействие е планирана да се прилага в условията на конструктивен обществен дебат – когато тя е осъзната, припозната и осъществима в контекста на държавния апарат, академичното познание, изследователската и приложната наука, неправителствената дейност, училищата, работното място и семейството.

Планът за действие е с тригодишен период и ще бъде обект на актуализация в началото на всяка година, както и при обективно настъпила необходимост. Актуализацията е необходима с оглед конкретизиране на мерките на годишна база, както и планиране на нови мерки, които да бъдат включени в плана съгласно годишните приоритети и оперативни цели на държавната политика по безопасност на движението по пътищата.

В Националната стратегия е заложено всички министерства с отговорности, свързани с безопасността на движението по пътищата (МТИТС, Министерството на вътрешните работи, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на образованието и науката и Министерството на здравеопазването) да разработят секторни стратегии за безопасност на движението по пътищата за периода 2021 – 2030 г., както и секторни планове за действие за 2021 г., които да бъдат одобрени от съответните министри.

В периода м. ноември 2020 г. – м. февруари 2021 г. експерти от МТИТС и ИА „Автомобилна администрация“ (ИААА) разработиха **проекти на Секторна стратегия на МТИТС за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. и на Секторен план за действие на МТИТС и ИААА за 2021 г.**

Обхватът и съдържанието на секторната стратегия са съобразени с Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г., в т.ч. визия, тематични направления, подхода „безопасна система“, цели и показатели, с фокус върху транспортната политика и отговорностите на министерството по въпросите в областта на пътната безопасност.

В Секторната стратегия на МТИТС за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. подробно са разгледани въпросите, свързани с обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, контролната дейност, осъществявана от ИААА, техническите изисквания към пътните превозни средства, развитието на пътната инфраструктура. Включена е информация във връзка с отчетността и комуникацията в съответствие с изискванията, заложи в Националната стратегия.

Секторният план за действие на МТИТС и ИААА за 2021 г. следва формата на Плана за действие за периода 2021 – 2023 г., като включва и прецизира мерките в контекста на 2021 г., по които министерството и ИААА са отговорни ведомства. Тези мерки имат отношение и към 6 тематични направления, определени в Националната стратегия.

Проектите на секторна стратегия и план за действие бяха съгласувани с Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Секторната стратегия на МТИТС за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. и Секторния план за действие на МТИТС и ИААА за 2021 г. са одобрени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на 06.04.2021 г. и са публикувани на официалния сайт на МТИТС на адрес: <https://www.mtitc.government.bg/bg/category/42/sektorna-strategiya-na-mtits-za-bezopasnost-na-dvizhenieto-po-putishtata-v-republika-bulgariya-za-perioda-2021-2030-g-i-sektoren-plan-za-deystvie-na-mtits-i-ia-avtomobilna-administraciya-za-2021-g>.

С оглед хармонизирането на националната политика по безопасност на движението по пътищата с европейската през м. октомври 2003 г. правителството създаде **Държавно-**

**обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата.** Основната задача на комисията е да подобри координацията на действията между държавните органи и обществеността по отношение на проблемите на безопасността на движението по пътищата. Комисията подпомага Министерския съвет при вземане на решения, свързани с безопасността на движението по пътищата, дава становища и разработва проекти на закони и подзаконовни нормативни актове, анализира информацията, изготвя доклади, национални програми и др.

Председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е председател и на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата. Заместник-председатели на комисията са заместник-министър на вътрешните работи, заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството и заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Членове на комисията са заместник-министър на финансите, заместник-министър на труда и социалната политика, заместник-министър на правосъдието, заместник-министър на образованието и науката, заместник-министър на здравеопазването, заместник-министър на околната среда и водите, заместник-министър на младежта и спорта, заместник на главния прокурор, директорът на Служба „Военна полиция“, председателят на Държавната агенция за закрила на детето, председателят на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, заместник изпълнителен директор на Националната агенция за приходите, началникът на отдел „Пътна полиция“ в Главна дирекция „Национална полиция“ при Министерството на вътрешните работи, заместник-председател на Управителния съвет на Националното сдружение на общините в Република България или упълномощен негов представител, председателят на Българския Червен кръст, представител на Българската национална телевизия и представител на Българското национално радио.

В дейността на комисията участват като наблюдатели представители на юридически лица с нестопанска цел, браншови организации, бизнес клъстери, висши училища и научноизследователски институти, които имат за предмет на дейност пътна безопасност, пътно строителство, подготовка на водачи, автомобилна индустрия, застраховане и/или икономически и поведенчески науки.

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е създадена с Постановление № 21/01.02.2019 г. на Министерския съвет. Държавната агенция е специализиран орган към Министерския съвет за ръководство, координиране и контрол на политиката за повишаване на безопасността на движението по пътищата.

Мисията на агенцията е да провежда активна политика за повишаване на пътната безопасност в Република България, като осигури координацията между институциите, както и между институциите и обществото с цел предприемане на адекватни мерки, основаващи се на превенция, обективен и систематичен анализ, за значително намаляване на негативните последици от пътно транспортните произшествия.

## **2. Обзор на състоянието на пътната инфраструктура по отношение на безопасността на движението по пътищата**

През 2018 г. беше извършена инвентаризация на цялата републиканска пътна мрежа, стопанисвана от Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), с дължина близо 20 000 км. Направена беше оценка на състоянието на настилката, отводнителните съоръжения и пътните принадлежности (пътна маркировка, пътни знаци и ограничителни системи за пътища). След обобщаване на резултатите са направени следните констатации за състоянието, изразено в проценти:

**Състояние на настилката на републиканските пътища по класове**

### **Автомагистрали**

- Отлично 43,89%
- Добро 31,08%
- Задоволително 12,10%
- Незадоволително 4,71%
- Лошо 8,22%

### **Пътища първи клас**

- Отлично 10,99%
- Добро 40,19 %
- Задоволително 29,67 %
- Незадоволително 10,97%
- Лошо 8,18%

### **Пътища втори клас**

- Отлично 17,22%
- Добро 35,83%
- Задоволително 19,82%
- Незадоволително 11,38%
- Лошо 15,75%

### **Пътища трети клас**

- Отлично 8,49%
- Добро 22,32%
- Задоволително 23,75%
- Незадоволително 13,49%
- Лошо 31,95%

### **Пътни връзки**

- Отлично 8,49%
- Добро 22,32%
- Задоволително 23,75%
- Незадоволително 13,49%
- Лошо 31,95%

### **Състояние на отводнителните окопи**

- Добро 43%
- Лошо - 57%

### **Състояние на водостоци**

- Добро 69%
- Лошо 31%

### Състояние на ограничителни системи

- Добро 71%
- Лошо 29%

### Състояние на вертикалната сигнализация

- Добро 84%
- Лошо 16%

### Състояние на хоризонталната маркировка

- Добро 33%
- Лошо 67%

Към 31.12.2019 г. състоянието на настилната на републиканските пътища по класове е както следва:

Състояние на настилната		Клас на пътищата				Пътни връзки при възли и кръстовища	Общо
		Автомагистрала	I клас	II клас	III клас		
добро	км	547,313	1355,229	2142,850	3802,551	240,418	8088,361
средно	км	184,300	1121,000	840,718	3180,957	78,554	5405,529
лошо	км	57,910	423,680	1015,190	4518,775	50,871	6066,426
<b>Всичко</b>		<b>789,523</b>	<b>2899,909</b>	<b>3998,758</b>	<b>11502,283</b>	<b>369,843</b>	<b>19560,316</b>

От представените данни за 2018 г. и 2019 г. е видно, че най-голям процент от пътищата в лошо състояние по отношение на настилната са именно третокласните пътища.

Отводнителните окопи и пътната маркировка в по-голямата си част също са в лошо състояние. Много инфраструктурни съоръжения са в критично състояние и се налага спешен ремонт за осигуряване на безопасни условия на движението по тях.

През последните години определеният бюджет за поддържане на републиканската пътна мрежа е в размер на около 137 000 000 лв. с ДДС, от които около 75 000 000 лв. с ДДС се изразходват за зимно поддържане. Остатъкът от тези средства е крайно недостатъчен за привеждане на пътната мрежа в добро експлоатационно състояние.

Въпреки финансовите лимити АПИ полага усилия да поддържа безопасни условия на движение по републиканската пътна мрежа. От началото на 2020 г. до юни 2020 г. е възстановена пътната маркировка по участъци с обща дължина около 1465 км. Системно се извършват дейности по отстраняване на излишната растителност в обхвата на пътя – косене на тревни площи, изрязване на храсти и дървета. Тази дейност е предвидена да се извърши и в периода септември-октомври с оглед осигуряване на по-добра видимост по пътищата, в това число около пътните знаци, в зоните на хоризонтални криви, пътни възли и кръстовища.

В Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. е направен анализ на трафика и пътнотранспортния травматизъм.



По данни от преброителните пунктове на АПИ моторни превозни средства по автомагистралите в страната средногодишно изминават около 3,6 млрд. км. В рамките на това пропътувано разстояние за една година настъпват средно по 275 тежки ПТП. Това показва, че едно тежко ПТП настъпва средно на всеки 12.9 млн. пропътувани километра по автомагистралите на страната.

АМ „Тракия“ е с дължина от 358 км. Повече от половината среднодневно пропътувани километри са по отсечката София – Пловдив (3 678 232, 62%). По трасето през 2018 г. среднодневно са преминавали 27 113 превозни средства, от които 20 800 леки автомобили, 2 700 товарни (над 12 т.), 1 700 лекотоварни. Анализът показва, че броят на леките автомобили намалява повече от два пъти след отклоненията за гр. Пловдив (от 33 483 до 12 624). Същата тенденция се забелязва и при товарните автомобили над 12 т., броят на които запазва своята пикова стойност до разклонението за АМ Марица (от 3 114 на 1 419).

АМ „Марица“ е с дължина от 117 км. През 2018 г. по нея среднодневно преминават 7 480 пътни превозни средства, от които леките автомобили са 5 201, а товарните над 12 т. са 1 590. Среднодневният брой пропътувани километри е 617 094, а общият годишен размер е над 225 млн. Сравнено с предходните две години се забелязва тенденция към постепенно увеличение на трафика с 5%.

АМ „Хемус“ е втората по натовареност автомагистрала в България. През 2018 г. в експлоатация от трасето са 175 км. Среднодневното количество на пропътуваните километри е 1 356 076. Общият брой на преминалите превозни средства е 16 464 на ден. От тях 12 913 са леки автомобили, 1 482 са товарни над 12 т. Трафикът по автомагистралата намалява постепенно през 2018 г. и 2017 г. спрямо 2016 г. Вероятна причина за това са извършваните ремонти на виадуктите и тунелите при прохода Витиня, поради което част от водачите са потърсили алтернативни маршрути за придвижване. Отсечките с най-голяма натовареност са на територията на областите София (16 293 леки автомобили и 1 531 товарни над 12 т.) и Варна (20 576 леки автомобили).

АМ „Струма“ се нарежда на трето място по натовареност и среднодневно пропътувани 1 350 553 км. Средният брой преминали превозни средства е 18 509, от които 14 688 са леки автомобили, а 1 937 са товарни над 12 т. Сравнено с предишните две години се забелязва постепенно повишаване на трафика, особено при товарните автомобили над 12 т. През 2018 г. в експлоатация от трасето са 119 км.

По данни от преброителните пунктове на АПИ моторните превозни средства по първокласните пътища средногодишно изминават около 3.9 млрд. км. В рамките на това пропътувано разстояние за една година настъпват средно по 744 тежки ПТП. Това показва, че едно тежко ПТП настъпва средно на всеки 5.2 млн. пропътувани километра по първокласните пътища на страната.

### **3. Резултати и изводи по отношение на рисковете за пътната безопасност в съответствие със съществуващите национални стратегически и други документи за безопасност на движението по пътищата**

В Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 г. са идентифицирани редица проблеми и насоки за решаването им.

Основните рискове за пътната безопасност по отношение на пътната инфраструктура, залегнали в този документ, се отнасят до финансирането, изпълнението на процедури по Директива 2008/96 и ограничаването на ПТП, които настъпват най-често и са с най-висока тежест. Такива ПТП са от вида напускане на платното за движение, челен удар, ПТП в хоризонтални криви и кръстовища. Значително внимание е обърнато и на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия (УКПТП). За съжаление, освен

изпълнението на процедурите по Директивата, в периода 2010 – 2020 г. няма постигнати значителни резултати по тези точки. Финансирането е основен проблем за пътната инфраструктура и в частност за пътната безопасност. Няма осигурен целеви бюджет, който да се използва единствено и само за обезопасяване на пътната инфраструктура. Липсват целенасочена работа и инвестиции в тази посока. Това е основната причина по-голямата част от необходимите мерки за подобряване на пътната сигнализация и обезопасяване на крайпътното пространство да се реализират с темпове и в обем, които са недостатъчни за подобряване на безопасността на движение. Към момента АПИ реализира мерките за подобряване на пътната безопасност съобразно финансовите лимити на бюджета за поддържане на републиканските пътища, които в последните години е силно ограничен.

Друг риск пред осигуряване на пътната безопасност на този етап е липсата на цялостна оценка на състоянието на пътната мрежа, което от своя страна възпрепятства процеса по ефективно и устойчиво планиране на необходимите дейности за подобряване на безопасността на републиканските пътища и приоритизиране на тези дейности в участъците, които съгласно оценката са в най-лошо състояние от гледна точка на тяхната безопасност.

В Доклада за състоянието на безопасността на движение по пътищата към 2019 г. и в Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. са анализирани и представени основните рискове по отношение на пътната безопасност:

- Рисково поведение на водачите (най-често свързвано със скорост, обезопасяване и употреба на алкохол и други упойващи вещества).
- Изследвания за установяване на психологическата годност на водачите на МПС. Целта е да се сведе до минимум рискът от допускане на ПТП, като до пътното движение не се допускат водачи, които имат значими отклонения от изискванията за безопасно управление на МПС. Изискванията за психологическа годност, както у нас, така и в европейската практика, включват качествени и количествени критерии.
- Рисково поведение на пешеходците. Това е особено валидно за най-уязвимите групи – малките деца, учениците и по-възрастните пешеходци.
- Превенция на рисковете за здравето и живота на децата при взаимодействието им с пътната система като участници в движението по пътищата. Оптимизиране на системата за обучение по безопасност на движението по пътищата в детските градини, училищата и центрове за подкрепа на личностното развитие. Осигуряване на безопасен транспорт на деца и ученици при организиран превоз, свързан с учебна или извънучебна дейност.
- Поставяне на специален акцент върху рисковите фактори скорост, обезопасяване и употреба на алкохол и наркотични вещества или техни аналози. Изборът на скорост на движение от водачите следва да е осъзнат процес, обусловен от атмосферните условия, релефа на местността, състоянието на пътя и превозното средство, превозвания товар, характера и интензивността на движението, конкретните условия на видимост, така че да се избегне всяко предвидимо препятствие и да се предизвика безпроблемно спиране при възникнала опасност. Подходящото обезопасяване е ключово за предотвратяване или минимизиране на нараняванията при ПТП.
- Обръщане на специално внимание на рискови категории водачи – млади, начинаещи, възрастни над 65 г., лица с намалена подвижност, мотоциклетисти и мотопедисти. В световен мащаб процентът на смъртни случаи сред водачите на възраст между 15 и 24 години е два пъти по-висок от този сред по-опитните водачи. Когато нов водач загива при пътен инцидент, често загиват и други хора.

Този висок риск е обусловен от комбинация от фактори, включително биологичните и социалните характеристики на възрастта. Те определят възприемането на риска от младите хора, водят до повишаване на социалната активност и на натиска от страна на връстниците. По отношение на по-възрастните водачи следва да се отбележи, че травматизмът вследствие на ПТП (нараняване и смърт) е в пъти по-висок. Това дава основание за провеждане на допълнителни изследвания на проблематиката с оглед защита на рисковите категории водачи.

- Интегриране на пътната безопасност в цялостния инвестиционен процес на АПИ и общините. Разработване и прилагане на методика за планиране и управление на дейностите по републикански пътища, общински пътища и улици. Изпълнение на целенасочени инвестиции в пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП и/или с най-висок потенциал за намаляване на риска от ПТП. Планиране и бюджетиране на приоритетни мерки от институциите, отговорни за стопанисване на пътната инфраструктура, с максимален ефект върху безопасността.
- Развитие на толерантни към човешките грешки пътища, осигуряващи универсална мобилност при подхода „безопасна система“ и смекчаващи рисковете на градската среда. Безопасна експлоатация на съществуващата пътна инфраструктура, чрез: идентифициране броя и мястото на инцидентите по тип потребител на пътя; анализ на риска за всяка група потребители; установяване на опасните участъци с оглед предприемане на коригиращи мерки; извършване на оценка на безопасността и прилагане на доказани инженерни решения; управление на скоростта в процеса на проектиране и експлоатация на пътната мрежа.
- Необходимост от усъвършенстване и подобряване на техническото състояние на използваните МПС.
- Използване на подходящо обезопасяване в превозните средства – предпазни колани, системи за обезопасяване на деца и др.
- Необходимост от засилване на контролната дейност.

#### **4. Обзорна карта на участъците с концентрация на ПТП по републиканската пътна мрежа за 2019 г. и посочване на приоритета на съответните инвестиции за обезопасяването им**

През 2019 г. Министерството на вътрешните работи е идентифицирало 60 бр. участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия (УКПТП) на територията на 18 области. 26 бр. от УКПТП са се проявили за първи път през последните четири години, докато останалите, 18 бр. от тях – 2 пъти, 9 бр. – 3 пъти и 7 бр. – през всичките предходни четири години.

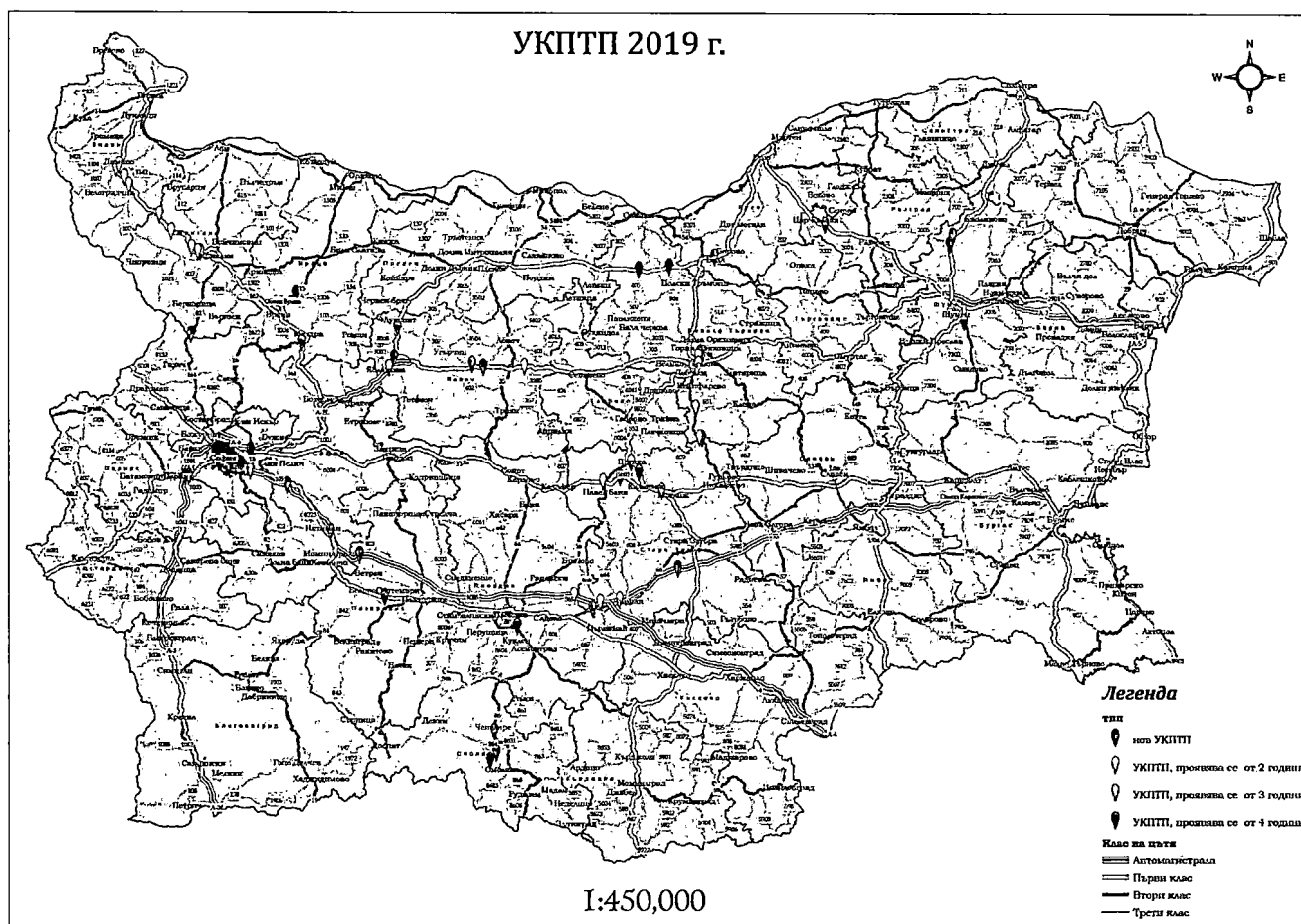
В периода юни-юли 2020 г. експерти от АПИ извършиха огледи на място на всички участъци с концентрация на ПТП, установени за 2019 г.

Въз основа на проведените огледи и след анализ на получените от Главна дирекция „Национална полиция“ подробни данни за настъпилите произшествия, са набелязани мерки за обезопасяване на всеки от участъците. Основните критерии за това са колко години се е проявявал участъкът като такъв с концентрация на ПТП, нивото на аварийност, която зависи от броя на ПТП и интензивността на движение, тежестта на инцидентите.

В голям процент от случаите установените проблеми с пътната инфраструктура в участъка с концентрация на ПТП се дължат на недостатъци в пътната сигнализация и/или неосигурена видимост. Друг основен фактор, освен състоянието на пътната инфраструктура, оказващ влияние за настъпване на произшествията, е поведението на

водачите на МПС – предприемане на неправилни маневри, шофиране със скорост, несъобразена с пътните условия и терена, нарушаване на правилата за движение по пътищата и въведените ограничения на скоростта. По отношение на проблемите, които касаят пътната инфраструктура, приоритетно усилията и средствата се насочват към реализирането на краткосрочни мерки като: отстраняване на излишната растителност в обхвата на пътя, почистване и профилиране на банкетите, възстановяване на пътната маркировка, монтиране на ограничителни системи за пътища с подходящата зона на действие, сигнализиране на участъците с концентрация с необходимите пътни знаци, съгласно изискванията на Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци. Липсата на целеви бюджет за пътна безопасност отново се проявява като основен проблем и пречка пред изпълнението на набелязаните мерки.

### Карта на установените за 2019 г. участъци с концентрация на ПТП



### 5. Резюме на програмни и други актуални документи, изготвени от Агенция „Пътна инфраструктура“, както и на предстоящи програми и документи

На 17 януари 2019 г. с Решение на Министерския съвет са приети мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г. В резултат на това АПИ разработи следните програми, които са утвърдени от министъра на регионалното развитие и благоустройството:

- Програма от мерки за успокояване на движението на входовете в населените места, през които преминават транзитно трасета от републиканската пътна мрежа. Целта ѝ е да въведе мерки за ограничаване на възможностите за движение

с високи скорости на транзитно преминаващите моторни превозни средства по републиканската пътна мрежа през урбанизираните територии. Програмата включва:

- Данни за населените места, през които преминават републикански пътища
  - Критерии за приоритизиране на населените места с необходимост от въвеждане на мерки за успокояване на движението
  - Мерки за успокояване на движението
  - Методика за изпълнение на мерките
  - Пилотно приложение на програмата за 2020 г. с населени места, подлежащи на успокояване на движението при входовете им
  - Последващи действия
  - Срокове за изпълнение
  - Индикативна стойност на програмата.
- Програма за обезопасяване на неподвижните препятствия в крайпътното пространство в опасна близост до платното за движение и ограничаване на челните удари по автомагистралите, скоростните пътища, пътищата от първокласната и второкласната пътна мрежа. Разгледани са участъци с по-голяма интензивност на движението. Програмата включва:
    - Данни за настъпилите пътнотранспортни произшествия в периода януари 2017 г. – октомври 2019 г. с излизане извън пътя и с челен удар
    - Данни за габаритите на републиканските пътища
    - Критерии за приоритизиране на участъците с необходимост от въвеждане на мерки за обезопасяване на неподвижните препятствия в крайпътното пространство в опасна близост до платното за движение и ограничаване на челните удари
    - Мерки за обезопасяване на неподвижните препятствия в крайпътното пространство в опасна близост до платното за движение и ограничаване на челните удари
    - Методика за изпълнение на мерките
    - Пилотно приложение на програмата за 2020 г. с участъците от републиканската пътна мрежа, подлежащи на обезопасяване
    - Последващи действия
    - Срокове за изпълнение
    - Индикативна стойност на програмата.

И по двете пилотни приложения е възложено изработването на проекти за промяна на постоянната организация на движение, съгласно предписаните в програмите мерки за всеки от участъците.

Предстои изготвяне на дългосрочна програма за обезопасяване на крайпътното пространство, която ще обхваща всички републикански пътища. Ще бъдат включени конкретни мерки за обезопасяване или отстраняване при възможност на посочените в списъка обекти, срок за изпълнение и тяхната стойност, както и разпределение на всички дейности и финансови средства по години. Програмата ще се актуализира ежегодно, за да бъдат взети предвид републиканските пътища, по които ще се извършва основен ремонт или реконструкция.

В процес на изработване е Наредба за прилагане на ограничителни системи за пътища. Към момента такава наредба не съществува. Условието и редът за използването на ограничителните системи за пътища са уредени в „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по републиканската пътна мрежа, АПИ, 2010 г.“, одобрени от Председателя на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“. Тези правила представляват вътрешноевропейски акт, който не е в състояние да отговори на законово предвидените изисквания за поддържане на пътищата и в този смисъл не притежава характеристиката нормативност, т.е. да бъде задължителен за съблюдаване при упражняване на тази дейност от всички заинтересовани субекти в Република България. Съществуват действащи стандарти, като БДС EN 1317, регламентиращ показателите и вида на предпазните съоръжения, които следва да се използват, но не е налице нормативен акт или подзаконов нормативен акт, който да задължава тяхното прилагане. В тази връзка беше създадена междуведомствена работна група към АПИ, която има за задача да изготви наредба, която да урежда реда и условията за използване на ограничителни системи за пътища и изискванията към тях.

## РАЗДЕЛ X

### Индикативни финансови ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури

Подробни разчети относно планираните средства за поддръжка на инфраструктурата по видове транспорт и по години за периода 2021 – 2027 г. са представени в Приложение 2 „Финансови ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури“.

#### Железопътна инфраструктура

Участието на държавата във финансирането на поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се определя в рамките на дългосрочен, петгодишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията – от една страна и НК „Железопътна инфраструктура“ – от друга. Договорът осигурява дългосрочното планиране и финансиране на дейностите по изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура. Финансирането от страна на държавата се осъществява чрез капиталови трансфери (суми, предоставени целево и безвъзмездно от държавния бюджет с инвестиционно предназначение) и субсидии (суми, предоставени безвъзмездно от държавния бюджет за текуща дейност с общо и/или целево предназначение). Договорът и приложенията към него са достъпни на интернет сайта на НК „Железопътна инфраструктура“ - <https://www.rail-infra.bg/bg/265>.

Освен предоставяните със Закона за държавния бюджет средства по Договора между Държавата и НК „Железопътна инфраструктура“ за поддържането и развитието на железопътната инфраструктура, НК „Железопътна инфраструктура“ формира приходната част от бюджета си чрез приходи от инфраструктурни такси, приходи от електроразпределение и други приходи. Събраните суми също се разходват за дейности по поддържане и развитие на железопътната инфраструктура на територията на страната.

Съгласно актуализираната Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2021 – 2023 г. и проекта на бюджетна прогноза 2022 – 2024 г., приходите на НК „Железопътна инфраструктура“ за периода 2017 – 2024 г. (реализирани, планирани и прогнозни) са както следва:

#### Приходи на НК „Железопътна инфраструктура“ за периода 2017 – 2024 г., в хил. лв.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022* прогноза	2023* прогноза	2024* прогноза
Средства от ДБ	240 000	260 000	265 000	265 000	335 000	280 000	280 000	362 329
в т.ч. капиталов трансфер	105 000	115 000	120 000	120 000	140 000	130 000	130 000	167 329
субсидия	135 000	145 000	145 000	145 000	195 000	150 000	150 000	195 000
Собствен принос								
в т.ч. инфраструктурни такси	57 506	55 837	58 369	59 100	67 100	67 100	67 100	67 100
Електроразпределение	41 296	39 399	38 165	36 700	37 700	37 700	37 700	37 700
Общ размер на приходите	338 802	355 236	361 534	360 800	369 800	369 800	369 800	369 800

\* Стойностите за периода 2022-2024 са прогнозни

Стойностите на приходите след 2024 г. са прогнозни и е възможно да претърпят промени в оперативен порядък в зависимост от икономическото развитие на страната и възможностите на държавния бюджет, като очакванията са да не спадат под така определените прогнозни нива за периода 2021 – 2024 г.

Поддръжката и експлоатацията на железопътната мрежа се осъществява съгласно Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на

железопътната инфраструктура. Железопътната мрежа на територията на страната, която се поддържа от инфраструктурния управител НК „Железопътна инфраструктура“, е със следните параметри:

- Общата разгъната дължина – 6 456 км;
- Железопътни линии с нормално междурелсие 1435 мм – 6 303 км. в т.ч. единични жп линии с нормално междурелсие (1435 мм) – 3904 км, двойни жп линии – 990 км; гарови коловози с нормално междурелсие (1435 мм.) – 1 409 км;
- Теснопътни жп линии (междурелсие 760 мм) – 125 км;
- Теснопътни гарови коловози (междурелсие 760 мм) – 13 км;
- Гарови коловози с широко междурелсие (междурелсие 1520 мм) – 15 км;
- Железопътни тунели - 186 бр. с обща дължина 47,9 км;
- Железопътни мостове - 995 бр. с обща дължина 43,1 км;
- Прелези - 757 бр.

Над 70% от общата дължина на железопътната мрежа е електрифицирана.

Понастоящем дължината на основната Трансевропейската железопътна мрежа на българска територия е 1 752 км., а на разширената – 2 245 км. Съгласно направените индикативни разчети за периода 2021 – 2027 г. (подробно представени в Приложение 2) необходимите финансови средства за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на участъците от Трансевропейската железопътна мрежа, изградени/предстоящи за изграждане по проекти с европейско финансиране възлизат на над 124 млн. лв. Средствата включват всички разходи за поддръжка и експлоатация на железопътната инфраструктура, в т.ч.: горно, долно строене на железния път, електроенергия, вода, топлоенергия, почистване на гари, поддръжка на тягови трансформатори, комуникационна и осигурителна техника и др. Експлоатацията и поддръжката на изградената инфраструктура е предвидено да се финансират със средства от държавния бюджет и собствени средства на инфраструктурния управител (приходи от инфраструктурни такси и от електроразпределение).

## Пътна инфраструктура

Дейностите по поддържането и експлоатацията на републиканската пътна мрежа (РПМ) се финансират със собствени на Агенция „Пътна инфраструктура“ приходи, които се формират от различни видове пътни такси, разрешителни и предоставяне на услуги за юридически и физически лица.

**Приходи на Агенция „Пътна инфраструктура“ за периода 2017 – 2024 г., в хил. лв.**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022* прогноза	2023* прогноза	2024* прогноза
<b>Собствен принос</b>								
в т.ч. винетни такси	317 103 649	347 441 376	388 766 549	296 300 000	304 816 200	304 816 200	304 816 200	304 816 200
ТОЛ такси	0	0	0	450 000 000	480 000 000	495 000 000	495 000 000	495 000 000
<b>Общ размер на приходите</b>	<b>378 875 172</b>	<b>413 255 444</b>	<b>467 521 139</b>	<b>790 848 557</b>	<b>828 881 700</b>	<b>843 881 700</b>	<b>843 881 700</b>	<b>843 881 700</b>

\* Стойностите за периода 2022-2024 са прогнозни

Стойностите на приходите след 2024 г. са прогнозни и е възможно да претърпят промени в оперативен порядък в зависимост от тарифната политика в пътния сектор, като очакванията са да не спадат под така определените прогнозни нива за периода 2021 – 2024 г.

Поддръжката и експлоатацията на републиканската пътна мрежа се осъществява съгласно годишна инвестиционна програма за основните дейности, които ще се изпълняват през съответната година по пътищата. Републиканските пътища, които се поддържат от инфраструктурния управител Агенция „Пътна инфраструктура“, се класифицират според административно-стопанското си значение и функциите си в транспортната система в



следните класове: автомагистрала и пътищата от първи, втори и трети клас. Общата дължина на поддържаната републиканска пътна мрежа към 31.12.2019 г. е 19 879 км., разделена на класове на пътищата, както следва:

- Автомагистрала, с обща дължина 790 км., или 3,97 % от РПМ;
- Първокласни пътища, с обща дължина 2 900 км., или 14,59 % от РПМ;
- Второкласни пътища, с обща дължина 4 019 км., или 20,22 % от РПМ;
- Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли с обща дължина 12 170 км., или 61,22 % от РПМ.

Състоянието на пътните настилки по републиканската пътна мрежа се определя съгласно „Методика за измерване и оценка на повредите по пътните настилки”, като се отчитат вида и количеството на съществуващите повреди, измерени и оценени спрямо общата повърхност на съответния път. Тези състояния са както следва: добро състояние – с повреди по настилките под 10 %; средно състояние – с повреди по настилките от 10 % до 30 %; лошо състояние – с повреди по настилките на повече от 30 %. Състоянието на РПМ към 31.12.2019 г. е, както следва:

- 41,4% от пътищата са в добро състояние, т.е. под 10% от настилката е повредена;
- 27,6% са в средно състояние, т.е. от 10% до 30% от настилката е повредена;
- 31,0% са в лошо състояние, т.е. над 30% от настилката е повредена.

През 2019 г. стартира въвеждането на смесена електронна система за таксуване на пътните превозни средства на база време и изминато разстояние – електронна винетка за леки автомобили с обща технически допустима максимална маса до 3,5 тона и такса за изминато разстояние за тежкотоварни автомобили с маса над 3,5 т. От 1 януари 2019 г. започна поэтапното въвеждане на системата с прилагането на „електронната винетка“ за леките автомобили, а от 01 март 2020 г. стартира и тарифирането на база изминато разстояние и на товарните автомобили. Очакванията са смесеният модел за таксуване да увеличи ресурсите за поддържане, модернизация и развитие на пътната инфраструктура.

Понастоящем дължината на основната Трансевропейската пътна мрежа на българска територия е 1 512 км., а на разширената – 2 580 км. Съгласно направените индикативни разчети за периода 2021 – 2027 г. (подробно представени в Приложение 2) необходимите финансови средства за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на участъците от Трансевропейската пътна мрежа, изградени/предстоящи за изграждане по проекти с европейско финансиране, в периода 2021 – 2027 г., възлизат на над 102,7 млн. лв.

Част от проектите се намират или изцяло или частично в подготвителна фаза, поради което към момента не са остойностени и не са определени източниците на финансиране за тяхното изграждане. С оглед на това не са направени разчети за тяхната поддръжка в периода 2021-2027 г. В случай, че някои от тези проекти или участъци от тях бъдат завършени в разглеждания период, се планира същите да бъдат поддържани със средства от държавния бюджет.

## Воден транспорт

Ежегодно държавата отделя капиталови трансфери за ремонтно-възстановителни, рехабилитационни и укрепителни дейности на пристанищната инфраструктура, както и за модернизация на пристанищните съоръжения и дейности, свързани с тяхната проходимост.

### Приходи на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за периода 2017 – 2027 г., в хил. лв.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	2023*	2024*	2025*	2026*	2027*
						прогноза	прогноза	прогноза	прогноза	прогноза	прогноза
Средства от ДБ капиталов трансфер	8 595	10 801	210 677	111 000	148 471	26 500	31 050	33 050	36 200	37 300	39 250
Собствен принос											
в т.ч. пристанищни такси	33 901	32 496	35 624	36 900	37 100	37 200	37 300	37 400	37 400	37 400	37 400
Общ размер на приходите	42 496	43 297	246 301	147 900	185 571	63 700	68 350	70 450	73 600	74 700	76 650

\* Стойностите за периода 2022-2027 са прогнозни

В периода 2021-2027 г. е предвидено изпълнението на два значими проекта, свързани с развитието на пристанищата и предлаганите от тях услуги. Единият е за изграждане на интермодален терминал Варна (Varna Connect). Проектът е значителен по мащаб (на стойност над 1 млрд. лв.) и не се очаква да завърши в разглеждания период, поради което необходимостта от средства за поддръжката на съоръжението ще възникне след 2027 г. Другият проект е „Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS)“. След пускане в експлоатация на системата ще са необходими двама администратори, които да наблюдават работата ѝ и да издават достъп на имащите право потребители. Техническото обслужване на системата и отстраняване на грешки на софтуера в следващите две години след пускането ѝ ще се извършва от избрания изпълнител на основните дейности по проекта. В този период разходите за поддръжка със собствени средства на ДП „Пристанищна инфраструктура“ ще възлизат на 100 000 лв. на година. След изтичането на гаранционната поддръжка ще бъдат необходими допълнителни средства за закупуване на материали и отстраняване на повреди на компоненти за системата. От 2025 г. разходите на годишна база ще бъдат 300 хил. лева, изцяло собствени средства на предприятието.

Във вътрешно-водния транспорт, инфраструктурата, обект на поддръжане, е корабоплавателния път на р. Дунав (частта от речното русло, в която се осъществява корабоплаването, т.е. налични са определени условия за безопасно плаване, определени от Дунавската комисия) от речен км 374 (Силистра) до речен км 610 (Сомовит), вкл. обозначаването му с плаващи знаци, както и бреговата сигнализация по десния бряг от ркм 374 до ркм 846 (устието на р. Тимок). Дейността по поддръжка се осъществява от ИА „Проучване и поддръжане на р. Дунав“, която най-общо би могла да се раздели в три основни взаимосвързани направления:

- Проучване – включва хидрографски дейности (заснемане на речното дъно, брегове, технически съоръжения и др. елементи, поддръжане на електронни навигационни карти и др.), хидроложки дейности (отчитане на водни нива, прогнозиране на водните нива, измерване на скоростта на течението и водни количества и др.) и хидрометеорологични дейности (наблюдение на елементите на времето – сила, скорост и посока на вятъра, температура на водата и въздуха, слънчево греене, атмосферно налягане и др., издаване на предупреждения за неблагоприятно време и т. н.);
- Поддръжане – включва дейности по обозначаване на корабоплавателния път, установяване и информизиране за т.нар. прагови участъци, експлоатация на флота, извършване на драгажни работи, информационни дейности и др.;
- Административни дейности и управление на проекти.

**Приходи на ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“  
за периода 2017 – 2027 г., в хил. лв.**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022* прогноза	2023* прогноза	2024* прогноза	2025* прогноза	2026* прогноза	2027* прогноза
Средства от ДБ капиталов трансфер	2 260	2 093	2 539	3 887	3 070	3 070	3 070	3 480	3 480	3 480	3 480
Общ размер на приходите	2 260	2 093	2 539	3 887	3 070	3 070	3 070	3 480	3 480	3 480	3 480

\* Стойностите за периода 2022-2027 са прогнозни

Разходите за поддръжка и експлоатация на съществуващи активи и персонал – проучвателни дейности – хидрология, хидрография, хидрометеорология; поддържащи дейности – маркиране на корабоплавателния път, експлоатация, поддръжка и ремонт на плавателни средства, знаци и др.; административна дейност и участие в проекти на ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав“ се планира да възлизат на 3 069 999 лв. за 2021 г. и да се задържат на същото ниво до 2023 година. Доколкото трите направления са взаимосвързани, така определеният бюджет, може да се счита за разходи за поддръжка на транспортната инфраструктура.

От м. февруари 2018 г. държавата отделя средства за осъществяване на текуща поддръжка (драгаж) на водния път на р. Дунав. Дейността се осъществява след възлагане с обществена поръчка с предмет „Изпълнение на драгаж за подобряване на условията за корабоплаване по фарватера на река Дунав от ркм 610 до ркм 374.100“. Стойността на подписания през 2018 г. договор е 6 730 640 лв. без ДДС (8 076 768 лева ДДС). Индикативният обем на работата е отнемане и депониране на 560 хил. м<sup>3</sup> драгажни маси от критичните участъци, определени от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“. През м. януари 2020 г. е сключен нов договор за драгаж на същата стойност – 6 730 640 лв. без ДДС (8 076 768 лева ДДС) и продължителност до 36 м. (2022 г.) или до изчерпване на финансовия ресурс.

По проект „Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на р. Дунав“ годишните разходи за поддръжка и ремонт на доставеното оборудване се оценяват на 1 623 063 лв. и ще възникнат от 2022 г. За проект „FAST Danube“ към момента няма яснота относно общите инвестиционни разходи, тяхното разпределение между двете страни (Румъния и България), както и стойността на необходимите за поддържане на изградената инфраструктура разходи, вкл. тяхното разпределение между двете страни.

**Приложение 1:** *Пътни отсечки, които осигуряват свързаност на регионите с основната мрежа*

**Приложение 2:** *Финансови ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури.*

# **ПРИЛОЖЕНИЕ 1**

**Пътни отсечки, които осигуряват свързаност на регионите с основната мрежа**

ОЦЕНКА НА ПРЕДЛОЖЕНИ ПЪТНИ ОСЕЧКИ И ПЪТНИ КЪМ ОПУЧ КЪМ ЗА ЦЕЛЪТЕ НА ПЛАНОВЕ ПРЪЗ 2021-2027

№ по ред	ОПУ	№ на пътя	ПЪТ	УЧАСТЪК	Дължина (км)	ПЪТНИ ОСЕЧКИ																
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
1	ПЛЕВЕН	I-3 Е837	Бела - Белеград	38.800	89.524	50.724	14	13	12	11	0	0	6	7	0	0	0	3	2	1	53	
2	ПЛЕВЕН	I-3 Е837	Бела - Белеград	89.524	105.905	16.381	14	13	12	11	0	0	6	7	0	0	0	4	2	1	50	
3	ПЛЕВЕН	I-3 Е837	Бела - Белеград	105.905	135.344	29.439	14	13	12	11	0	0	6	7	0	0	0	0	0	1	31	
4	ПЛЕВЕН	II-13	Киева - Илър - Долни Дъбник	89.728	105.087	15.359	0	13	12	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	43	
5	ПЛЕВЕН	III-118	Гулянци - Долна Митрополия	0.000	14.786	14.786	0	13	12	11	0	0	6	0	0	0	0	0	0	1	31	
6	ПЛЕВЕН	III-118	Гулянци - Долна Митрополия	24.150	26.807	2.657	0	13	12	11	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	50	
7	ПЛОВДИВ	III-891	Югоско - Пъч - Здрезец - граница Словенска област	0.000	31.040	31.040	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13	
8	ПЛОВДИВ	III-842	Път II-64 - Хисара - Капошва - път II-64	0.000	17.269	17.269	0	13	12	0	0	0	6	8	0	0	0	0	0	1	43	
9	ПЛОВДИВ	III-882	Пловдив - Първенец - Лилково	0.000	17.600	17.600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	
10	ПЛОВДИВ	III-882	Пловдив - Първенец - Лилково	17.600	23.564	5.964	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	
11	ПЛОВДИВ	III-890/4	Пловдив - Гълъбово - Бяла черква	0.000	28.000	28.000	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	23	
12	ПЛОВДИВ	III-35	Троян - Кърнара	103.055	125.349	22.294	0	0	0	0	10	6	0	0	0	0	0	0	0	1	20	
13	ПЛОВДИВ	III-86	II-8 Пазарджик - Пловдив - Асеноград - Смолян /реабилитация с уширение/	0.000	14.750	14.750	0	0	12	0	10	6	0	0	0	0	0	4	2	0	43	
14	ПЛОВДИВ	III-56	от Ягосково шосе до път II-86 Пловдив - Асеноград - Смолян и връщане крайпътна с път II-86 /път II-86/	68.200	102.880	4.680	0	13	12	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	39	
15	ПЛОВДИВ	III-56	Брелско - Пловдив - път II-89 /реабилитация с уширение/	89.505	99.200	8.695	0	13	12	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	43	
16	ПЛОВДИВ	III-64	Карлово - Пловдив /реабилитация с уширение/	0.730	48.166	47.436	14	13	12	0	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	71	
17	ПЛОВДИВ	III-64	Карлово - Пловдив	49.500	52.300	2.800	14	13	12	0	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	71	
18	ПЛОВДИВ	III-805	II-8 Бански - 8 обиколки - Съединение	0.000	18.938	18.938	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	
19	ПЛОВДИВ	III-806	Община Хисар - Пъч - Невелско - Главна Черква - Мъник Черква - Стрелва /Община Пърница - Пловдив/	73.529	89.661	16.132	14	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	23
20	ПЛОВДИВ	III-900/5	I-8 - пътен възел Цепенлица - Съединение	0.000	12.147	12.147	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	
21	РАЗГРАД	II-23	Русе - Кубрат - Исперих - Дуплово	46.771	78.753	31.982	14	13	12	11	0	0	6	7	0	0	0	0	0	1	72	
22	РАЗГРАД	II-23	Русе - Кубрат - Исперих - Дуплово	82.832	94.200	11.288	14	13	12	11	0	0	6	7	0	0	0	0	0	1	72	
23	РАЗГРАД	II-51	Драфра - Чудосир - Пощица - I-2	75.600	100.091	24.491	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
24	РАЗГРАД	II-49	Търговище - Разград - Кубрат - Турлак	35.145	50.221	17.076	0	13	12	11	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	53
25	СИЛИСТРА	II-21	Път II-21 Русе - Силистра /път от обходен път на гр. Силистра/	108.432	115.432	6.000	0	13	0	11	0	0	6	7	0	0	0	0	0	1	40	













## **ПРИЛОЖЕНИЕ 2**

**Финансови ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури**

















Финансови ресурси, Съответствания на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури

№ по ред	Проект	Индикаторна стойност в лв с ДДС	Източник на финансиране	Период на изпълнение	Средства за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури													
					2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Допълнителни инвестиции						
													ЖЕЛЕЗЪПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА					
					Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	Земни средства	
					Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	Собствени средства	
					Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	Имп. трансфер	
1	Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив-Свиленград-Турско/Грация граница и оптимизиране на трасето за скорост 160 км/ч, фаза 1: участък Крумово-Първомай	213 633 195.00	ЕМБ, ИСПА	2005-2012	2 139 414.00	2 820 412.00	1 903 181.00	1 926 778.00	1 944 296.00	1 962 336.00	1 969 923.00							
2	Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив-Свиленград-Турско/Грация граница и оптимизиране на трасето за скорост 160 км/ч, фаза 2: участък Първомай-Свиленград	132 996 440.00	ИСПА	2007-2012	1 421 205.00	1 755 801.00	1 341 972.00	1 380 883.00	1 385 664.00	1 399 909.00	1 450 202.00							
3	Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград	514 419 220.18	ОПТ	2012-2017	2 790 450.00	3 062 956.00	2 871 654.00	2 904 183.00	2 967 732.00	2 990 203.00	3 096 996.00							
4	Електрификация и реконструкция на железопътна линия Свиленград – Турска граница	91 894 184.40	ОПТ	2009-2013	43 543.00	44 805.00	46 130.00	47 522.00	48 993.00	50 517.00	52 128.00							
5	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа“	311 693 129.12	ОПТ	2011 - 2016	1 140 939.00	1 221 292.00	2 689 978.00	2 734 961.00	2 740 873.00	2 777 914.00	2 862 790.00							
6	„Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас“	456 523 526.00	ОПТ	2011 - 2016	558 024.00	645 875.00	576 700.00	598 265.00	620 844.00	645 214.00	680 456.00							
7	„Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата – обект „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“	93 556 782.30	ОПТ	2013 - 2016	1 065 556.65	1 117 934.48	1 172 931.21	1 230 677.77	1 291 311.65	1 354 977.24	1 421 826.10							
8	„Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - обект „Престройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II. рг етап“		ОПТ	2013 - 2014	367 345.00	191 556.00	277 944.00	215 080.00	233 650.00	254 078.00	326 547.00							
9	„Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - обект „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пълночесто“		ОПТ	2014 - 2016	191 757.00	246 096.00	191 397.00	224 061.00	242 405.00	247 680.00	299 974.00							
10	Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район за планиране в България – Пловдив	14 560 198.40	ОПТ	2013 - 2016	200.00	200.00	200.00	300.00	300.00	300.00	300.00							
11	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлез“	20 599 571.00	ОПТИ	2016 - 2018	200.00	200.00												
12	„Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътна линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тълкови подстанции Бургас, Нарнобат и Ямбол“	21 337 403.00	ОПТИ	2016-2019														
13	Развитие на железопътен възел София: Железопътен участък София – Волуек	286 146 184.00	МСЕ	2015-2024					1 574 550.08	1 574 550.08	1 574 550.08							
14	Модернизация на железопътен участък София – Блин Плавни	133 516 320.00	МСЕ	2018-2022			2 087 938.41	2 094 417.73	2 105 661.01	2 114 107.30	2 114 248.27							
15	Модернизация на жп линия София – Пловдив, жп участък Костенец – Септември	443 513 192.00	МСЕ	2019-2024														
16	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, фаза 2*	675 092 693.00	ОПТИ	2018-2023														
17	Реконструкция на гарови комплекси Пудране, Искър и Нарчакче	6 255 893.00	ОПТИ	2019-2022			149 726.61	149 726.61	149 726.61	149 726.61	149 726.61							
18	Реконструкция на гаров комплекс Кърнабат	5 400 942.00	ОПТИ	2019-2021			181 260.00	181 260.00	181 260.00	181 260.00	181 260.00							
19	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	16 519 339.00	ОПТИ	2019-2022			223 031.12	223 031.12	223 031.12	223 031.12	223 031.12							

№	Развитие на жп възел Пловдив	243 882 067.00	МСЕ	2020-2023	2 738 162.00	2 738 162.00	2 738 162.00	2 738 162.00	2 738 162.00	2 738 162.00
21	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив, жп участък Елин Пелин - Юстенец	1 179 682 010.00	ОПТИ и ПТС	2018-2027						
22	Сърбия в участъка Драгоман-Горна Оряховица с Република Сърбия	468 000 000.00	МСЕ 2	2024-2027						
23	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	65 000 000.00	ПТС	2021-2025						
24	Модернизация на жп линия Радомир-Гощево	1 230 000 000.00	ПТС	2023-2033						
25	Модернизация на жп линия София-Перник	632 000 000.00	ПТС	2023-2029						
26	Модернизация на жп линия Видин-София, участък Видин-Медведец	908 000 000.00	МСЕ 2 частично	2022-2030						
27	Развитие на жп възел Русе	125 000 000.00	ПТС	2024-2027						
28	Развитие на жп възел Варна	70 000 000.00	ПТС	2024-2027						
29	Развитие на жп възел Горна Оряховица	100 000 000.00	ПТС	2024-2027						
30	Доизграждане на споръженията по жп линия Карлсбаг-Сидел	462 000 000.00	ПТС	2022-2027						
31	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник	35 000 000.00	ПТС	2023-2027						
32	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия Перник-Радомир	15 000 000.00	ПТС	2023-2027						
33	Изграждане на жп връзка с лезище Бургас	103 139 182.00	ПТС	2023-2027						
34	Изграждане на жп връзка с лезище Пловдив	44 125 642.00	ПТС	2023-2027						
35	Изграждане на ЕТС в участъка Елин Пелин - Септември	40 000 000.00	ПТС	2027-2029						
36	Изграждане на ЕРТМС, ниво 1 по жп линия Каспийан-Сидел	46 500 000.00								
37	Изграждане на ЕРТМС, ниво 1 по жп линия Горна Оряховица-Каспийан	98 000 000.00								
38	Изграждане на ЕРТМС, ниво 1 по жп линия Радомир-Юлаца	168 383 000.00		до 2030						
39	Замяна на пролезна устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти	10 000 000.00	ПТС	2021-2023						
40	Изграждане на ЕРТМС, ниво 1 по жп линия София-Мездра	78 000 000.00		до 2030						
41	Изграждане на ЕРТМС, ниво 1 по жп линия Мездра-Горна Оряховица	11 650 000.00		до 2030						
42	Модернизация и въвеждане на ЗСАДА в 5 бр. ПТС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра мп Мездра-Горна Оряховица	37 500 000.00	ПТС	2022-2025						
43	Модернизация на жп линията София-Драгоман-Горна Оряховица	472 148 064.00	ОПТИ и ПТС	2021-2025						
44	Развитие на жп възел Пловдив, фаза 2	198 000 000.00	ПТС	2022-2029						
	ОБЩО:			9 718 633.65	11 107 109.48	13 713 143.35	16 649 308.23	18 448 433.47	21 066 360.01	21 600 270.03

системи;  
-реабилитация и поддръжка на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии на цифрова телекомуникационна мрежа и системи в жп участък Пловдив - Свиленград;  
-доставка на резервни части и апаратура за изграждане и системи за видеонаблюдение; доставка на резервни части и сервизни услуги за ремонт на нагревателите цифрови телекомуникационни апарати и системи;  
-разходи за консумативи по отпощене сл. табля, на отоплението на железопътни стрелици, пилонно, перонно осветление, осветление на портези и др.  
- поддръжка на КМ и съответната механизация, профиланктика на съоръженията;  
- разходи за лезион контролен проварник, бронзено лосищо въже, стоманобетонови и метални стълбове, със съответните им фундаменти;  
- разходи за поддръжка на тягови трансформатори.

\* Разходите са предвидени в проект номер 6 „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас“  
1. Посочените индивидуални стойности за проекти от № 13 до № 43 са без ДДС.  
2. Посочените средства за експлоатация, които ще бъдат извършени от Гореленне ЖПС и Подделение СИТ са съобразени с Пленовите за разходване на средствата от инфраструктурни такси.

Финансови ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури

№ по ред	Проект	Идентификаторна стойност, в лв. с ДДС	Източник на финансиране	Период на изпълнение	Средства за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури												Допълнителни коментари		
					2021		2022		2023		2024		2025		2026			2027	
					Капиталов трансфер	Земни и собствени средства	Капиталов трансфер	Земни и собствени средства	Капиталов трансфер	Земни и собствени средства	Капиталов трансфер	Земни и собствени средства	Капиталов трансфер	Земни и собствени средства	Капиталов трансфер	Земни и собствени средства			
1	Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System - PCS)	11 160 000.00	ЕФРР / ОПТИ	2020 - 2022															След пускане в експлоатация на разработената система ще има мрежа от дъзна администратори, които ще наблюдават работата на изградената система и ще издават достъпни на имашите право потребители. Техническото обслужване на системата и отстраняване на грешки на сървърта в следващите две години ще се извършва от изградения изпълнител на изградения изпълнител на основните дейности по проекта. След изтичането на гаранционната поддръжка всички дейности по нейната поддръжка ще се извършват от експерти ИТ и инженери на ДППИ, като за тази поддръжка ще бъдат закупени допълнителни средства за закупуване на материали и поправки на компоненти за системата.
2	EALING - European flagship Action for cold ironing in ports	610 218.96	МСЕ, собствени средства	2020 - 2022			100 000.00												Предвиденото финансиране на проекта е както следва: 50% от общия бюджет в размер на 254 257.90 лв. от МСЕ и 50% от общия бюджет в размер на 254 257.90 лв. - собствено финансиране на ДППИ. Проектът е проучване и не са необходими средства за поддръжка след приключването му.
3	Изграждане на интермодален терминал Варна / Varna Connect	1 014 000 000.00	НФ или земни от МФБ	2022 - 2027															Изграждане на интермодален терминал Варна / Varna Connect е мащабен проект, който не се очаква да завърши в периода на прогноза и необходимостта от средства за поддръжка ще разликите след 2027 г.
4	Текущи разходи - бюджет на ДППИ		Държавен - МПГТС	2023-2027															Включва разходи за поддръжка и експлоатация на съществуващи активи и персонал (проучвателни дейности - хидрология, гидрометеорология, поддръжкащи дейности - маркиране на корабоватостния път, експлоатация поддръжка и ремонт на плавателни средства, яхти и др. - административна дейност и участие в проекта)

3	Поддържащи разгък																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
5	Поддържащи разгък																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												

Финансови ресурси, съответстващи на планираните инвестиции и необходими за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури

№ по ред	Проект	Индикативна стойност, в лв. с ДДС	Източник на финансиране	Период на изпълнение	Средства за експлоатация и поддръжка на съществуващи и планирани инфраструктури												Допълнителни компоненти									
					2021			2022			2023			2024				2025			2026			2027		
					Капиталов трансфер	Собствени средства	Заемни средства	Капиталов трансфер	Собствени средства	Заемни средства	Капиталов трансфер	Собствени средства	Заемни средства	Капиталов трансфер	Собствени средства	Заемни средства		Капиталов трансфер	Собствени средства	Заемни средства	Капиталов трансфер	Собствени средства	Заемни средства			
					МЕТРОПОЛИТЕН																					
1	Централен участък на Линия 3 на метрото в София: бул. Вл. Вазов - ЦГЧ - ул. Житница	934 522 685.05	ОПТИ/СО	2016-2020		12 214 450.00			12 214 450.00			12 214 450.00			12 214 450.00			12 214 450.00			13 357 795.00			13 357 795.00		
2	Западен участък на Линия 3 на метрото в София: ул. Житница - Околовръстен път	238 842 805.07	ОПТИ/СО	2017-2020		5 968 401.00			5 968 401.00			5 968 401.00			5 968 401.00			5 968 401.00			5 968 401.00			5 968 401.00		
3	Източен участък на Линия 3 на метрото в София: участък по бул. Вл. Вазов от МСЗ до МСЗ	246 434 580.00	ОПТС/СО	2021-2024								5 526 673.00			5 526 673.00			5 526 673.00			5 526 673.00			5 526 673.00		
4	Югоизточен участък на Линия 3 на метрото в София: ул. Шипка - кв. Слатина - бул. Цариградско шосе	680 628 840.00	ОПТС/СО	2021-2025														11 053 346.00			11 053 346.00			11 053 346.00		
						18 182 851.00			18 182 851.00			18 182 851.00			18 182 851.00			18 182 851.00			23 709 524.00			35 901 215.00		