



В изпълнение на под-дейности:
2.1.; 2.2.; 2.3.; 2.4.; 2.5.; 2.6.; 2.7.;
2.8.; 3.1.; 3.3.; 3.4.; 3.5.; 3.6.; 4.1.;
4.2.; 4.3.; 5.1.; 5.2.

ДОКЛАД 2. ЗА РЕЗУЛТАТ 2. АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“

Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



СЪДЪРЖАНИЕ

УВОД.....	10
РАЗДЕЛ I. ПРЕГЛЕД НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....	12
1.1. Състояние на транспортната инфраструктура в трансграничния регион (вкл. проблеми за трансграничния регион).....	12
1.1.1. Съществуващи транспортни връзки между Румъния и България.....	12
1.1.2. Състояние на транспортните връзки между Румъния и България....	16
1.2. Състояние на инфраструктура за автомобилен транспорт в българската част на трансграничния регион Румъния-България.....	19
1.2.1. Състояние на републиканската пътна мрежа в българската част на трансграничния регион.....	20
1.2.2. Състояние на общинската пътна мрежа в българската част на трансграничния регион.....	25
1.2.3. Състояние на пътната мрежа по области.....	26
1.3. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт.....	42
1.3.1. Състояние на вътрешноводния път в трансграничния участък на река Дунав.....	42
1.3.2. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт в българската част на трансграничния регион.....	47
1.3.3. Информационната и комуникационна инфраструктура за предоставяне на речни информационни услуги (РИУ) за вътрешноводния транспорт.....	69
1.4. Състояние на инфраструктурата за железопътен транспорт.....	73
1.4.1. Обща характеристика.....	73
1.4.2. Състояние на железопътната инфраструктура в българската част на трансграничния регион.....	75
1.4.3. Състояние на железопътната инфраструктура по области.....	87
1.5. Състояние на въздушния транспорт.....	92
1.5.1. Състояние на въздушния транспорт.....	92
1.5.2. Проекти по инициативата за единно европейско небе (ЕЕН).....	98
1.6. Изводи.....	99
РАЗДЕЛ II. ФАКТИЧЕСКИ, ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА: ПЪТНИЧЕСКИ И ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ.....	104
Част 1. Фактически анализ на пътническия транспорт.....	104
2.1. Пътнически трафик на автомобилния транспорт.....	104
2.2. Пътнически трафик на водния транспорт.....	108
2.3. Пътнически трафик на железопътния транспорт.....	110
2.4. Пътнически трафик на въздушния транспорт.....	113
2.5. Прогнози за пътническия трафик.....	114
Част 2. Фактически анализ на товарния транспорт.....	115
2.1. Товарен трафик на автомобилния транспорт.....	115
2.2. Товарен трафик на водния транспорт.....	120
2.3. Товарен трафик на железопътния транспорт.....	123
2.4. Товарен трафик на въздушния транспорт.....	128
Част 3. Икономически и финансов анализ на трафика.....	128
РАЗДЕЛ III. ВЛИЯНИЕ НА ТРАНСПОРТА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПО ВИДОВЕ	



ТРАНСПОРТ (ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА)	143
3.1. Нормативна база	143
3.2. Предимства и недостатъци на видовете транспорт.....	147
3.3. Фактори на въздействие върху околната среда, живите организми и човека и замърсители (вредни вещества), генерирани от различните видове транспорт	150
3.4. Влияние на шумовото замърсяване върху околната среда.....	153
3.5. Потребление на различни ресурси, замърсяващи околната среда (горива, смазочни материали и др.) от видовете транспорт	158
3.6. Влияние върху защитените зони.....	160
3.7. Мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда	161
3.8. Констатации и препоръки за преодоляване, предотвратяване и ограничаване на вредните и негативни въздействия върху околната среда	162
РАЗДЕЛ IV. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА БЕЗОПАСНОСТ	166
4.1. Съществуващо състояние и причини за възникване на аварийни ситуации по видове транспорт.....	166
4.2. Регионална аварийност по видове транспорт.....	184
4.3. Мерки за транспортна безопасност	188
РАЗДЕЛ V. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО НА TEN-T МРЕЖАТА И УСТАНОВЯВАНЕ НА МЯСТОТО НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН В НЕЯ	189
5.1. Преглед на развитието на TEN-T мрежата	189
5.2. Място на българската част от трансграничния регион Румъния-България в TEN-T мрежата	191
РАЗДЕЛ VI. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО НАЦИОНАЛНО И ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА	195
6.1. Европейско законодателство	195
6.1.1. Основни инструменти на политиката на TEN-T в ЕС	195
6.1.2. Анализ на приложимото европейско законодателство.....	196
6.2. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република България	221
6.2.1. Автомобилен транспорт	221
6.2.2. Воден транспорт	228
6.2.3. Железопътен транспорт.....	233
6.2.4. Въздушен транспорт	237
6.2.5. Интермодалност. Комбинирани превози и товари	240



СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ В ТЕКСТА

Таблица 1:	Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния-България
Таблица 2:	Дължина на РПМ в българската част на трансграничния регион по класове пътища към 31.12.2016 г. (км)
Таблица 3:	Гъстота на РПМ по области в българската част на трансграничния регион към 31.12.2014 г.
Таблица 4:	Републиканска пътна мрежа в българската част на трансграничния регион според вида на настилка към 31.12.2016 (км)
Таблица 5:	Списък на опасните тунели по републиканските пътища в обхвата на трансграничния регион Румъния-България
Таблица 6:	Област Видин пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 7:	Важни пътища в област Видин
Таблица 8:	Важни пътища в област Монтана
Таблица 9:	Област Монтана пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 10:	Важни пътища в област Враца
Таблица 11:	Област Враца пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 12:	Важни пътища в област Плевен
Таблица 13:	Област Плевен пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 14:	Важни пътища в област Велико Търново
Таблица 15:	Област Велико Търново пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 16:	Важни пътища в област Русе
Таблица 17:	Област Русе пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 18:	Важни пътища в област Силистра
Таблица 19:	Област Силистра пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 20:	Важни пътища в област Добрич
Таблица 21:	Област Добрич пътища от РПМ, според вида на пътя по години
Таблица 22:	Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване
Таблица 23:	Технически параметри на Пристанищен терминал Фериботен комплекс „Видин“
Таблица 24:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Видин-Север“
Таблица 25:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Видин-Център“
Таблица 26:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Видин-Център“
Таблица 27:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Оряхово“
Таблица 28:	Технически параметри на Пристанище „Лом“
Таблица 29:	Технически параметри на Фериботен терминал „Никопол“
Таблица 30:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Сомовит“
Таблица 31:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Свищов“
Таблица 32:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Русе-Изток“
Таблица 33:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Русе-Запад“
Таблица 34:	Технически параметри на Пътнически терминал „Русе-Център“
Таблица 35:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Тутракан“
Таблица 36:	Технически параметри на Пътнически терминал „Силистра“
Таблица 37:	Технически параметри на Фериботен терминал „Силистра“
Таблица 38:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Балчик“
Таблица 39:	Технически данни на летище „Горна Оряховица“, България
Таблица 40:	Технически данни на летище „Русе“, България
Таблица 41:	Наличие на инфраструктура за обслужване на пътническия трафик по река Дунав
Таблица 42:	Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение
Таблица 43:	Прогноза за развитието на речни круизи (пътници)
Таблица 44:	Единна класификация на товарите в транспорта (NST 20)
Таблица 45:	Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение
Таблица 46:	Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления



Таблица 47:	Начин на превоз на товари по речен транспорт
Таблица 48:	Движение на товарните и пътническите влакове, влаккилометри (хил. км)
Таблица 49:	Данни за товарния трафика на летище „Горна Оряховица“
Таблица 50:	Превозени товари и извършена работа от транспорта
Таблица 51:	Превозени товари и извършена работа от транспорта
Таблица 52:	Препоръчителни мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда
Таблица 53:	Екологични проблеми и възможности за преодоляването им
Таблица 54:	Препоръчителни мерки за транспортна безопасност
Таблица 55:	Възли от основната и разширената мрежа на територията на трансграничния регион Румъния-България

СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА

Схема 1:	Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния-България
Схема 2:	Карта на Дунав мост „Русе-Гюргево“
Схема 3:	Карта на Дунав мост 2 „Видин-Калафат“
Схема 4:	Маршрут България-Румъния през фериботна връзка „Оряхово-Бекет“
Схема 5:	Маршрут България-Румъния през фериботна връзка „Свищов-Зимнич“
Схема 6:	Състояние на пътищата по области в България
Схема 7:	Инфраструктурна обезпеченост на българската част на трансграничния регион с автогари и автобусни спирки
Схема 8:	Проекти изпълнени от АПИ по ТГС България-Румъния
Схема 9:	Транспортна инфраструктура на територията на област Видин
Схема 10:	Транспортна инфраструктура на територията на област Монтана
Схема 11:	Транспортна инфраструктура на територията на област Враца
Схема 12:	Транспортна инфраструктура на територията на област Плевен
Схема 13:	Транспортна инфраструктура на територията на област Велико Търново
Схема 14:	Транспортна инфраструктура на територията на област Русе
Схема 15:	Транспортна инфраструктура на територията на област Силистра
Схема 16:	Транспортна инфраструктура на територията на област Добрич
Схема 17:	Плавателен път на река Дунав
Схема 18:	Карта на Пристанищен терминал Фериботен комплекс „Видин“
Схема 19:	Карта на Пристанищен терминал „Видин-Север“
Схема 20:	Карта на Пристанищен терминал „Видин-Център“
Схема 21:	Карта на Пристанищен терминал „Видин-Юг“
Схема 22:	Карта на Пристанище „Оряхово“
Схема 23:	Карта на Пристанище „Лом“
Схема 24:	Карта на Пристанище „Сомовит“
Схема 25:	Карта на Пристанище „Свищов“
Схема 26:	Карта на Пристанищен терминал „Русе-Изток“
Схема 27:	Карта на Пристанищен терминал „Русе-Запад“
Схема 28:	Карта на Пътнически терминал „Русе-Център“
Схема 29:	Карта на Пристанище „Тутракан“
Схема 30:	Карта на Пътнически терминал „Силистра“
Схема 31:	Карта на Пристанище „Балчик“
Схема 32:	Визуализация на корабния трафик
Схема 33:	Карта на железопътната мрежа в обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния-България
Схема 34:	Карта на електрифицираните и неелектрифицирани участъци от железопътната мрежа и ограниченията по фидерни зони
Схема 35:	Системи за осигуряване на движението на влаковете в експлоатационните пунктове
Схема 36:	Системи за осигуряване на движението на влаковете в междугарията
Схема 37:	Системи за телекомуникации
Схема 38:	Системи за контрол на движението на влаковете АЛС/ETCS
Схема 39:	Разпределение на трафика за 2020 г. по Републиканските пътища - прогноза



Схема 40:	Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили
Схема 41:	Републиканска автобусна транспортна мрежа в България
Схема 42:	Реализиран годишен средно дневен автобусен трафик
Схема 43:	Маршрути на пътнически влакове
Схема 44:	Товарни влакове по категории заложи в ГДВ за 2014 г.
Схема 45:	Международни директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика
Схема 46:	Директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика
Схема 47:	Локални товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика
Схема 48:	Карта на защитените природни обекти в българската част на трансграничния район
Схема 49:	Пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП
Схема 50:	Ключова TEN-T мрежа на ЕС
Схема 51:	Коридор №4 и Коридор №7, пресичащи територията на България

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ В ТЕКСТА

Фигура 1:	Общинска пътна мрежа по категории в българската част на трансграничния регион Румъния-България
Фигура 2:	Област Видин, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 3:	Област Монтана, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 4:	Област Враца, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 5:	Област Плевен, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 6:	Област Велико Търново, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 7:	Област Русе, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 8:	Област Силистра, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 9:	Област Добрич, републиканска пътна мрежа според класа на пътя
Фигура 10:	Обем на превозния полезен товар и дълбочината на фарватера
Фигура 11:	Скорост на движението на плавателните съдове (възела)
Фигура 12:	Гъстота на железопътната мрежа
Фигура 13:	Осигуреност с пътнически гари
Фигура 14:	Разпределение на областите според пътническите гари (2016)
Фигура 15:	Брой на гарите с възможност за извършване на ТРД по области (2016)
Фигура 16:	Разпределение на гарите с възможност за извършване на ТРД по области (2016)
Фигура 17:	Разпределение на гарите според обслужването
Фигура 18:	Гъстота на гарите според дължината на линиите (2016)
Фигура 19:	Осигуреност на територията с гари с възможност за ТРД (2016)
Фигура 20:	Осигуреност на населението с гари с възможност за ТРД (2016)
Фигура 21:	Осигуреност с гари с възможност за ТРД (2016)
Фигура 22:	Разпределение на областите според гарите с ТРД (2016)
Фигура 23:	Гъстота на гарите с вагонни везни по железопътната мрежа
Фигура 24:	Осигуреност с гари с вагонни везни
Фигура 25:	Прогноза за нарастване на автомобилния трафика в България
Фигура 26:	Трафик на леки автомобили в българската част на трансграничния регион
Фигура 27:	Трафик на автобуси в българската част на трансграничния регион
Фигура 28:	Общ пътникопоток и разпределение по морски и речни пристанища
Фигура 29:	Превозени пътници с жп транспорт
Фигура 30:	Разпределение на пътническите гари според работното време (2016 г.)
Фигура 31:	Изменение в броя на самолетните движения на летище „Горна Оряховица“
Фигура 32:	Изменение в броя на обслужените пътници на летище „Горна Оряховица“
Фигура 33:	Очакван ръст на пътническата превозна дейност по видове транспорт - млн. п/км.
Фигура 34:	Брой и дялове на натоварени товарни автомобили по видове и по зони на натоварване



Фигура 35:	Товарен автомобилен транспорт по вид на превоза, тегло.
Фигура 36:	Вътрешен и международен транспорт по вида на превоза
Фигура 37:	Разпределение на товарите по видове
Фигура 38:	Дялове на натоварените товари по области и видове превозени с автомобилен транспорт, 2014 г.
Фигура 39:	Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване в хил.км, 2016 г.
Фигура 40:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в мил.т/км, 2016 г.
Фигура 41:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване и по тип на превоза за 2016 г.
Фигура 42:	Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в българската част на трансграничния регион за 2016 г.
Фигура 43:	Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване в хил.км
Фигура 44:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в мил.т/км
Фигура 45:	Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване и по тип на превоза, 2015 г.
Фигура 46:	Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в българската част на трансграничния регион, 2015 г.
Фигура 47:	Пропускателни способности на българските речни пристанища
Фигура 48:	Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/годишно
Фигура 49:	Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/месец
Фигура 50:	Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления.
Фигура 51:	Общ товарооборот по пристанищни терминали на река Дунав
Фигура 52:	Основни товаропотоци през речните пристанища
Фигура 53:	Обем на товарните превози по превозвачи
Фигура 54:	Товарни превози по железница, период 2000-2013 г.
Фигура 55:	Превозени товари по железница, по години.
Фигура 56:	Развитие на модалния дял на железопътните товарни превози
Фигура 57:	Товарен транспорт - превозени товари
Фигура 58:	Товарен транспорт - извършена работа
Фигура 59:	Пътнически транспорт - превозени товари
Фигура 60:	Пътнически транспорт - извършена работа
Фигура 61:	Разпределение на товарите по видове транспорт
Фигура 62:	Прогнозен трафик (автомобилен транспорт) през Дунав мост 2 „Видин-Калафат“
Фигура 63:	Прогнозен трафик (железопътен трафик) през Дунав мост 2 „Видин-Калафат“
Фигура 64:	Прогнозна стойност за обема на товарите, който се очаква да премине през българските речни пристанища до 2017 г.
Фигура 65:	Приходи от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища
Фигура 66:	Инвестиционни разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища
Фигура 67:	Среден престой на един кораб в речните пристанища
Фигура 68:	Количеството на отделяне на вредни емисии в атмосферата от автомобилния транспорт
Фигура 69:	Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)
Фигура 70:	Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)
Фигура 71:	Количество на отделените парникови газове от автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт в млн. тона CO ₂ еквивалент
Фигура 72:	Регистрирани шумови нива в dB(A) по градовете в България за 2015 г.
Фигура 73:	Акустична визуализационна извадка - L24 в град Русе
Фигура 74:	Крайно енергийно потребление общо* и по видове транспорт** в периода 2000-2015 г. (1000 toe)
Фигура 75:	Потребление на горива от автомобилния транспорт, в периода 2000-2015 г.,



	1000 toe
Фигура 76:	Дял на биодизела в общото потребление на дизелови горива в автомобилния транспорта за периода 2006-2015 г., %
Фигура 77:	Убити граждани при ПТП за периода 1951-2016 г. в България
Фигура 78:	Планиран темп на изменение на броя на убитите до 2020 г.
Фигура 79:	Пътно-транспортни произшествия, убити и ранени по области
Фигура 80:	Загинали и ранени по вид на пътя, 2016 г.
Фигура 81:	Тенденция при ПТП по вид на пътя
Фигура 82:	Тенденция при загиналите по вид на пътя
Фигура 83:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Видин
Фигура 84:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Враца
Фигура 85:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Монтана
Фигура 86:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Плевен
Фигура 87:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Велико Търново
Фигура 88:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Русе
Фигура 89:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Силистра
Фигура 90:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Добрич
Фигура 91:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области за периода 2013-2016 г.
Фигура 92:	Съотношение на броя на тежките ПТП по области, 2016 г.
Фигура 93:	Съотношение на броя на убитите при тежки ПТП по области, 2016 г.
Фигура 94:	Съотношение на броя на ранените при тежки ПТП по области, 2016 г.
Фигура 95:	Тежки пътно-транспортни произшествия, убити и ранени по месеци, 2016 г.
Фигура 96:	Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области
Фигура 97:	Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по дни в седмицата и области
Фигура 98:	Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по дни от седмицата
Фигура 99:	Убити и ранени участници в движението през 2016 г. по области
Фигура 100:	Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст в българската част на ТГР
Фигура 101:	Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст
Фигура 102:	Пътнотранспортни произшествия, в населените и извън населените места по области
Фигура 103:	Убити в населените и извън населените места по области
Фигура 104:	Ранени в населените и извън населените места по области
Фигура 105:	Основни причини за настъпване на ПТП през 2016 г.
Фигура 106:	Основна причина при ПТП по нарушение на водач
Фигура 107:	Загинали при ПТП по вид при нарушение на водач
Фигура 108:	Убити и ранени участници в движението по области, 2016 г.
Фигура 109:	Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство, брой, 2016 г.
Фигура 110:	Убити водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.
Фигура 111:	Ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.
Фигура 112:	Ограничения в газенето на плавателни съдове в българския участък на река Дунав
Фигура 113:	Брой на регистрираните инциденти при извършване на превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт
Фигура 114:	Железопътни произшествия по причина на възникване
Фигура 115:	Годишен брой на жертвите по вид злополука, общо пострадали, вкл. убити
Фигура 116:	Брой и тенденция на авиационни инциденти в България



Фигура 117:	Убити на един млн. жители в страните на Европейския съюз
Фигура 118:	Динамика на броя на жертвите при злополуки в железопътния транспорт в ЕС (по години)
Фигура 119:	Пътниците загинали на милиард пътничко-километри, 2014-2015 г.
Фигура 120:	Общ брой на пострадалите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)
Фигура 121:	Общ брой на загиналите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)
Фигура 122:	Жертви на авиационни произшествия в търговския въздушен транспорт, по страна на възникване и държава на регистрация на въздухоплавателни средства



УВОД

Доклад 2. за постигането на Резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ (Приложение №3) към Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

В обхвата на документа са обобщени постигнатите резултати при изпълнение на следните дейности/ под-дейности от Техническото предложение на Изпълнителя при участието му в обществената поръчка:

- Под-дейност 2.1. Общ преглед (вкл. запознаване) с наличните документи и информация;
- Под-дейност 2.2. Установяване на необходимост за събиране на допълнителна информация;
- Под-дейност 2.3. Систематизиране, групиране и обобщаване на информацията;
- Под-дейност 2.4. Запознаване и изследване на състоянието на пътната инфраструктура;
- Под-дейност 2.5. Запознаване и изследване на състоянието на водния транспорт;
- Под-дейност 2.6. Запознаване и изследване на състоянието на железопътния транспорт;
- Под-дейност 2.7. Запознаване и изследване на състоянието на въздушния транспорт;
- Под-дейност 2.8. Запознаване и изследване на съществуващи транспортни връзки;
- Под-дейност 3.1. Анализ на данните относно текущата изграденост (развитие) и натоварване на коридорите в рамките на ТЕН-Т мрежата в рамките на изследваната територия;
- Под-дейност 3.3. Анализ на данните относно пътническия транспорт;
- Под-дейност 3.4. Анализ на данните относно товарния транспорт;
- Под-дейност 3.5. Анализ на транспортната безопасност;
- Под-дейност 3.6. Оценка на въздействието върху околната среда на трафика;
- Под-дейност 4.1. Анализ и преглед на общностното законодателство;
- Под-дейност 4.2. Анализ и преглед на националното законодателство;
- Под-дейност 4.3. Изготвяне на правен анализ за приложимото законодателство в областта на транспорта;



- Под-дейност 5.1. Обобщаване на данните, набрани чрез анализиране;
- Под-дейност 5.2. Обработване и анализ на резултатите, произтичащи от обобщаването на данните.

В резултат на изпълнението на посочените под-дейности е създаден Доклад №2. за резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация, който е представен на български и на румънски език, съгл. чл. 9.2. от Договор №34/ 23.01.2017 г.



РАЗДЕЛ I. ПРЕГЛЕД НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

1.1. Състояние на транспортната инфраструктура в трансграничния регион (вкл. проблеми за трансграничния регион)

1.1.1. Съществуващи транспортни връзки между Румъния и България

Границата между двете държави е с дължина 610 км, от които 470 км е водната граница по река Дунав. Границата между Румъния и България се намира между Пристол (окръг Мехединци, Румъния) на запад и (окръг Констанца, Румъния) на изток, на разстояние от 631.3 км.

Речната граница е вътрешно-водният път по участъка на река Дунав с дължина 470 км (от километър 845,650 до километър 374,100), ограничен между десния бряг на реката и демаркационната линия на границата между Република България и Румъния, определена съобразно Конвенцията за определяне речната граница между България и Румъния от 1908 г. Границата е между градовете Видин (България) и Силистра (България), респективно Калафат и Кълъраш (Румъния). Река Дунав създава големи възможности за развитие на водния транспорт. Тя е най-големият международен речен път, чрез който България се свързва със страните от Западна и Източна Европа. Това създава условия за оживени търговски връзки с тези страни, големи възможности за туризъм, както и за други икономически дейности. В проучвания регион се намира важният коридор за икономическо развитие Букурещ - Гюргево - Русе - Велико Търново, който следва да бъде оползотворен. Има и двойки градове от двете страни на река Дунав: Видин-Калафат, Бекет-Оряхово, Турну Мъгуреле-Никопол, Кълъраш-Силистра, които могат значително да допринесат чрез сътрудничеството си за постигане на целите за регионално развитие, следвайки утвърдения пример за сътрудничество между Гюргево и Русе. Допълнителни ползи за региона могат да бъдат извлечени и от неговото културно и териториално разнообразие. Трансграничният регион Румъния - България е достъпен предимно чрез плавателната река Дунав, явяваща се част от VII-ми общеевропейски транспортен коридор, който чрез Черноморския канал свързва пристанище Констанца с промишлените центрове в Западна Европа и с пристанище Ротердам. От своя страна той се пресича с от два коридора TEN-T, свързващи Централна и Северна Европа с югоизточната част на континента и Близкия изток. Река Дунав представлява, от друга страна, плътна граница между двете страни България и Румъния, поради недостатъчно развита инфраструктура за прекосяване на реката, което затруднява трансграничното сътрудничество и социално-икономическата интеграция на територията.

Сухопътната граница е с дължина 139.1 км, като преминава през



Добруджа, между Кълъраш-Силистра и Черно море, отделя окръг Констанца (Румъния) от областите Силистра и Добрич (България) между река Дунав и Черно море. Започва от гр. Силистра и завършва до румънското село Вама веке, разположено на черноморския бряг. Равнинният релеф на Добруджа позволява прокарването на шосейни и железопътни пътища. Тази граница се пресича от железопътната линия Разделна - Кардам - Меджидия - Унгени /най-късият път между България и ОНД/ и шосейния път Истанбул - Бургас - Варна - Констанца. Тук преминават електропровод от Украйна и газопровод от Русия.

Морската граница е с дължина 22.2 км, обхваща ивица от крайбрежните води с ширина 20 км. Развитието на морската граница е свързано и с редица проблеми. На първо място това е тежкото екологично състояние на Черно море, предизвикано от големите реки Дунав, Днепър, Днестър и др. Немалък дял в замърсяването имат и отпадъчните крайбрежни води. Поради ограничената самопочиствателна способност на морето, силно е намаляло рибното богатство, а промените в биоценозата заемат застрашителни размери. Освен това недостатъчни са транспортните връзки в българската част с вътрешността на региона, което довежда до недостатъчно използване на крайбрежните земи.

Интегрираността с транспортните мрежи на България и Румъния е важен индикатор за възможностите за провеждане на транзитния трафик и развитие на трансграничното сътрудничество. Към момента съществуващите гранични контролно-пропускателни пунктове предизвикват неравномерно натоварване на изградената пътна мрежа от транзитните потоци.

Схема 1. Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния-България¹

¹ Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България, 2015



Legenda

a1. Accesibilitate si mobilitate

- Judete cu o buna accesibilitate / conectate la reseaua de transport a teritoriului national si european
- Judete cu probleme de accesibilitate, in care lipseste continuitatea retelei de transport rutier de la granita spre interior
- Orase port
- ✈ Aeroport functional
- Punct de trecere a frontierei - rutier si feroviar (pod)
- Punct de trecere a frontierei - feribot
- Punct de trecere a frontierei - terestru

Легенда

a1. Достъпност и мобилност

- Окръзи с добра достъпност/ връзка с транспортната мрежа на националната и европейската територия
- Окръзи с проблемна достъпност, при които липсва непрекъсната пътна транспортна мрежа от границата към вътрешността
- Пристанищен град
- ✈ Действащо летище
- Граничен контролно-пропускателен пункт – шосеен и железопътен (мост)
- Граничен контролно-пропускателен пункт – ферибот
- Граничен контролно-пропускателен пункт – сухопътен

Сериозна бариера по пътя на кооперирането представлява отсъствието на достатъчен брой контролно-пропускателни пунктове за преминаване на границата. Съгласно актуализирания списък на граничните контролно-пропускателни пунктове, посочени в член 2, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници)² ГКПП между Румъния и България са:

- ГКПП Видин (речна гара и Дунав мост Видин 2);
- ГКПП Лом (речно пристанище);
- ГКПП Оряхово (фериботно пристанище);
- ГКПП Сомовит-Никопол (речно пристанище);
- ГКПП Свищов (речно пристанище);
- ГКПП Русе (Дунав мост; централна гара; гара-разпределителна; речно пристанище Русе);
- ГКПП Тутракан (речно пристанище);
- ГКПП Силистра-Кълъраш (речно пристанище);
- ГКПП Кардам (гара, шосе);
- ГКПП Дуранкулак;
- Морски пристанища: Балчик;
- Летища: Летище „Горна Оряховица“.

² Актуализиран списък на граничните контролно-пропускателни пунктове, посочени в член 2, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници)



Съществуват три типа инфраструктура за преминаване на границата: речен, сухоземен и въздушен. По протежението на тези 470 км на река Дунав съществуват два моста, както сухоземни, така и железопътни и повече точки за преминаване с ферибот.

Покрай двете интернационални летища от румънска страна, добра перспектива за вътрешнорегионално развитие има летището Тузла от окръг Констанца.

Цифрите, свързани с движението на пътници и на честотата, на пунктовете за преминаване на границата бележат скромни нива, както и фактът, че по-малко от 61% от всички лица, които преминават границата са от румънски и български произход.

Изключенията са на моста „Русе-Гюргево“ и „Калафат-Видин“ през р. Дунав, които са най-използваните точки за преминаване на границата с румънски, български и интернационален трафик.

Гранични преходи по трасето на коридор №4 в участъка „Видин - София - Кулата“ са разположени на границата между Видин (България) и Калафат (Румъния) и на границата между Кулата (България) и Промахон (Гърция). И двата гранични прехода са в рамките на Европейски съюз, като прехода „Видин - Калафат“ е между държави, разположени извън т. нар. Шенгенско пространство. Цел на Шенгенското споразумение е да премахне граничните контролно-пропускателни пунктове в шенгенското пространство и да съгласува контрола по външните граници на зоната.

Комбинираният железопътно-шосеен мост, свързващ Видин с Калафат (Румъния) е граничен преход с обща гранична товарна гара „Видин“, разположена на българския бряг. На територията на Румъния е изградена обща станция „Калафат“ за заплащане на такси от преминаващите автомобили.³

Таблица 1. Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния-България

Инфраструктура за преминаване	Вид транспорт	Връзка
МОСТОВЕ		
Дунав мост „Русе-Гюргево“	сухоземен	Русе - Гюргево
Дунав мост 2 „Видин-Калафат“	схоземен	Видин - Калафат
СУХОЗЕМЕН		
Кардам - Негру Вода	Сухоземните точки по крайбрежието на Черно море	Кардам - Негру Вода
Дуранкулак - Вама Веке, както и на юг от Дунав, между Силистра и Остров		Дуранкулак - Вама Веке
ФЕРИБОТ		
Ферибот „Оряхово-Бекет“	речен	Оряхово - Бекет
Ферибот „Никопол-Турну Мъгуреле“	речен	Никопол/Сомовит- Турну Мъгуреле
Ферибот „Свищов-Зимнич“	речен	Свищов - Зимнич

Въпреки наименованието си като главна артерия за европейски транспорт, река Дунав има по-малко значение в икономиката на регионалния транспорт, отколкото се очаква, тъй като се използва само пропорционално 10-

³ Проект „Предложения за развитие на екологична товарна транспортна мрежа“, съфинансиран със средства по „Оперативна програма за транснационално сътрудничество в Югоизточна Европа“ 2007-2013 г.



15% от нейния транспортен капацитет. Речната транспортна ос Рейн/Маас-Мейн-Дунав (Приоритетна ос TEN-T) е основен транспортен път за стоки, който свързва пристанище Ротердам от Северно море с Черно море (особено Констанца и българските пристанища), както и речните пристанища, намиращи се по двата големи речни пътя.

1.1.2. Състояние на транспортните връзки между Румъния и България

Състояние на транспортните връзки за сухоземен транспорт (автомобилен и железопътен)

Транспортна връзка

Вид транспорт

Схема 2. Карта на Дунав мост „Русе-Гюргево“⁴



Русе - Гюргево

Мост (автомобилен и железопътен)

Дунав мост „Русе-Гюргево“ (за железопътен и автомобилен транспорт) е изграден преди близо 60 години и осигурява връзката с държавите от Западна, Централна и Източна Европа, Гърция, Турция и Близкия Изток. Изключително интензивно е движението на железопътния и автомобилния транспорт. В резултат на дългогодишната експлоатация пътната инфраструктура непосредствено в

зоната на ГКПП Дунав мост е в изключително лошото състояние и се нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация. Самият мост има остра нужда от основен ремонт на пътната част, модернизиране на осветлението.

Свързваща инфраструктура:

България: първокласен път I-5 (E85 Русе - В.Търново), първокласен път I-2 (E70 Русе - Варна), второкласен път II-21 (Русе - Силистра), второкласен път II-23 (Русе - Кубрат) и третокласен път III-501 (Русе - Две могили - Бяла), като те се явяват вход и изход в Република България през ГКПП Дунав-мост.

Транспортна връзка

Вид транспорт

Схема 3. Карта на Дунав мост 2 „Видин-Калафат“⁵

Видин - Калафат

Мост (автомобилен и железопътен)

Мостът е открит през 2013 г. Мостът е с

⁴ Областна стратегия за развитие на област Русе 2014-2020 г.

⁵ <http://www.vidincalafatbridge.bg/bg/page/115>



дължина 1 971 м, като включва по две пътни ленти във всяка посока, единична електрифицирана железопътна линия и велосипедна алея. Работите по инфраструктурата включват изграждане на нова товарна железопътна гара и 7 км нова железопътна линия, реконструкция на съществуващата пътническа гара и строителство на четири пътни възела на две нива.

Свързваща инфраструктура:

България: Първокласният републикански път I-1 от Видин до Ботевград свързва моста с автомагистрала „Хемус“. По-пряк път до София е възможен през Петрохански проход, който е живописен, но и по-труден за преминаване. Предвижда се разширяване на пътя от Видин до Ботевград до скоростен път.

Румъния: По по-краткият маршрут към Унгария през Дробета - Турну Северин пътят изцяло е рехабилитиран и с добро качество, но минава през населени места.

Дунав мост „Видин-Калафат“ има ключово значение не само за бъдещето развитие на паневропейски транспортен коридор IV, но и за цялата югоизточна транспортна ос на Европа и на транс европейската транспортна мрежа с възможностите, които ще се открият за комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.

Железопътна връзка между България и Румъния се осъществява чрез:

- Железопътен граничен преход Русе - Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север;
- Железопътен граничен преход Кардам - Негру вода с разменна гранична гара Негру Вода и гранична гара Кардам;
- Железопътен граничен преход Видин-Калафат с общи гранични гари Видин пътническа за пътнически влакове и Видин товарна за товарни влакове, на територията на Република България и гранична гара Голенци, на румънска територия.

Пътната мрежа, свързваща България и Румъния е изградена от следните пътища:

Първокласни пътища:

- Първокласен път I-7. Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав - Върбица - Бероново - Мараша - о.п. Ямбол - о.п. Елхово - Гранитово - Мелница - Лесово - граница Турция;
- Първокласен път I-9. Граница Румъния - Дуранкулак - Шабла - о.п. Каварна - Балчик - Оброчище - Кранево - Златни пясъци - Свети Константин - Варна - Старо Оряхово - Обзор - о.п. Слънчев бряг - Бургас - Маринка - Звездец



- Малко Търново - граница Турция

- Второкласен път II-29 участък от (Е70) Добрич - Генерал Тошево - Кардам

- граница с Р. Румъния;

- Третокласен път III-293 Александрия-Коритен-Северняк, който изцяло е на територията на област Добрич и пресича границата с Румъния.

Състояние на транспортните връзки за воден транспорт

Главните дунавски пристанища на румънско-българската граница са: „Калафат“, „Турну Мъгуреле“, „Гюргево“, „Олтеница“, „Кълъраш“ в Румъния и „Видин“, „Лом“, „Оряхово“, „Свищов“, „Русе“, „Силистра“ в България. Те са важни както за товарния транспорт, така и за туристите, пристигащи в Гюргево и Олтеница (за едномесечни посещения в Букурещ, Русе, Свищов, Велико Търново и др.), обаче наличната пристанищна инфраструктура се нуждае от развитие. Също така, целогодишното корабоплаване по Дунав през цялата година (включително през периоди на засушаване или сурова зима) е друг проблем, който изисква внимание и двете държави се споразумяха за това с меморандум, подписан през 2012 г.

Функциониращите към момента фериботни връзки са „Оряхово-Бекет“, „Никопол-Турну Мъгуреле“ и „Свищов-Зимнич“.

Транспортна връзка

Вид транспорт

Схема 4. Маршрут България-Румъния през фериботна връзка „Оряхово-Бекет“⁶



Оряхово - Бекет

Ферибот

Фериботния комплекс „Оряхово“ е открит през 1994 г. и представлява важна транспортна връзка с Румъния и Европа. Фериботната връзка свързва градовете Оряхово и Бекет. Потенциалът, с който разполага ГКПП - Оряхово и двата ферибота - румънски и български, позволява за 24 часа да се обработват 200 изходящи и 200 входящи тежкотоварни камиона. Подобряването на граничните връзки, чрез модернизиране на

пристанищата и разширяването на инфраструктурата при транспортните възли, ще улесни дейностите по трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на река Дунав.

Свързваща инфраструктура:

България: направление на второкласните пътища II-15 (Враца - Мизия - Оряхово) и II-11 (Видин - Лом - Оряхово - Гулянци - Никопол).

Важен инфраструктурен проект за област Плевен е рехабилитацията на транспортната връзка Плевен - Кнежа - Оряхово, чрез който може да се „отпуши“ оста на север с достъп до ферибота Оряхово-Бекет.

⁶ <http://www.ferry.bg/>



Транспортна връзка Вид транспорт



Никопол - Турну Мъгуреле Ферибот

Ферибот „Никопол-Турну Мъгуреле“ функционира от 2010 г. Разстоянието между двата бряга е 800 м, като е използван участъкът с най-малка дължина между двете страни. Преминаването на реката от румънския ферибот е 8 минути, а при българския - близо 15 мин. Румънската платформа е с вместимост 6 ТИР-а.

Свързваща инфраструктура:

България: второкласен път II-52 Никопол - Свищов - Бяла (Русе - Велико Търново), обслужващ северните, крайбрежни територии на област Плевен и който е част от Дунавския панорамен път и второкласен път II-34 Никопол-Плевен - връзка на областния град Плевен с пристанище „Никопол“.

Транспортна връзка Вид транспорт

Схема 5. Маршрут България - Румъния през фериботна връзка „Свищов-Зимнич“⁷



Свищов - Зимнич Ферибот

Ro-Ro ферибот през река Дунав между Свищов (България) и Зимнич (Румъния), осигурява най-кратката връзка между България - Румъния - Централна и Западна Европа, както и за София, Централна и Южна България и оттам за Турция и Близкия изток. Фериботът се обслужва от два кораба и реката се преминава за 15 минути.

Свързваща инфраструктура:

България: Отклоненията по пътя към ферибота „Свищов-Зимнич“ са: гр. Полски Тръмбеш към Свищов; гара Бяла през Ценово към Свищов; на гл. път София - Русе при с. Българене за Свищов.

Румъния: Маршрутното отклонение е при Александрия или Рошиори де Веде към Зимнич.

1.2. Състояние на инфраструктура за автомобилен транспорт в българската част на трансграничния регион Румъния-България

⁷ <http://www.ferry.bg/>



1.2.1. Състояние на републиканската пътна мрежа в българската част на трансграничния регион

Дължина на републиканската пътна мрежа (РПМ)

Общата дължина на РПМ в българската част на трансграничния регион към 31.12.2016 г. е 5 461 км, което представлява 27.4% от РПМ в страната.

Таблица 2. Дължина на РПМ в българската част на трансграничния регион по класове пътища към 31.12.2016 г. (км)

Области	Пътища - общо	Автома- гистрали	Първо-класни	Второ-класни	Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли
Общо за страната	19 902	740	2 983	4 028	12 151
Българска част на трансграничен Румъния-България	5 461	0	703	1 376	3 382
Видин	615	-	74	91	450
Враца	651	-	65	231	355
Монтана	623	-	64	164	395
Плевен	794	-	97	205	492
Велико Търново	937	-	153	141	643
Русе	512	-	110	155	247
Силистра	506	-	57	147	302
Добрич	823	-	83	242	498

В обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния-България няма изградена магистрала.

Развитието на РПМ в българската част на трансграничния регион за периода 2011-2016 г. е в посока на нарастване на общата дължина. За изследвания период общата дължина на РПМ се е увеличила от 5 426 км на 5 461 км или общо с едва 35 км.

За периода 2011-2016 г. първокласните пътища са се увеличили с едва 19 км. Незначителна е промяната в дължината на второкласните пътища с 2 км, и на третокласните пътища с едва 14 км. Разпределението на пътищата от РПМ за 2016 г. по области се различава по класове пътища. Средната за страната по области дължина на РПМ е 735 км. С дължина на пътната мрежа над средната от областите, попадащи в трансграничния регион са Плевен (794 км), Добрич (823 км) и Велико Търново (937 км). С дължина на пътната мрежа под средната за страната са останалите области.

Развитие на РПМ няма в областите Русе и Силистра, а в област Велико Търново има известно намаляване на дължината на пътищата от РПМ. В област Враца дължината на първокласните пътища е увеличена с общо 14 км. Измененията в дължината на второкласните пътища по области са незначителни.

Предвид географското положение на страната и обстоятелството, че през българската част на територията на трансграничния регион Румъния-България



преминават направленията на общоевропейските транспортни коридори, формиращи основната TEN-T мрежа: №7 „Рейнско-Дунавски“ - вътрешноводен път р. Дунав и №4 „Ориент/Източно-Средиземноморски“, малкият дял на автомагистралите и пътища с четири ленти може да се определи като съществен недостатък на републиканската пътна мрежа в региона.

Гъстота на пътната мрежа

Гъстотата на пътната мрежа отчита степента на развитие на пътната инфраструктура и нейната достъпност. Гъстотата на пътищата от висок клас е най-ниска между районите от ниво 2.

Таблица 3. Гъстота на РПМ по области в българската част на трансграничния регион към 31.12.2014 г.⁸

Област	Обща гъстота на РПМ км/100 кв.км
Видин	20.28
Враца	17.79
Монтана	16.64
Плевен	17.06
Велико Търново	20.10
Русе	18.26
Силистра	17.78
Добрич	17.54

Средно за страната по показател „дължината на пътищата от РПМ на 1 000 души население по области“ се е увеличил от 2.54 км/ 1 000 души на 2.78 км/ 1 000 души население. С най-голяма дължина (км) от мрежата на 1 000 души население е област Видин (6.74).

Състояние на настилките

Видът на пътната настилка е един от факторите, определящ качеството на пътищата. През 2016 г. дължината на пътищата с настилка в българската част на трансграничния регион Румъния-България е 5 434 км, което е 99.5% от общата дължина на РПМ в региона. Основната част от РПМ (5 380 км или 98.52%) от пътищата са с асфалтова настилка. Общата дължина на пътищата с друг вид настилка (паважна и трошено-каменна) е 54 км, с относителен дял 0.98%. Пътищата без настилка са 27 км или 0.5% от общата дължина на РПМ.

Таблица 4. Републиканска пътна мрежа в българската част на трансграничния регион според вида на настилката към 31.12.2016 (км)⁹

Области	Пътища	Пътища с настилка					Пътища без настилка
		Пътища общо с настилка	Асфалтова	Паважна	Трошено-каменна	Баластрена	
Общо за страната	19 902	19 649	19 448	46	131	24	253
Българска част на трансграничния регион Румъния-България	5 461	5 434	5 380	20	34	0	27
Видин	615	615	600	-	15	-	-
Враца	651	644	625	5	14	-	7
Монтана	623	623	612	11	-	-	-
Плевен	794	794	793	1	-	-	-
Велико Търново	937	932	931	1	-	-	5

⁸ <http://www.regionalprofiles.bg/bg/research-2016/>

⁹ НСИ, Републиканска пътна мрежа според вида на настилката към 31.12.2016

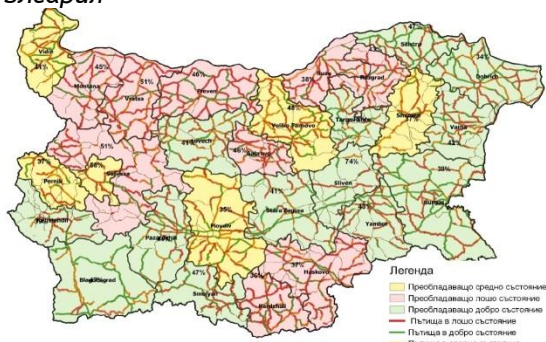


Русе	512	497	495	2	-	-	15
Силистра	506	506	501	-	5	-	-
Добрич	823	823	823	-	-	-	-

В областите Видин, Монтана, Плевен, Силистра, Добрич 100% от РПМ е с настилка. Средно за страната пътищата с асфалтова настилка са 97.64% от пътищата от РПМ. В област Добрич 100% от пътищата от РПМ са с асфалтова настилка. Пътища с паважна настилка има в областите Враца, Монтана, Плевен, Велико Търново и Русе, като с най-голям относителен дял те са в област Монтана (1.77%).

Пътища с трошено-каменна настилка има в област Силистра, Враца и Видин. С най-голям относителен дял на пътищата с трошено-каменна настилка (над 2%) са областите Видин и Враца. Пътища без настилка има в областите Русе, Враца, Велико Търново. Най-значителен е техният дял от РПМ в област Русе, където 2.9% са пътища без настилка.

Схема 6. Състояние на пътищата по области в България¹⁰



Състоянието на пътищата по области значително се различава. Областите с преобладаващо добро състояние на пътищата са Добрич и Силистра. Областите с преобладаващ дял на пътищата в средно състояние са Велико Търново и Видин. Областите с преобладаващ дял на пътищата в лошо състояние са Монтана, Враца, Плевен и Русе.

Състояние на пътните съоръжения

Пътните съоръжения са важна и неделима част от пътната инфраструктура, като стойността на мостовите съоръжения е пъти по-висока от тази на настилките.

През февруари 2017 г. е извършена спешна проверка и оценка за установяване на състоянието на тунелите по републиканските пътища от АПИ.¹¹ По данни от доклада относно състоянието на тунелите по РПМ в рамките на българската част на трансграничния регион е констатирано, че попадат 6 рискови тунела по републиканските пътища с обща дължина от 538 м, като всички са извън трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България.

Таблица 5. Списък на опасните тунели по републиканските пътища в обхвата на трансграничния регион Румъния-България

№	О П У	ПЪТ №	Начален километър Р	Дължина на една тръба /м/	Брой тръби	Състояние на тунела към 14.02.2017 г.	Оценка на риска	Мероприятия за подобряване на експлоатационното състояние на тунелите
1	ВЕЛИКО	I-5	103+524	178	1	Установени дефекти	МНОГО	Разработване на проект

¹⁰ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

¹¹ Доклад относно състояние на тунелите по РПМ, АПИ, 2017 г.



	ТЪРНОВО					по конструкция - напукана облицовка или напълно липсва (падащи парчета); течове по сводове, стени и фуги; корозирали отводнителни улеи; липсва осветление, захранващи ел. табла.	ВИСОК РИСК	за ремонт на тунела. Постоянно наблюдение и обрушване на нестабилни части от облицовката и ледени висулки. Въвеждане ограничения за скоростта и изпреварването в тунела и подходите.
2	ВЕЛИКО ТЪРНОВО	I-5	103+814	141	1	Установени дефекти по конструкция - напукана облицовка или напълно липсва (падащи парчета); течове по сводове, стени и фуги; корозирали отводнителни улеи; липсва осветление, захранващи ел. табла.	МНОГО ВИСОК РИСК	Разработване на проект за ремонт на тунела. Постоянно наблюдение и обрушване на нестабилни части от облицовката и ледени висулки. Въвеждане ограничения за скоростта и изпреварването в тунела и подходите.
3	ВРАЦА	II-16	5+580	12	1	Пробив на хидроизолацията, наличие на издуване на торкрет бетона на местата с течове и начало на образуване на ледени висулки по дължина на свода. Последен пемонт - 2016г.	СЪЩЕ СТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни части от облицовката. Гаранционно отстраняване на констатираните повреди.
4	ВРАЦА	II-16	6+125	51	1	Наличие на ледени висулки на вход тунел, пробив на хидроизолацията в свода, мокри петна, начало на образуване висулки. Последен ремонт - 2016г.	СЪЩЕ СТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни части от облицовката. Гаранционно отстраняване на констатираните повреди.
5	ВРАЦА	II-16	7+480	88	1	Скалата в която е изсечен тунела на вход и изход е напукана. По цялото сечение на свода в тунела се наблюдават 6 пукнатини в бетона, теч на вода на няколко места и мокри петна по дължина на свода.	СЪЩЕ СТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни скални късове. Гаранционно отстраняване на констатираните повреди.
6	ВРАЦА	II-16	7+830	68	1	Наличие на 4 пукнатини по цялото напречно сечение и влага.	СЪЩЕ СТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни части от облицовката. Гаранционно отстраняване на констатираните повреди.

Автогари и спирки

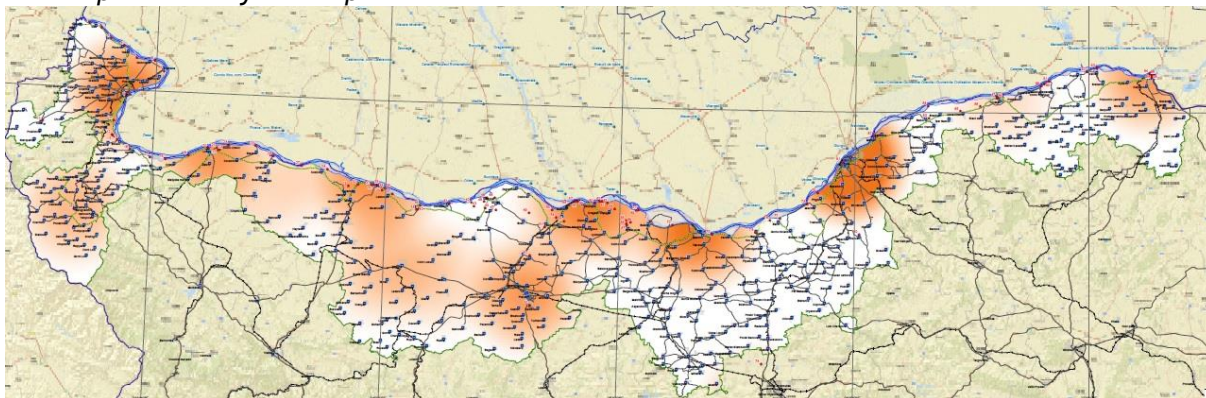
Наличието и разположението на автогари и спирки определя достъпността на населението до обществен пътен транспорт.

Сравнително добро е обезпечаването с автогари и спирки, но голяма част от тях са силно амортизирани. С най-малък брой спирки на 10 км от РПМ в цялата страна е област Видин (0.41 спирки/10 км).

Схема 7. Инфраструктурна обезпеченост на българската част на трансграничния регион с



автогари и автобусни спирки



Реализирани инвестиционни проекти в републиканската пътна мрежа

През програмния период 2007-2013 г. по ОП за трансгранично сътрудничество Румъния-България в рамките на приоритетната ос 1: Достъпност - Подобрена мобилност и достъп до транспортна, информационна и комуникационна инфраструктура в трансграничния регион, са изпълнени общи румънско-български проекти, с цел подобряване на достъпността и мобилността за осигуряване на сближаването на икономиките и на общностите в региона.

Схема 8. Проекти изпълнени от АПИ по ТГС България-Румъния¹²



Агенция „Пътна инфраструктура“ (България), съвместно с румънски партньори изпълни три проекта по Приоритетна ос 1: „Достъпност“ на Програмата. Всеки проект от програмата включва един обект на територията на България и един обект на територията на Румъния.

Реализирани са проекти за реконструкция и рехабилитация на второкласни и третокласни пътища в българската част на трансграничния регион Румъния-България, финансирани по Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007 - 2013 г., схема BG161PO001/2.1-01/2007 „Подкрепа за реконструкция и рехабилитация на второкласни и третокласни пътища“ с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“.

Едни от най-сериозните инвестиционни проекти в пътната инфраструктура са реализирани с финансиране по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ): Проект „Обходен път на гр. Враца - Път I-1 (E79)“; Проект „Обходен път

¹² <http://www.api.bg/index.php/bg/>



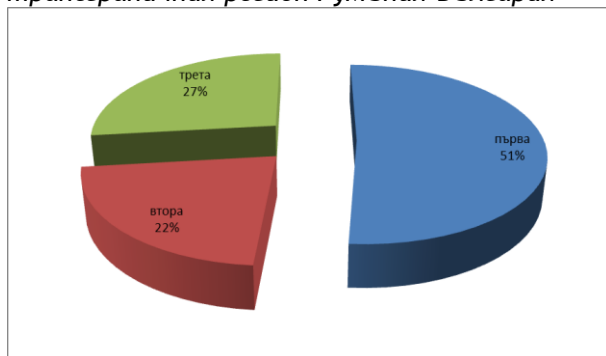
на гр. Монтана - Път I-1 (E79)“ и „Подготовка на проект „(E79) Видин - Монтана“.

В българската част на трансграничния регион Румъния-България са реализирани и проекти, финансирани по Програмата „Държавни инвестиционни заеми“, управлявана от Агенция „Пътна инфраструктура“.

1.2.2. Състояние на общинската пътна мрежа в българската част на трансграничния регион

В рамките на трансграничния регион общата дължина на местните общински пътища към 2016 г. е 4 619 км, обособени по категории, както следва: I категория - 2 364.7 км; II категория - 1 015.5 км; III категория - 1 238.8 км. Развитието на трансграничния регион се определя в голяма степен от изградеността на транспортната инфраструктура, която е с по-ниска степен на развитие в сравнение с южната част на България.

Фигура 1. Общинска пътна мрежа по категории в българската част на трансграничния регион Румъния-България



Основната част от общинските пътища са с трайна асфалтова настилка, но в повечето случаи по нея са извършвани само текущи ремонти. Асфалтовите покрития са износени поради доста честото използване на пътищата от тежки селскостопански машини. Показателен е фактът, че през периода субсидиите от държавния бюджет за изграждане и основен

ремонт на общинската пътна мрежа ежегодно нарастват, но не се увеличават значително и стигат само за частично изкърпване и преасфалтиране на малки участъци.

Общините имат нужда от допълнително финансиране и помощ от държавата за цялостно решаване на проблемите, свързани с преасфалтиране на определени участъци, поставяне на нова вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка, пътни знаци и указателни табели, ремонт на пътните съоръжения.

Като цяло констатацията за състоянието на общинската пътна мрежа е, че тя е в лошо състояние. А влошаване на състоянието на общинските пътища би имало отрицателен ефект върху експлоатационната ефективност на цялата пътна мрежа. По-ниските класове пътища, свързващи по-малки населени места, имат социално значение и спомагат за икономическо развитие, като намаляват миграцията към големите градове и по този начин намаляват нуждите от изграждане на скъпа инфраструктура, а също така намаляват и задръстванията, емисиите на парникови газове и отрицателния ефект от климатичните промени.



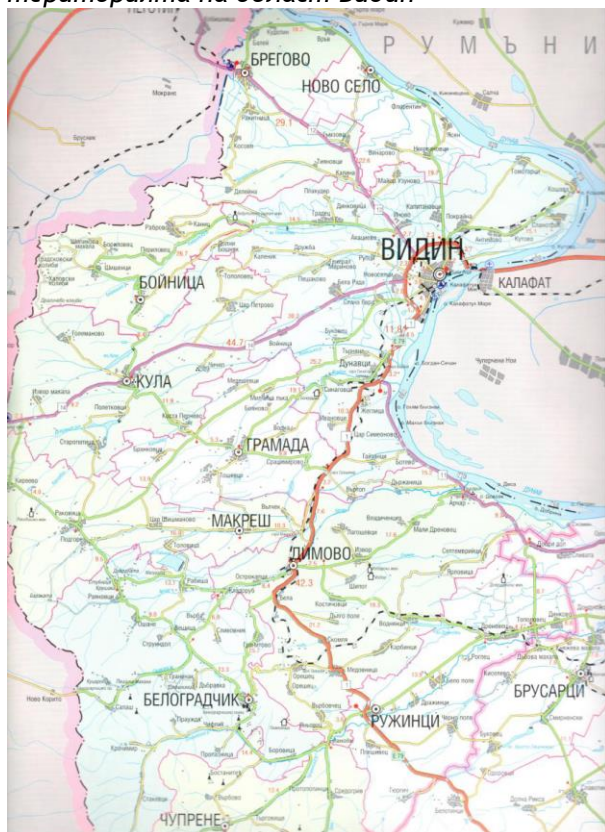
Общините от трансграничния регион участваха активно за реализиране на проекти, свързани с подобряване на транспортната инфраструктура. Недостигът на средства за съфинансиране от страна на общините, особено на малките, чиито инвестиции надхвърляха рамките на собствените им бюджети, се оказа основния проблем при изпълнението на значими транспортни проекти, които имат пряк принос върхо икономическото и социално развитие на региона. Реализирани са редица проекти, финансирани по Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013 г., Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 г. и проекти по Програмата за развитие на селските райони 2007-2013 г.

1.2.3. Състояние на пътната мрежа по области

Област Видин

Представяне

Схема 9. Транспортна инфраструктура на територията на област Видин



Област Видин се намира на 200 км от столицата на България - град София. Географски област Видин е в най-северозападната част на Република България, разположението ѝ на две държавни граници - с Република Румъния и Република Сърбия, и границата на североизток с р. Дунав, отреждат значимо място в националната и европейска транспортна мрежа. Транспортната система в област Видин е представена от сравнително добре развита пътна мрежа, воден, железопътен транспорт, и потенциална възможност за развитие на въздушен транспорт. Това предоставя изключително добри възможности за развитието на интермодален транспорт и утвърждаването на областта като транспортен и логистичен център.

През областта преминават два трансевропейски коридора - № 4 Дрезден/Нюрнберг - Прага - Виена/Братислава - Будапеща - Крайова (Румъния) - Видин - София - Солун/Пловдив - Истанбул и № 7 р. Дунав (Рейн-Майн-Дунав), но независимо от това се отчита, че развитието е едностранчиво - изключително по отношение на международния автомобилен трафик.

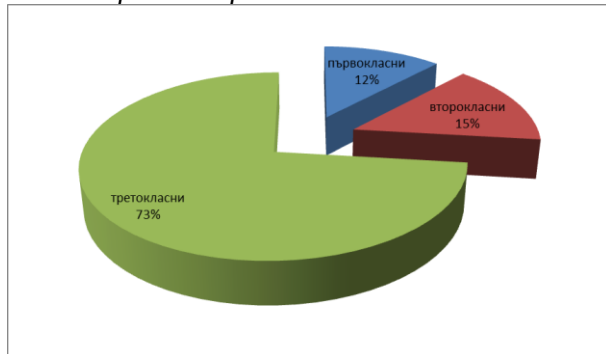
Дунав Мост при Видин-Калафат има ключово значение за бъдещото



развитие на Пан-европейски транспортен коридор 4 и за цялата Югоизточна транспортна ос на Европа и на Транс-европейската транспортна мрежа с възможностите, които ще се открият за комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.

Област Видин е свързана посредством автомобилен и шосеен транспорт с всички населени места в страната и граничните пунктове.

Фигура 2. Област Видин, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Пътната мрежа на територията на област Видин, към края на 2016 г. е 615 км републикански пътища. Пътищата от републиканската пътна мрежа са I-ви, II-ри и III-ти клас.¹³

Пътищата първи клас са с обща дължина 74 км, а това са едва 12% от РМП в областта, второкласните пътища са с обща дължина 91 км (15% от РПМ в областта). Най- голям дял заемат третокласните пътища - 73% или 450 км.

Таблица 6. Област Видин пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Видин пътища от РПМ, според вида на пътя	По години (в км)					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	74	74	74	74	74	74
Второкласни	91	91	91	91	91	91
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	446	446	446	450	450	450
Пътища - общо	611	611	611	615	615	615

Пътна инфраструктура

В област Видин се намират 10.5% от първокласните пътища в трансграничния регион или 2.5 % от първокласните пътища в страната. По този показател областта се нарежда на последните места сред областните градове в страната. Приоритетно те имат разпределителна функция в транспортната система на област Видин и уплътняват първокласната пътна мрежа, осигурявайки оптимални маршрути за транзитно движение към отделните части на областта. Пътищата втори клас в област Видин представляват 6.6% от второкласните пътища в българската част на трансграничния регион или 2.3% от второкласните пътища в страната, което нарежда областта на последните места сред областните градове в България.

Третокласната пътна мрежа е сравнително плътна и тя формира 13.3% от третокласните пътища в българската част на трансграничния регион или 3.7% от третокласните пътища в страната. Област Видин като цяло се характеризира с една от най-плътните мрежи от третокласни пътища в България. Определяща роля за транспортното обслужване и осигуряването на достъп до населените места в област Видин имат пътищата втори и трети клас. Това налага

¹³ Областна стратегия за развитие 2014-2020 г., област Видин



необходимостта от цялостно подобряване на експлоатационното им състояние и параметри.

Гъстотата на пътната мрежа в областта е 201.6 км на 1 000 кв.км. От 2005 г. до момента няма съществена промяна в състоянието на пътната мрежа.

Таблица 7. Важни пътища в област Видин

Път	Вид	Сектор	Дължина сектор (км)
I-1 /Е79/	Първокласен	Граница Румъния - ферибот Видин - о.п.Видин - Димово - Ружинци - граница Монтана	73.5
II-11	Второкласен	/о.п.Видин - Димово/ - Симеоново - Ботево - Арчар - граница Монтана	23.2
II-12	Второкласен	о.п.Видин - Иново - Брегово - граница Сърбия	26.0
II-14	Второкласен	о.п.Видин - Кула - Връшка чука - граница Сърбия	41.8
III-102	Третокласен	/Димово - Ружинци/ - Бела - Белоградчик - Средогрив - Долни Лом - граница Монтана	43.4
III-112	Третокласен	Арчар - Лом - Добри Дол - Дреновец - Дъбова махала - граница Монтана	10.5
III-114	Третокласен	Лом - Сталийска махала - Дондуково - Дреновец - Ружинци - Чупрене - местн. „Бялата вода“	50.5
III-121	Третокласен	Иново - Градец - Периловец - Шишенци - Бойница - Кула	50.3
III-122	Третокласен	Брегово - Ново село - Капитановци - о.п.Видин	38.1
III-141	Третокласен	Кула - Грамада - Срацимир - /о.п.Видин - Димово/	27.9
III-1102	Третокласен	Арчар - Мали Дреновец - Извор - Димово - Острокапци - Кладоруб - Салаш - РБългария	50.1
III-1104	Третокласен	Кладоруб - Рабиша - Раяновци	13.2
III-1142	Третокласен	Дреновец - Воднянци - Костичовци - /Извор - Димово/	19.2
III-1221	Третокласен	о.п. Видин - Покрайна - Антимово - Кошава	16.0
III-1401	Третокласен	/Кула - Връшка чука/ - Киряево - Раковица - Подгоре - Раяновци - Ошане - Вещица - Белоградчик	44.5
III-1403		Подгоре - Шишманово - Макреш - гара Макреш - /о.п. Видин - Димово/	22.1
III-1411	Третокласен	/Кула - Грамада/ - Буковец - Слана бара - о.п.Видин	26.7
III-1412	Третокласен	/Кула - Грамада/ - Раковица	14.3
III-1413	Третокласен	Грамада - п.к. Бояново - Синаговци - Дунавци - /о.п. Видин - Димово/	8.2

Има застъпване на път III-102 (/Димово-Ружинци/ - Бела - Белоградчик - Средогрив - Долни Лом - граница Монтана) с път III-114 (Лом - Сталийска махала - Дондуково - Дреновец - Ружинци - Чупрене - местн. „Бялата вода“) - 1.6 км. **Общо пътни връзки - 3.5 км.**

По видове настилки пътната мрежа в областта е асфалтова, паважна и трошено-каменна. Асфалтовите пътища са с обща дължина 600 км и с трошено-каменна настилка са 15 км. В добро състояние са близо 30%; в средно състояние са 45% и в лошо състояние са 25% от пътната мрежа на областта. Видно от посочените цифри една четвърт от пътищата в областта се нуждаят от подобрения, реконструкция и ремонт.

Основен проблем за пътната мрежа остава недоизградената инфраструктура и липсата на средства за поддържане и текущи ремонти на съществуващата пътна мрежа. Необходими са значителни подобрения, реконструкция и ремонт. В лошо състояние е и четвъртокласната пътна мрежа в областта, която обхваща около 45% от общата дължина на пътната мрежа. Като цяло гъстотата на изградената пътна мрежа в област Видин е сравнително висока, но качеството на повечето пътища е незадоволително. Голям е делът на IV-класните пътища, които са в лошо състояние. От 1999 г. стопинисването на IV-то класната пътна мрежа е възложено изцяло на общините. Причина за

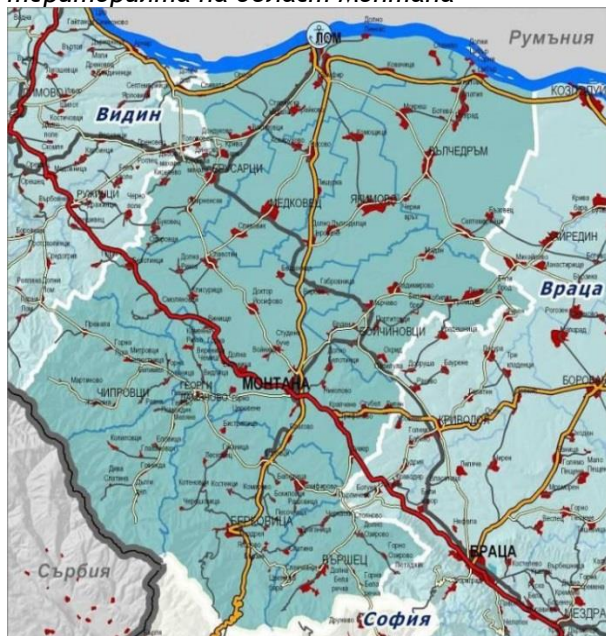


лошото ѝ състояние е липсата на средства в общинските бюджети, особено в по-малките общини, и високите разходи за ремонт и ново строителство.

Област Монтана

Представяне

Схема 10. Транспортна инфраструктура на територията на област Монтана¹⁴



Област Монтана има добро разположение по отношение пространствената организация на националната транспортна система - територията ѝ се обслужва от два Трансевропейски транспортни коридора (ЕТК) - № 4 и № 7.

Въпреки доброто ситуиране на областта по отношение на трансевропейските транспортни направления, изградеността на пътната мрежа е недостатъчна - липсват изградени автомагистрала и високоскоростни пътища. Областта се обслужва от един първокласен път I-1 (граница Румъния - Димово - Монтана - граница Враца). Пътят е включен в Европейското споразумение за главните международни пътни артерии (AGR) като E79 и формира ЕТК №4.

Транспортното обслужване на областта се допълва от няколко пътища с регионално значение, провеждащи транспортните потоци със съседните области и важни направления за връзките между общините в рамките на областта:

- Второкласният път II-81 (Лом - Монтана - София) е вторият по значимост след първокласния E79, свързвайки областния град Монтана с Пристанище „Лом“ и столицата София и вътрешността на страната като алтернативна връзка на ЕТК №4 през прохода Петрохан;
- Второкласният път II-11 (Видин - Димово - Лом - Оряхово) обслужва основно община Лом и община Вълчедръм от северната територия на областта като част от Дунавския крайбрежен път;
- Второкласният път II-13 (Монтана - Борован - Кнежа - Плевен) осигурява връзките със съседната област Враца и Плевен.

Таблица 8. Важни пътища в област Монтана

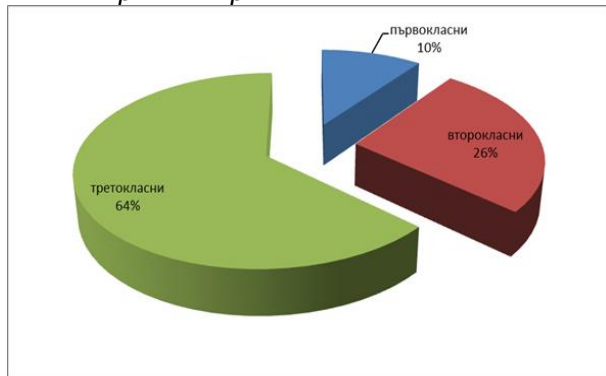
Път	Вид	Сектор
I-1 / E79/	Първокласен	Граница - Димово - Монтана - граница Враца
II-81	Второкласен	Лом - Монтана - София
II-11	Второкласен	Видин - Димово - Лом - Оряхово
II-13	Второкласен	Монтана - Борован - Кнежа - Плевен

¹⁴ Областна стратегия за развитие 2014-2020 г., област Монтана



Пътна инфраструктура

Фигура 3. Област Монтана, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Общата дължина на Републиканската пътна мрежа (РПМ) на територията на област Монтана към 31.12.2016 г. е 623 км, като от тях 64 км са I клас, 164 км - II клас, 395 км - III клас и пътни връзки при кръстовища и възли. РПМ на област Монтана формира 11.4 % от мрежата в обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния-България.

Област Монтана се характеризира с по-ниска степен на изграденост на пътната инфраструктура от висок клас, което възпрепятства добрия транспортен достъп до отделни периферни територии. Относителният дял на първокласните пътища на област Монтана в рамките на българската част на трансграничния регион е 9% и е почти два пъти по-нисък от средния за страната.

В област Монтана се намират 9% от първокласните пътища в трансграничния регион.

Транспортното обслужване на област Монтана преобладаващо се базира на второкласни и третокласни пътища, чиито параметри за провеждане на пътен трафик са по-ниски в сравнение с пътищата от висок клас. Пътищата втори клас в област Монтана представляват 12% от второкласните пътища в българската част на трансграничния регион или 4% от второкласните пътища в страната, което нарежда областта на последните места сред областните градове в България. Третокласната пътна мрежа е сравнително плътна и тя формира 11.7% от третокласните пътища в българската част на трансграничния регион или 3.3% от третокласните пътища в страната. Определяща роля за осигуряването на достъп между населените места в областта имат пътищата втори и трети клас, което определя необходимостта от цялостно подобряване на експлоатационното им състояние и параметрите на регионалната пътна мрежа на територията на областта и особено на тези, които осигуряват достъп до места от висок обществен интерес.

Гъстотата на пътищата от висок клас в област Монтана е повече от два пъти по-ниска от средната за страната (0.033). От 2005 г. до момента няма съществена промяна в състоянието на пътната мрежа.

Таблица 9. Област Монтана пътища от РПМ, според вида на пътя по години

	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	52	52	52	52	52	64
Второкласни	162	162	162	162	162	164
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	391	391	391	391	391	395



Пътища - общо	605	605	605	605	605	623
---------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

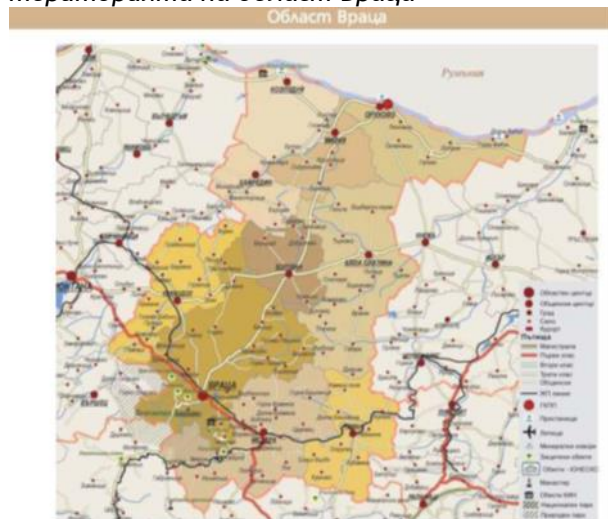
Общото състояние на пътната мрежа е незадоволително и не отговаря на съвременните изисквания. През 2015 г. в добро състояние се намират 31.4% от пътната настилка в областта, която стойност, макар да е най-високата за последните шест години, е по-ниска от показателя за страната (40.7%). От пътищата в лошо състояние най-голям дял се пада на третокласните пътища. Основната причина за това състояние се дължи на значителното съкращаване на средствата за поддържане и ремонт на пътищата. Освен това и редица други фактори ускоряват процесите на деградация на пътищата от основната пътна мрежа - нарастване на осовото натоварване на съвременните товарни автомобили, увеличаване трафика на автомобилите и т.н.

Бъдещото икономическо развитие на областта има предимството да разчита на развитието на **TEN-T** (международният път E79), който пресича областта и свързва Западна и Централна Европа с Гърция. С голяма важност е и второкласен път II-81 (Лом - Монтана - Берковица - София) през прохода Петрохан, който свързва Пристанище „Лом“ с международния път E79. Изграждането на тунел под прохода „Петрохан“ с дължина около 9 км, който ще осигурява най-кратка връзка с южната част на страната, би подобрило още повече транспортното обслужване на областта и допринесло за икономическото оживяване на целия район.

Област Враца

Представяне

Схема 11. Транспортна инфраструктура на територията на област Враца¹⁵



От първостепенно вътрешно и международно значение за област Враца са преминаващите през територията й важни железопътни и шосейни коридори с национално и международно значение. Международен транзитен път E79 - част от европейски транспортен коридор №4 (Дрезден - Нюрнберг - Прага - Виена - Братислава - Будапеща - Крайова - Констанца - Видин - Враца - Мездра - София - Солун - Пловдив - Истанбул), преминава през област Враца от границата със София област до границата с област Монтана.

Таблица 10. Важни пътища в област Враца

Път	Вид	Сектор
I-1 /E79/	Първокласен	Граница - Монтана - Враца - граница София област
II-15	Второкласен	Враца - Оряхово, който свързва областния център с град Оряхово и намиращия се там Фериботен комплекс „Оряхово - Бекет“

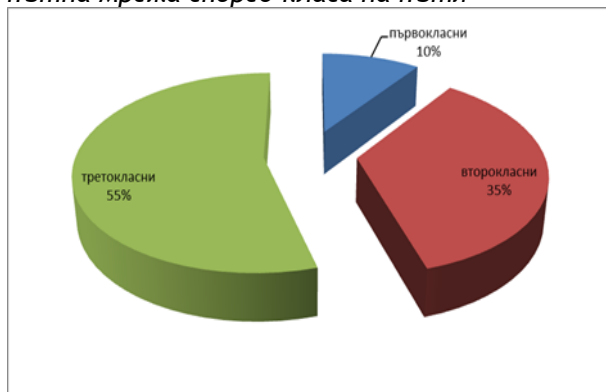
¹⁵ Областна стратегия за развитие 2014-2020 г., област Враца



II-13	Второкласен	осигурява връзката на област Плевен с международен път E79, в посока град Видин. Пътят свързва градовете Бяла Слатина и Криводол и намиращите се в тази отсечка села
II-11	Второкласен	разположен е покрай река Дунав и осигурява връзка на крайречните градове Оряхово, Мизия и Козлодуй, с областите Монтана и Плевен

Пътна инфраструктура

Фигура 4. Област Враца, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Общата дължина на първокласните пътища е 65 км, което представлява 9% от първокласната пътна мрежа в трансграничния регион и 2% от тази в страната, като единственият първокласен път е участък от международен път E79).

Второкласните и третокласните пътища основно осигуряват транспортната обезпеченост на населението от областта.

Второкласните пътища са 231 км, което е 9% от българската част на трансграничния регион или 2% от тези в страната. Най-голям дял има третокласните пътища, които формират 55% от пътна мрежа в областта, но относителният им дял в трансграничния регион е 10% или 2.9% от тези в страната. Четвъртокласните пътища са 640 км. Въпреки че гъстотата на пътната мрежа е близка до тази за страната 17.8 км на 100 кв.км, делът на първокласните пътища.

Таблица 11. Област Враца пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Враца пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	59	59	59	65	65	65
Второкласни	231	231	231	231	231	231
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	347	347	347	348	348	355
Пътища - общо	637	637	637	644	644	651

Част от републиканската пътна мрежа на територията на област Враца и общинската пътна мрежа е в незадоволително състояние. Качеството на пътната настилка продължава да се влошава, като през 2015 г. в добро състояние са само 15% от тях, което е и най-ниският дял в цялата страна. Пътната мрежа в област Враца е изцяло изградена, приблизително 96% от пътищата са с асфалтово покритие (625 км).

Област Плевен

Представяне

Схема 12. Транспортна инфраструктура на територията на област Плевен¹⁶ През територията на област Плевен

¹⁶ Областна стратегия за развитие 2014-2020 г., област Плевен



преминава ОЕТК № 7 - р. Дунав с дължина на българската територия 470 км. Река Дунав е и единственият вътрешен воден път в страната. Преминава и първокласен път Е83 (София - Плевен - Бяла - Русе), който е от голямо значение за интегрирането на района в националната и европейска пътна мрежа. Изграждането на крайдунавския крайбрежен път от Видин до Силистра, ще спомогне за

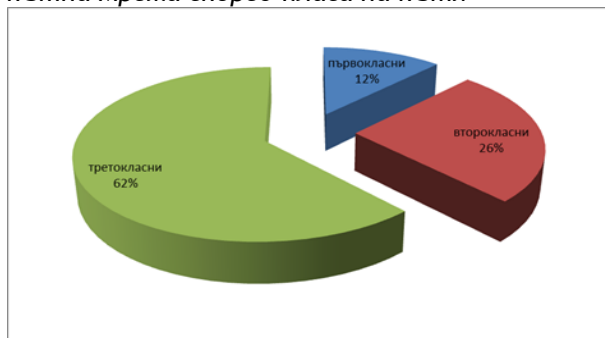
усвояване потенциала на периферните крайбрежни територии и балансиране на системата от населени места в област Плевен, както и за укрепване на селищата и интегрирането на общините по дунавското крайбрежие. Изграждането на АМ „Хемус“ и подобряването на транспортните връзки „Никопол - Плевен - Ловеч“ и „Плевен - Кнежа - Оряхово“ към дунавските пристанища ще допринесе за по-ефективно използване на местните ресурси за развитие на областта.

Таблица 12. Важни пътища в област Плевен

Път	Вид	Сектор
I-3 (Е83)	Първокласен	Русе - Бяла - Плевен - София, който е основна пътна артерия за област Плевен
II-52	Второкласен	Никопол - Свищов - Бяла /Русе - ВеликоТърново/ обслужва северните, крайбрежни територии на област Плевен и е част от Дунавския панорамен път.
II-11	Второкласен	Никопол - Видин
II-34	Второкласен	Никопол - Плевен е връзката на областния гр. Плевен с пристанище „Никопол“, като е вторият основен път, обслужващ област Плевен.
II-35	Второкласен	Плевен - Ловеч свързва областния център гр. Плевен със съседния областен център гр. Ловеч
II-13	Второкласен	Монтана - Долни Дъбник свързва областта със съседните области Враца и Монтана

Пътна инфраструктура

Фигура 5. Област Плевен, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Общата дължина на републиканската пътна мрежа в област Плевен е 794 км, като 97 км от тях са пътища I-ви клас, 205 км са пътища II-ри клас, а останалите 492 км - пътища III-ти клас. Първокласните пътища в област Плевен имат относителен дял от 13.8% в българската част на трансграничния регион или 3.25% от националните.

И в Плевен третокласните пътища имат най-голям дял - 62% от РПМ м областта, като техният относителен дял на ниво трансграничен регион е 14.5%.

Таблица 13. Област Плевен пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Плевен пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016



Първокласни	96	96	96	97	97	97
Второкласни	205	205	205	205	205	205
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	490	490	490	492	492	492
Пътища - общо	791	791	791	794	794	794

Инфраструктурното развитие на област Плевен до голяма степен следва средния за страната темп. Гъстотата на пътната мрежа в областта е малко по-ниска от средните за страната 17.8 км на 100 кв.км. Въпреки, че делът първокласните пътища е сравнително нисък, качеството на пътната настилка в областта е близко до общото за страната - през 2015 г. в добро състояние са 39% от нея.

Област Велико Търново

Представяне

Схема 13. Транспортна инфраструктура на територията на област Велико Търново¹⁷



Област Велико Търново се обслужва от два Пан-европейски транспортни коридори - ОЕТК № 7 (р. Дунав) и ОЕТК № 9.

На територията на областта не са изградени автомагистрали и скоростни пътища, но трасето на бъдещата АМ „Хемус“ (София - Варна) минава през нея.

От важно национално значение е доизграждането и модернизацията на крайдунавския крайбрежен път от Видин до Силистра.

Таблица 14. Важни пътища в област Велико Търново

Път	Вид	Сектор
I-3 (E83)	Първокласен	Русе - Бяла - Плевен - София
I-4	Първокласен	Ябланица - Велико Търново - Шумен
I-5	Първокласен	Русе/Бяла - Велико Търново - Стара Загора - Кърджали - граница Гърция (E85) формиращ направление на ОЕТК №9.

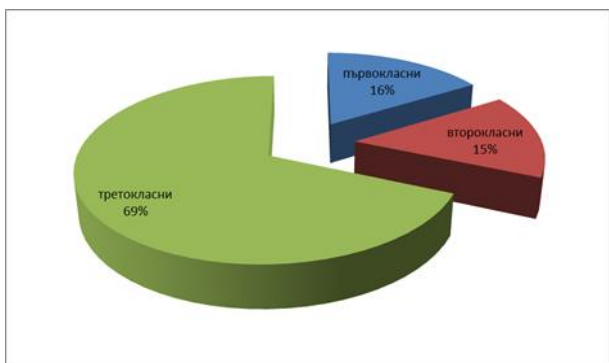
Пътна инфраструктура

Общата дължина на републиканската пътна мрежа в област Велико Търново е 937 км, като 153 км от тях са пътища I-ви клас, 141 км са пътища II-ри клас, а останалите 643 км- пътища III-ти клас.

Фигура 6. Област Велико Търново, републиканска пътна мрежа според класа на пътя

Относителният дял на първокласните пътища в областта е

¹⁷ Областна стратегия за развитие 2014-2020 г., област Велико Търново



16.33%, което е по-висок от стойността на този показател в страната - 15.22%. В обхвата на българската част на трансграничния регион те заемат 21.7%. Най-голяма е дължината на републиканските пътища на територията на община Велико Търново - 197.78 км, съставляващи 21.11% от пътната мрежа в областта.

През територията на общините Елена, Златарица, Павликени и Сухиндол не преминават пътища от I клас. За тези общини определяща роля за транспортното обслужване и осигуряването на достъп до населените места имат пътищата втори и трети клас, което определя необходимостта от подобряване на експлоатационното им състояние.

Таблица 15. Област Велико Търново пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Велико Търново пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	153	153	153	153	153	153
Второкласни	141	141	141	141	141	141
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	643	643	643	643	643	643
Пътища - общо	937	937	937	937	937	937

Гъстотата на пътната и железопътната мрежа в областта е по-висока от средната за страната, но делът на първокласните пътища остава по-нисък. През 2015 г. под 27% от пътищата във Велико Търново са в добро състояние при близо 41% средно за страната.

Пътната мрежа в област Велико Търново не е свързана с пътната мрежа от румънската част, но преките трансгранични контакти се осъществяват посредством ферибота „Свищов-Зимнич“.

Сериозни проблеми изпитват планинските общини от областта с поддръжката на много дългата общинска пътна мрежа. Особено тежко е осигуряването на снегочистването през зимния сезон в общините Елена, Златарица и от части, Велико Търново.

Област Русе

Представяне

Русе е важен транспортен център. Основните пътни артерии от републиканската пътна мрежа област Русе са ветрилообразно разположени и концентрирани в и около гр. Русе.

Схема 14. Транспортна инфраструктура на територията на област Русе¹⁸

Най-важните от тях са

¹⁸ Областна стратегия за развитие 2014-2020 г., област Русе



първокласен път I-5 (E85 Русе - В.Търново), първокласен път I-2 (E70 Русе - Варна), второкласен път II-21 (Русе - Силистра), второкласен път II-23 (Русе - Кубрат) и третокласен път III-501 (Русе - Две могили - Бяла). Всички те се явяват вход и изход в Република България през ГКПП Дунав-мост.

Таблица 16. Важни пътища в област Русе

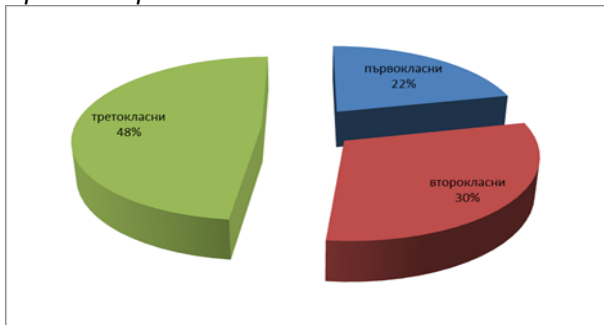
Път	Вид	Сектор
I-5 (E85)	първокласен	Русе - ВеликоТърново
път I-2 (E70)	първокласен	Русе - Варна
II-21	второкласен	Русе - Силистра
II-23	второкласен	Русе - Кубрат
III-501	третокласен	Русе - Две могили - Бяла

Пътна инфраструктура

Общата дължина на републиканската пътна мрежа в област Русе е 512 км, от които 110 км първи клас, 155 км втори клас и 247 км трети клас.

Първокласните пътища имат относителен дял в българската част на трансграничния регион от 15.6% и 3.7% от националните.

Фигура 7. Област Русе, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Второкласните пътища заемат сериозен дял от републиканската пътна мрежа и формират 11.3% от тях в региона и 3.8% от националните. Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли са с относителен дял 7.3% в региона. За периода от 2011-2016 г. няма промяна в дължината на пътищата от Републиканската пътна мрежа.

Таблица 17. Област Русе пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Русе пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	110	110	110	110	110	110
Второкласни	155	155	155	155	155	155
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	247	247	247	247	247	247
Пътища - общо	512	512	512	512	512	512

В основната си част републиканската пътна инфраструктура е в добро експлоатационно състояние. Най-натоварен и с най-голям брой пътни инциденти е първокласен път I-5 (E85 Русе - Велико Търново) в отсечката Русе - Бяла, която свързва направленията Русе - София и Русе - Свиленград.



Гъстотата на пътната мрежа е по-висока от средната за страната. По-голям е и делът на автомагистралите и първокласните пътища в областта - 21.5% през 2014 г. при 18.1% в страната. Въпреки това качеството на пътищата в областта е ниско, а делът на пътната настилка в добро състояние намалява и през 2015 г., достигайки 26.0% при 40.7% за страната.

Съществен проблем представлява изключително лошото състояние на пътната инфраструктура непосредствено в зоната на ГКПП Дунав мост, която се нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация.

Възможност за решаване на проблемите е чрез изграждане на втори Дунав мост между Русе и Гюргево. Съществен принос за подобряване състоянието на транспортната свързаност е развитието на железопътната връзка „Солун-Кавала-Александруполис-Бургас-Варна-Русе“, за която е подписан Меморандум за разбирателство между България и Гърция. Документът регламентира подготвителните работи и съвместното управление на коридора от двете държави. Проектът предвижда свързването на река Дунав, Черно и Егейско море със скоростен железопътен коридор, както и развитие на пристанищата, които са част от основната ТЕН-Т мрежа. Включено е изграждането на двойна електрифицирана жп линия с внедрена ERTMS система за управление на железопътния трафик.

Важен за социално-икономическото развитие на област Русе елемент от транспортната (железопътна и шосейна) инфраструктура, е връзката „Русе-Варна“. Проучванията на редица консултантски фирми, с опит в развитието на комбинираните превози, показват перспективността и икономическата ефективност от изграждането на комбинирана транспортна връзка „Река Дунав (пристанище Русе) - железница (автомобил) - Черно море (пристанище Варна)“. Основните преимущества на такава транспортна връзка са съкращаване на времето за транспорт с около 2 дни и разходите за канални и други такси в долното течение на река Дунав. Проблем за реализацията е незадоволителното състояние на железопътната линия и на пътната връзка между Русе и Варна първокласен път I-2 (E70 Русе - Варна).

През последните години са извършени средни и основни ремонти на участъците в най-лошо състояние от пътищата I, II и III клас:

- ремонт и изграждането на пътния възел и моста на р. Янтра в гр. Бяла, характеризиращ се с опасен наклон и тежки пътни инциденти през последните години.
- мостът над р. Дунав (Дунав мост) - основен ремонт на пътната част, модернизиране на осветлението.
- проекти по Оперативна програма „Регионално развитие“ в изпълнение: ЛОТ 20 : път III-202 (1-2 Щръклево - Попово) км 12+000 до км 16+300; път III-2102 (II-21 Сливо поле - Черешово) км. 11+500 до км. 15+500; път III-5102 (Нов град - Джулюница - Пиперково); ЛОТ 46: път III-202 (I-2 Щръклево - Попово) км 0+000 до км 6+893 и от км 9+362 до км 12+000.



Това обаче не решава изцяло проблемите със състоянието на пътната инфраструктура в област Русе. Общинските пътища (бивши IV клас) играят изключително важна роля в социално-икономическото развитие на местно ниво. Общата дължина на общинските пътища на територията на област Русе е 569.05 км, от които 450.7 км са бивши четвъртокласни и 118.35 км - местни пътища. Изградената общинска (четвъртокласна) пътна мрежа на територията на област Русе, продължава да бъде в незадоволително състояние.

Област Силистра

Представяне

През територията на област Силистра не преминават сухоземни Трансевропейски транспортни коридори. Единствено ТЕТК № 7 /р. Дунав/ минава по северната граница на областта и страната. Автомагистрала и/или скоростни пътища липсват.

Схема 15. Транспортна инфраструктура на територията на област Силистра¹⁹



Областта се обслужва от един път с национално значение - първокласния път I-7 (граница Румъния/ГКПП „Силистра“ - Дулово - Шумен - Ямбол - Елхово - ГКПП „Лесово“) граница Турция, който формира международен транспортен коридор, успоредно на Трансевропейския транспортен коридор ТЕТК № 9 (Русе - Кърджали), превеждайки транзитни потоци между Турция и Румъния и

страните от ОНД. Пътят „включва“ областта в националната транспортна мрежа и е основна връзка към столицата, Южна България и Черноморието.

Вътрешнорегионалните комуникации се осъществяват от регионалната пътна мрежа, като основна роля имат пътищата от втори клас:

Таблица 18. Важни пътища в област Силистра

Път	Вид	Сектор
I-7	първокласен	граница Румъния/ГКПП „Силистра“ - Дулово - Шумен - Ямбол - Елхово - ГКПП „Лесово“/граница Турция, който формира международен транспортен коридор
II-21	второкласен	Русе - Тутракан - Силистра, втората по значимост транспортна ос в областта, обслужва всичките крайбрежни общини и свързва центровете Силистра и Тутракан с регионалния център Русе;
II-71	второкласен	Силистра - Добрич - осигурява пряка връзка на областта с Черноморското крайбрежие и обслужва общините от източната част на областта;
II-49	второкласен	Тутракан - Кубрат - Разград - Търговище, свързва пристанищния град Тутракан с важната транспортна ос Русе-Разград-Шумен/Варна и вътрешността на страната.
II-23	второкласен	Русе - Кубрат - Исперих - Дулово/Силистра, обслужва южната територия на областта и интегрира общините от съседните области Разград и Русе.

Периферното разположение на областта и областния център по отношение на националната територия, донякъде предопределя по-

¹⁹ Областна стратегия за развитие 2014-2020 г., област Силистра



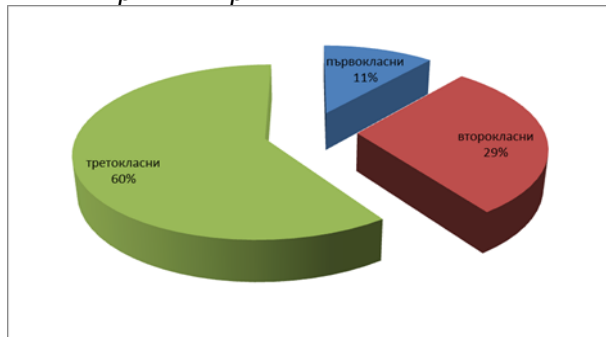
ограниченото развитие на пътищата от висок клас.

Пътна инфраструктура

Общата дължина на републиканската пътна мрежа в областта е 506 км. Относителният дял на първокласните пътища (11%) е по-нисък от средния за страната (15.22%). Те формират 8% от първокласната пътна мрежа в българската част на трансграничния регион.

Гъстотата на първокласната пътна мрежа в област Силистра (0.020 км/кв.км/ също е много по-ниска от средната за страната (0.033), поради местоположението на област Силистра в периферията на страната.

Фигура 8. Област Силистра, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Относителният дял и на третокласната пътна мрежа в областта (60%) е по-нисък от средната стойност за страната (61.8%), така че второкласната пътна мрежа е определяща за транспортното обслужване в областта. Това прави още по-важно поддържането ѝ в добро състояние. Недостатъчно развита е и общинската пътна мрежа,

като най-зле развита е пътната мрежа в общините Главиница и Алфатар, което неминуемо затруднява процесите на развитие.

Таблица 19. Област Силистра пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Силистра пътища от РПМ, според вида на пътя	По години					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	57	57	57	57	57	57
Второкласни	147	147	147	147	147	147
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	302	302	302	302	302	302
Пътища - общо	506	506	506	506	506	506

Гъстотата на пътната мрежа в областта е сходна със средната в страната. Качеството на пътната настилка продължава да е сравнително добро - през 2015 г. 46.8% от пътищата са в добро състояние при 40.7% в страната. По-ограниченото развитие на републиканската пътна мрежа в областта, прави по-значима функцията на всеки един от пътищата, но особено важни са направленията Силистра - Шумен и Силистра - Тутракан - Русе, чието поддържане и модернизация са от определящо значение за развитието на областта. В този контекст, освен изграждането на моста „Силистра-Кълъраш“, решаващо значение ще има привеждането и поддържането в добро състояние и на регионалната пътна мрежа, както и на общинската.

Област Добрич

Представяне



Граничното разположение на област Добрич в националната територия я поставя „встрани“ от пътната мрежа с национално значение.

През областта не преминават Общоевропейски транспортни коридори, но крайбрежният път I-9 (граница Румъния/Дуранкулак - Шабла - Каварна - Балчик - Варна), с Европейска категоризация E87 е част от Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T.

Схема 16. Транспортна инфраструктура на територията на област Добрич²⁰



Единственият първокласен път преминава периферно, обслужвайки само общините по Черноморското крайбрежие като ги свързва бързо с регионалния център Варна, без да улеснява транспортния им достъп до областния център Добрич.

С цел подобряване на транспортната комуникативност и отговаряйки на актуалната натовареност на републиканската пътна мрежа, сред дългосрочните

предложения на ОПУ-Добрич е да се промени статутът на път II-29 (Варна - Добрич - Кардам/Граница Република Румъния) от II-ри на I-ви клас и при възможност да се включи в групата на високоскоростните пътища. Пътят е с много сериозно стопанско значение.

В регионален план, пътят е най-пряката връзка между областните центрове Варна и Добрич и осигурява най-лесния достъп на региона на Добруджа до магистрала „Хемус“ и бъдещата магистрала „Черно море“.

Област Добрич се обслужва основно от регионална пътна мрежа посредством второкласни пътища, организирани в специфична радиална конфигурация:

Таблица 20. Важни пътища в област Добрич

Път	Вид	Сектор
II-71	второкласен	Силистра - Добрич - Оброчище /път I-9/ - връзка с Дунавското пристанище Силистра и Черноморското крайбрежие, обслужва периферно общините Тервел и Крушари
II-27	второкласен	Нови пазар - Владимирово - Добрич - Балчик - пряка връзка на община Балчик с областния център Добрич, обслужва югозападната част на Добричката община, свързвайки я с вътрешността на страната
II-29	второкласен	Варна - Аскаково - Добрич - Генерал Тошево - граница Румъния- обслужва община Ген. Тошево и свързва областния център Добрич с регионалния център Варна
II-97	второкласен	Околовръстен път на Добрич, преразпределящ движението между радиално разположените второкласни пътища Републиканската пътна мрежа

Път II-97 - околоръстен път на Добрич, преразпределящ движението между радиално разположените второкласни пътища Републиканската пътна мрежа трябва да осигурява оптимални условия за предвижване на участниците в движението. В същото време те трябва да отговарят на изискванията,

²⁰ Областна стратегия за развитие 2014-2020 г., област Добрич



произтичащи от директивите и регламентите на ЕС в тази област, на техническите норми и стандарти, гарантиращи по-висока безопасност на движението. За постигането на тези изисквания е необходимо да се акцентира върху реконструкцията на пътните артерии, които поемат или биха могли да поемат след рехабилитация основния автомобилен трафик в областта.

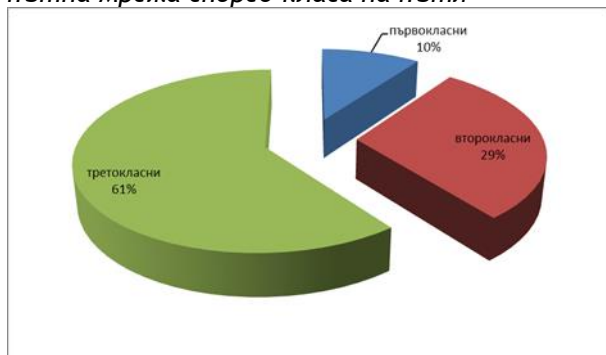
Според анализа на ОПУ-Добрич в най-лошо състояние и в същото време с най-висока потребност от използване съобразно икономическия профил, географското разположение и наситеността на РПМ в областта са следните пътища:

- Път II-97 „Околовръстен път Добрич“;
- Път II-71 „Добрич - Оброчище - разклон I-9“ (КК „Албена“);
- Път III-9701 „Добрич - Методиево - Преселенци - Сърнино“;
- Път II-27 „Разклон I-9 - Летище „Балчик“ - Пристанище „Балчик“;
- Път III-293 „Добрич - Крушари - Александрия“;
- Път III 2904 „Кардам - Спасово - Захари Стояново - Дуранкулак“;
- Път III-7105 „Добрич - Житница - Пчелник - Балик“.

От особена важност за областта е реализираният проект „Добромир - Крушари - трансграничен път“, (2011-2013 г.), финансиран по Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013, Приоритетна ос 1. Извършена е рехабилитация на път III-293 (Александрия - Коритен - Северняк), който е още една пряка транспортна връзка с Република Румъния.

Пътна инфраструктура

Фигура 9. Област Добрич, републиканска пътна мрежа според класа на пътя



Област Добрич е с най-ограничено развитата пътна мрежа с национално значение в българската част на трансграничния регион. Автомагистрали не са изградени, а относителният дял на първокласната пътна мрежа е едва 10%, при това пътят обслужва само крайбрежната територия на областта. Донякъде това се компенсира с много добре развитата второкласна пътна мрежа, която достига почти една трета от

изградената РПМ в областта. Относителният дял на първокласните пътища в рамките на българската част на трансграничния регион е 11.8%, а на второкласните пътища е 17.6%. Най-добре развита е третокласната пътна мрежа - 498 км.

Гъстотата на пътната мрежа се доближава до средната за страната, но делът на първокласните пътища е нисък - почти два пъти по-ниска от средните стойности за страната.

Таблица 21. Област Добрич пътища от РПМ, според вида на пътя по години

Област Добрич пътища от РПМ, според	По години
-------------------------------------	-----------



вида на пътя	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Първокласни	83	83	83	83	83	83
Второкласни	242	242	242	242	242	242
Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	502	502	503	503	503	498
Пътища - общо	827	827	828	828	828	823

Качеството на пътищата е сходно със средното за страната. През 2015 г. 40.0% от пътищата в областта са с добро качество на пътната настилка при 40.7% за страната. През периода 2007-2012 г. са рехабилитирани общо 248.2 км РПМ.

Общинската пътна мрежа, чрез която се реализират комуникациите между населените места в рамките на общината също е по-ограничено развита. Ограниченото развитие на регионалната и общинска пътни мрежи затруднява комуникациите между малките и средни градове и селата извън обхвата на първокласните пътища.

Ниската гъстота на общинската пътна мрежа и голямото натоварване на път II-29 (Варна - Аксаково - Добрич - Ген. Тошево - граница Р. Румъния), водещо до много ПТП, налагат изграждане на обходни пътища на населените места, през които минава транзитния трафик. С цел отклоняване на интензивния поток автомобили от населените места е необходимо на областно ниво да се работи за изграждане на обходи на най-натоварените трасета. За целта трябва да бъдат изградени такива по следните направления:

- Път II-71 Добрич - Оброчище (за КК Албена) от км 105+338 до км 111+904 /обход на с. Батово/;
- Път II-29 Добрич - Ген. Тошево - ГКПП Кардам при км 68+500 /обход на гр. Ген.Тошево/;
- Път II-29 Добрич - Варна при км 30+900 /обход на с. Стожер.

Особено тежко е положението за гр. Генерал Тошево, където е наложително изграждането на околновръстен път. Влошеното експлоатационно състояние на отделни участъци от пътната мрежа, допълнително усложнява транспортния достъп в определени места. По-голяма част от общинските пътища са в изключително лошо състояние и се нуждаят от рехабилитация и основен ремонт.

Правилното определяне на приоритетните участъци за ремонт и рехабилитация е от определящо значение за функционирането на пътната мрежа и осигуряване на условия за по-пълно и ефективно използване на местния потенциал за развитие.

1.3. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт

1.3.1. Състояние на вътрешноводния път в трансграничния участък на река Дунав

Речните пристанища се разглеждат като сложни динамични системи, които имат определено предназначение, изпълняват дадени функции, съставени са от комплексни елементи и са свързани с останалите видове



транспорт.²¹ За да работят успешно тези системи е необходимо техните съставни компоненти да функционират в синергия.

Всяко пристанище изпълнява определени основни и спомагателни функции. Към основните се отнасят приемането, обработването и претоварването на доставените стоки; съхранение и дистрибуция на приетите товари; митнически контрол и наблюдение на процесите; проверка и обработка на транспортната документация, съпътстваща товарите и др. Към спомагателните спадат предоставянето на различни видове услуги, като зареждане на корабите с гориво, вода и провизии (бункеровка), поддържане и ремонт на плавателните съдове и транспортните единици; почистване на корабите (отпадъци, трюмна вода и др.) и др.

Важно условие, за качествено изпълнение на функциите на речното пристанище, е съставляващите го елементи да отговарят на определени технически, технологични и организационни изисквания. Техническите елементи включват различните видове съоръжения, местата за съхранение на товарите и районите за приставане на корабите. Към тях се отнасят броят на котвените места, дълбочината на бреговата линия, броят на устройствата за товаро-разтоварни операции, размерите на откритите и закрити складови площи и др. Технологичните компоненти определят предназначението и специализацията на пристанището. Значение имат техническите средства за обработка, разтоварване и претоварване на различни видове стоки (насипни, обемни, течни, извънгабаритни товари и контейнери). Организационните елементи са пряко свързани със статута на пристанището - публично държавно предприятие или собственост на частно лице.

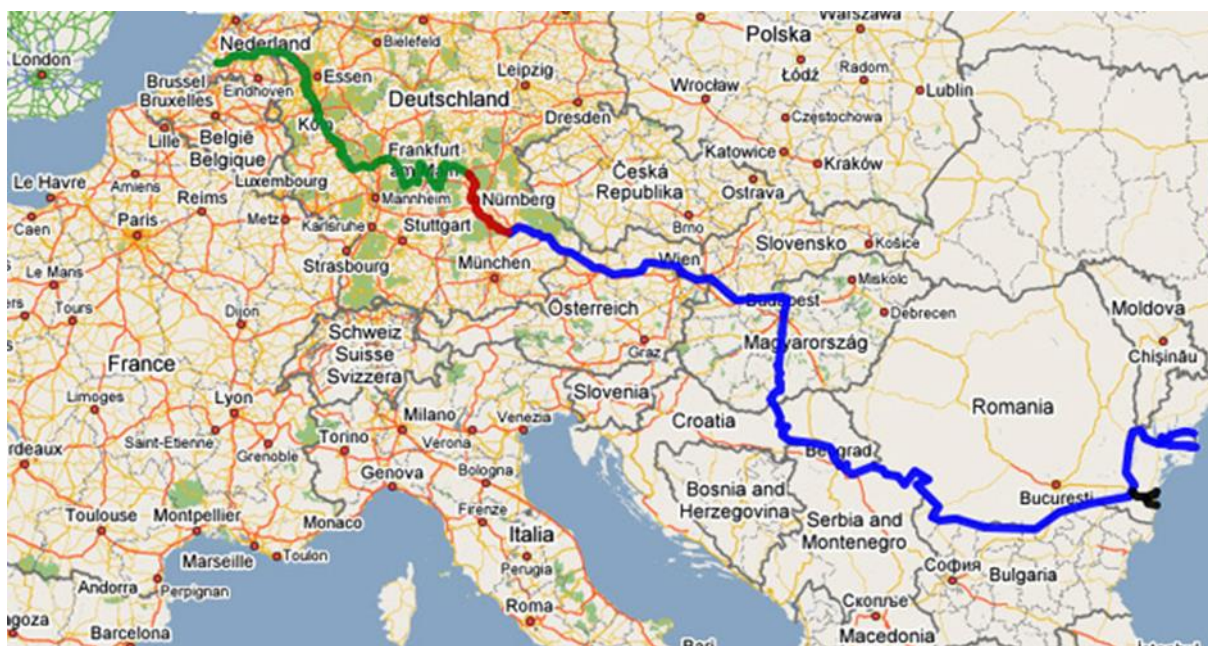
Характеристика на условията на корабоплаване

Река Дунав е втората по дължина река (2 845 км) на територията на европейския континент и е от първостепенно значение за държавите, през които преминава: Германия, Австрия, Словакия, Унгария, Румъния, България, Хърватска, Сърбия, Украйна и от части Швейцария, Полша и Молдова. Като част от плавателния канал Рейн - Майн - Дунав, реката улеснява международния стокообмен от Черно до Северно море.

Схема 17. Плавателен път на река Дунав²²

²¹ PINE, *Prospects for Inland Navigation within Enlarged Europe, full final report, 2004, стр. 150*

²² Източник: Проект „Долен Дунав - Рейн“ - Европейска интеграция



В зависимост от условията на навигация, река Дунав се разделя на три основни участъка:

- **Горен Дунав** - от изворите до Виена - речното корито не е широко, но е достатъчно за корабоплаване. В този участък реката е най-пълноводна между месеците май и август²³, а най-ниски водни нива се отчитат между октомври и март;
- **Среден Дунав** - от Виена до Железни Врата. Реката е най-пълноводна през месеците април и март, а маловодие се наблюдава между август и октомври;
- **Долен Дунав** - от Железни Врата до Сулина. Колебания във водното ниво на този участък се наблюдават през същите периоди от годината, които са характерни и за Среден Дунав.

С откриването на плавателния канал Рейн - Майн - Дунав, значението на реката за трансграничния регион нараства, защото страната има възможност за директна връзка по вода с държавите от Западна и Северна Европа. Река Дунав се характеризира със сложен режим на корабоплаване. Правилата за използването ѝ се уреждат чрез специални международни договори, конвенции и съглашения, които гарантират свободното корабоплаване на всички страни при спазване на определени правила за сигурност и безаварийност.

За да се приеме съответен воден участък за плавателен е необходимо той да отговаря на определени изисквания, като дълбочина на фарватера; ширина на речното корито; брой, гъстота и просвет на мостовете; брой на шлюзовете и др. Въз основа на тези показатели, Европейският съвет на министрите на транспорта е приел решение²⁴, съгласно което плавателните вътрешноводни пътища на Европа се класифицират в различни категории с цел да се определи какви видове плавателни съдове (в зависимост от техните

²³ Via-Donau, http://www.donauschiffahrt.info/daten_fakten/verkehrsweg_donau/eckdaten/, 2006,

²⁴ Решение № 92/2 на Европейската Комисия на Министрите на Транспортта, Брюксел, 1992 г.



технико-експлоатационни параметри) могат да се използват при осъществяването на товарни превози.²⁵

Таблица 22. Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване²⁶

Категория на навигационния вътрешноводен път	Размери на плавателните съдове			Дължина на просвета
	дължина	ширина	дълбочина на газене	
от I-ва до III-та	до 80 м	до 9 м	1.40 - 2.20 м	4.00 - 5.00 м
IV-та	80 - 85 м	9.50 м	2.50 м	5.25 - 7.00 м
V-та а	95 - 110 м	11.40 м	2.50 - 2.80 м	7.00 - 9.10 м
V-та б	172 - 175 м	11.40 м	2.50 - 2.80 м	7.00 - 9.10 м
VI-та а	95 - 110 м	22.80 м	2.50 - 4.50 м	7.00 - 9.10 м
VI-та б	185 - 195 м	22.80 м	2.50 - 4.50 м	7.00 - 9.10 м
VI-та с	270 - 280 м	22.80 м	2.50 - 4.50 м	9.10 м
	195 - 200 м	33 - 34.20 м	2.50 - 4.50 м	9.10 м
VII-ма	285 м	33 - 34.20 м и повече	2.50 - 4.50 м	9.10 м

Съгласно така определените параметри и категоризация на вътрешноводните пътища на Европа, българският участък на река Дунав попада в клас VII. Техническите параметри на водните участъци, попадащи в категории VI и VII могат да осигурят безопасни навигационни условия за придвижване на кораби, превозващи извънгабаритни, тежки и обемни товари, както и контейнери, стифираны на три и четири нива.

Освен изброените технически параметри и количествени показатели, характеризиращи гъстотата и категорията на дунавските вътрешноводни пътища, съществуват и такива фактори, които оказват влияние върху тяхната пропускателна способност, а именно:

- Корабоплаването да се осъществява по всяко време на предвидения навигационен период;
- Навигационният период може да бъде по-кратък от 365 дни в годината само в случаите, когато състоянието на дадения речен участък се влияе от климатичните условия и е възможно образуването на ледоход.

Следователно качествено състояние на речните пътища и прилежащите им съоръжения има съществено значение за редовното и безопасно осъществяване на товарните превози, тъй като служи за определяне на:

- Максимално допустимата скорост на движение и габарити на плавателните съдове;
- Допустима дълбочина на газене, която има пряко отношение към вида и обема на превозваните товари;
- Допустимата ширина на фарватера, от която зависи безопасността на корабоплаване.

Изследването на зависимостта между състоянието и особеностите на вътрешноводните пътища и наземните съоръжения, и технико-експлоатационните характеристики на плавателните съдове, е важна предпоставка за подобряване на производителността на речния флот.

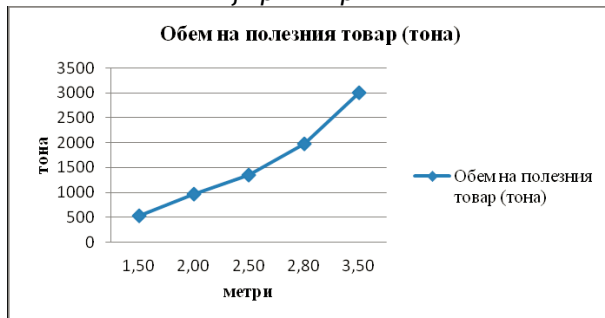
²⁵ GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)

²⁶ Източник: Blue Book: Inventory of main standards and parameters of the E-waterway network.



Показателите товароподемност и коефициент на използване на товароподемността оказват пряко влияние върху производителността на транспортните оператори и косвено върху размера на променливите разходи.

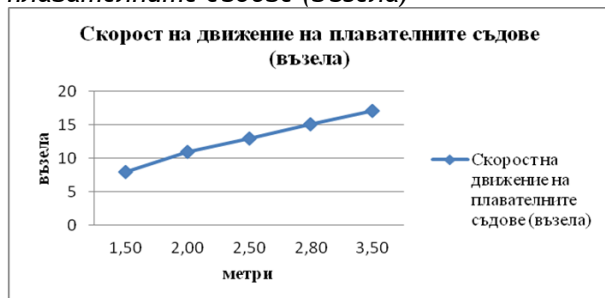
Фигура 10. Обем на превозния полезен товар и дълбочината на фарватера²⁷



Наблюдава се правопрпорционална зависимост между обема на превозвания полезен товар и дълбочината на фарватера. Тази зависимост дава основание да се направи извода, че плавателните съдове с по-малък товарен капацитет и дълбочина на газене се използват при неблагоприятни условия на

корабоплаване, тоест при стойности на техническите параметри на фарватера под допустимите. При всяко усъвършенстване на техническите характеристики на речния път и наземните съоръжения се увеличава дълбочината на газене на кораба и се реализира обратнопропорционално въздействие върху общия размер на променливите разходи.

Фигура 11. Скорост на движението на плавателните съдове (възела)²⁸



Правопрпорционална зависимост се забелязва и при въздействието на дълбочината на фарватера върху скоростта на движение на корабите. Подобрието в условията на корабоплаване е съпроводено с възможност за реализиране на по-високи скорости на движение на плавателните съдове.

Увеличаването на скоростта за движение е фактор, който оказва положително влияние върху редовността на превозите и общото време за движение на корабите. Подобряването на тези качествени показатели има важно значение за повишаването на ефективността от осъществяване на товарни превози с речен транспорт.

Върху условията на навигация по дунавските вътрешноводни пътища, влияние оказват и сезонните колебания в нивото на реката (пълноводие, маловодие и образуването на ледоход) и наличието на тесни участъци по водния път. Контролирането на тези явления в редица случаи е невъзможно и се отразява отрицателно върху корабоплаването. През определени периоди от годината нивото на река Дунав се колебае в различна степен в отделните участъци, поради характерните особености на климатичните и геоложки условия.

Съществуват значителни колебания в допустимата дълбочина на газене

²⁷ GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)

²⁸ Източник: Дунавска Комисия



на плавателните съдове в българския участък на река Дунав. Има периоди в които ограниченията в корабоплаването са изключително продължителни, което води до отлив на товаропотоци от и към България и пренасочване осъществяването на товарните превози с други видове транспорт.

Между 12% и 18% от дните в годината българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване през изследвания десетгодишен период.

Наличието на маловодие през летните месеци на годината в определени места налага необходимостта от претоварване на речните кораби, с цел да се намали тяхната дълбочина на газене, а това от своя страна удължава сроковете за доставка на товарите и оскъпява превозните услуги.

Образуването на ледоход е друго явление, което оказва негативно въздействие върху ритмичността и ефективността на товарните превози. Възникването на подобни форсмажорни обстоятелства е съпроводено с увеличаване на размера на променливите разходи на речните оператори и намаляване на потребителското търсене, поради нарастване на цената на транспортните услуги.

Друга слабост на участъка на река Дунав в транстрианичния регион е наличието на тесни участъци. Тези водни пътища с международно значение, които принадлежат към европейската вътрешноводна система и чиито параметри не отговарят на утвърдените за класифициране в съответната категория се дефинират като тесни участъци²⁹ (bottlenecks). Наличието на тесни участъци по протежението на река Дунав е признак за незадоволителното качество на водните пътища и затруднено корабоплаване. Недостатъчната дълбочина на фарватера ограничава рационалното използване на товароподемността на плавателните съдове, поради което са възможни превози само на определени видове товари, а това непосредствено е свързано със загуба на пазарни позиции от вътрешноводния транспорт и намаляване на потребителското търсене.

В областта на вътрешноводния транспорт текущото, поддържане на корабоплавателния път, вкл. навигационно-пътевата обстановка по река Дунав, се осъществява от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав” (ИАППД) по правилата на Конвенция за режима на корабоплаването (ДВ бр. 112/1949 г.) и Споразумение между правителствата на Р. България и Румъния от 1955 г. в изпълнение на чл. 39 от конвенцията и съгласно чл. чл. 77, 82 и 83, ал.2 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Според конвенцията не се установяват никакви такси за транзит на кораби, като разходите за поддържането се финансират от Републиканския бюджет.

1.3.2. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт в

²⁹ Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network, “Blue Book”, second revised edition, UNECE, 2012, стр. 3



българската част на трансграничния регион

Всички речни пристанища в българската част на трансграничния регион Румъния-България са разположени по протежението на българския участък от река Дунав, представляващ северната граница на страната.

Кейовият фронт на речните пристанища за обществен транспорт с национално значение е с обща дължина от 9 080 м, на който са обособени 44 броя товарни, 5 броя за ро-ро превози, 14 броя пътнически и 3 броя служебни корабни места. Кейовият фронт на речните пристанища за обществен транспорт с регионално значение е с обща дължина от 4 964 м, на който са обособени 30 броя товарни, 2 броя за ро-ро превози, 3 броя пътнически и 12 броя служебни корабни места.³⁰

В българската част на трансграничния регион попада пристанище Балчик, разположено на Черно море.

Националната пристанищна система в българската част на трансграничния регион разполага с доста наситена мрежа от дунавски пристанища. Независимо от това за голяма част от речните пристанища за обществен транспорт са налице редица фактори, които ограничават тяхната функционалност, а именно:

- Съществуващите характеристики на по-голяма част от пристанищната инфраструктура (кейови и тилови претоварни фронтове и складови съоръжения), не съответстват на характеристиките на отделните транспортни средства, видове товари и изисквания към технологията за тяхната обработка и съхранение.
- Дълбочините пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.
- За някои от по-старите пристанища и най-вече за тези с регионално значение параметрите на отделните пристанищни зони - складови, тилови претоварни фронтове и сухопътни връзки и тяхното ситуационно разположение спрямо кейовите и входно изходните зони не са съобразени с големините и маршрутите на товаропотоците, които са характерни за търговските пристанища.
- Построените в началото на миналия век пристанищни терминали в „Русе“, „Свищов“, „Лом“, „Оряхово“ и „Тутракан“ са в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми, както от екологично естество, така и от архитектурно - строително естество. Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда, налагат преосмисляне на концепцията за формите за използване на тези територии.
- Различната собственост на пристанищната инфраструктура за някои от пристанищните терминали - сградния фонд, складови съоръжение,

³⁰ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



претоварните и транспортните съоръжения; поражда сериозна зависимост на техните функции от интересите на отделните собственици (този извод бе категорично подчертан по време на кръглите маси, проведени със заинтересованите страни в рамките на проекта). От това следва ниската степен на надежност по отношение на изискванията за наличие на модерни и високоефективни пристанища, осигуряващи задоволяване потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри съответстващи на тенденциите за увеличаването на големината на корабите, както и ограничаване използването на съществуващата пристанищна инфраструктура от субекти, различни от собственика на пристанищните терминали.

- Пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение се управляват от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Съгласно ЗМПВВППРБ, Управителният съвет на ДППИ приема годишната програма на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и я предлага за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Област Видин

На територията на област Видин функционира пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин и още четири пристанища с регионално значение: Екопетролиум - Видин /Тайфун/ с основна дейност приемане, съхраняване и експедиране на нефтопродукти; Ро-Ро СОМАТ - Видин, предназначен за обработка на ро-ро товари; Безмитна зона - Видин за обработка на нефтопродукти и бункероване на кораби и Държавен драгажен флот „Бъдин“ - Видин за обработка на насипни и генерални товари. Пристани, които не функционират има и при селата Връв, Ново село и Арчар.

Пристанище „Видин“

Представяне



Пристанище „Видин“ е определено като възел от основната ТЕН-Т мрежа на територията на Република България.

То разполага с 4 терминала: „Видин-Север“ за генерални и насипни товари; Фериботен комплекс Видин“ за Ро Ро товари; „Видин-Център“ за пътници и „Видин-Юг“ за генерални и насипни товари.

Инфраструктурата и другите дълготрайни активи на пристанище „Видин“ се управляват от Териториално поделение „Пристанище Лом“, към ДППИ.



Пристанище „Видин“ е разположено в участъка от км 785 до км 791.300 на река Дунав, като неговата територия е с обща площ от 65 000 м² и включва следните пристанищни терминали за обществен транспорт с национално значение:

- Пристанищен терминал „Видин-Север“ - сертифициран в приемането и обработването на насипни товари, вторични суровини, палетизирани стоки, МПС и колесна техника и контейнери. Раположен е Фериботен комплекс „Видин“.
- Пристанищен терминал „Видин-Юг“ - специализиран в приемането и обработването на насипни (въглища) и генерални товари.
- Пристанищен терминал „Видин-Център“ е пътнически терминал.

Пристанищна инфраструктура

Пристанище „Видин-Север“

Пристанище „Видин-Север“ е съставен от два пристанищни терминала:

А.1. Пристанищен терминал Фериботен комплекс „Видин“

Схема 18. Карта на пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“



Разположен е в северна промишлена зона от км. 792.800 до км. 793.000., Автофериботният терминал разполага с Ро-Ро рампа с ширина 30-50 м, позволяваща приставането на един фериботен кораб за обработка. Максималната пропускателна способност на терминала е 72-75 хил. условни ТИР единици годишно. Съоръженията са стандартни за подобен терминал и отговарят на изискванията за

безопасно приставане и обслужване на корабите.³¹

Таблица 23. Технически параметри на Фериботен комплекс „Видин“

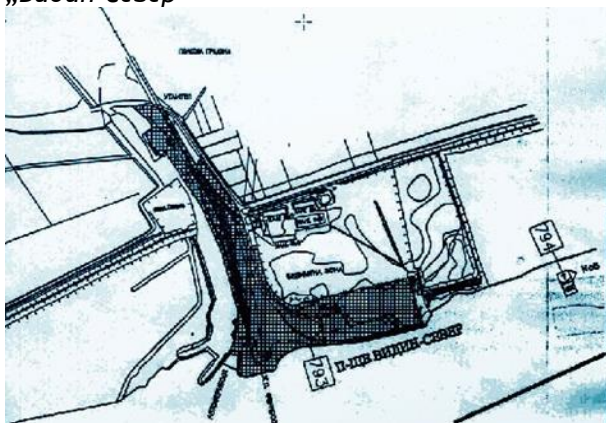
Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.
Обща дължина на корабните места (кейов фронт):	50 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.50 м
Открита складова площ:	0 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

А.2. Пристанищен терминал „Видин-Север“

³¹ Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



Схема 19. Карта на пристанищен терминал „Видин-Север“



Разположен е в северната промишлена зона от км 793.600 до км 793.200 на р. Дунав. На терен от 10 000 м² - открита складова площ, съгласно българското законодателство, е учреден и работи склад под режим митническо складиране. Терминалът разполага с 4 броя корабни места с обща дължина 350 м и обща дължина на кейовия фронт - 800 м; Закрити складове с обща площ от 1 620 кв.м и Открити складове с обща площ от 20 000 кв.м. Пристанищният терминал разполага с необходимата техника, съвременни технологии и квалифициран персонал за извършване на пълния цикъл „пристанищна услуга“ - обработка на кораби, вагони и автотранспорт от приемане на товарите, тяхното съхранение в открити складове и експедиция до крайни получатели.³²

Таблица 24. Технически параметри на Пристанищен терминал „Видин-Север“

Технически параметри	
Корабни места:	4 бр.
Обща дължина на корабните места:	350 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.40 м
Открита складова площ:	10 000 кв.м
Закрита складова площ:	3 131 кв.м

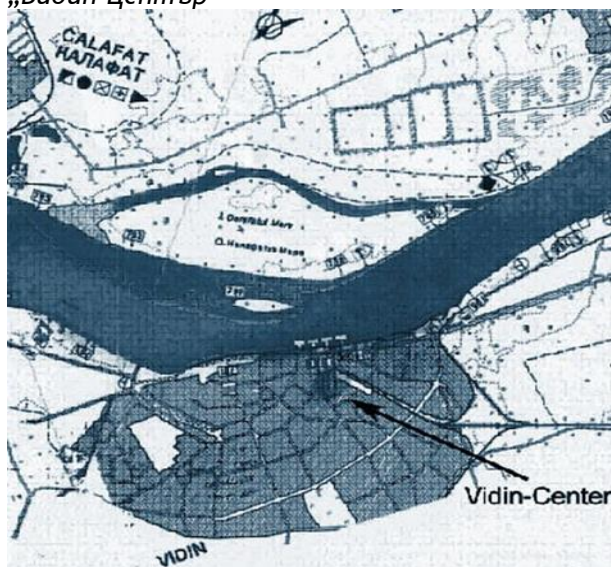
Пристанищен терминал „Видин-Север“ и Фериботен комплекс „Видин“ се управляват и стопанисват от „Параходство Българско речно плаване“ АД, съгласно концесионен договор от 20.08.2010 г. за срок от 30 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 16 039 000 лева. Генералният план за развитие на пристанището предвижда изграждането на терминал за течни горива.

Б. Пристанищен терминал „Видин-Център“

³² Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



Схема 20. Карта на пристанищен терминал „Видин-Център“



Пристанищната кейова стена е наклонен тип, насипна с каменна облицовка, с дължина 1 440 м и обща открита площ 18 000 кв.м. Пред нея са монтирани седем понтона за приставане на плавателните съдове, като четири от понтонните съоръжения са за приемане и бункеровка на български и чуждестранни кораби за входни и изходни контроли.

Съществуващата сграда на речна гара, собственост на община Видин, е ситуирана с добра функционалност в комуникационните връзки между трите пътнически транспортни обекта в града, а именно жп гара, автогара и речна гара, създавайки удобство за пристигащи и заминаващи пътници, без необходимост от допълнителен транспорт.³³

Таблица 25. Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“

Технически параметри		
Корабни места:	пътнически	4 бр.
	служебни	3 бр.
Обща дължина на корабните места:		1 440 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2.50 м
Открита складова площ:		0 кв.м
Закрита складова площ:		0 кв.м

Пристанищен терминал „Видин-Център“ се подготвя се предоставяне на концесия.

В. Пристанищен терминал „Видин-Юг“

³³ Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



Схема 21. Карта на пристанищен терминал „Видин-Юг“



Пристанищен терминал „Видин-Юг“ е разположен в южната промишлена зона в участъка на км 785 до км 785.200 на реката върху площ от 48 дка. Предназначено е за прием и съхранение на насипни и генерални товари, които не изискват специални условия за обработка и съхранение.

Пристанищната кейова стена с наклонен тип е с дължина 200 метра. Корабните товаро-разтоварни работи се извършват от наличния ел. портален кран, оборудван с необходимите товаро-захватни устройства. Работи се както по индиректен (през склад), така и по директен вариант. Основният товар са въглища. За осъществяване на основната си дейност, пристанищният терминал разполага със следното оборудване: 2 броя електропортални крана (електронен портален пристанищен кран „Кировец“ 10 т, извън експлоатация; ел. портален пристанищен кран „Албатрос“ 10-16 т) и челен товарач „Бобкет“.³⁴

Таблица 26. Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“

Технически параметри	
Корабни места:	2 бр.
Обща дължина на корабните места:	200 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.50 м
Открита складова площ:	18 000 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

Пристанищен терминал „Видин-Юг“ е в процедура за предоставяне на концесия.

Област Враца

В границите на област Враца е разположено Пристанище „Оряхово“, което е определено като възел от разширената ТЕН-Т мрежа на територията на Република България. Пристанищен терминал „Оряхово“ за генерални и насипни товари, и пътници е с национално значение. С регионално значение са Фериботен комплекс „Оряхово“ и ДДФ „Дуним“ - Козлодуй. Фериботен комплекс „Оряхово“ е предназначен за обработка на ро-ро товари, разполагащ

³⁴ Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



с 2 корабни места (едно товарно и едно служебно), с кейов фронт от 30 м, дълбочина 3.2 м, открита площ 10 000 кв.м, както и с понтон 75/48 м. ДДФ „Дуним“ - Козлодуй е предназначено за обработка на насипни и генерални товари и има регионално значение, разполагащ с 2 корабни места (едно товарно и едно служебно), с кейов фронт от 158 м, дълбочина 2.5 м, открита площ 7 000 кв.м. Пристанището е оборудвано с 2 броя електрически портални кранове 10-16 тона; 1 бр. понтон и се използва за нуждите на АЕЦ „Козлодуй“.

Пристанищен терминал „Оряхово“

Представяне

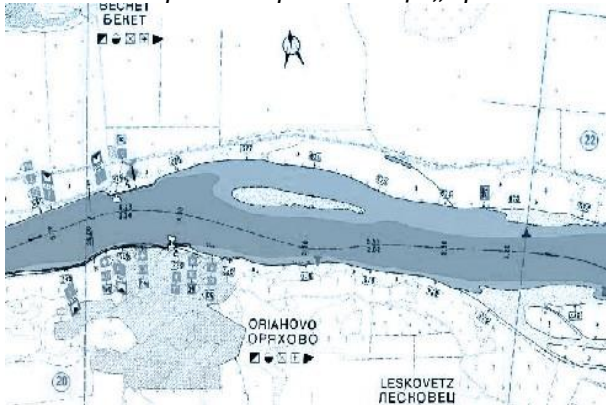


Пристанищен терминал „Оряхово“ е предназначен за генерални и насипни товари, и пътници. Пристанището е специализирано в обработването на насипни, тежки, обемни, течни товари, суров петрол, рафинирани петролни продукти и Ро-Ро. Количеството товари, което може да бъде обработено по протежението на пристана на терминала за година е 307 000 тона.

Пристанищният терминал „Оряхово“ е предоставен на концесия на „Слънчев дар“ АД, Варна. Договорът е сключен на 04.07.2007 г. за срок от 25 години и е в сила от 23.06.2008 г. Размерът на планираните инвестиции е 2 400 000 лв.

Пристанищна инфраструктура

Схема 22. Карта на пристанище „Оряхово“



Пристанище „Оряхово“ е с обща площ от 19 806 м² и разполага с три корабни места, от които две за обработване на товарни кораби и едно за обслужване на пътници. То е оборудвано с 3 броя електрически портални стрелови крана с товароподемност 5 до 10 тона. На територията на порта са изградени открити (4 400 м²) и закрити (962 м²) складови площи.

През територията на порта преминава теснолинейната железопътна линия Червен бряг - Оряхово, която от 2002 г. е закрыта и не функционира.

Таблица 27. Технически параметри на Пристанищен терминал „Оряхово“

Технически параметри



Корабни места:	товарни	2 бр.
	пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		323 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		1.80 м
Открита складова площ:		4 400 кв.м
Закрита складова площ:		962 кв.м

Област Монтана

На територията на област Монтана е разположено пристанище с национално значение „Лом“, което е второто по големина дунавско пристанище в България, като изградената инфраструктура до него осигурява най-късата директна сухоземна връзка (чрез второкласен път II-81 през Старопланинския проход Петрохан), свързващ пристанище „Лом“ с пристанище „Солун“, което е най-големият транспортен хъб на Средиземно море.

Пристанище „Лом“ е създадено още през 19 век и става входно-изходна врата от и към Западна и Централна Европа. През цялата си история, пристанището има ключова роля в цялостния социално-икономически живот на региона и структуроопределящо значение за икономиката на областта като най-важната транспортна структура.

Пристанище „Лом“

Представяне



Пристанище „Лом“ е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България.

През 2009-2011 г. община Лом реализира проект „Укрепване брега на река Дунав в района на градската част на гр. Лом“, финансиран от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС.³⁵

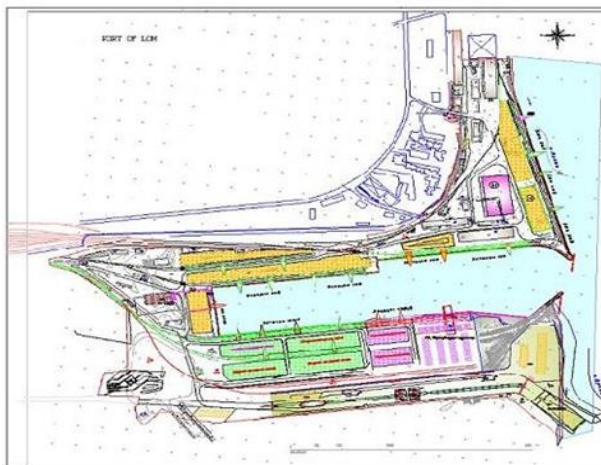
Пристанището е с обща площ 299 380 м² и разполага с 13 котвени стоянки. Порт „Лом“ е специализиран в обработване и съхранение на насипни товари (руди и въглища); генерални товари; пакетирани, товари в течно състояние; контейнери, масови и обемни товари. Капацитетът на порта при съществуващия режим на работа е кейова пропускателна способност 3 107 т/г и складова - 5 860 т/г. То е отворено за транзитни превози от Македония и Гърция, а изградената в близост железопътна мрежа съдейства за осъществяване на връзка с пристанище Солун.

Пристанищна инфраструктура

³⁵ Областна стратегия за развитие на област Монтана 2014-2020 г.



Схема 23. Карта на пристанище „Лом“



Общата дължина на кейовия фронт е 1 422 м, а максималната проектна дълбочина пред корабните места е 1.8 м. За извършване на товаро-разтоварните операции се използват 16 броя електронни портални пристанищни крана, като преобладаващата възрастова структура на претоварните съоръжения е между 58 и 65 г. Пристанището разполага с открити и закрити складови площи с обща

квадратура 121 014 м², както и склад за съхранение на течни товари с общ обем от 188 м³.

Пристанище „Лом“ е свързано с железопътната мрежа на страната чрез жп гара „Лом“. Тази връзка се осъществява посредством единична електрифицирана второстепенна жп отсечка от гара Брусарци към главната железопътна линия Видин - Мездра. По отношение на свързаността на пристанище „Лом“ с пътната инфраструктура на страната, тя се осъществява с помощта на второкласния републикански път № 81 към София. Портът разполага и с добре осигурена подходна инфраструктура и към останалите населени места в община Лом.

Таблица 28. Технически параметри на Пристанище „Лом“

Технически параметри	
Корабни места:	13 бр.
Кейов фронт:	1 422 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.5 м
Открита складова площ:	117 921 кв.м
Закрита складова площ:	8 343 кв.м

Пристанищен терминал „Лом“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом е отдадено на концесия на „Порт Инвест“ ЕООД. Договорът е сключен на 06.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията са в размер над 22 млн. лева.

Област Плевен

На територията на област Плевен функционират два пристанищни терминала с национално значение: Фериботен терминал „Никопол“ и Пристанище „Петрол - Сомовит“. И двете пристанища не попадат в обхвата на основната и разширената TEN-T мрежа на територията на Република България, но представляват важна връзка в националната транспортна система.

С регионално значение е пристанище „Никопол“, което разполага с 1 място за пътнически кораби. Кейовият фронт е 135 м, а проектната дълбочина



достига 4.4 и понтон с габарити 22/8 м. Регионално значение има и Пристанище „Петрол - Сомовит“, предназначено за разтоварване и бункероване на нефтопродукти, което разполага с 1 корабно място за товари. Кейовият фронт е 75.8 м, а проектната дълбочина достига 2.5 и е снабдено с плаваща претоварна установка с дължина 75.80 м.

В област Плевен се намира и пристанище „Белене“ за насипни и генерални товари, разполага с 2 корабни места. Кейовият фронт е 285 м, а дълбочината 2,5 м. Откритите складови площи са 21 200 кв.м., оборудвано е с 2 бр. портални крана 16-20 т и 3 бр. мостови кранове.

В областта функционират пристанища, които имат предимно местно значение. Пристанището в село Байкал, община Долна Митрополия има основно туристическо предназначение. Пристанищните съоръжения са остарели и имат нужда от реконструкция и модернизация. Те имат основно туристическо предназначение.³⁶ Пристанището с. Загражден, община Гулянци не функционира, но желанието на местната общност е то да бъде възстановено с туристически цели.³⁷

Фериботен терминал „Никопол“

Представяне

Пристанищен терминал „Никопол“ е разположен на южния (десен) бряг на река Дунав, в западната част на гр. Никопол от км 597,900 до км 597,550, от устието на реката. Свързан е със сухопътната транспортна мрежа на страната.



На територията на пристанището са изградени административни, обслужващи и битови сгради. Основното предназначение на терминала е да предоставя място за приставане на кораби тип „Ро-Ро“ с хоризонтално товарене за превоз на хора, автомобили, селскостопанска и друга колесна техника, работещи между българския и румънския бряг на

р. Дунав, по фериботната линия „Никопол-Турну Мъгуреле“. За обслужване на Ро-Ро кораби Пристанищният терминал разполага с Ро-Ро рампа с параметри 114/30, както и с необходимата техника, съвременни технологии и квалифициран персонал за извършване на пълния цикъл пристанищни услуги по обработка на наливни и насипни товари и в частност натоварване на зърнени храни на кораби, включително приемане на товарите и експедиция до крайни получатели. На територията на пристанищния терминал се осъществява паспортно-визов, митнически, санитарен, ветеринарен и фитосанитарен

³⁶ Общински план за развитие на община Долна Митрополия за периода 2014-2020 г.

³⁷ Общински план за развитие на община Гулянци за 2014-2020 г.



контрол.

Пристанищна инфраструктура

Територията на пристанищен терминал „Никопол“ е 17 642 кв.м, на която са изградени кула контрол на навигацията, административна сграда, хале за покрита дезинфекция, хале за щателна митническа проверка, офиси. Ро-Ро рампата е с ширина 114/30 м и позволява приставането на два Ро-Ро кораба за едновременна обработка. Терминалът е свързан с първостепенния път Никопол - Плевен, а с гр. Свищов посредством второстепенен път Никопол - Свищов. Асфалтовият път Никопол - Плевен е коригиран и ремонтиран през последните няколко години и е в много добро състояние. Чрез него в посока гр. Плевен се излиза на път Е83 и Е72.

Таблица 29. Технически параметри на Фериботен терминал „Никопол“

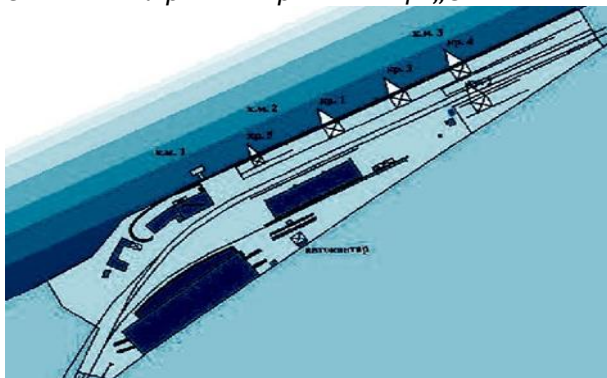
Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.
Обща дължина на корабните места:	30 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.50 м
Открита складова площ:	0 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

Концесионер на терминала е „Параходство Българско речно плаване“ АД, за период от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 22 437 000 лева.

Пристанищен терминал „Сомовит“

Представяне

Схема 24. Карта на пристанище „Сомовит“



Пристанищен терминал „Сомовит“ е с национално значение и се използва за обработка на генерални и насипни товари.

Пристанищен терминал „Сомовит“ е част от пристанище за обществен транспорт с национално значение „Русе“.

Пристанищна инфраструктура

Портът е специализиран в приемането, обработването и складирането на насипни и генерални товари (метали, зърно, целулоза, въглища). Разполага с помещения (открити и закрити) за съхранение на съответните продукти с обща площ от 13 075 м², а претоварните операции се осъществяват със специални съоръжения - 11 портални крана с капацитет 20 т. и 4 повдигача с капацитет 3-5 т.



Таблица 30. Технически параметри на Пристанищен терминал „Сомовит“

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	2 бр.
	Пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		354 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2.50 м
Открита складова площ:		9 700 кв.м
Закрита складова площ:		3 375 кв.м

Концесионер на пристанищен терминал „Сомовит“ е „Октопод - С“ ООД. Договорът е сключен на 28.05.2009 г. за срок от 22 години и е в сила от 01.08.2009 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 6 445 000 лв.

Област Велико Търново

В област Велико Търново се намира пристанищен терминал „Свищов“, чрез който се осъществява най-късият път от река Дунав до старопланинските проходи, а от там за Турция, Гърция и Близкия Изток.

Пристанище „Свищов“

Представяне



Пристанище „Свищов“ е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България. Пристанище „Свищов“ е разположено на 554 км от устието на река Дунав. Неговата територия е с обща площ от 300 000 м² и позволява акостиране и престояване на 19 кораба. Порт „Свищов“ е специализиран в обработването и съхранението на контейнери, които

постъпват и се изпращат от и до Азия, Северна и Южна Америка, Африка и Австралия. Пристанището осъществява връзка с вътрешността на страната, посредством железопътни линии през гара Левски и пътношосейната мрежа на страната до Пловдив, Хасково, Велико Търново, София и Стара Загора.

Пристанищна инфраструктура

Схема 25. Карта на пристанище „Свищов“

Пристанището е разделено



условно на 3 района - западен, централен и източен. Обособени са 9 корабни места - 8 товаро-разтоварни и 1 пътническо. Разполага с 11 бр. портални крана с товароподемност от 5 до 20 т; 1 бр. дизелов ел. кран разположен на дозировъчната площадка; 1 бр. колесен трактор; 4 бр. вилкови повдигача; 3 бр. кофъчни товарача и 2 бр. автокантари.

Таблица 31. Технически параметри на Пристанищен терминал „Свищов“

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	8 бр.
	Пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		922 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2.50 м
Открита складова площ:		22 800 кв.м
Закрита складова площ:		6 100 кв.м

Пристанищен терминал „Свищов“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение „Русе“, е предоставен на концесия на „Драгажен флот - Истър“ АД. Договорът е сключен на 15.02.2007 г. за срок от 31 години и е в сила от 21.04.2007 г. Размерът на инвестициите е 19 227 000 лв. Основните направления на инвестициите ще са за рехабилитация и преустройство на складове, открити площи, междурелсови пространства, изграждане на силосно стопанство с елеваторна кула, изграждане на бетонова естакада, мероприятия по опазване на околната среда, нова кейова и тилова техника и други.

Област Русе

На територията на област Русе функционират следните пристанища, които са с национално значение: пристанищен терминал „Русе-Изток“ за генерални, насипни и Ро Ро товари; „Русе-Запад“ за генерални, насипни товари и пътнически терминал „Русе-Център“ за пътници. Пристанищен комплекс „Русе“ е най-голямото пристанище в българския участък на р. Дунав. То е и най-голямото пристанище в пристанищния комплекс и заема ключова позиция в Пан-Европейските транспортни коридори. Пристанището е развит мултимодален център, в който се осъществява връзка между три основни вида транспорт - воден, автомобилен и железопътен. На територията му са разположени пътни връзки с централната пътна мрежа на България и жп коловози, които го свързват с жп мрежата на страната.

Пристанище Русе е определено като възел от основната TEN-T мрежа на територията на Република България.

С регионално значение са следните пристанища:

- Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“ за обработка на



танкери с течено гориво, което разполага с 1 корабно място за обработка на товари. Кейовият фронт е 60 м, а дълбочината 2.6 м, оборудвано е с помпена инсталация.

- Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“ за генерални, насипни товари и нефтопродукти, корабно бункероване и снабдяване на корабите с електрическа енергия, което разполага със 7 корабни места за обработка на товари. Кейовият фронт е 650 м, а дълбочината 1 м. Пристанището разполага със складови съоръжения с площ 15 000 кв.м и открита площ 1 440 кв.м, както и със силоси - 9 798 куб.м. Оборудвано е с три електрически портални крана и един пневматичен агрегат за товарене и разтоварване на зърно.

- Пристанище „Русе - безмитна зона“ за обработка на наливни товари, разполага с 1 корабно място. Кейовият фронт е 100 м, а дълбочината 2 м. Разполага с помпена инсталация и резервоари - 40 000 куб.м.

- Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“ за обработване на насипни и генерални товари има 1 корабно място. Кейовият фронт е 135 м, а дълбочината 3 м. Разполага с открита складова площ от 1 500 кв.м и 2 портални крана Ганц-5 т.

- Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“ за насипни и генерални товари, с 3 корабни места. Кейовият фронт е 280 м, а дълбочината 2.5 м. Откритата складова площ е 10 000 кв.м. Оборудвано е с 3 портални крана.

- Пристанище „Пристис“, за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби и корабно бункероване, разполага с 10 служебни корабни места и 1 за пътнически кораби. Кейовият фронт е 100 м, а дълбочината 2.5 м. Откритата складова площ е 485 кв.м, а резервоарите са с обем 80 куб.м. Разполага с 10 бр. Понтони 70/11/3; 70/10/5.

- Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“ за обработка на насипни товари - въглища, разполага с 1 корабно място. Кейовият фронт е 172 м, а дълбочината 2.5 м. Откритата складова площ е 15 250 кв.м, оборудвано е с 2 бр. портални крана.

- Пристанищен терминал „Свилоза“ за обработка на генерални и насипни товари, с 1 корабно място. Кейовият фронт е 130 м, а дълбочината 2.5 м. Откритата складова площ е 7 470 кв.м, оборудвано е с 1 бр. портален кран 10 т.

Пристанище „Русе“

Представяне



Пристанище Русе е определено като възел от основната TEN-T мрежа на територията на Република България.

Пристанищен комплекс Русе е най-големият транспортен център в българския участък на река Дунав с обща площ от 920 000 кв.м. Основен

елемент от тази логистична схема е железопътната отсечка Варна - Русе, която е сегмент от транспортен Коридор VII и скъсява пътя на товарите по линията Рейн - Майн - Дунав - Черно море.



Пренасочвайки трафика от Сулина към железопътната отсечка Русе - Варна се създават възможности за привличане на по-голям брой товародатели, поради съкращаване на разстоянието и времето за пътуване. Най-краткият път за търговия на Централна Европа с Близкия Изток е този, който преминава през Русе на р. Дунав и Варна на Черно море. „Пристанищен комплекс - Русе“ ЕАД осъществява връзка с пристанище Варна посредством железопътната отсечка Русе - Варна, която би могла да осигури добри възможности за привличане на транзитни товаропотоци и осъществяването на мултимодални превози по направленията Европа - Близък и Среден Изток и Кавказ.

Железопътната отсечка Русе - Варна е електрифицирана и е с дължина 232 км. Състои се от два участъка: Русе - Каспичан - железопътна линия първа категория - 97 км и Каспичан - Варна - 135 км, двупътна, част от магистрална жп линия № 2. Текущото състояние на инфраструктурните съоръжения създават затруднения за регионалната и национална транспортна система. Среднопретеглената скорост на движение на товарните влакове е 62 км/ч.

По отношение на железопътните връзки, пристанищен комплекс „Русе“ попада и в обхвата на граничния преход с Република Румъния през Русе-Гюргево Север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе и с гранична гара Гюргево Север.

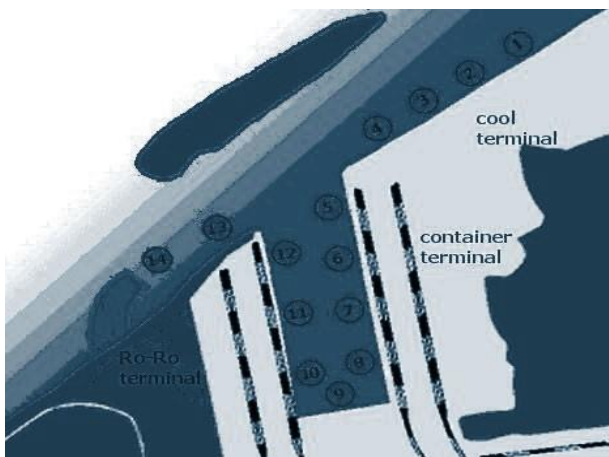
Пристанищна инфраструктура

А. Пристанищен терминал „Русе-Изток“



Схема 26. Карта на пристанищен терминал „Русе-Изток“

Пристанищен терминал „Русе-Изток“ е с обща площ от 825 533 м², като има възможност за разширяване и развитие. Към момента е усвоена около 470 000 м² от цялата площ. В терминала се обработват предимно насипни товари, контейнери, Ро-Ро и течни товари. Терминалът разполага с 14 броя корабни места, както и Ро-Ро терминал за обработване на леки и товарни автомобили. Пристанището е съоръжено с 14 броя електрически



портални пристанищни крана с капацитет 32 тона, повдигачи и пневматични устройства, които са на средна възраст между 30 и 40 години. На територията на пристанищен терминал „Русе-Изток“ са изградени открити (190 500 м²) и закрити (15 800 м²) складови площи. Терминалът е съоръжен със собствена железопътна линия с обща

дължина 4.7 км, а разстоянието до най-близкия автомобилен път е 2 км. То разполага с изкуствен лиман с вертикална кейова стена, улесняваща товаро-разтоварната дейност при ниски води на река Дунав. Към момента оператор е ДП „Пристанищна инфраструктура“. Пристанищен терминал „Русе-Изток“ е подготвян за предоставяне на концесия в два обекта:

- Пристанищен терминал „Русе-Изток - 1“, (включващ корабни места от № 1 до № 8) част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;
- Пристанищен терминал „Русе-Изток - 2“, (включващ корабни места от № 9 до № 14) част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.

Таблица 32. Технически параметри на Пристанищен терминал „Русе-Изток“

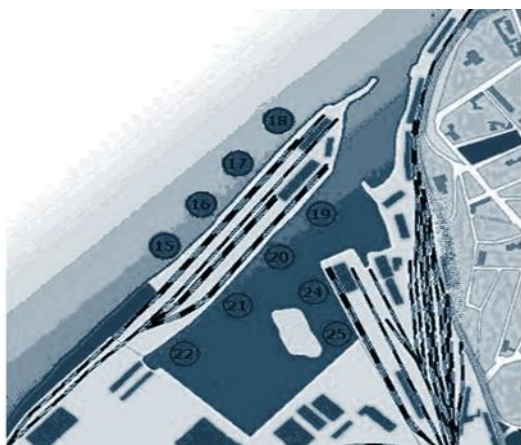
Технически параметри	
Корабни места:	14 бр.
Кейов фронт:	1 618 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.50 м
Открита складова площ:	190 500 кв.м
Закрита складова площ:	15 800 кв.м

Б. Пристанищен терминал „Русе-Запад“



Схема 27. Карта на пристанищен терминал „Русе-Запад“

Пристанищен терминал „Русе-Запад“ е с обща площ от 117 000 м², като е специализиран в обработването и складирането на насипни и рафинирани петролни продукти. Разполага с открити (27 600 м²) и закрити (8 900 м²) складови площи. Претоварната техника се състои от 9 броя електрически претоварни крана с обща товароподемност между 5 и 10 тона.



Запад“ е подготвян за предоставяне на концесия.

Порт „Русе-Запад“ е съоръжено и със собствена железопътна линия, а предвиденото количество товари, което може да бъде обработено за година е 491 000 т товари.

Към момента оператор е ДП „Пристанищна инфраструктура“.

Пристанищен терминал „Русе-

Таблица 33. Технически параметри на Пристанищен терминал „Русе-Запад“

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	11 бр.
	Служебни	1 бр.
Кейов фронт:		1518 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2.50 м
Открита складова площ:		27 600 кв.м
Закрита складова площ:		8 900 кв.м

В. Пътнически терминал „Русе-Център“



Схема 28. Карта на пътнически терминал „Русе-Център“



Пристанищен терминал „Русе-Център“ е с обща площ от 11 799 м². Разположен в западната част на гр. Русе и се намира на около 600 м от централния градски площад „Свобода“ и на около 400 м от стария градски център.

Разполага с 3 броя корабни места, като само едно от тях се експлоатира и е предназначено за акустриране на пътнически кораби; 1 понтон - за обслужване на пътнически кораби. За туристически цели (за пасажера и туриста) връзката между терминала и центъра на града (туристическата и

търговската част) е развита и към него водят два булеварда и няколко улици.

Таблица 34. Технически параметри на Пътнически терминал Русе-Център

Технически параметри		
Корабни места:		3 бр.
Кейов фронт:		451 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2.60 м
Открита складова площ:		0 кв.м
Закрита складова площ:		0 кв.м



Област Силистра

В област Силистра се намират 3 пристанищни терминала с национално значение. Това са Пристанищен терминал „Тутракан“ за генерални и насипни товари, и пътници; Фериботен терминал „Силистра“ за Ро Ро товари и Пътнически терминал Силистра за пътници. Пристанищата „Силистра“ и „Тутракан“ осигуряват връзките на сухоземната транспортна инфраструктура от областта с р. Дунав (Трансевропейски транспортен коридор № 7), с всички възможности, които интегрирането на сухоземен и воден транспорт предоставя.

Пристанище „Силистра“ е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България.

В област Силистра функционират и няколко пристанища с регионално значение:

- Пристанище „Ист поинт - Силистра“ за пътници, което разполага с 1 корабно място и понтон 22/6/1,8 м. Кейовият фронт е 200 м, а дълбочината 4 м.
- Пристанище „Силистра - Поларис 8“ обработва насипни и генерални товари, разполага с 2 корабни места (1 за товари и 1 служебно), три портални крана. Кейовият фронт е 350 м, а дълбочината 5 м. Откритите складови площи са 5 600 кв.м.
- Пристанище „Силистра - Лесил“ обработва насипни и генерални товари. Разполага с 5 корабни места, като кейовият фронт е 540 м. Откритите складови площи са 18 000 кв.м. Оборудвано е с три портални крана.

Пристанищен терминал „Тутракан“

Представяне



Пристанищен терминал „Тутракан“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение „Русе“. Наличните устройствени характеристики като съвкупност от територия, инфраструктура и съоръжения позволяват на Пристанищен терминал „Тутракан“ да обработва насипни и генерални товари и да обслужва пътници.

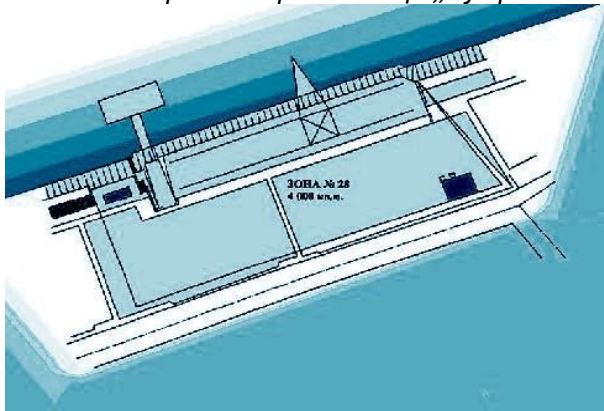
Пристанищна инфраструктура

На територията на терминала няма закрити складове за съхранение на товари, а откритите складове са с площ 2 500 кв.м, предназначени за насипни и генерални товари, които позволяват временно съхранение на открито. Няма



складове за течни товари и няма други специализирани складове. Терминалът разполага с 1 ел. портален пристанищен кран.

Схема 29. Карта на пристанище „Тутракан“



Плаващият понтон за обслужване на пътници и кораби е с размери 22 x 8 м и е предназначен за швартоване на речни кораби (година на производство 1962 г.). Пристанищен терминал „Тутракан“ няма железопътно коловозно развитие и не е свързан с националната железопътна мрежа. На територията на Пристанищен терминал „Тутракан“ има действащ подходен път, който е с ширина 7 м и с асфалтова настилка. С модернизацията и разширението на пристанищния терминал се очаква да се създадат предпоставки за повишаване ръста на икономиката на страната и региона, както и до развитие на водния транспорт, като най-евтин и екологично чист транспорт.

Таблица 35. Технически параметри на Пристанищен терминал „Тутракан“

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	1 бр.
	Пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		110 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2.50 м
Открита складова площ:		2 500 кв.м
Закрита складова площ:		0 кв.м

Оператор на Пристанищен терминал „Тутракан“ е „Пристанищен комплекс - Русе“ ЕАД.

Пристанище „Силистра“

Представяне



Пристанище „Силистра“ е разположено на 75 км от канала Черна вода - Констанца и на 200 км от голямото украинско пристанище Рени. Пристанището е за обществен транспорт с национално значение за обслужване на пътници и корабно бункероване. Оборудвано е с необходимите специализирани съоръжения и транспортна техника за обслужване на кораби и вагони с насипни, палетизирани и

контейнеризирани товари. То е единственото в българския участък на река Дунав, което е в състояние да обработва бункерови речни, речно-морски и морски кораби с товароподемност до 5 000 тона. Поддържало е целогодишно регулярна



линия Силистра - Рени - Измаил - Силистра.

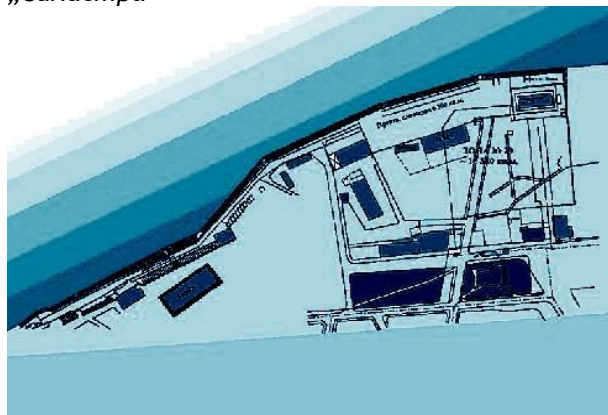
Като елемент на Приоритетна ос № 18 (р. Дунав / на Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T), Пристанище „Силистра“ вече е включено в основната TEN-T мрежа, което прави неговата модернизация както задължителна, така и по-лесно реализуема.

Пристанищният терминал е предназначен за обработка на ро-ро товари и поща, пътнически услуги и морско-технически услуги. Площта му е 65 189 кв.м и разполага с два броя понтони.

Пътнически терминал „Силистра“

Пристанищна инфраструктура

Схема 30. Карта на пътнически терминал „Силистра“



Пътническият терминал е предназначен за корабно бункероване и превоз на пътници и е с пропускателна способност до 30 000 пътника годишно. Кейовата му стена е с дължина 300 метра. Пристанището разполага с площ от 16 320 кв.м, паркинг от 900 кв.м, разполага с 3 бр. понтони с преходен мост към тях и връзка с автотранспортна мрежа на България.

Таблица 36. Технически параметри на Пътнически терминал „Силистра“

Технически параметри	
Корабни места:	3 бр.
Кейов фронт:	300 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.50 м
Открита складова площ:	0 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

Фериботен терминал „Силистра“

Пристанищна инфраструктура

Фериботният терминал е предназначен за обработка на ро-ро товари и поща, пътнически услуги и морско-технически услуги. Площта му е 65 189 кв.м. Съоръжен и със собствена железопътна линия, която позволява връзка с републиканската железопътна мрежа на страната. Прилежащата инфраструктура позволява акустирането на речно-морски кораби с товароподемност до 5 000 тона. Фериботен терминал „Силистра-Кълъраш“ не функционира от 2010 г.

Таблица 37. Технически параметри на Фериботен терминал „Силистра“

Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.



Кейов фронт:	300 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.00 м
Открита складова площ:	0 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

Област Добрич

Единственото черноморско пристанище, попадащо в българската част на трансграничния регион е Пристанищен терминал „Балчик“.

Пристанищен терминал „Балчик“

Представяне

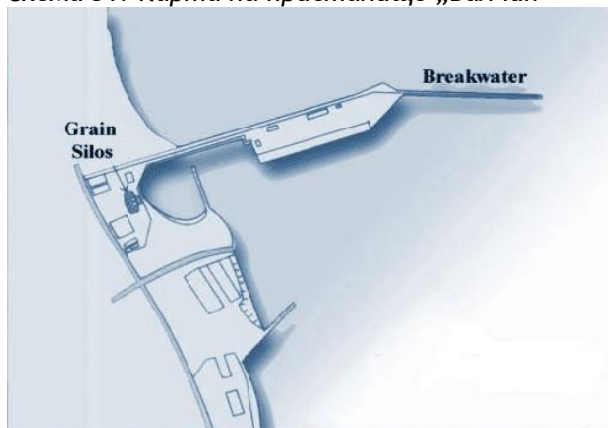


Пристанищен терминал „Балчик“ е специализиран за обработка на генерални, насипни, растителни наливни товари и поща с непрекъснат режим на работа. Основна характеристикта на пристанището е обработка на насипни товари, предимно зърнени. Терминалът е териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт с национално

значение „Варна“. Пристанището е дадено на концесия през 2005 г. на „Порт - Балчик“ АД, за срок от 25 години и договорът за концесия е в сила от 25.05.2006 г. Размерът на инвестициите за срока на концесия е 3 474 800 лв.

Пристанищна инфраструктура

Схема 31. Карта на пристанище „Балчик“



Пристанищен терминал „Балчик“ разполага с две товарни места с обща дължина 164 м, като могат да се обработват едновременно два плавателни съда. Мястото на Пристанищния терминал е обособено при кейова стена, изградена при уширение на вълнозащитния мол. На същото уширение, свързващо мола с брега, са разположени и откритите складови площи, товаро-разтоварното

оборудване и обслужващите сгради на пристанището. Разполага с 2 бр. електрически портални крана - 10 тона; 1 бр. коработоварна машина за зърно 300 тона/час.

Таблица 38. Технически параметри на Пристанищен терминал „Балчик“

Технически параметри	
Корабни места:	2 бр.



Кейов фронт:	164 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	7.3 м
Открита складова площ:	3 700 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

1.3.3. Информационната и комуникационна инфраструктура за предоставяне на речни информационни услуги (РИУ) за вътрешноводния транспорт

Речни Информационни Системи³⁸

Речните информационни системи (РИС) са навигационни системи, обслужващи кораби и институции, отговорни за управление на трафика, поддържане на плавателния път, сигурността на корабоплаването, опазване на околната среда и др. Традиционната досегашна комуникация между корабите и различните брегови служби, обслужващи корабоплаването се е осъществявала чрез радиовръзка, телефония, зрительно наблюдение и други традиционни методи. РИС е среда, в която може да бъде осъществявана съвременна електронна навигация, което е практика в морския транспорт. Предвид разгледаните комуникационни приложения, чрез които функционира системата от речни информационни услуги, може да се определи, че те имат съществено значение както за екипажите на корабите, изразяващо се в безопасно извършване на превозите, така и за транспортните и пристанищни оператори, при които важността се свежда до намаляване на размера на променливите разходи и подобряване на преработвателната и пропускателна способност на пристанищата.

Системата БУЛРИС³⁹

Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС, предоставят в реално време информация както на бреговите служби, така и необходимите данни за безопасно плаване на самите кораби: АИС данни, радарна картина и видео наблюдение с опция за термо картина.

- Актуални данни за фарватера (водния път) - вътрешни електронни навигационни карти, интернет приложения за известия до корабните водачи, радарни системи по маршрута, планиране на плаванията;
- Информация за действащото законодателство - режим на корабоплаване на територията на всяка от страните;
- Опасности по водния път/сигнали за бедствия;
- Информация за транспорт и логистика - дата на пристигане, вид на товар, свободни обеми на плавателното средство и пр.;
- Трафик контрол - гарантира безопасност и сигурност на плаването и доставките. Осигурява електронни доклади от корабите, наблюдение и проследяване на корабите, автоматично разпознаване (AIS).

С Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България (изменена през 2014 г.) в

³⁸ <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>.

³⁹ <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>.



българското законодателство се транспонират изискванията на Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. за хармонизиране на речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на общността.

Директива 2005/44/ЕО определя задължението за внедряване на четири основни РИС ключови технологии:

- Визуализация на електронни карти - Inland ECDIS;
- Електронно корабно докладване - ERI;
- Съобщения до корабоплавателите - NtS;
- Система за локализиране и проследяване на кораби - VTT;
- Специални елементи на системата са Hull Data Base и RIS Index.

В допълнение в Директивата се посочва, че държавите-членки трябва да отговарят на набор от изисквания за минимално количество данни, т.е всички данни относно навигацията и планирането на пътуването по вътрешните водни пътища. Тези данни се предоставят в достъпен електронен формат, и съдържат най-малко:

- Ос на фарватера с индикация на километрите;
- Ограничения за корабите или съставите от гледна точка на дължина, широчина, водоизместимост и височина;
- Работно време на ограничителните структури, по-специално на шлюзовете и мостовете;
- Местоположение на пристанищата и претоварните площадки;
- Референтни данни за датчиците за ниво на водата, свързани с корабоплаването.

Елементи на системата

Всички елементи на БУЛРИС са напълно съвместими с аналогичните системи в другите страни по река Дунав в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС.

Известия до корабоплавателите (Notices to Skippers -NtSNtS)

Известия до корабоплавателите са ключова РИС технология, която е стандартизирана и се предоставя на 12 различни езика. Предоставяните съобщения са свързани с известия от отговорните институции във връзка със забрани, ограничения и особености за реката или участък от нея, поддържане на фарватера, информация за трафика, хирдографска информация, атмосферни условия, ниво на водата, ледоход. Автоматичното събиране на информация от пегели и метеостанции спестява време, човешки труд и грешки.

Известия до корабоплавателите е част от системата БУЛРИС.

Подсистемата „Известията до корабоплавателите“ е свързана с подобни системи в други държави и предоставя търсене и показване на съобщения за



съответните части на Дунав и други речни канали. Адресът на подсистемата <http://nts.bulris.bg>

Електронно докладване (ERI)

Друга ключова технология за РИС услугите е Електронното докладване - ERI. Чрез него се получава стратегическа информация за трафика, управление на трафика, съдействие за предотвратяване на бедствени ситуации, статистически данни, такси свързани с водните пътища и пристанищни такси, логистика.

БУЛРИС поддържа:

- Уеб базирано приложение за въвеждане на Електронни доклади за регистрирани потребители;
- Интерфейси към външни приложения за ERI.

Тези доклади могат да се попълват и изпращат както от капитана, така и от агентура на фирма.

Разпоредбите на Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България създават съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 689/2012 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 909/2013. Капитаните и екипажът трябва преди да навлязат в акваторията на дадено пристанище и при спазване на процедурата, предвидена в чл.14, ал.1 и 2, да информират инспекторите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за своите намерения чрез електронен доклад (ERI) или чрез радио-телефонна връзка на обявения канал за информация и навигация, като съобщят името, флага на кораба, брой кораби, размера и максималното газене на състава, скоростта и посоката на плаване и за наличие на опасни товари - също техните вид, клас и количества.

ERI системата е достъпна през интернет на следния адрес: <http://eri.bulris.bg> и съдържа следните услуги и стандарти за работа:

- Международния обмен на данни трансгранично;
- Уеб услуги R2D2;
- ERINOT XML базирани ERINOT XSD, версия 1.2g.

Визуализация на корабния трафик (VTT)

Във връзка с изискванията на Директива 2005/44/ЕС за разгръщане и прилагане на хармонизирани речни информационни услуги и системи, визуализацията на корабния трафик се осъществява посредством интернет-базирания софтуер <http://vtt.bulris.bg>, който предоставя следната информация и услуги за корабоплаването:

- Актуални данни за фарватера (водния път);
- Разположение на речни и брегови знаци;
- Опасности по водния път;
- Сигнали за бедствия;

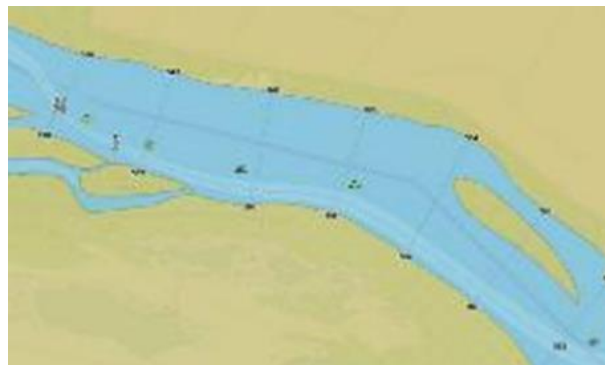


- Информация за транспорта и логистиката.

Схема 32. Визуализация на корабния трафик



VTT km 487 - 499



VTT km 562-568

Web графичният потребителски интерфейс е интерфейс на потребителите на АИС подсистемата. AIS Web сървър е разработен да доставя на потребителя данните, налични в АИС подсистемата. Картите използвани във AIS Web сървъра отговарят на стандарта S-57 Inland ENC и могат да бъдат актуализирани.

Програмата предлага обединение на данните от множество сензори и ги наслагва и изобразява върху електронни карти по стандарт S-57. Източниците на информация са радари, AIS базови станции, CCTV камери, УКВ радио станции).

Национална система за управление на референтни данни (NRDMS)⁴⁰

РИС индекс на всяка държава описва обектите по водните пътища, като шлюзове, мостове, корабни стоянки и др.

Референтни данни са необходими за създаването на известия до корабните водачи (NtS), съгласно Standard Notices to Skippers Standard Edition 2.0. Данните са интегрирани с ERDMS, като се осигуряват функции за създаване на нови, промяна на съществуващи данни, получаване на променени данни в съответствие с процедурите описани в документа „European RIS Data Management Services” по проекта PLATINA.

За България РИС индекс се издава от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“, като задължение от Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България и е общодостъпен за всички.

Системата БУЛРИС предоставя актуален национален РИС индекс на българската част от река Дунав. Потребителите ще могат да го изтеглят във формат на Excel.

⁴⁰ [http://www.bulris.bg/river-information-services/national-reference-data-management-system-\(nrdms\)](http://www.bulris.bg/river-information-services/national-reference-data-management-system-(nrdms)), достъпена на 07.07.2017 г.



Националният РИС портал е интегриран с Националната система за управление на референтни данни - NRDMs, от която се получава актуалната версия на РИС индекс. NRDMs е достъпна на <http://nrdms.bulris.bg>.

Национална система за електронна обработка на документи (Single Window)⁴¹

ДП „Пристанищна инфраструктура“ въведе в експлоатация от 15 март 2017 г. системата за електронна обработка на документи при пристигане и отплаване на кораби в/от речните ни пристанища.

Системата „Single Window“ или „Обслужване на едно гише“ позволява стандартизирана информация и документи да се подават електронно, а не на хартиен носител, в една единствена входяща точка. Системата е в съответствие с Директива 2010/65/ЕС на ЕП и на Съвета от 20.10.2010 г. относно даване на сведения за кораби, пристигащи и напускащи пристанищата на държавите-членки, на Постановление № 242 от 4.08.2014 г. за изменение и допълнение на Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Р. България, приета с Постановление № 329 на Министерския съвет от 2007 г. (ДВ, бр. 3 от 2008 г.), чл. 9, ал. 1 и на Наредбата.

1.4. Състояние на инфраструктурата за железопътен транспорт

1.4.1. Обща характеристика

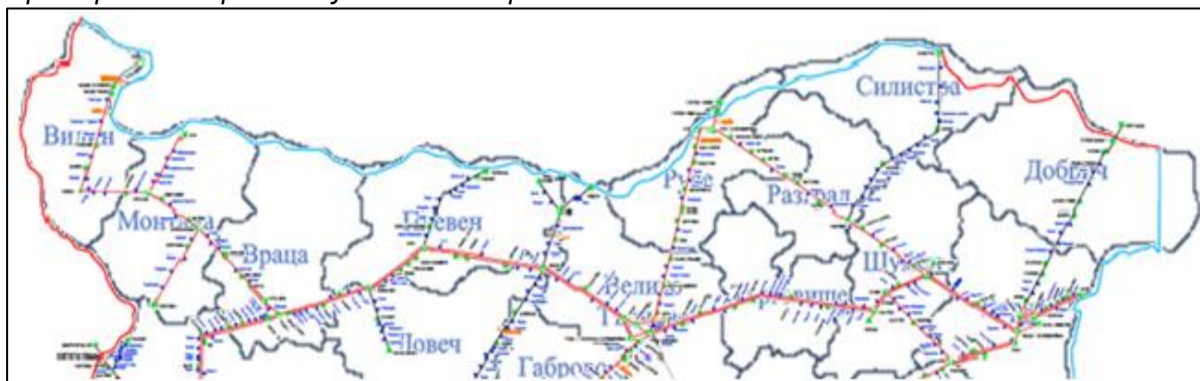
Предварителното проучване обхваща територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, включваща областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич.

Част от железопътните линии, попадащи извън териториалния обхват на проучването, съдържат железопътни участъци, които са ограничаващи по отношение на възможностите на железопътната инфраструктура за цялата линия. Това налага обхвата на предварителното проучване да бъде разширен, което в записката ще бъде означавано като „разширен обхват“ на проучването. С цел да се представи цялостна обобщена оценка на състоянието на железопътната инфраструктура, разглеждана като система в изследвания регион, териториалният обхват на предварителното проучване е разширен с железопътните участъци Горица - Каспичан - Синдел - Варна по 2-ра главна линия София - Горна Оряховица - Варна, Просторно - Каспичан по 9-та главна линия Русе Разпределителна - Каспичан, Самуил - Тодорово по 91-ва линия Самуил - Силистра и Разделна - Ботево по 28-ма линия Разделна - Кардам. Изброените участъци са свързващи по железопътната мрежа за железопътните участъци, включени в обхвата на предварителното проучване. Това изисква те да бъдат разгледани и анализирани при разработване на проучването.

⁴¹ [http://www.bulris.bg/river-information-services/sistema-za-elektronna-obrabotka-na-dokumenti-na-reka-\(single-window\)](http://www.bulris.bg/river-information-services/sistema-za-elektronna-obrabotka-na-dokumenti-na-reka-(single-window)), достъпена на 07.07.2017 г.



Схема 33. Карта на железопътната мрежа в обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния-България⁴²



В изследването са разгледани и е извършен анализ на следните железопътни линии и железопътни участъци:

- 2-ра железопътна линия в участъка от Лакатник до Варна;
- 23-та железопътна линия Ясен - Черквица;
- 24-та железопътна линия Левски - Свищов;
- Маневрен район Ореш - Белене;
- Маневрен район Каспичан - Нови пазар;
- 28-ма железопътна линия Разделна - Кардам;
- 3-та железопътна линия в участъка Синдел - Варна Фериботна - Разделна;
- 4-та железопътна линия в участъка Русе - Горна Оряховица - Дебелец;
- Маневрен район Горна Оряховица юг;
- 7-ма железопътна линия Мездра - Видин;
- 71-ва железопътна линия Бойчиновци - Берковица;
- 72-ра железопътна линия Брусарци - Лом;
- 73-та железопътна линия Видин пътническа - Кошава;
- 9-та железопътна линия в участъка Русе - Каспичан;
- 91-ва железопътна линия Самуил - Силистра.

Железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ е свързана с железопътните мрежи на съседните държави с 8 гранични прехода:

- С Република Турция: железопътен граничен преход Свиленград - Капъ куле с разменна гранична гара Капъ куле и гранична гара Свиленград;
- С Република Гърция: железопътен граничен преход Свиленград - Дикей с разменна гранична гара Свиленград и гранична гара Дикей; железопътен граничен преход Кулата - Промахон с разменна гранична гара Кулата и гранична гара Промахон;
- С Република Сърбия: железопътен граничен преход Драгоман - Димитровград ЖС с обща гранична гара Димитровград ЖС и гранични гари Драгоман и Калотина запад;
- С Република Румъния: железопътен граничен преход Русе - Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за

⁴² Източник: ДП НКЖИ



пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север; железопътен граничен преход Кардам - Негру вода с разменна гранична гара Негру Вода и гранична гара Кардам; железопътен граничен преход Видин-Калафат с общи гранични гари Видин пътническа за пътнически влакове и Видин товарна за товарни влакове, на територията на Република България и гранична гара Голенци, на румънска територия;

- Фериботен комплекс Варна - осигурява транспортиране на вагони с ферибот през Черно море към други пристанища.

Към настоящия момент няма изградена железопътна връзка между България и Република Македония.

Пристанищата на България с връзка с железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ са „Варна“ и „Бургас“ на Черно море и „Видин“, „Лом“, „Свищов“, „Русе-Север“ и „Русе-Запад“ на река Дунав.

1.4.2. Състояние на железопътната инфраструктура в българската част на трансграничния регион

Железен път и съоръжения

Възможностите за преминаване на железопътни возила са свързани с ограниченията по допустимото осно натоварване и габаритите на натоварването за железопътните участъци и линии на железопътната инфраструктура, определени в Заповед № 2165/25.10.2016 г. на Генералния директор на ДП „НКЖИ“. Допустимото максимално натоварване 23 т/ос, за отделни участъци е ограничено до 22 т/ос.

Съществуващите ограничения по отношение на габарит на натоварването GB в участъците Русе - Горна Оряховица - Дебелец по 4-та главна железопътна линия, Мездра юг - Мездра - Руска бяла - Видбол по 7-ма главна линия, Ясен - Черквица по 23-та линия, Свищов - Левски - Троян по 24-та линия и в железопътен възел Горна Оряховица биха създали предпоставка за невъзможност за превоз на някои интермодални товарни единици по тези участъци.

Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа, което е причина за ниското качество на предлаганата услуга. Допустимите максимални скорости по железен път в графика за движение на влаковете (ГДВ) 2016/2017 г. варират съобразно различните участъци в следните граници: за товарните влакове от 15 до 120 км/ч, за пътническите от 40 до 160 км/ч.

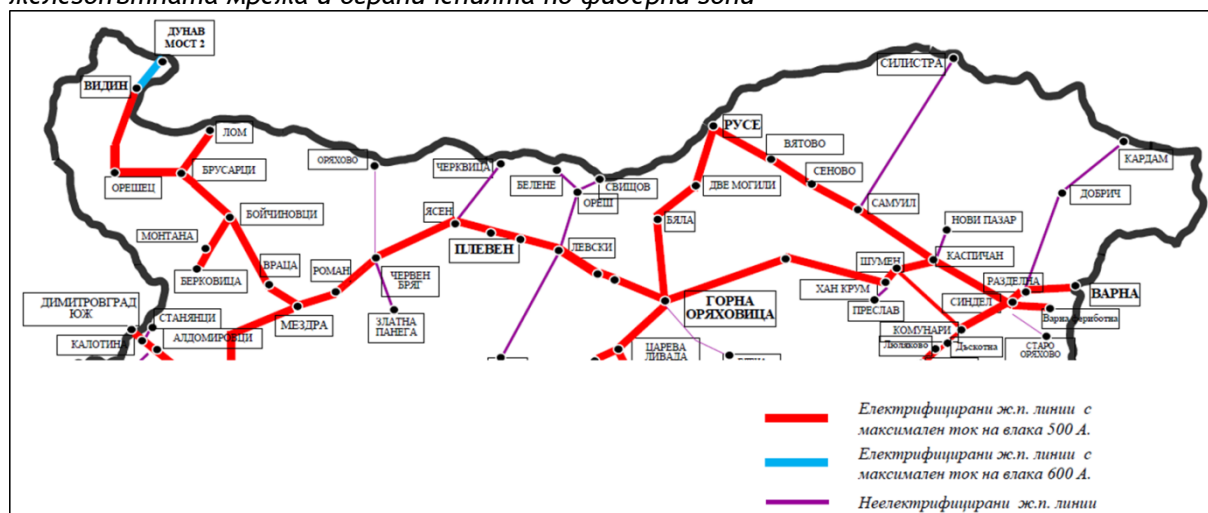
Увеличените допустими скорости до 160 км/ч. за пътническите влакове и до 120 км/ч. за товарните влакове в железопътните участъци, в които се реализират проекти за рехабилитация или модернизация, не могат да подобрят железопътната услуга, ако не се подобрят техническите характеристики на подвижния състав на железопътните превозвачи. Капацитетът се определя от техническите скорости, а те зависят от подвижния състав.



Електрифицираните железопътни линии от железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ са 747 км, което е над 70% от общата дължина на железопътната мрежа. Системата за захранване с електроенергия за тягови нужди на подвижния състав е изградена чрез въздушна контактна мрежа, работеща с номинално напрежение АС 25 kV и честота 50 Hz. За осигуряване на захранването на системата, на територията на Република България са разположени 53 стационарни тягови подстанции (ТПС).

Съгласно „Техническа спецификация за оперативна съвместимост“ за подсистема „Енергия“, управителят на железопътната инфраструктура декларира ограничения по фидерни зони с максимален ток на влака 500А за свързващите линии и 600А за модернизирани линии.

Схема 34. Карта на електрифицираните и неелектрифицирани участъци от железопътната мрежа и ограниченията по фидерни зони⁴³



Енергосъоръжения, осигурителна техника и телекомуникации

Управлението, контролът и безопасността на влаковото движение по железопътната инфраструктура се осигурява чрез осигурителна техника (сигнализация), телекомуникации, електроснабдяване и енергиен контрол.

Осигурителната техника осъществява контрол на местоположението на подвижния железопътен състав върху железния път чрез: релсови вериги или броячи на оси; контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) чрез гаровите централизации (МКЦ, МРЦ, ЕЦ-М, ЕМЦ и други) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка); контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата ETCS (АЛС) и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ). Системата за сигнализация разрешава (сигнализира) движението на влаковете по железопътната мрежа чрез подаване на светлинни сигнали. В железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ се експлоатират следните системи и устройства на осигурителната техника в

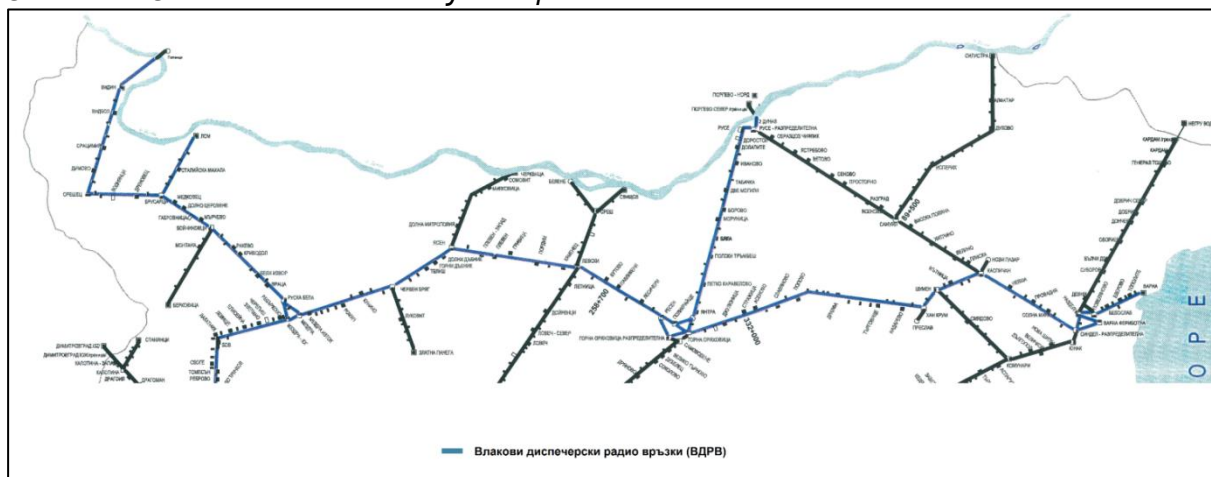
⁴³ Източник: : ДП „НКЖИ“



„Ръководене и отчитане на влаковата работа“ (РОВР) и „Система за диспечерско управление на влаковото движение в участъка Крумово - Димитровград“ (АРАМИС). Системата РОВР проследява движението на влаковете по железопътната инфраструктура в реално време и служи за изготвяне на оперативни разписания, отпечатване на изпълнения график за движение на влаковете, изготвяне на справки и анализ. Чрез системата АРАМИС, движението в участъка се ръководи от един диспечерски център, като се осигурява и обслужване на информационните табла в гарите.

Телекомуникационните съоръжения реализират съобщителните връзки в железопътната инфраструктура.

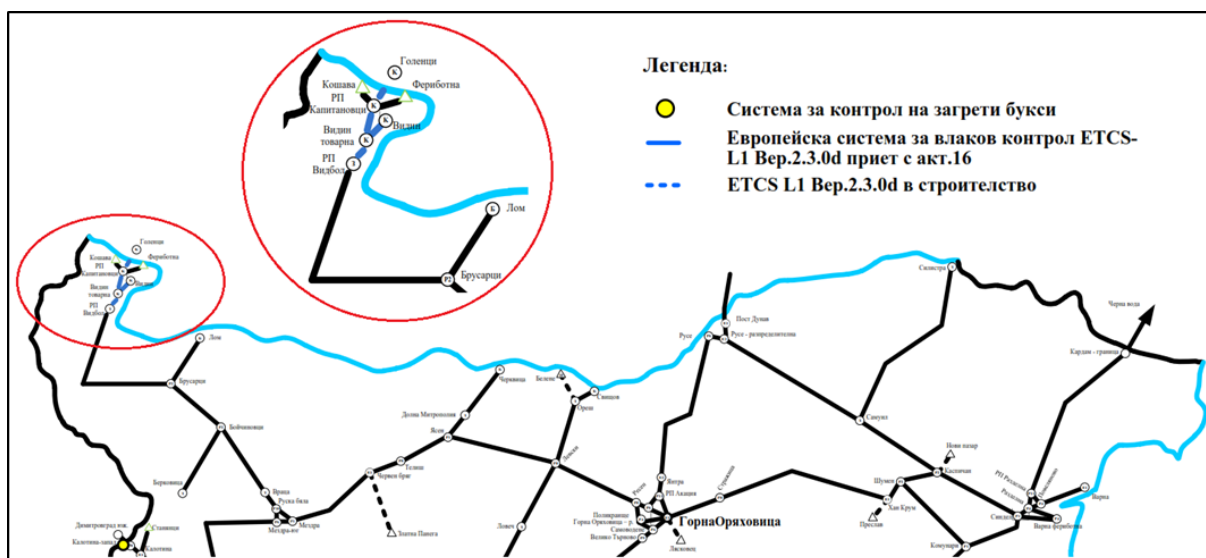
Схема 37. Системи за телекомуникации



Устройствата за електроснабдяване и енергиен контрол осигуряват захранването с електроенергия на нетяговите консуматори в ДП „НКЖИ“.

Системите за управление на железопътния трафик в Европа (ERTMS - European railway traffic management system) и за контрол на влаковете - ERTMS/ETCS (European train control system) позволяват наблюдение и управление на движението на подвижния състав. В процес на изграждане и въвеждане в експлоатация е система за автоматична локомотивна сигнализация (АЛС) на следните железопътни участъци: Дунав мост 2 (Видин) - Видин пътническа с дължина 16 314 км със система ETCS ниво 1 - версия 2.3.0d. Системите за контрол движението на влаковете (АЛС/ETCS) са изобразени в следващата схема.

Схема 38. Системи за контрол на движението на влаковете АЛС/ETCS



Железопътната инфраструктура предлага експлоатационни условия (високи допустими скорости и капацитет), които не могат да бъдат ефективно използвани от пътническия и товарните превозвачи.

Тунели

Железопътната инфраструктура в трансграничния регион преминава през 20 тунела, а броят на железопътните мостове е над 213.

Подвижен състав

На територията на страната оперират 282 дизелови и 285 електрически локомотива. От дизеловите локомотиви 73% са собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД (5%), „БДЖ ПП“ ЕООД (27%) и „БДЖ ТП“ ЕООД (41%). От електрическите локомотиви 76% са собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД (5%), „БДЖ ПП“ ЕООД (43%) и „БДЖ ТП“ ЕООД (28%).

Основният проблем в БДЖ-ТП за големия брой повреди на тягов подвижен състав е увеличаването на надпробега на локомотивите за капитален ремонт. Има изключително много случаи, в които локомотиви работят в експлоатация с одобрени два и дори три протокола за надпробег, което все повече води до влошаване на общото техническо състояние на подвижния състав.

Собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ ТП“ ЕООД са 70% от товарните вагони в мрежата. Налице е ниска ефективност на използването на товарните вагони, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег. „БДЖ ПП“ ЕООД притежава общо 381 пътнически вагона, 280 бр. от които са на възраст над 26 години.

Значителен дял от подвижния железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и



модернизация.⁴⁵

Интелигентни транспортни системи

Интелигентните транспортни системи (ИТС) обхващат широк диапазон от технически решения, предназначени за усъвършенстване на транспорта чрез подобряване на мобилността и повишаване на безопасността на пътният/железопътният трафик. Телематиката (комбинация от телекомуникации и информатика) използва модерни технологии за посрещане на транспортните нужди. В пътната инфраструктура те могат да обхващат трафик сензори, системи за регистриране на инциденти, а в пътната и железопътна инфраструктура - приложения в областта на планиране и управление на трафика, безопасността, сигурността и обслужване на крайните потребители.

Интелигентните транспортни системи притежават следните три характерни за тях основни свойства: получават информация от външна за тях среда; имат памет за предишни събития; на базата на първите две свойства, взимат решения и реагират спрямо съответната ситуация.

Към момента нито една от известните системи в железопътния транспорт у нас не може да бъде отнесена към ИТС, дори микрокомпютърните и диспечерски централизации, независимо от това, че притежават част от свойствата на ИТС.

Относно ERTMS системата са идентифицирани следните проблеми:

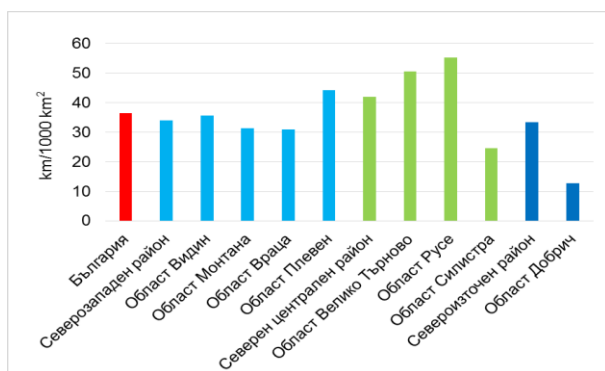
- Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация ERTMS (с подсистеми ETCS и GSM-R) за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената Трансевропейска железопътна мрежа;
- Налице е забавяне на изпълнението на Националния план на Република България за внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS), поради невъзможност да се осигури финансиране, което води до забавяне на строителните работи по подсистемите, които предшестват изграждането на ERTMS и на подготовката на документацията, необходима за обявяване на тръжните процедури за избор на изпълнител.⁴⁶

Фигура 12. Гъстота на железопътната мрежа

Българската част на

⁴⁵ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

⁴⁶ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



трансграничния регион Румъния-България се характеризира с относително високи стойности на гъстотата на железопътната мрежа в сравнение със средната стойност за България.

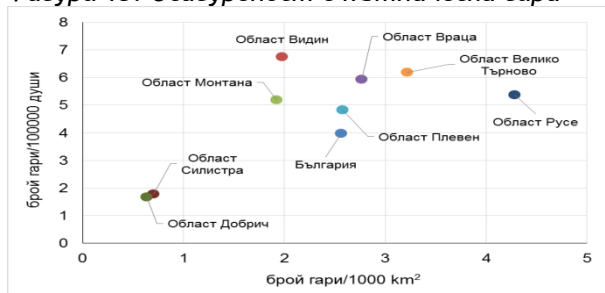
Изключение прави област Силистра, която заедно с област

Добрич от Североизточен район за планиране са областите с най-ниски стойности на гъстотата на железопътната мрежа.

Най-висока средна стойност за гъстота на железопътната мрежа има област Русе, следвана от област Велико Търново и област Плевен от Северозападен район. Осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за България е 5.7 км/ 10 000 души при осигуреност в Северозападния район за планиране 8.4 км/ 10 000 души, в Северния централен район 7.8 км/ 10 000 души и в Североизточния район 5.2 км/ 10 000 души. За сравнение осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за Европейския съюз (ЕС-28) през 2014 г. е 4.4 км/ 10 000 души.

По показателя „осигуреност на населението с железопътна мрежа“ водеща е област Видин, като всички изследвани области са с по-висока осигуреност в сравнение със средната стойност за страната с изключение на област Добрич. По показателя „гъстота на пътническите гари“ според територията водещо място от изследваните райони заема област Русе. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната. По показателя „разпределение на броя на пътническите гари спрямо населението“ водещо място с незначителна преднина от изследваните райони заема област Видин. Стойностите на показателя за областите Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново и Русе са по-високи от средната стойност за страната. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

Фигура 13. Осигуреност с пътнически гари



Сравнителна диаграма, показваща разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с пътнически гари е показана на фиг. 6. От диаграмата е видно, че със стойности по показателите над средните за

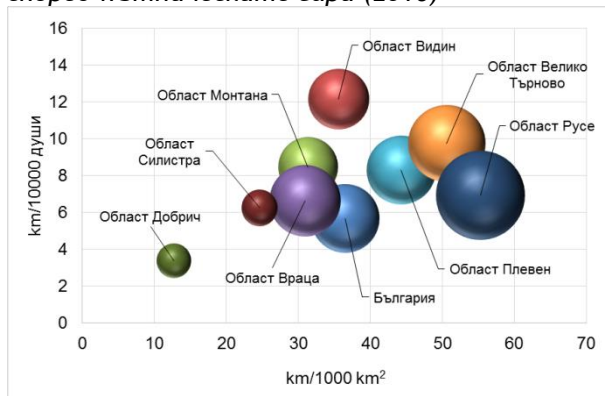
страната са областите Плевен, Велико Търново, Враца и Русе. Областите Видин и Монтана са с по-високи стойности за осигуреността на населението с гари от средната стойност за страната, но по показателя „осигуреност на територията с гари“ са с по-ниски стойности. Областите Силистра и Добрич са със значително



по-ниски стойности по двата показателя от останалите области и от средната стойност за страната.

На фиг. 7 е посочена комбинирана диаграма отразяваща стойностите за гъстотата на железопътната мрежа, осигуреността на населението с железопътна мрежа и осигуреността на територията с пътнически гари (в брой гари/1000 км²) за изследваните райони.

Фигура 14. Разпределение на областите според пътническите гари (2016)



Разпределението показва, че в групата области с показатели със стойност над средната за страната попадат областите Плевен, Велико Търново и Русе, като област Русе е водеща по показател „брой гари на единица територия“. Област Добрич е единствената област от изследваните, която попада в група със стойност на трите показателя по-ниска от средната за страната.

Останалите области (Видин, Монтана, Враца и Силистра) попадат в група, която се характеризира със стойности за гъстотата и осигуреността на населението с железопътна мрежа, едната от които е по-висока от средната за страната, а другата по-ниска. По показателя „осигуреност на територията с пътнически гари“ водеща е област Русе, следвана от областите Велико Търново и Враца.

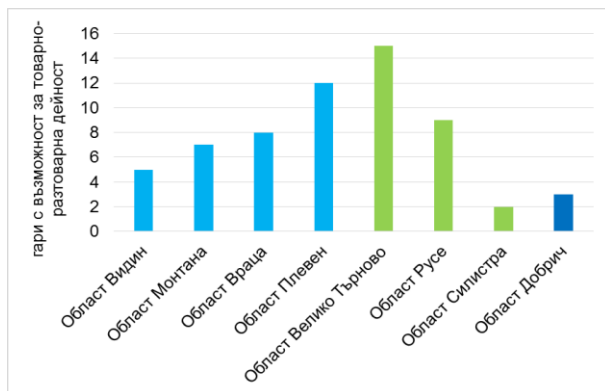
По отношение на възможностите за обслужване на пътниците, всички пътнически гари на територията на област Видин разполагат с чакалня, разположена в приемното здание на гарата и билетни каси. Две от гарите в областта разполагат с информационно табло, разположено в чакалнята, а 4 от гарите са съоръжени с информационна уредба. На територията на област Монтана всички пътнически гари разполагат с чакалня, разположена в приемното здание на гарата, билетни каси и информационни уредби. В област Враца, девет от десетте пътнически гари разполагат с чакалня в приемното здание на гарите. Девет гари в областта са оборудвани с информационни уредби, 7 гари имат билетни каси, а 3 от гарите са необслужваеми. На територията на област Плевен всички 12 гари имат чакални в приемните здания, като в две от гарите (Плевен и Левски) има по две помещения (чакални). С три информационни табла е оборудвана гара Плевен - едно от таблата е в чакалнята, а две са разположени на пероните. Всички гари в областта се обслужват от билетни каси, а в 6 гари има информационна уредба. На територията на област Велико Търново са разположени 15 пътнически гари, всичките оборудвани с чакални в приемните здания и с билетни каси. Информационни табла в чакалните са разположени в 9 гари, като в две от гарите има по две табла. В 6 гари има информационни уредби. В 11 пътнически гари на област Русе има обособени чакални в приемните здания и билетни каси, като гарите са оборудвани с общо 16 информационни табла. В гара Русе



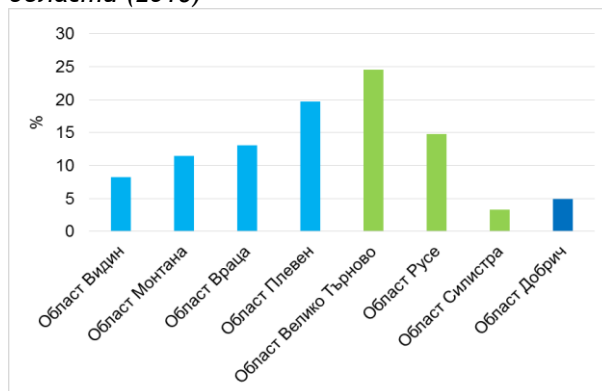
са разположени общо 6 табла - 2 в чакалнята и 4 на пероните, като гарата е оборудвана и с информационна уредба. Двете пътнически гари в област Силистра имат чакални за пътниците, информационни табла и билетни каси. Във всички пътнически гари в област Добрич са изградени чакални с информационни табла и информационни уредби за пътниците. Две от гарите са с билетни каси, а третата е необслужваема.

На територията на областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич са разположени 61 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварна дейност (ТРД). Разпределението им по области в обхвата на изследването е посочено на фигури 15 и 16.

Фигура 15. Брой на гарите с възможност за извършване на ТРД по области (2016)



Фигура 16. Разпределение на гарите с възможност за извършване на ТРД по области (2016)



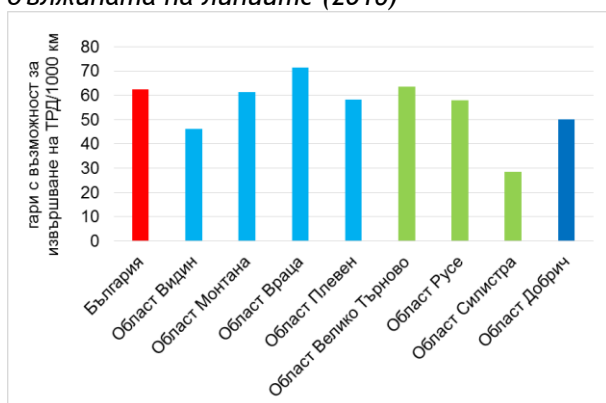
Разпределението между гарите с възможност за извършване на ТРД според периода на обслужване от служба движение - гари, които са закрити за част от денонощието за служба движение през периода на действащия ГДВ и гари без прекъсване в обслужването, е посочено на фиг. 10. С непрекъснато 24 часово обслужване от служба движение в денонощието, за изследваните области, са 15 гари (25% от гарите) в които могат да се извършват ТРД, разположени в областите Враца (5 гари или 62.5% от гарите в областта), Плевен (9 гари или 75% от гарите в областта) и Велико Търново (1 гара или 7% от гарите в областта). За обхвата на проучването, закрити за част от денонощието за служба движение през периода на действащия ГДВ са общо 46 гари (75% от гарите) в които могат да се извършват ТРД.

Фигура 17. Разпределение на гарите според обслужването

Разпределението на тези гари

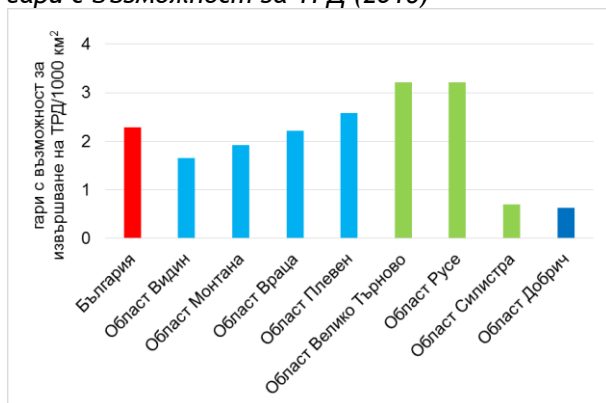


Фиг. 18. Гъстота на гарите според дължината на линиите (2016)



на гарите по-ниска от средната за страната, като с най-ниската стойност е област Силистра (29 гари/ 1 000 км).

Фигура 19. Осигуреност на територията с гари с възможност за ТРД (2016)



По показателя „гъстота на гарите, в които има възможност за извършване на ТРД според територията“, водещо място от изследваните райони заемат областите Велико Търново, Русе и Плевен със стойност по-висока от средната за страната. Останалите области в обхвата на проучването са с по-ниски стойности от средната за страната. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области от проучването.

Фигура 20. Осигуреност на населението с гари

по области е: област Видин 5 гари (100% от гарите); област Монтана 7 гари (100% от гарите); област Враца 3 гари (37.5% от гарите); област Плевен 3 гари (25% от гарите); област Велико Търново 14 гари (93% от гарите); област Русе 9 гари (100% от гарите); област Силистра 2 гари (100% от гарите) и област Добрич 3 гари (100% от гарите).

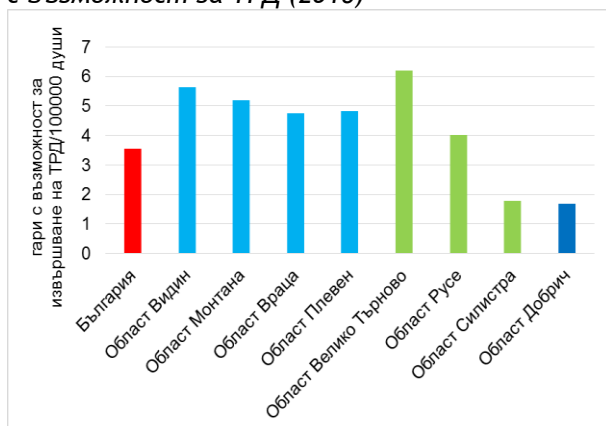
На фигура 18 е посочена гъстотата на гарите по железопътната мрежа, в които може да се извършва ТРД според дължината на линиите в текущ път за изследваните области. В област Враца (71 гари/ 1 000 км), следвана от област Велико Търново (64 гари/ 1 000 км) се наблюдават стойности на параметъра по-високи от средната за страната (63 гари/ 1 000 км). Останалите изследвани области са със стойност на гъстотата

Регионалната осигуреност на територията и населението с железопътни гари, в които има възможност за извършване на ТРД, по области в обхвата на изследването, е представена чрез показателите „гъстота на гарите спрямо територията“ (фиг. 12) и „разпределение (гъстота) на гарите спрямо населението“ (фиг. 13).

По показателя „разпределение



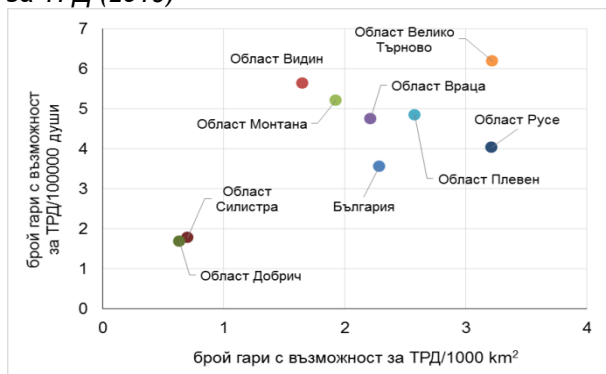
с възможност за ТРД (2016)



на броя на гарите с възможност за извършване на ТРД спрямо населението“, водещо място от изследваните райони заема област Велико Търново, следвана от областите Видин, Монтана, Плевен, Враца и Русе. Стойностите на показателя за областите Силистра и Добрич са най-ниски от изследваните области и са под средната стойност за страната.

Сравнителна диаграма, показваща разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с гари с възможност на извършване на ТРД, е показана на фиг. 14. От диаграмата е видно, че със стойности по показателите над средните за страната са областите Велико Търново, Плевен и Русе. Областите Видин, Монтана и Враца са с по-високи стойности за осигуреността на населението с гари от средната стойност за страната, но по показателя „осигуреност на територията с гари“ са с по-ниски стойности. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности по двата показателя от останалите области и от средната стойност за страната.

Фигура 21. Осигуреност с гари с възможност за ТРД (2016)

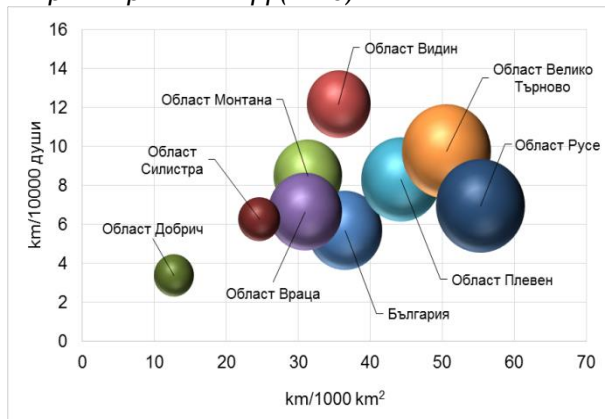


На фигурата е посочена комбинирана диаграма, отразяваща стойностите за гъстотата на железопътната мрежа, осигуреността на населението с железопътна мрежа и осигуреността на територията с железопътни гари с възможност за ТРД (в брой гари/ 1 000 км²) за изследваните райони. Разпределението показва, че в

групата области с показатели със стойност над средната за страната попадат областите Велико Търново, Плевен и Русе, като областите Велико Търново и Русе са водещи по показател „брой гари на единица територия“. Област Добрич е единствената област от изследваните, която попада в група със стойност на трите показателя по-ниска от показателите на останалите области и средната за страната. Останалите области (Видин, Монтана, Враца и Силистра) попадат в група, която се характеризира със стойности за осигуреността на населението с железопътна мрежа по-висока от средната за страната, но със стойности за гъстотата на железопътната мрежа по-ниски от средните за България. По показателя „осигуреност на територията с железопътни гари с възможност за извършване в тях на ТРД“, водеща е област Велико Търново, следвана от област Русе.



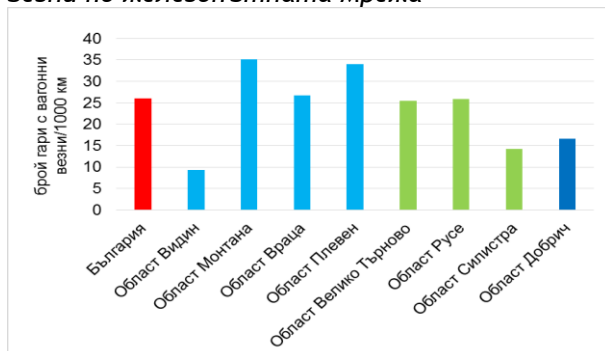
Фигура 22. Разпределение на областите според гарите с ТРД (2016)



В обхвата на проучването, 27 от гарите в които могат да се извършват ТРД са съоръжени с вагонни везни с възможност за измерване на масата на вагони до 120 тона и максимална дължина 16, 20 или 21 м. В две гари на територията на област Русе (гарите Русе разпределителна и Русе север) в които не е предвидена възможност за извършване на ТРД са разположени общо 2 вагонни везни с дължина 16 и 21 м.

Разпределението на вагонните везни в гарите в които е предвидена възможност за извършване на ТРД по области е: на територията на област Видин е разположена една вагонна везна в гара Видин с възможност за измерване на вагони до 21 метра; в област Монтана в 4 от гарите (Брусарци, Лом, Бойчиновци и Монтана) са разположени общо 4 вагонни везни с дължина 16 м, като везната в гара Бойчиновци е временно консервирана; област Враца разполага с 3 вагонни везни, разположени в гарите Враца, Елисейна и Мездра. Две от везните са с дължина 20 м, а третата с дължина 16 м. Везните в гарите Враца и Елисейна са временно консервирани; област Плевен разполага със 7 вагонни везни, разположени в 7 гари. В гара Червен Бряг везната е дължина 20 м. Вагонните везни в гарите Долни Дъбник и Сомовит са временно консервирани; област Велико Търново е съоръжена с общо 8 вагонни везни, разположени в 6 гари. Областта разполага с 2 везни с дължина 20 м, разположени в гарите Горна Оряховица и Стражица; област Русе разполага с 4 вагонни везни (три с дължина 16 м и една с дължина 20 м), разположени в 4 гари. Везните в гарите Иваново и Ветово са консервирани; област Силистра разполага с една вагонна везна в гара Силистра, която е консервирана и е с дължина 16 м; област Добрич разполага с една вагонна везна в гара Добрич север, която е консервирана и е с дължина 16 м.

Фигура 23. Гъстота на гарите с вагонни везни по железопътната мрежа

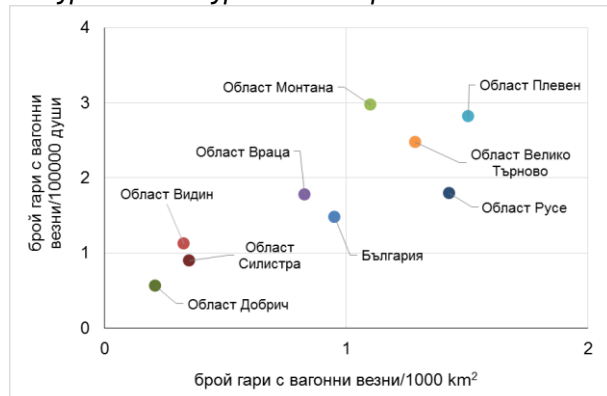


На фигурата е показано разпределението по области за гъстотата на гарите, съоръжени с вагонни везни по железопътната мрежа в обхвата на проучването. Сравнението показва, че гъстотата е водеща за областите Монтана, Плевен и Враца, където стойностите на показателя са над средните за страната.

Сравнителна диаграма, показваща разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с гари за ТРД, съоръжени с вагонни везни, е показана на следващата фигура.



Фигура 24. Осигуреност с гари с вагонни везни



От диаграмата е видно, че със стойности по показателите над средните за страната са областите Плевен, Монтана, Велико Търново и Русе. Областите Видин, Силистра и Добрич са със стойности на показателите по-ниски от стойностите на останалите области и средните стойности за страната. Област Враца е с по-висока стойност за „осигуреност на населението с гари

с вагонни везни“ от средната стойност за страната, но по показателя осигуреност на територията е с по-ниски стойности.

Съществуващите ограничения по отношение на габарит на натоварването GB в участъците Русе - Горна Оряховица - Дебелец по 4-та главна железопътна линия, Мездра юг - Мездра - Руска бяла - Видбол по 7-ма главна линия, Ясен - Черквица по 23-та линия, Свищов - Левски - Троян по 24-та линия и в железопътен възел Горна Оряховица биха създали предпоставка за невъзможност за превоз на някои интермодални товарни единици по тези участъци.

1.4.3. Състояние на железопътната инфраструктура по области

Област Видин

Железопътните линии преминаващи през област Видин са Брусарци - Орешец - Видин и нейното удължение Видин - Кошава и са част от 7-ма главна железопътна линия София - Видин. Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на НСИ към 31.12.2016 г. е 108 км, от които 93 км (86%) са електрифицирани. На територията на областта са разположени общо 15 железопътни гари, спирки и разделни постове, като 6 гари и 8 спирки са открити за обслужване на пътници, а за търговска дейност е открита гара „Видин“. Маневрена дейност се извършва в гара „Видин“ и прилежащия маневрен район Видин - Кошава. Прилежащата железопътна инфраструктура на пуснатия в експлоатация през 2013 г. автомобилно-железопътен мост над р. Дунав при Видин - Калафат включва изградена нова българо-румънска обща гранична гара във Видин за товарни превози. Рехабилитирани са съществуващите железопътни системи и е изградена 7 км нова железопътна линия от българска страна и 5 км от румънска. Пътническата гара „Видин“ като обща гранична гара е реконструирана. Линията Видин - Брусарци е част от трасето на железопътен товарен коридор 7.

Железопътните линии на територията на област Видин представляват 2.7% от железопътната мрежа на България и 16.7% от железопътната мрежа в Северозападния район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 36 км/ 1 000 км². Осигуреността на населението на областта с



железопътна мрежа възлиза на 12.2 км/ 10 000 души.

Железопътната линия в участъка Брусарци - Орешец - Видбол е с габарит на натоварването GB, а в участъка Видбол-Видин пътническа, р.п. Капитановци-граница с Румъния (Голенци) - GC. Допустимото осно натоварване на подвижния състав в участъка Брусарци - Орешец - Видин е 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони.

Област Враца

Железопътна мрежа на територията на област Враца обхваща участъци от 2-ра железопътна линия София - Мездра - Горна Оряховица - Варна и 7-ма железопътна линия Видин - Мездра - София. Двете линии са част от трасето на Приоритетна ос №22 от Трансевропейската транспортна мрежа на българска територия по направлението на Трансевропейския транспортен коридор №4 и железопътен товарен коридор 7. Железопътните линии на територията на област Враца включват гарите и спирките в участъка от Елисейна до Кунино по 2-ра главна линия и в участъка Мездра - Ракево по 7-ма главна линия. На територията на областта са разположени общо 25 железопътни гари и спирки.

Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 112 км, от които 112 км (100%) са електрифицирани. Двойните линии в областта са 67 км (60%). Железопътните линии на територията на област Враца представляват 2.8% от железопътната мрежа на България и 17.3% от железопътната мрежа в Северозападния район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 31 км/ 1 000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 6.6 км/ 10 000 души.

Железопътните линии в област Враца преминават през четири от общините - Мездра, Враца, Роман и Криводол. Мездра е основният железопътен възел в областта, който е с регионално и национално значение и осигурява връзката на Северозападна България със София и вътрешността на страната. По-големи железопътни гари в областта са общинските центрове - Враца, Криводол и Роман.

Железопътните участъци Лакатник - Мездра по 2-ра главна железопътна линия и Мездра - Бойчиновци по 7-ма главна железопътна линия са с габарит на натоварването GB, а участъка Мездра - Червен бряг по 2-ра железопътна линия с габарит GC. Допустимото осно натоварване на подвижния състав по всички железопътни линии на територията на област Враца е 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони.

Област Монтана

Основната обслужваща област Монтана железопътна линия Мездра - Брусарци - Видин, е единична и напълно електрифицирана, като железопътната инфраструктура на областта се допълва от два клона: 71-ва железопътна линия Бойчиновци - Монтана - Берковица, която осигурява



железопътен транспорт до областния център Монтана и туристическия център Берковица в южната част на областта и 72-ра железопътна линия Брусарци - Лом, която обслужва товарното движение до и от пристанище „Лом“, което е най-близкото до София пристанище. Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 114 км, от които 114 км (100%) са електрифицирани. На територията на областта са разположени общо 21 железопътни гари и спирки, които обслужват пътници. Линията Видин - Брусарци - Мездра е част от трасето на железопътен товарен коридор 7.

Железопътните линии на територията на област Монтана представляват 2.8% от железопътната мрежа на България и 17.6% от железопътната мрежа в Северозападния район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 31 км/ 1 000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 8.5 км/ 10 000 души.

Железопътната линия в участъците Мездра - Брусарци - Орешец и по 71-ва линия Бойчиновци - Берковица са с габарит на натоварването GB, а по 72-ра линия Брусарци - Лом с габарит GC. Допустимото осно натоварване на подвижния състав в участъците Мездра - Брусарци - Орешец, Бойчиновци - Боровци по 71-ва линия и Брусарци - Лом по 72-ра линия е 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони, а в участъка Боровци - Берковица по 71-ва линия е 20.6 т/ос за локомотиви и 22 т/ос за вагони.

Област Плевен

Железопътните линии на територията на област Плевен включват 30 гари и спирки в участъците: Реселец - Червен бряг - Ясен - Левски - Градище по 2-ра главна линия; 23-та линия Ясен - Черквица; Червен бряг - Радомирци и Левски - Асеновци.

Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на НСИ към 31.12.2016 г. е 206 км, от които 115 км (56%) са електрифицирани. Двойните линии в областта са 115 км (56%). Железопътните линии на територията на област Плевен представляват 5.1% от железопътната мрежа на България и 31.8% от железопътната мрежа в Северозападния район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 44 км/ 1 000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 8.3 км/ 10 000 души.

Железопътният участък Реселец - Червен бряг - Ясен - Левски - Градище по 2-ра главна линия е с габарит на натоварването GC, а участъците Ясен - Черквица по 23-та линия, 24-та линия Левски - Асеновци и Червен бряг - Радомирци са с габарит на натоварването GB.

Допустимото осно натоварване на подвижния състав по железопътните участъци Реселец - Червен бряг - Ясен - Левски - Градище по 2-ра главна линия, 24-та линия Левски - Асеновци и Червен бряг - Радомирци е 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони, а за участъка Ясен - Черквица по 23-та линия



е 20.6 т/ос за локомотиви и 22 т/ос за вагони.

Област Велико Търново

Железопътна мрежа на територията на област Велико Търново обхваща участъци от 2-ра железопътна линия София - Мездра - Горна Оряховица - Варна, 24-та линия Левски - Свищов, 4-та главна линия Русе - Стара Загора - Подкова, която е елемент от Трансевропейски коридор №9 и линия Лясковец - Златарица - Елена (не функционира към момента). Железопътните линии на територията на област Велико Търново включват гарите, спирките и разделните постове в участъците по: 2-ра главна линия от Бутово до Асеново; 24-та линия от Свищов до Червена и 4-та линия от Полски Тръмбеш до Дебелец. На територията на областта са разположени общо 35 железопътни гари, спирки и разделни постове.

Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 236 км, от които 159 км (67%) са електрифицирани. Двойните линии в областта са 82 км (35%). Железопътните линии на територията на област Велико Търново представляват 5,9% от железопътната мрежа на България и 37,6% от железопътната мрежа в Северен централен район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 51 км/ 1 000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 9.7 км/ 10 000 души.

Железопътният участък Бутово - Горна Оряховица - Асеново по 2-ра главна железопътна линия е с габарит на натоварването GC. Железопътните участъци по 24-та линия Свищов - Червена и по 4-та линия от Полски Тръмбеш до Дебелец е с габарит на натоварването GB. Допустимото осно натоварване на подвижния състав по всички железопътни линии на територията на област Велико Търново е 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони.

Област Русе

Железопътната мрежа на територията на област Русе обхваща участъци от 4-та главна линия Русе - Стара Загора - Подкова, която е елемент от Трансевропейски коридор №9 и 9-та главна линия Русе - Варна. Железопътните линии на територията на област Русе включват гарите и спирките в участъците по 4-та главна линия от Русе до Полско Косово и 9-та линия от Русе Разпределителна до Сеново. На територията на областта са разположени общо 21 железопътни гари, спирки и разделни постове.

Общата дължина на железопътните линии през областта по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 155 км, от които 154 км (99%) са електрифицирани. В областта няма двойни линии. Железопътните линии на територията на област Русе представляват 3.8% от железопътната мрежа на България и 24.7% от железопътната мрежа в Северен централен район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 55 км/ 1 000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 6.9 км/ 10 000 души.



Железопътният участък Русе - Горна Оряховица по 4-та главна железопътна линия е с габарит на натоварването GB, а железопътният участък Русе Разпределителна - Каспичан по 9-та линия е с габарит на натоварването GC. Железопътните участъци Каспичан - Синдел - Варна по 2-ра главна линия и Синдел - Варна Фериботна са с габарит на натоварването GC. Допустимото основно натоварване на подвижния състав по 9-та железопътна линия в участъка Русе Разпределителна - Каспичан, както и железопътният участък Каспичан - Синдел - Варна и Синдел - Варна Фериботна е 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони.

Железопътните участъци от разширения обхват на проучването: Горица - Каспичан - Синдел - Варна по 2-ра главна линия София - Горна Оряховица - Варна, Просторно - Каспичан по 9-та главна линия Русе Разпределителна - Каспичан, Самуил - Тодорово по 91-ва линия Самуил - Силистра и Разделна - Ботево по 28-ма линия Разделна - Кардам са с габарит на натоварването GC и с ограничение по основно натоварване на подвижния състав 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони.

Област Силистра

Железопътна мрежа на територията на област Силистра обхваща железопътния участък Безименна - Силистра с дължина 70 км по 91-ва железопътна линия Самуил - Силистра. Железопътният участък обслужва област Силистра, като линията е единична и е неелектрифицирана. Железопътната линия, която обслужва основно превози с местно и/или регионално значение, представлява 11.2% линиите в Северен централен район и 1.7% от линиите в България.

Железопътната линия на територията на област Силистра представлява 1.7% от железопътната мрежа на България и 11.2% от железопътната мрежа в Северен централен район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 25 км/ 1 000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 6.3 км/ 10 000 души. На територията на областта са разположени 10 гари и спирки, като обслужващи гари са Силистра и Дулово.

Железопътната линия Самуил - Силистра е с габарит на натоварването GC и допустимо основно натоварване на подвижния състав 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони.

Област Добрич

Железопътната мрежа на територията на област Добрич обхваща участъка Дончево - Кардам граница от 28-ма железопътна линия Разделна - Кардам. На територията на областта са разположени общо 4 гари и 3 спирки. Гарите в областта са: Добрич с 12 основни коловоза и възможност за обработване на 500 хил. тона товари годишно; Добрич-Север с около 200 хил. тона товари годишно; Генерал Тошево с 6 основни коловоза и възможност за обработване на около



250 хил. тона товари годишно и Кардам с възможност за обработване на 150 хил. тона товари годишно.

Общата дължина на единичната неелектрифицирана железопътна линия в област Добрич по данни на Националния статистически институт към 31.12.2016 г. е 60 км. В областта няма двойни линии. Железопътната линия на територията на област Добрич представляват 1.5% от железопътната мрежа на България и 12.4% от железопътната мрежа в Североизточен район на планиране. Гъстотата на железопътната мрежа в областта е 13 км/ 1 000 км². Осигуреността на населението на областта с железопътна мрежа възлиза на 3.4 км/ 10 000 души.

Железопътната линия Разделна - Кардам, включваща железопътния участък Дончево - Кардам граница е с габарит на натоварването GS. Допустимото осно натоварване на подвижния състав по линията е 22 т/ос за локомотиви и 22.5 т/ос за вагони.

1.5. Състояние на въздушния транспорт

1.5.1. Състояние на въздушния транспорт

В българската част от трансграничния регион функционират едно международно гражданско летище в Горна Оряховица и две летателни площадки в Русе и Балчик, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и други видове въздухоплавателна дейност. Налична летищна инфраструктура има изградена във Видин и Силистра, която не се използва, но е представена в настоящия раздел поради наличието на потенциал, който може да бъде развит. В Долна Митрополия, област Плевен се намира учебна авиационна група „Георги Бенковски“ (бивше ВВУ). Задачите, които изпълнява са свързани с повишаване на летателната подготовка на летателния състав от авиационните формирования на ВВС, провеждане на летателното обучение на курсанти летци от Факултет „Авиационен“, обучение и професионалната квалификация на сержанти и войници за нуждите на ВВС.

Област Видин

Представяне

Летище „Видин“ е разположено в землището на с. Иново, община Видин, на 5 км северозападно от гр. Видин и международен път E79, водещ към втория мост над р. Дунав при Видин-Калафат, граничи с път II-12 - транспортна връзка с граничен пункт „Брегово“. Изградено е през 1973 г. и е закрито през 1999 г. Летището е частна държавна собственост с Акт за държавна собственост 2587/11.09.2008 г. и е предоставено за управление на областния управител на област с административен център - Видин.

Летище „Видин“ има потенциал за развитие, затова се търсят



възможности за възстановяване на неговите функции (напр. чрез отдаването му на концесия). Предвид географското разположение на Видин, излиза на две граници и застъпването на всички видове транспорт - жп, воден и пътен, възобновяването на авиационните услуги на летището ще е сериозна стъпка към превръщането на област Видин в съвременен транспортен и комуникационен център с национално и международно значение.

Летище „Видин“ не функционира от 1999 г.

Летищна инфраструктура

Имотът е с площ 153 841 кв.м и представлява: писта с две обръщала с дължина - 2 080 м, ширина - 38 м и площ 101 134 кв.м, пистата е с бетоново покритие в добро състояние; сгради, вкл. за техническо обслужване и ремонт и др.

Област Велико Търново

Представяне

На територията на област Велико Търново функционира международно летище „Горна Оряховица“.



Летище „Горна Оряховица“ е построено през 1925 г. и е със статут на международно от 1995 г. Намира се на 4 км североизточно от гр. Горна Оряховица и на 12 км от гр. Велико Търново. На летището функционира Център за управление на въздушните полети, които ръководи движението на самолетите над цяла Северна България. В непосредствена близост е до един от важните жп възли в

България - Горна Оряховица.

Летището е държавна собственост. Правото на собственик на капитала се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. През 2016 г. летището е отдадено на концесия на „Гражданско летище Горна Оряховица 2016“ АД за срок от 35 години с предмет: управление на услуги от обществен интерес и управление и поддържане на обекта на концесията, които включват поддържането в наличност на услугите и осигуряването на непрекъснатост и ниво на тяхното качество в съответствие с клаузите на концесионния договор и поддържането в експлоатационна годност на обекта на концесията. Близо 32 милиона лева инвестиции са предвидени в 35-годишния срок на концесията на летище „Горна Оряховица“. Концесионерът предвижда удължаване на пистата за излитане и кацане, за да може да се приемат по-големи самолети. Сегашната писта на аерогарата в Горна



Оряховица е с дължина 2 450 м, което позволява излитане и кацане на самолети от категория код D.

Извършваните услуги са: наземното обслужване, вкл. полетни операции и администриране на екипажите; наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства с гориво-смазочни материали. Летището е специализирано за карго полети и има потенциални възможности за увеличаване обема на своята дейност. Пътническият терминал е в добро състояние, но е изграден и оборудван за обслужване на вътрешни полети. Летището в Горна Оряховица се използва за чартърни бизнес полети, за учебно-тренировъчна дейност на ВВС и гражданската авиация. Обслужва и селскостопанската авиация.

Летище „Горна Оряховица“ има водеща роля за развитието на региона в социално и икономическо отношение. То се явява основен пункт за износ на селскостопански продукти от Северна България за ЕС, ОНД и страните от Близкия и Далечния Изток, както и Африка. Летището има потенциал да се превърне в най-голямото карго летище на Балканите.

Летищна инфраструктура

Летището разполага с писта за излитане и кацане, дълга 2 450 м и широка 45 м. Има една пътека за рулиране и пет самолетни стоянки. В настоящия момент покритието на пистата е в задоволително състояние. То е от асфалтобетон, положено е през 1982 г. Правени са частични ремонти за запълване на образувалите се фуги с полимер-модифицирана битумна паста. В западно направление има подмяна на част от настилка през 2005 г.

Пътническият терминал е в сравнително добро състояние, но е изграден и оборудван за обслужване на вътрешни полети. Пътническият терминал е с площ 2 209 кв.м с обособени салони за заминаващи, пристигащи пътници и обществена зона.

Таблица 39. Технически данни на летище „Горна Оряховица“, България

Технически данни	
Код IATA:	GOZ
Референтен код ICAO:	LBGO
Характеристики на пистата за излитане / кацане	Повърхност: 2450 м X 45 м Асфалто-бетон, здравина - PCN 45/R/B/X/T
Платформа самолети	една пътека за рулиране, пет самолетни стоянки
Географските координати:	ширина: N-43° 09'05.63" дължина: E-025° 42'42.67"
Терминали:	1 пътнически
Относителна температура:	11° C
Светлинна система	оборудвано със светотехническа система I-ва категория за кацане и излитане нощем и денем при намалена видимост
Оборудване за	медицинско обслужване; карго обслужване; техническо обслужване; аварийно-спасително осигуряване; гранично паспортен контрол; митница

Област Русе



Представяне



Летище „Русе“ е разположено на 17 км от гр. Русе, в близост до с. Щръклево. Местоположението на летището е стратегическо за Русе, с възможност за комбиниране на железопътния, сухопътния, водния и въздушния превоз на товари. Летището е построено като военно. От 70-те години на XX век се използва и от гражданската авиация.

В този период са изградени приемната сграда, перон за обслужване на граждански самолети и други съоръжения. Летището спира да функционира през 1999 г. както за военни, така и за граждански полети. С решение на Министерски съвет от 28.02.2005 г., летището е прехвърлена на Министерството на транспорта. През декември 2014 г. с Решение на Министерски съвет летището в Щръклево е предоставено на община Русе. Към момента то е 100% общинска собственост на община Русе. През декември 2016 г. летище „Русе“ получава лиценз за летателна площадка за малки самолети.

Възможностите за развитие на летище „Русе“ са в следните направления:

- Обслужване на пътници: обслужване на пасажерските кораби по река Дунав; обслужване на нискотарифни авиокомпании; възстановяване на директната линия Русе - София; използване от собственици на частни самолети; чартърни превози за събития на територията на град Русе; гостуващи ловни туристи.
- Обработване на товари: износ на селскостопанска и специална продукция; временен внос; изграждане на претоварен център. Отдалечеността на летището от големи населени места и чистота на подходите дават възможност за използването му през цялото денонощие.
- Създаване на тренировъчен център: възможностите за използване на летището са: Вътрешна линия: Русе-София (около 700 души пътуват всеки ден по това трасе с автобус или кола); Външни авиолинии, обслужвани и от нискотарифни компании; Товарни полети; Чартърни линии, обслужвани от круизни корабни компании по р. Дунав (над 200 круизни кораба годишно); Център за презареждане (възможност за денонощно използване поради отдалечеността на летището от населените райони); Обучения на пилоти; Поддръжка и инспекция на самолети.

Летище „Русе“ дава възможност за отделяне на товарната от пътническата дейност, както и за безпроблемно извършване на двата типа услуги. В зависимост от големината на самолетите, е възможно да се наложи частична реконструкция на пистата. Необходимо е да се изгради връзка между интермодален терминал с пристанище „Русе-Изток“ и летище „Щръклево“; Скоростна жп-линия „Русе-Варна“, летищен комплекс „Щръклево“, нови пътни



връзки. Летище „Русе“ има потенциал да се превърне в стратегически логистичен хъб.

Летищна инфраструктура

Летището разполага с 2 000 дка прилежаща земя, а пистата му е дълга 2 500 метра. Летището притежава пътнически терминал, но има възможност за изграждане и на товарен терминал за обслужването и на товарни самолети. В близост има индустриален ЖП клон за разтоварване на горива и масла, разположен на около 10 км от летището и заемащ площ от 40 000 кв.м. Обширни имоти около летището са собственост на държавата (бивши военни подразделения) и могат да бъдат превърнати в логистичен център и т.н.

Към настоящия момент разположението на съоръженията на летище „Русе“ позволява разделното обслужване на пътническия и товарния поток, като подходите към двете зони са независими и не пресичат пистата. Обслужването на пътници може да се извършва от северната страна на пистата. Обслужването на товари може да бъде отделено от южната страна на пистата. В този район могат да бъдат изградени складове от различен характер - за претоварване, под митнически надзор, за обучителни цели и т.н.

Таблица 40. Технически данни на летище „Русе“, България

Технически данни	
Код IATA:	ROU
Референтен код ICAO:	LBRS
Характеристики на пистата за излитане / кацане	Бетонна писта за излитане и кацане: дълга 2,5 км, широка 50 м (в миналото е обслужвала следните видове самолети - Ан-24, Ан-12, Ту-134, Ту-154 и Ил-76)
Географските координати:	ширина: N-43° 41'45" дължина: E-26° 03' 29" Надморска височина: 187 м
Терминали:	1 пътнически
Оборудване	приемно здание; водоснабдяване с питейна вода; телефонни линии с медни проводници; оптичен съобщителен кабел, минаващ на 0,8 км от летището; подписурено електрозахранване; гараж за самолетообслужващата техника; кула за ръководство на въздушното движение.

Област Силистра

Представяне

Летище „Силистра“ е от групата на малките летища в България. Предназначено е за вътрешни и международни полети за превоз на пътници и товари, както и за полети на селскостопанската авиация. Летателната площадка е разположена в близост до с. Кайнарджа до път II-71 (Силистра - Добрич). Собствеността на площадката е частна. Със заповед № РД 08.1181/6.XII.1999 г. на Министъра на транспорта летище „Силистра“ е закрито. Местната общност изразява силен интерес от възобновяване на дейността на летището.

Летище „Силистра“ не функционира от 1999 г.

Летищна инфраструктура



Към момента инфраструктурата е запазена и предназначението на терена не е променяно.

Област Добрич

Представяне



Летище „Балчик“ е разположено на 2 км северозападно от центъра на гр. Балчик. В непосредствена близост до ЛП „Балчик“ минава Международен път E87 (Варна - Дуранкулак).⁴⁷ Изградено е през 1941 г. и е активно до 1998 г. като летище със специално предназначение. През 2011 г. летището е прехвърлено от Министерство на отбраната на Министерство на транспорта. Превръщането на военното летище в

Балчик в гражданско е възложено на държавната компания „Летище София“.

Имотът е публична държавна собственост и е предоставен безвъзмездно за управление на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за нуждите на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Предоставено е за ползване на „Летище София“ ЕАД, което извършва дейностите по експлоатацията, управлението и поддържането му. Летище „Балчик“ е обект, който МТИТС подготвя за предоставяне на концесия.⁴⁸

Притежава удостоверение за експлоатационна годност №11 / 20.05.2013 г. Предназначено е за обслужване на търговски операции с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5 700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки. Може да приеме въздухоплавателни средства, изпълняващи нетърговски полети. На ЛП „Балчик“ е осигурена гранична проверка само за полети в рамките на Европейския съюз, като за целта е нужна предварителна заявка до 48 ч. преди полета.

Летище „Балчик“ - използването му като военно и гражданско летище ще утвърди Балчик като транспортен възел, осигуряващ работни места и по-добро използване на природните дадености и техническата инфраструктура на региона. Община Балчик има активна позиция по отношение на летище „Балчик“ при определяне на неговия профил и планове за модернизация и експлоатация с цел превръщането му в регионален транспортен възел с развити логистични функции, интегриран с цялостната транспортна и бизнес

⁴⁷ [HTTPS://WWW.SOFIA-AIRPORT.BG/CONTENT/](https://www.sofia-airport.bg/content/)

⁴⁸ Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията



инфраструктура.

Летищна инфраструктура

Площта на летището е 3 736 531 кв.м, застроен със 106 сгради с обща застроена площ 43 178 кв.м и прилежащата инфраструктура. LAT/LONG: N 43° 25' 28" E 28° 10' 51". TWR: 121.125 Mhz

Летателната площадка разполага с бетонна писта за излитане и кацане с дължина 2 498 м и ширина 60 м. На разположение е хангар за паркиране на малки въздухоплавателни средства.

1.5.2. Проекти по инициативата за единно европейско небе (ЕЕН)

Функционален блок от въздушното пространство (ФБВП) между Република България и Румъния

Установяването на ФБВП е съществен елемент от законодателния пакет Единно европейско небе (ЕЕН), който създава система от мерки за осигуряване на достатъчен капацитет за обслужване на нарастващия брой полети над Европа, за намаляване закъсненията, повишаване безопасността и разходната ефективност на аеронавигационното обслужване и ограничаване въздействието върху околната среда (Grant Thornton, 2014).

DANUBE FAB е установен с подписването на междудържавно споразумение от министрите на транспорта на Република България и Румъния на 12 декември 2011 г., в сила от 16 ноември 2012 г., след ратификация от парламентите на България и Румъния в поставения от Европейската комисия срок за установяване на ФБВП в Европа - 4 декември 2012 г. С цел постигане на оптимално ниво на взаимодействие в рамките на DANUBE FAB, споразумения за сътрудничество са подписани на ниво доставчици на аеронавигационно обслужване (ДП РВД и ROMATSA) и на ниво национални надзорни органи (ННО).

Създаването на DANUBE FAB е съфинансирано със средства, отпуснати чрез програмата TEN-T на Европейската комисия. Ключово постижение за DANUBE FAB за 2014 г. е установяването на два трансгранични сектора за обслужване на въздушното движение, като това е първата подобна стъпка в рамките на функционален блок въздушно пространство в Европа. Двата трансгранични сектора са въведени на база на оперативните изисквания за оптимално използване на въздушното пространство, независимо от националните граници. Въвеждането на трансграничните сектори между България и Румъния представлява нов етап в посока дефрагментирането на европейското въздушно пространство - основна цел на ЕЕН.

Подобряването на организацията на въздушното пространство в рамките на DANUBE FAB е постоянна и приоритетна задача пред българо-румънския екип за управление на дейностите във функционалния блок. За тази цел се провеждат мащабни симулации и проучвания, за да се оценят и сравнят различни варианти за организация на въздушното пространство и трасета в



DANUBE FAB, с оглед на показателите полетна ефективност, безопасност, капацитет и др.

От ноември 2013 г. в DANUBE FAB е въведено въздушно пространство за свободно планиране на полети (Free Route Airspace) през нощта на национално ниво. Планира се поетапно цялостно въвеждане на Free Route Airspace съгласно изискванията на европейското законодателство. През юни 2014 г. България и Румъния представиха съвместен план за ефективност за втория референтен период (2015-2019 г.) съгласно изискванията на Регламент (ЕС) №390/2013 за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. В DANUBE FAB активно се работи по установяване на по-задълбочено сътрудничество със съседни функционални блокове. В рамките на функционалния блок има създадена организация за провеждане на съвместни обществени поръчки за целите на рационализиране на техническата инфраструктура и подобряването на разходната ефективност чрез икономии от мащаба. Създаден е също така Социален консултативен форум на DANUBE FAB, който представлява механизъм за сътрудничество със социалните партньори в ДП РВД и ROMATSA.⁴⁹

1.6. Изводи

Автомобилен транспорт

В българската част на трансграничния регион Румъния-България недостатъчно са развити пътищата от РПМ. Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки и на туризма.

Прогнозите за съществено нарастване на трафика по главните пътнотранспортни направления може да бъдат постигнати само при добре изградена транспортна инфраструктура. Затова е важно да бъдат осъществени необходимите връзки както между различните категории пътища, така и между различните видове транспорт. Особено важно е качествено подобряване на пътя, преминаващ паралелно на река Дунав, свързващ градовете и пристанищата. Създаването на необходимите предпоставки за развитие на интермодалността пряко ще допринесе за по-добри условия за комплексното използване потенциала на река Дунав за развитие на икономиката в крайбрежните територии.

Ефективното и устойчиво интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската цели повишаване на кохезията и подобряване на връзките между Република България и останалите страни членки на ЕС, като паралелно с това поставя и нови предизвикателства по отношение нейното

⁴⁹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



доизграждане, поддръжка и оптимизация, вкл. изграждане на нови транспортни връзки (мостове над р. Дунав) между България и Румъния.

Воден транспорт

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от българските пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на пристанищата са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете.

Тенденцията за развитие на обществените речни пристанища от национално значение е свързана с тяхното концесиониране и либерализацията на пристанищните услуги при отчитане на нуждите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории.

През последните години се изграждат модерни логистични, навигационни и информационни системи за река Дунав, което допринася за подобряване на условията за корабоплаване и намалява риска от инциденти.

По ОПТ 2007-2013 г. се финансира и проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав” (БУЛРИС), посредством която се събират и предоставят необходимите данни за информационно обезпечаване на корабоплавателите и безопасно корабоплаване по българския участък на р. Дунав. За гарантиране приемственост и устойчивост на постигнатите резултати е необходимо да се осигури последващо развитие и надграждане на системите за управление на корабоплването.

Основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път, лошите навигационни условия (мъгла, ниските водни нива и други препятствия), неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Проблемите са свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

Съществуващите хидроложки и климатични условия по протежение на единствения вътрешен воден път на страната - р. Дунав налагат предприемането на мерки за подобряване на навигационните условия и осигуряване на минимална дълбочина от 2.5 м през цялата или по-голямата част от годината, необходима за кораби до 3 000 т.



Речните пристанища на България с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнерни и RO-RO единици. Понастоящем се използва около 60% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Слабите страни на пристанищата са:

- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения (кейове) и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота;
- Липсата на подходящо оборудване за обработка и съхранение на зърно;
- Незадоволителното състояние на връзките с пътната и железопътната инфраструктура на страната;
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи на пристанищата;
- Слабо развитите съоръжения за контрол върху замърсяването.

Железопътен транспорт

Българската част на трансграничния регион Румъния-България се характеризира с относително високи стойности на гъстотата на железопътната мрежа, в сравнение със средната стойност за България.

Изключение правят област Силистра и област Добрич, които са с най-ниски стойности на гъстотата на железопътната мрежа. Най-висока средна стойност за гъстота на железопътната мрежа има област Русе, следвана от област Велико Търново и област Плевен от Северозападен район.

По показателя „гъстота на пътническите гари“, според територията водещо място от изследваните райони заема област Русе. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

По показателя „разпределение на броя на пътническите гари спрямо населението“ водещо място с незначителна преднина от изследваните райони заема област Видин. Стойностите на показателя за областите Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново и Русе са по-високи от средната стойност за страната.

На територията на областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич са разположени 61 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварна дейност (ТРД).

Съществуващите ограничения по отношение на габарит на натоварването GB в участъците Русе - Горна Оряховица - Дебелец по 4-та главна железопътна линия, Мездра юг - Мездра - Руска бяла - Видбол по 7-ма главна линия, Ясен - Черквица по 23-та линия, Свищов - Левски - Троян по 24-та линия и в железопътен възел Горна Оряховица биха създали предпоставка за невъзможност за превоз на някои интермодални товарни единици по тези участъци.



Железопътните съоръжения (мостове и тунели) са с висока степен на амортизация, като например по направление Русе - Варна. Голяма част от осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели (въведени в експлоатация в периода 1965-1985 г.) и на технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост.

Основните идентифицирани проблеми във връзка с развитието на железопътния транспорт са следните:

- Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
- Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация - ERTMS система и GSM-R мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената трансевропейска железопътна мрежа;
- Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа, недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност, недостъпна инфраструктура (мостове) за преминаване на река Дунав.

Подобряването на техническото и експлоатационно състояние на основната железопътна инфраструктура ще има положителен ефект върху ефективността на превозите и през следващите години се очаква да допринесе за нарастване на вътрешното търсене на пътнически пътувания и товарни превози по железница, както и за успешно интегриране българската транспортна система в европейската и промяна в разпределението на международните потоци, преминаващи през страната, по вид транспорт в полза на устойчивия железопътен транспорт.

Чрез модернизация и обновяване на железопътната инфраструктура могат да се постигнат европейските стандарти и пълна оперативна съвместимост с Европейската железопътна мрежа.

Поради недостатъчното развитие на железопътните връзки със съседните страни е необходимо да се изградят непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния от и през България.

Трансграничните връзки към Румъния ще бъдат значително подобрени. Дунав мост 2 (Видин-Калафат) вече е в експлоатация и привлича по-големи трафик обеми от очакваното. Следващите стъпки са планираната модернизация в периода 2014 - 2020 г. на първия участък Видин - Медковец от железопътната



линия Видин - София и координирано изграждане на железопътния участък Крайова - Калафат на територията на Румъния.

Потенциал за бъдещо развитие има железопътната връзка Русе - Гюргево след изразено съвместно намерение на заседание на българо-румънския комитет за извършване на проучване за рехабилитация на железопътната линия Букурещ - Гюргево - Русе - Горна Оряховица, като дискусиите за планиране и дефиниране на техническите параметри ще продължат.⁵⁰

Въздушен транспорт

Съществуващата инфраструктура за въздушен транспорт не е достатъчна, но към момента потенциал за развитие имат единствено международно летище „Горна Оряховица“, летище „Балчик“ и общинско летище „Русе“.

Налична транспортна мрежа

Наличната транспортна мрежа не осигурява достатъчно добра свързаност между двете държави, нито лесен достъп на пограничните райони до коридорите TEN-T и главните национални коридори.

Необходимо е трансграничните връзки между България и Румъния да бъдат значително подобрени. Има осъществени предарителни проучвания за изграждане на нови мостове над Дунав, прединвестиционни проекти за подобряване състоянието на железопътната и пътната инфраструктура.

Приоритетни направления следва да бъдат:

- Изграждане на мостове на Дунава и реконструкция на съществуващия;
- Изграждане, реконструкция и модернизация на фериботни връзки;
- Изграждане и реконструкция на пристанищната инфраструктура;
- Подобряване на корабоплаването по река Дунав;
- Изграждане на „Дунавски панорамен път“ - реконструиране и ремонт на паралелните на реката пътни участъци от Видин до Силистра;
- Изграждане на веломаршрут и велоалеи по крайбрежната ивица от Видин до Силистра - Дунавска велопътека (част от транс-европейската велосипедна алея по река Дунав).

⁵⁰ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



РАЗДЕЛ II. ФАКТИЧЕСКИ, ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА: ПЪТНИЧЕСКИ И ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ

Част 1. Фактически анализ на пътническия транспорт

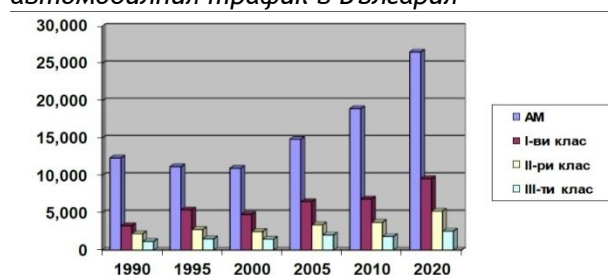
2.1. Пътнически трафик на автомобилния транспорт

Интеграцията на страната в европейското пространство доведе до съществено нарастване на трафика по главните пътнотранспортни направления. Ефективното и устойчиво интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската цели повишаване на кохезията и подобряване на връзките между Република България и останалите страни членки на ЕС, като паралелно с това поставя и нови предизвикателства по отношение нейното доизграждане, поддръжка и оптимизация.

Данните показват трайно увеличение на средноденонощната интензивност по години по всички класове пътища. Увеличението на трафика за 2010 г. спрямо 1990 г. по автомагистралите е 53.6%, по пътищата I-ви клас е 110.5%, по пътищата II-ри клас - 73.3%, а по пътищата III-ти клас е 56.7%.

Съгласно резултатите от актуализирания национален транспортен модел делът на междуселищните пътнически пътувания с леки автомобили за 2011 г. е 72%, а делът на пътуванията с автобусен междуселищен транспорт е 16% от всички пътувания. През 2013 г. българските превозвачи са превозили 160 млн. т (общо за собствена сметка и срещу заплащане), от които 22.3 млн. т в международно съобщение. Съгласно националния транспортен модел към 2011 г. допълнителният международен трафик през страната (внос, износ и транзит от чуждестранни превозвачи) е оценен на 25 млн. т.

Фигура 25. Прогноза за нарастване на автомобилния трафик в България⁵¹



Автомобилният трафик е с трайна тенденция към увеличаване. Според прогнозите за 2020 г. трафикът по автомагистралите, по пътищата I-ви и III-ти клас се очаква да нарасне с 40 % спрямо 2010 г., по пътищата II-ри клас с 37.8%, а при общинските пътища с 15%.

Схема 39. Разпределение на трафика за 2020 г. по Републиканските пътища - прогноза⁵²

Увеличаването на

⁵¹ Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в република България 2016 - 2022 г.

⁵² Информационен сборник за пътната мрежа на страната, Камара на строителите в България, 2016



Пътувания с леки автомобили

Националната статистика не предоставя данни за пътните превози с лек автомобил. По оценка на ЕВРОСТАТ, търсенето на пътните превози с лек автомобил са нараснали от 25.0 млрд. пътнически километри (пкм) през 1995 г. до 26.9 млрд. пкм през 2000 г. и до 48.1 млрд. пкм през 2011 г., или средногодишен ръст от 5.4% за периода 2000-2011 г. Степента на моторизация нараства по сходен начин: от 196 леки автомобили на 1 000 жители през 1995 г. - на 245/ 1 000 през 2000 г. и 368/ 1 000 през 2011 г., или средногодишен ръст от 3.8% за периода 2000-2011 г.⁵³

Паралелно с нарастването на търсенето на пътните превози с лек автомобил се наблюдава обратната тенденция на търсенето на пътните превози с обществен транспорт. През последните 12 години, търсенето на пътните превози с обществен транспорт (автобусен и жп транспорт) намалява 3 пъти, от около 360 млн. пътувания през 2000 г. - на 128 млн. пътувания през 2012 г., или със средногодишен спад от 8%.

Нарастването на пътуванията с лек автомобил е в резултат на ясно изразената тенденция за увеличаване на моторизацията както общо за страната, така и по области. Интересен е темпът на нарастване на моторизацията за периода 2010-2015 г. В много от общините (9 на брой) ръстът на моторизация през 2011 г. спрямо предходната година е над 10%. Този ръст намалява в следващите години от периода и започва да се стреми към нивото на насищане. В три от областите в българската част на трансграничния регион Румъния-България моторизацията изпреварва средната за страната: област Видин (703 автомобили на 1 000 души население), област Русе (606 автомобили на 1 000 души население), област Добрич (567 автомобили на 1 000 души население). В областите Велико Търново (369 автомобили на 1 000 души население) и област (370 автомобили на 1 000 души население) моторизацията е по-ниска от средната за страната, която е 441 автомобили на 1 000 души население.

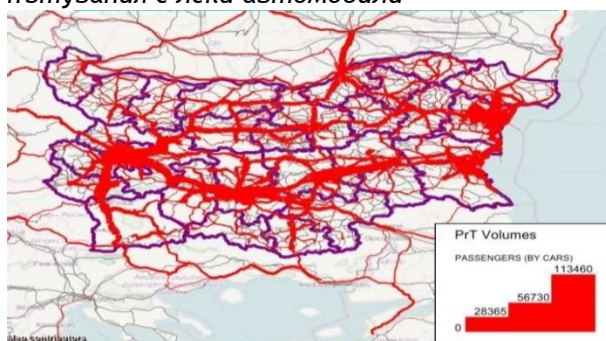
Броят на автомобилите в страната към 2010 г. е 2 602 463, а през 2015 г. 3 162 037. Това са съответно 34.68% и 44.20% от населението на страната и 40.62% и 51.92% от населението в и над трудоспособна възраст. Все по-голям

⁵³ Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ", 2015



става делът на броя на автомобилите както към населението на страната, така и към населението в и над трудоспособна възраст. Увеличението на дяловете е с около и над 10% за периода. В резултат на повишената моторизация се увеличава трафика при междуградските пътувания с леки автомобили. Превозът с леки автомобили в голяма част си е за лична сметка, с изключение на тези, които са с цел бизнес и се заплащат от съответните фирми или организации. Алтернатива на тези пътувания са пътуванията с обществен транспорт.

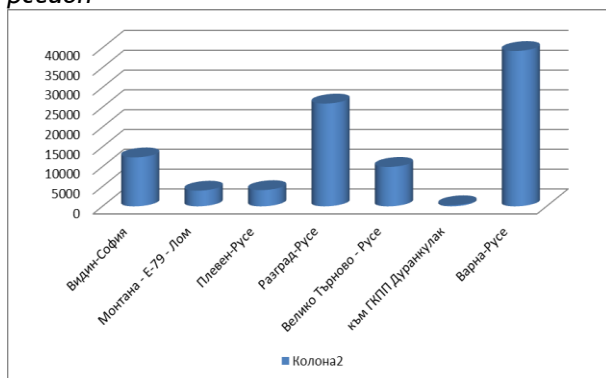
Схема 40. Годишен средно денонощен автомобилен трафик - реализирани пътувания с леки автомобили⁵⁴



За 2014 г., средно денонощно са възникнали 1 417 651 междуградски пътувания на хора, реализирани с 745 347 пътувания на леки автомобили. Средната запълняемост на един автомобил е 2.054 пътници. На годишна база това са 558 838 048.34 пътувания на хора, реализирани с 272 051 859.81 пътувания на леки автомобили.

Реализирани са 22.789 млрд. междуградски автомобил километри и 46.811 млрд. междуградски пътник километри.

Фигура 26. Трафик на леки автомобили в българската част на трансграничния регион⁵⁵



Трафикът с леки автомобили в българската част на трансграничния регион не е толкова натоварен, както в южната част на страната, много ясно се очертават най-натоварените оси на движение. Град Русе концентрира най-голям брой автомобили от и в посоките: Варна, Разград, Велико Търново и Плевен. Видин се очертава като втора ос на движение с лични автомобили, предимно по трасето от и за София.

Пътувания с обществен транспорт - автобусни превози

Нуждите от междуселищни пътнически пътувания с обществен транспорт се задоволяват предимно от автобусния транспорт и в по-малка степен от железопътния, като последният се предпочита най-вече от социалните групи, използващи намалени/преференциални тарифи (студенти, пенсионери и работещи в държавните железопътни превозвачи).⁵⁶

⁵⁴ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

⁵⁵ Собствени изчисления

⁵⁶ Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ", 2015



Предлагането на пътнически автобусни (градски и междуселищни) превози е напълно либерализирано, а достъпът до професията е посредством лицензиране. Броят на лицензираните превозвачи за междуселищни превози е твърде висок, което води до свръх-предлагане на услуги и вътрешно-секторна конкуренция по много от маршрутите, най-вече за превозите на дълги разстояния.

Схема 41. Републиканска автобусна транспортна мрежа в България



Услугите за превоз с автобусен транспорт са базирани на републиканска автобусна транспортна мрежа и републиканска транспортна схема. Българската част на трансграничния регион е добре обезпечена с автобусни линии, с изключение на най-източните и най-западните територии.

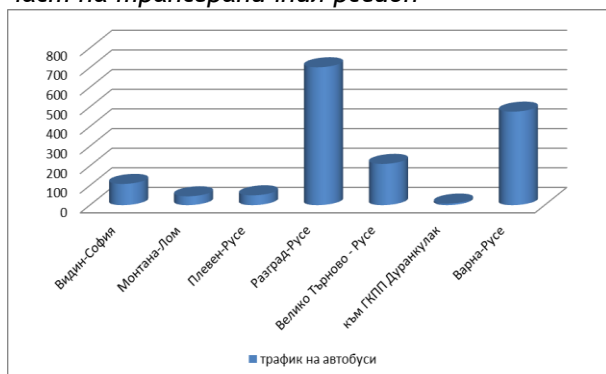
Схема 42. Реализиран годишен средно дневен автобусен трафик



Автобусният превоз е предпочитан пред железопътния, независимо, че цената на услугата на дълги разстояния е по-висока с около 50% от тази на железопътния.

Дневният автобусен трафик включва - международни автобуси, автобуси включени в републиканската транспортна схема и автобуси включени в областните транспортни схеми. И в рамките на българската част, трафикът е най-натоварен по републиканската пътна мрежа.

Фигура 27. Трафик на автобуси в българската част на трансграничния регион⁵⁷



Най-засилен трафик от автобуси се наблюдава по направление от и за Разград-Русе и Русе-Варна. Средната населеност на един автобус в началната автогара е 35% и средният капацитет на един автобус е 40 места. Средната населеност на един автобус е 48.40%.

Броят на автобусните междуселищни линии е много по-голям от

⁵⁷ Собствени изчисления



предлагането по железница и съществуват много направления, по които няма железопътен транспорт и, следователно, няма конкуренция между двата вида транспорт.

Обезпечаването с автогари и автобусни спирки в българската част на трансграничния регион е високо.

2.2. Пътнически трафик на водния транспорт

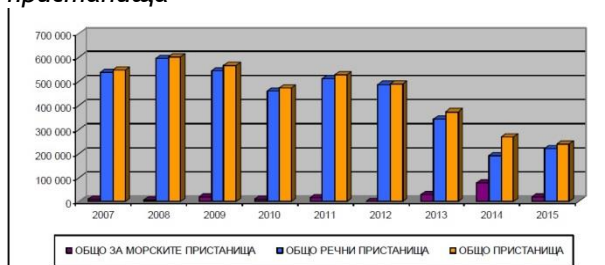
В девет речни пристанища в българската част на трансграничния регион има условия за обслужване на пътническия трафик. Към момента на изготвяне на настоящото предварително проучване между българските речни пристанища не се извършват редовни пътнически превози. Целият пътнически речен трафик е туристически.

Таблица 41. Наличие на инфраструктура за обслужване на пътническия трафик по река Дунав

№	наименование	Пътнически корабни места (брой)
1	Пристанищен терминал „Оряхово“	1
2	Пристанищен терминал „Видин-Център“	4
3	Пътнически терминал „Русе-Център“	3
4	Пристанищен терминал „Свищов“	1
5	Пристанищен терминал „Сомовит“	1
6	Пристанищен терминал „Тутракан“	1
7	Пътнически терминал „Силистра“	3
8	Пристанище „Пристис“	1
9	Пристанище „Никопол“	1

При обслужването на пътници речният транспорт заема водещо място в страната. Основният пътнически поток през водните (морски и речни) пристанища се осъществява през речните ни пристанища, като техният дял е средно 95%.

Фигура 28. Общ пътнически поток и разпределение по морски и речни пристанища⁵⁸



След 2008 г., общият брой на пътниците преминаващи през българските пристанища е с постоянен спад, като през 2015 г. той е намалял 2.5 пъти спрямо 2008 г.

Общият пътнически поток през речните пристанища постоянно намалява, като най-големият спад започва след 2012 г. и пътническият поток достига своя минимум през 2014 г., когато намаляването спрямо средния за периода 2007-2012 г. е 2.7 пъти.

През целия разглеждан период, броят на пътниците ползващи пристанищата в района Лом и Видин е основен за големината на общия пътнически поток през речните пристанища. Намаляването на пътническите се

⁵⁸ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



дължи основно на пускането на Дунав Мост 2 и свързаното с това намаляване на ро-ро превозите във Видин и Оряхово.

За пътничопотоците през морските пристанища се наблюдава увеличение, но поради сравнително малкия им дял не могат да компенсират спада в речните пристанища.

Основният параметър за наличност на услугите за едно пристанище (пристанищен терминал) е неговата пропускателна способност. Пропускателните способности на пристанищата с национално и регионално значение по река Дунав по отделните пристанищни райони са следните:

Таблица 42. Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение

Пристанищен район	Наименование	Пропускателна способност Пътници бр./г
ВИДИН	Пристанищни терминали с национално значение в района на Видин	212 200
	Пристанища с регионално значение Видин	56 000
ЛОМ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Лом	12 648
	Пристанищата с регионално значение в района на Лом	124 000
РУСЕ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Русе	388 922
	Пристанищата с регионално значение Русе	37 944

Делът на речните пристанища с регионално значение е около 42% от общата пропускателна способност на речните пристанища. По отношение на пропускателната способност за пасажери, най-големи възможности има пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Това е поради наличието на голям брой пътнически пристанища и фериботни терминали.

Круизи⁵⁹

В световен мащаб пазарът на круизни пътувания расте бързо, със среден годишен темп от 6.5 %. Важен развиващ се пазар в Европа са речните круизи, които вече генерират голям брой пътници за речните пристанища Видин/Лом и Русе. Реките Рейн/Майн/Дунав, които дават възможност на плавателните съдове да плават по целия път от Амстердам/Ротердам в Холандия до България, Румъния и дори Украйна, безусловно са най-важният воден път за речни круизи.

По река Дунав се осъществяват круизи в пристанищата: „Видин“, „Лом“, „Никопол“, „Свищов“, „Русе“, „Тутракан“ и „Силистра“. От статистическите данни за големината на пътничопотоците по характер на пътуването за периода 2007-2015 г. е определено, че до 2012 г. основен дял са имали пътуванията с крайна дестинация в българските пристанища, като след 2013 г. те са намалели за сметка на тези от чуждестранните круизи с междинна спирка.

При прогнозирането на речните круизни пътувания трябва да се вземат предвид следните факти:

⁵⁹ Източник: ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 г.



- Пазарът за речни круизи в Европа е нараснал с 10% годишно през последните 5 години. Най-популярната речна круизна дестинация са реките Рейн, Майн и Дунав поради големия брой привлекателни и лесно достъпни места по крайбрежието.

- За момента България има добра връзка с речните круизи, включително и с най-големия оператор - Viking River Cruises.

- Доходите на населението в Югоизточна Европа могат да се увеличат, което увеличава вътрешния пазар за круизи.

- Българските речни пристанища няма да се превърнат в базови пристанища, тъй като в близост до тях няма големи градове или летища, нито друга удобна транспортна инфраструктура.

При прогнозирането е приложен сценарият, при който е прието, че българските речни круизни пристанища отбелязват ръст от 5% годишно през следващите 10 години, след което увеличението спада на 1% годишно.

В таблицата по-долу са представени резултатите от прогнозата за пътничкопотока за речни круизи.

Таблица 43. Прогноза за развитието на речни круизи (пътници)⁶⁰

	2009	2014	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Русе/Свищов	9 244	8 624	11 557	13 946	16 012	17 853	18 378	18 553
Видин/Лом	16 393	17 213	23 067	26 723	29 504	34 237	35 983	35 983
Общо	25 637	25 837	34 624	40 669	45 516	52 090	54 361	54 536

Следвайки представените резултати, може да се заключи, че речните круизи е възможно да станат важен пазар за българските речни пристанища, защото този сектор се развива бързо в Европа. Реките Рейн, Майн и Дунав се явяват най-атрактивни за плаване в Европа, този сценарий е много вероятен.

2.3. Пътнически трафик на железопътния транспорт

Пътническите жп превози в България се извършват единствено от БДЖ „Пътнически превози“, който има договор с държавата да извършва задължителни обществени услуги (ЗОУ) за срок от 15 години (до 2025 г.). Около 90% от железопътните услуги в страната се извършват от държавния оператор.

Пътническите жп превози се считат за евтина, социално ориентирана и с ниско ниво на качеството услуга.

Търсене на жп пътнически транспорт намалява постоянно в продължение на повече от 20 години, за всички видове превози: международни и вътрешни. Намаляването на броя на превозените пътници с железопътен транспорт е в резултат от засилената конкуренция с автомобилния транспорт.

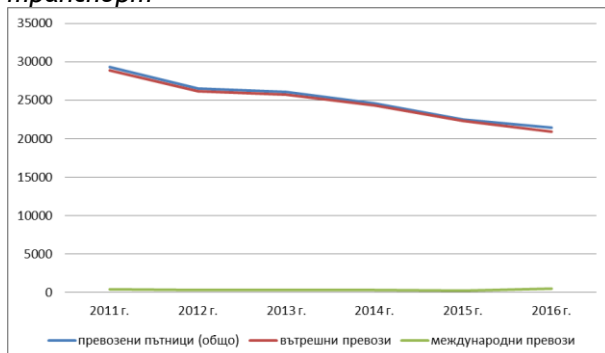
Железопътният пътнически транспорт има сериозен потенциал за развитие, който до голяма степен зависи от модернизацията на железопътната мрежа, подвижния състав и управлението на националния железопътен

⁶⁰ Източник: Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014



оператор.

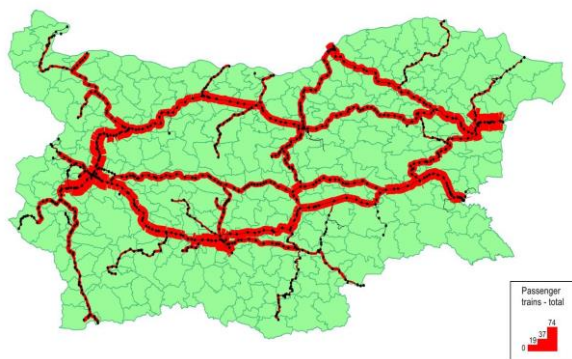
Фигура 29. Превозени пътници с жп транспорт



Международният трафик също не търпи голямо изменение през годините. Има увеличение на превозите с интеррегионални (бързи) влакове за последните три години, както и на регионалните превози за обслужване на малки населени места по главни линии. Това спомага за по-качественото обслужване на пътниците по различните релации.

Въпреки регистрирания спад в търсенето на превозни услуги по железница, който частично се дължи на външни за сектора фактори (демографска и финансово икономическа криза), бъдещото развитие на пътническия и товарен железопътен транспорт е от съществено значение поради редица причини като: претовареност на пътната инфраструктура, високи цени на автомобилните горива, изпълнение на националната политика за опазване на околната среда и повишаване безопасността на движението.

Схема 43. Маршрути на пътнически влакове



По данни от 2011 г.⁶¹, пътниците, превозени с жп транспорт се разделят на следните групи според използвания транспортен документ: 75.48% са пътували с билет/карта; 24.46% са пътували със служебна карта по договор, т.е. карта, издадена въз основа на договор между БДЖ и друга фирма, например НКЖИ; 0.03% специални и атракционни превози.

Преобладаващата част от търсенето е концентрирано в малко на брой населени места: седемте големи града плюс Перник и Асеновград, които генерират общо над 40% от пътуванията с жп транспорт. Делът от общо продадените билети за Плевен са 2.2%, а за Русе - 1.8%.

ЖП гарите с най-голям пътнически поток са „Монтана“, „Враца“, „Плевен“, „Горна Оряховица“, „Русе“.

По отношение на обслужването на населението с пътнически железопътен транспорт, разпределението на 67-те пътнически гари по области в българската част на трансграничния регион е посочено на фигурите по-долу.

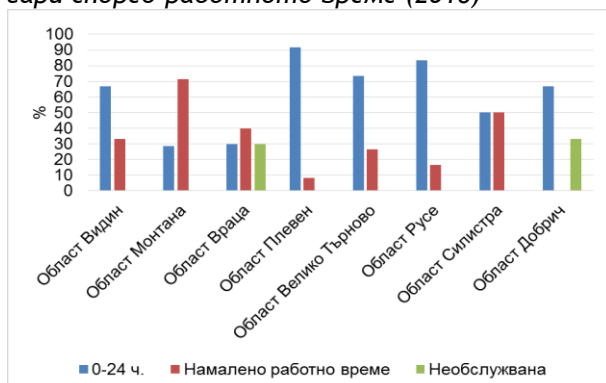
Фигура 30. Разпределение на пътническите

С непрекъснато 24-часово

⁶¹ Източник: ИА Железопътна администрация



гари според работното време (2016)



обслужване в денонощието, за изследваните области, са 66% от гарите, 28% са с намалено работно време и 6% от гарите са необслужвани. Преобладаващият дял на пътническите гари с непрекъсната продължителност на обслужване през денонощието е в областите Плевен, Русе, Велико Търново, Видин и Добрич.

В областите Добрич и Враца, около 30% от пътническите гари са необслужвани. В областите Силистра и Враца се наблюдава приблизително равен дял на гарите, които се обслужват денонощно и тези с намалено работно време. В област Монтана преобладават гари, които се обслужват с намалено работно време.

Сериозен проблем за трафика е непрекъснато увеличаващия се брой на закъсненията на влаковете през 2015 г., спрямо 2010 г. Конвенционалната железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози. Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа.

При проектни скорости 120÷130 км/ч, движението на влаковете се осъществява с 75÷80 км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движението. Допълнително неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете. Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства.

Основните проблеми, влошаващи качеството на предлаганата транспортна услуга се изразяват в: проблемен достъп до информация, неясно ценообразуване, проблеми с възможностите за резервация, условията във влаковете и гарите, непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти, липса на санитарни възли, труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете, твърде малко време за качване във влака, неотчитане на смяната на перона при връзките, два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; неотчитане на мултиmodalния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт, закъснения, нередовен график на местните връзки, отменяне на влакове без предварително предупреждение, недостатъчни грижи за пътниците, премахване или реорганизация на услугите



и връзките без предварителна консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и др.

Друг проблем е липсата на информационни системи. Това води до неизпълнението на изискванията за оперативна съвместимост и невъзможността за прилагане на съвременните информационни технологии в транспортното планиране и управление на превозния процес.

За търсенето на пътнически пътувания се очаква умерен ръст, концентриран основно в сегмента на крайградските пътувания. Съгласно изготвената прогноза се очаква през 2020 г. с железница да бъдат превозени 3.7% повече пътници в сравнение с базовата 2013 г. Акумулираният ръст за 2030 г. се очаква да бъде около 9.2%. Съгласно приеманията от Консултанта, предлагането на услуги, което ще отразява и подобренията, свързани с модернизацията на мрежите, се очаква да възлезе на около 8-9% повече влак/км спрямо предлагането през 2013 г.

2.4. Пътнически трафик на въздушния транспорт

От летище „Горна Оряховица“ не се изпълняват полети по редовни линии към настоящия момент, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Целият пътнически трафик се движи за аерогарата и от аерогарата по асфалтов път. Пристигащите и заминаващи пътници от/за аерогарата ползват автобуси или частни коли. Съществуващите места за паркиране на летище „Горна Оряховица“ са достатъчни. Паркингът осигурява автобусни и автомобилни паркоместа за пътниците от и до летището. Общественият транспорт до летището към настоящия момент не включва редовни автобусни линии.

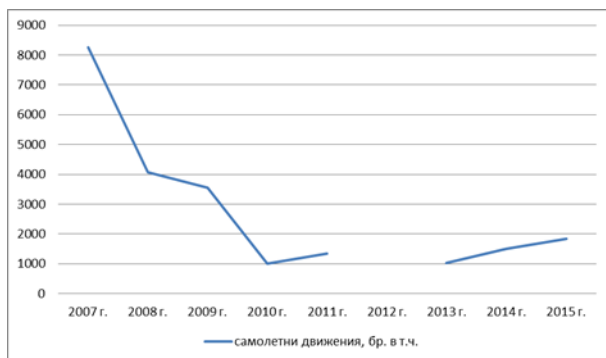
Основните авиокомпании, които извършват полети до и от летището са: „Фортуна Еър“; „Хели Еър Сау“; „BBC“; „Интерскай“; „ABS JETS“; „Агро Фермер“; „Авиоотряд 28“; „Еверусс/Булербуйс“; „Волга Днепр“; „Avcon Jet AG“; „Ruby Star“; „Motor Sich“; „SW BUSINESS AVIATION“; „CICADE CA“; „AR AIRWAYS/DJETOPS“; Гранична полиция; „Делян Диков“; „Авиоотряд Варна“; „Френски BBC“; „Белгийски BBC“; US MILITARI; „Air Medical“; „SilverCloudAir“; „GM Helicopters“.⁶²

Данните за трафика на летището отразяват значително намаление в броя на самолетните движения през периода 2007-2015 г., което обаче до голяма степен се дължи на намалението на тренировъчните полети на частните авиокомпании, включени в данните.

Фигура 31. Изменение в броя на самолетните движения на летище „Горна Оряховица“

Съответното процентно

⁶² Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Фигура 32. Изменение в броя на обслужените пътници на летище „Горна Оряховица“



изменение на броя на полетите до и от летището е 147% за международните чартърни и 148% за вътрешните чартърни полети.

Както е видно, броят на международните чартърни полети се увеличава през периода от 91 през 2007 г. до 316 през 2015 г., а броят на вътрешните полети се увеличава от 61 през 2007 г. на 212 през 2015 г.

Броят на обслужените пътници от международни чартърни полети нараства 3 пъти през 2010 г., след което отново намалява и през 2015 г. е с 28% по-висок от броя на обслужените пътници през 2007 г., а броят на обслужените пътници от вътрешни линии след 2009 г. бележи непрекъснат ръст и в края на 2015 г. е почти 4 пъти по-голям от този през 2007 г.

Към момента на изготвянето на настоящото предварително проучване трафикът на общинско летище „Русе“ е незначителен - едва 6 кацания за първото полугодие на 2017 г.

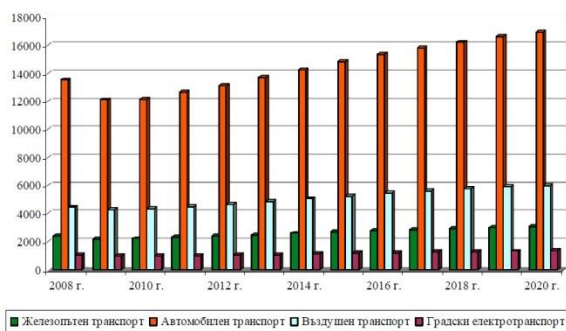
2.5. Прогнози за пътническия трафик

Превозването на пътници има не само икономическо значение, то е свързано с всички сфери на живот и освен, че следва да добавя стойност към обществото, то трябва да бъде и достъпно за всеки. Правилната организация на транспортните процеси осигурява конституционното право на хората да упражняват труд, да посещават културни, природни и исторически забележителности, да организират своя отход, да участват в събития с политически, научен, творчески, образователен, търговски и прочие характер.

Следователно, движението на човешките потоци е от особено значение както за отделните индивиди, така и за организациите със стопанско, културно, политическо, научно и друго значение, което определя и важната роля на отделните видове транспорт.

Фигура 33. Очакван ръст на пътническата превозна дейност по видове транспорт - млн. п/км.

Прогнозираните за развитие на пътническия транспорт са за



постоянно и плавно нарастване. Предвижда се с по-бавни темпове да нараства автомобилният транспорт, а сериозният растеж да бъде при железопътния и въздушния транспорт. Към 2020 г. автомобилният транспорт ще продължи да бъде най-големият пътнически превозвач.

Въпреки това, в изпълнение на непрекъснато актуализиращата се европейска и национална транспортна политика, в посока на драстично намаляване на увреждащото действие на транспорта върху околната среда и климата, темповете на нарастване на пътническите превози с автомобилен транспорт ще намаляват. При очаквано повишение от над 27% на общата пътническата превозна дейност през 2020 г., спрямо базовата 2008 г., повишението при автомобилния транспорт вероятно няма да надхвърли 25%, а относителното му тегло от около 63% през базовата година, се очаква да спадне до около 61.8% в края на периода.

С по-високи темпове, особено след 2015 г., се очаква да се развива пътническата превозна дейност с железопътен транспорт и това е логично, защото това е транспортът, отнасящ се „най-дружелюбно“ към околната среда и климата. Въпреки прогнозираното бързо нарастване на пътническите превози с въздушен транспорт, железопътният транспорт ще запази своите позиции и даже, при разумна екологична политика от страна на държавата, може и да увеличи относителното си тегло в общата пътническа превозна дейност.

Част 2. Фактически анализ на товарния транспорт

2.1. Товарен трафик на автомобилния транспорт

В България, достъпът до транспортния пазар на автомобилния транспорт е напълно либерализиран, като дейността подлежи на лицензиране. Конкуренцията в сектора е висока, тъй като има голям брой превозвачи, притежаващи лиценз за извършване на товарни автомобилни превози. Вътрешен лиценз за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 4 128 броя превозвачи от различни области на България, а лиценз на Общността за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 11 279 броя превозвачи от различни области на България.

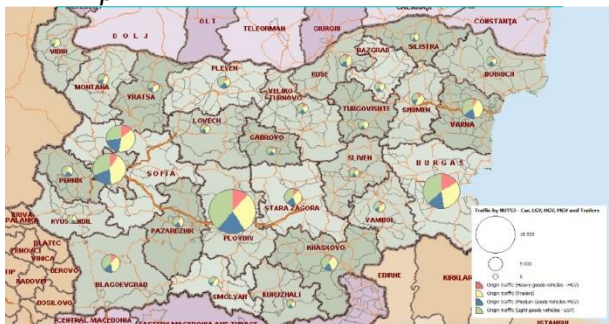
Наблюдава се увеличение на превозените товари и извършената работа (млн. ткм.) за 2015 г. спрямо 2014 г. Значително се е увеличило средното превозно разстояние от 173.73 км през 2012 г. до 199.93 км. през 2015 г. Тенденцията е към леко намаление на празния пробег от 567.2 км. през 2014 г. до 555.5 км. през 2015 г.

Фигура 34. Брой и дялове на натоварени товарни автомобили по видове и по зони на

Българската част от



натоварване

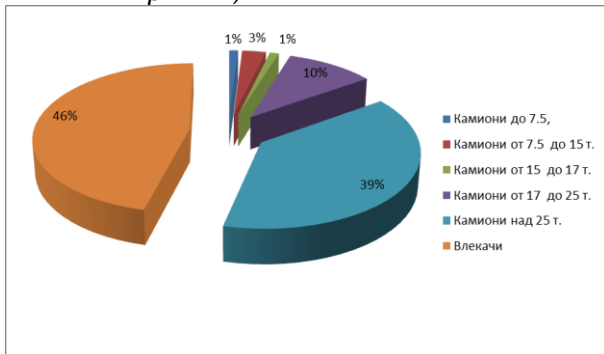


трансграничния регион Румъния-България не е толкова силно натоварена, както южната част на страната. Това е пряко отражение на състоянието на пътната инфраструктура за автомобилен транспорт. Основните локации с най-голямо натоварване са Русе и Плевен.

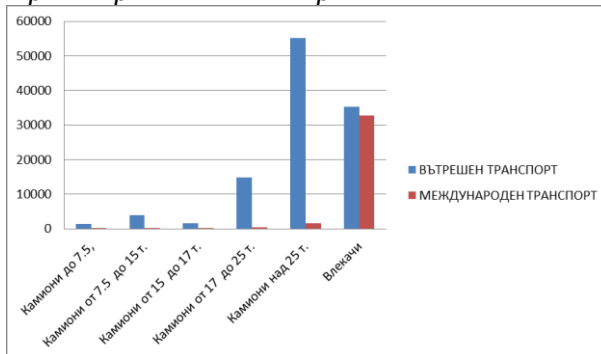
През последните години, натоварването на пътната мрежа е в резултат от нарастване броя на тежкотоварните автомобили. Транзитът през страната се е увеличил, а и броят на тежкотоварните автомобили вътре в страната е нараснал двойно за последните десет години. Това води до увеличаване на общото тегло и товароносимост на тежкотоварните автомобили, което се отразява върху пътната инфраструктура. Както цялата страна, така и трансграничния регион Румъния-България има остра необходимост от изграждане на пътна инфраструктура, съобразно европейските стандарти за натоварване с оглед увеличаване разрешеното тегло на товарните автомобили.

Товарите се превозват предимно с тежкотоварни камиони - над 25 т. - 46% и с влекачи - 39%. При превоза на товари за вътрешния превоз се използват предимно камиони над 25 т. и влекачи. При международния транспорт се използват предимно влекачи.

Фигура 35. Товарен автомобилен транспорт по вид на превоза, тегло.⁶³



Фигура 36. Вътрешен и международен транспорт по вида на превоза



Анализът на превозите е направен по 20 групи товари, съгласно единната класификация на товарите в транспорта, която е представена в следващата таблица.

Таблица 44. Единна класификация на товарите в транспорта (NST 20)

код	Вид на товара
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители
7	Кокс и рафинирани нефтепродукти

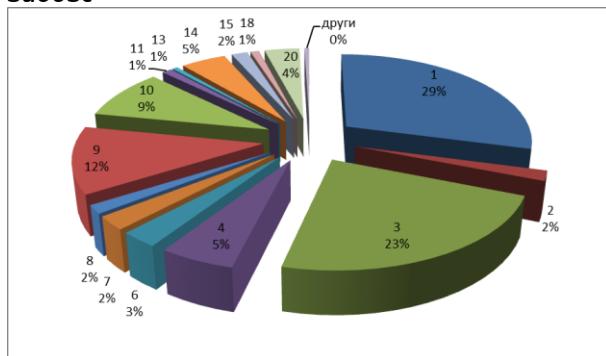
⁶³ Източник: НСИ



8	Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво
9	Други неметални минерални продукти
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване
11	Машини и съоръжения, некласифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, некласифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници
12	Транспортно оборудване
13	Мебели, др. фабрични изделия, некласифицирани другаде
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци
15	Поща, пратки
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, некласифицирани другаде
18	Групирани товари: смес от типове товари, които се превозват заедно
19	Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16
20	Други товари, некласифицирани другаде

В българската част на трансграничния регион за товарния автомобилен транспорт структуроопределящи са две групи товари: група 1. „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти“, която формира близо 29% и група 3. „Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишленост“.

Фигура 37. Разпределение на товарите по видове



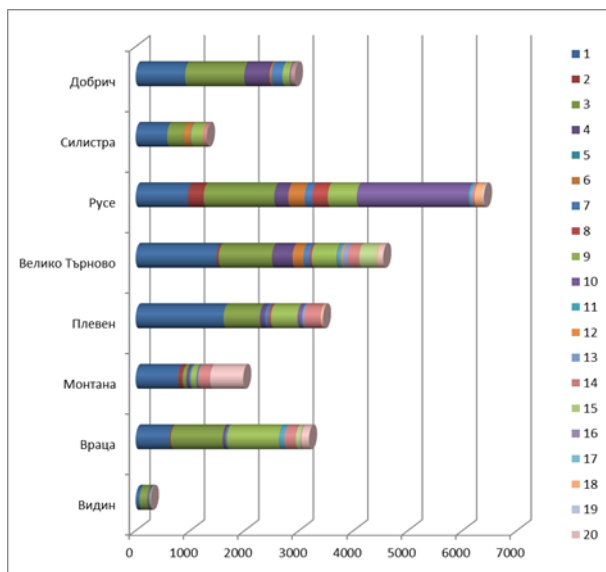
Другата важна група товари е 9. „Други неметални минерални продукти“, която формира близо 12% от търсене на превози. А група 10. „Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване“ заема 9% от пазарния дял на товарния автомобилен транспорт.

Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по области са Русе, Велико Търново, Плевен, Враца и Добрич.

Фигура 38. Дялове на натоварените товари по области и видове превозени с автомобилен транспорт, 2014 г.⁶⁴

Най-много тонове товари са превозени в област Русе, като 32% от

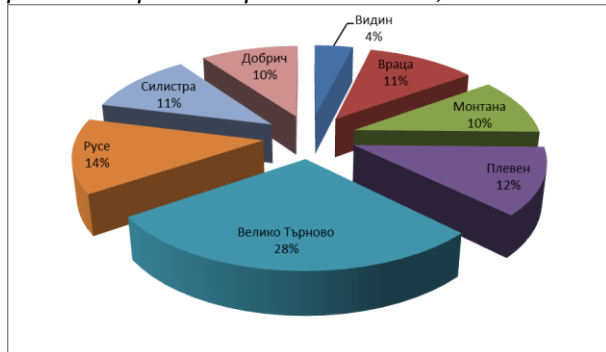
⁶⁴ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



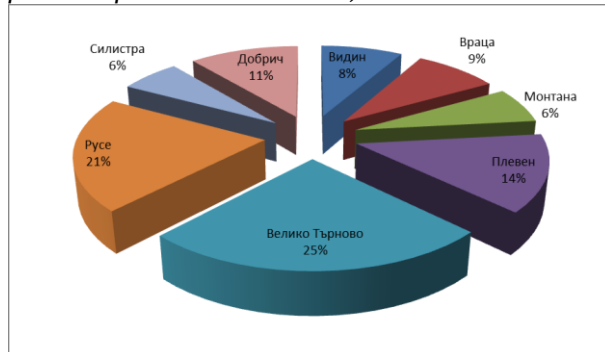
товарите са формирани от група 10 „Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване“, а 20% от товарите са от група 3. „Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишленост“. В област Велико Търново с най-висок дял от 33% са товарите от група 1. „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти“, както и за област Плевен, те формират 47% от товарите превозени с автомобилен транспорт.

Товарните автомобилни превози са представени чрез превозените товари в хил. тона и извършената работа в млн. ткм, срещу заплащане и за собствена сметка са сегментирани по видове превозни средства в зависимост от товароспособността им. Представена е и структурата на така определените сегменти като съответни дялове.

Фигура 39. Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване в хил.км, 2016 г.⁶⁵



Фигура 40. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в мил.т/км, 2016 г.⁶⁶



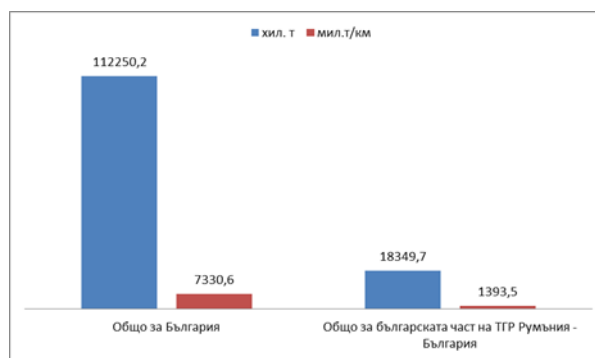
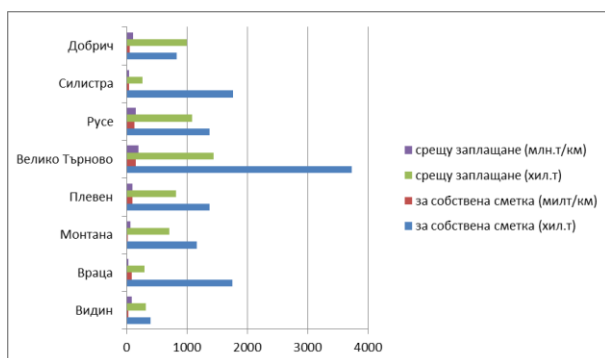
Най-много товари, превозени с автомобилен транспорт по регион на разтоварване, се забелязват в областите Варна, Бургас, Стара Загора, Пловдив, София и София (столица).

Фигура 41. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване и по тип на превоза за 2016 г.

Фигура 42. Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в българската част на трансграничния регион за 2016 г.

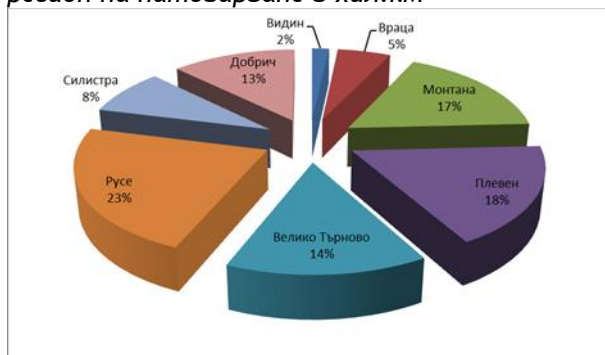
⁶⁵ Източник: НСИ

⁶⁶ Източник: НСИ

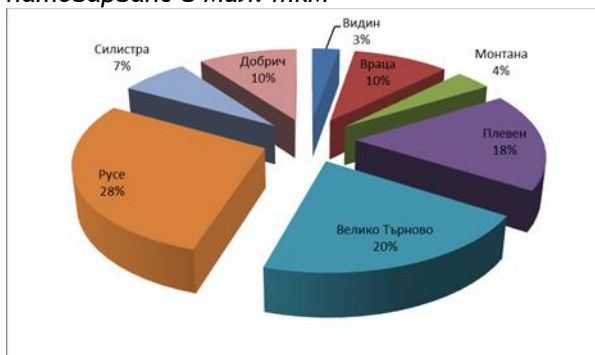


В българската част на трансграничния регион преобладава извършването на вътрешни превози (разтоварване) срещу заплащане. Близко 16% от вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване за страната се формира от този вид дейност, в рамките на българската част на трансграничния регион.

Фигура 43. Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване в хил.км⁶⁷



Фигура 44. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в мил. ткм⁶⁸



Най-много товари, превозени с автомобилен транспорт по регион на натоварване, се забелязват в Русе, Велико Търново, Плевен, Враца и Добрич.

В българската част на трансграничния регион преобладава извършването на вътрешни превози (натоварване) срещу заплащане.

Фигура 45. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване и по тип на превоза, 2015 г.⁶⁹

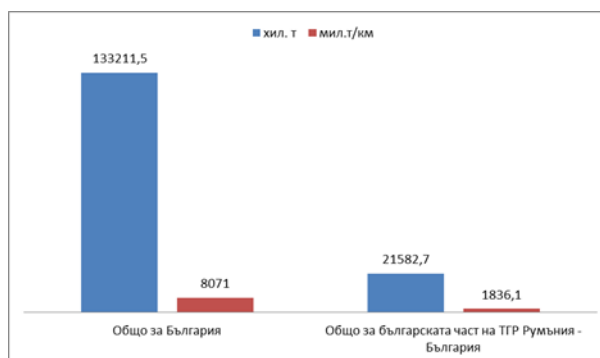
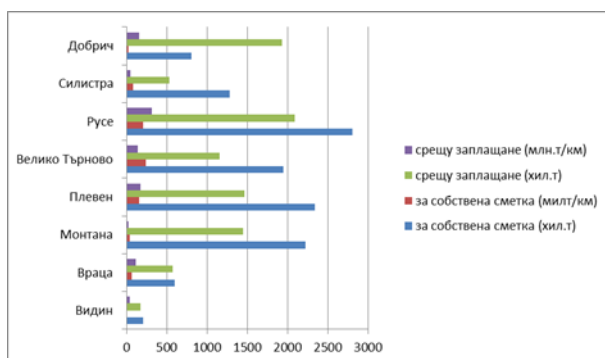
Фигура 46. Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в българската част на трансграничния регион, 2015 г.⁷⁰

⁶⁷ Източник: НСИ

⁶⁸ Източник: НСИ

⁶⁹ Източник: НСИ

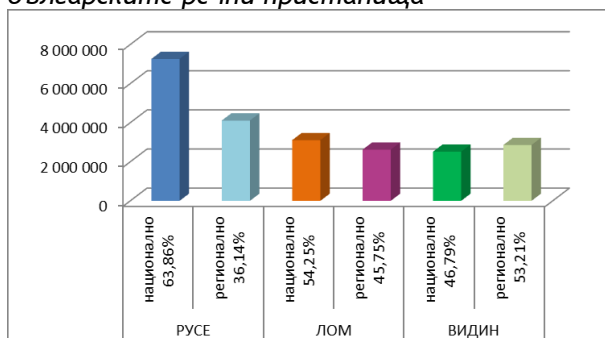
⁷⁰ Източник: НСИ



2.2. Товарен трафик на водния транспорт

Река Дунав е единствената плавателна река на България. Речните пристанища представляват гръбнака на транспортните процеси по вътрешноводните пътища. Пристанищата са оборудвани със съоръжения за обработване на насипни, течни и контейнеризирани товари. Общият капацитет за обработка на товари на речните български пристанища се оценява на 10 млн. тона годишно, който не се използва ефективно.

Фигура 47. Пропускателни способности на българските речни пристанища⁷¹



Основният параметър за наличност на услугите за едно пристанище (пристанищен терминал) е неговата пропускателна способност. Претоварният капацитет при съществуващите условия, технически средства и действащи технологии на речните пристанища се оценява на около 22 472 млн. тона.

Пропускателните способности на пристанищата с национално и регионално значение по отделните пристанищни райони са следните:

Делът на речните пристанища с регионално значение е около 42% от общата пропускателна способност на речните пристанища. По отношение на пропускателните способности по райони, най-голям дял имат пристанищата в района на Русе - 50%.

Таблица 45. Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение

Пристанище район	Наименование	Пропускателна способност товари т./г.
ВИДИН	Пристанищни терминали с национално значение в района на Видин	2 514 000
	Пристанища с регионално значение Видин	2 858 816
ЛОМ	Пристанищни терминали с национално с национално значение в район Лом	3 107 000
	Пристанищата с регионално значение в района на Лом	2 620 000

⁷¹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

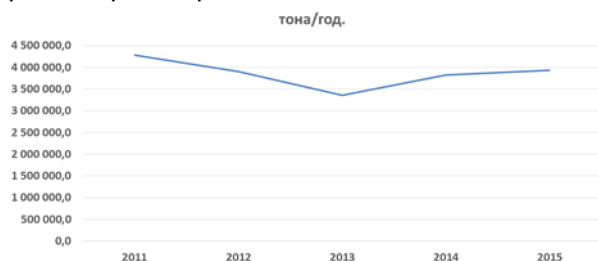


РУСЕ	Пристанищни терминали с национално значение в район Русе	7 261 860
	Пристанищата с регионално значение Русе	4 110 306

Товарооборот

През последните години общият годишен товарооборот на българските пристанища за обществен транспорт е бил най-голям през 2008 г., достигайки над 42 млн. т./г., а средната му стойност е била около и малко над 36 млн. т./г. Разпределението на товарооборота между морските и речните пристанища на Република България е било средно от порядъка на 72% (за морските пристанища) към 28% (за речните пристанища).

Фигура 48. Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/годишно



Фигура 49. Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/месец



Речните пристанища са имали най-голям дял от товарооборота през 2007 г. и 2008 г. - около 35-36%, като през последните години той е спаднал наполовина и е около 17-18%. При речните пристанища след 2008 г. се наблюдава силен спад на общия товарооборот като през 2009 г. той е 25%. Подобен спад на товарооборота се наблюдава и през 2013 и 2014 г., като през 2015 г. товарооборота спрямо 2008 г. е намалял около 2.45 пъти. Това се дължи на големия спад на товарооборота през пристанищата „Лом“ и „Видин“, докато товарооборота на русенските пристанища поддържа сравнително постоянно ниво на товарооборота над 3 мил. т./г.

Най-големият спад се наблюдава при ро-ро товарите, като през последните години са намалели над 4 пъти спрямо тези през 2007 г. и 2008 г. Това основно се дължи на драстичното намаляване на ро-ро превозите през речните пристанища и най-вече тези в района на Лом и Видин, причината за което е пускането в експлоатация на Дунав мост 2 във Видин и пренасочване на автомобилния трафик през него. Речният транспорт обслужва между 5 и 10% от международната търговия.

Таблица 46. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления⁷²

товари	В хил. тона				
	2012	2013	2014	2015	2016
Общо	3 894	3 831	4 529	4 568	3 993
Внос - разтоварени	1 682	1 529	1 688	1 708	1 312
Износ - натоварени	805	1 112	1 410	1 165	1 459
Крайбрежни	1 407	1 190	1 431	1 695	1 222

Товарооборотът на българските пристанища се базира основно на внос и

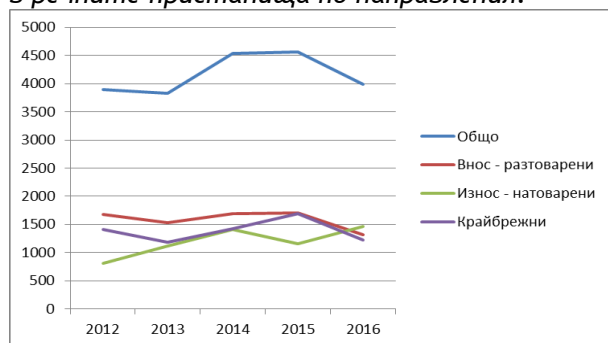
⁷² Източник: НСИ



износ на товари.

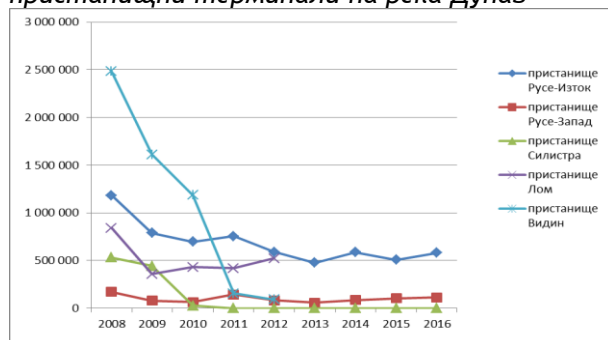
Докато в първата половина на разглеждания период вносът е надвишавал товарите за износ, като разликата е по-очевидна през 2007 г. и 2008 г., то в периода след 2012 г. преобладават товарите за износ.

Фигура 50. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления.⁷³



обработените товари в пристанище „Русе-Изток“ е относително постоянно - приблизително 580 хил. тона.

Фигура 51. Общ товарооборот по пристанищни терминали на река Дунав⁷⁴



До средата на 2010 г. най-голям относителен дял от общия товарооборот на речните пристанища е заемал порт „Видин“ - 47.7%, на второ място се нарежда пристанищен терминал „Русе-Изток“ - 22.7%, след това порт „Лом“ - 16.1%, порт „Силистра“ - 10.2% и пристанищен терминал „Русе-Запад“ - 6.8%. След 2010 г. до края на изследвания период количеството на

Наблюдава се тенденция на непрекъснато нарастване в обема на товарооборота на пристанищния терминал „Русе-Запад“ - отбелязан е ръст от 77.2% през 2016 г. спрямо 2010 г. В пристанище „Силистра“ количеството на обработените товари е най-голямо през 2008 г. - 530 хил. тона, като след тази година то непрекъснато намалява и от 2011 г.

на територията на порта не са обработвани товари. За порт „Лом“ е характерно непрекъснато нарастване в количеството на обработените товари, като през 2012 г. е реализиран ръст от 46% спрямо 2009 г. Товарооборотът на пристанищен терминал „Русе-Изток“ е съставен предимно от насипни (те заемат 82% от общия товарооборот), генерални (32.1%), наливни (0.4%) и Ро-Ро единици (1.6%). В пристанищен терминал „Русе-Запад“ са обработени основно генерални товари - 71.1%, а останалите са насипни товари - 28.7%. В пристанище „Силистра“ са обработени предимно фериботни единици. Товарооборотът на порт „Лом“ е съставен главно от насипни товари - руди и концентрати, въглища, зърнени храни, кариерни материали и кокс. В пристанище „Видин“ преобладава делът на обработените превозни средства - 81%, насипни - 18.3% и генерални товари - 0.3%.

Фигура 52. Основни товаропотоци през речните пристанища

Най-висок дял от товарите,

⁷³ Източник: НСИ

⁷⁴ Източник: Годишни отчети на пристанища Лом, Русе и Видин



преминали през българските речни пристанища се спада на зърнените храни и фуража, следвани от въглища и кокс, метали, нефтепродукти, торове и химикали.

Таблица 47. Начин на превоз на товари по речен транспорт

Начин на превоз	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Наливни	453 529	410 136	372 382	126 596	149 729	206 925
Насипни	2 622 636	2 240 747	2 303 682	1 970 068	1 898 810	2 033 808
Генерални	901 341	416 021	419 734	607 558	442 174	407 248
Общо - международни	4 037 660	3 066 904	3 095 798	2 704 222	2 490 713	2 647 981
Каботажни превози	2 526 962	1 772 142	1 435 066	1 580 057	1 415 606	1 199 554
Всичко без фериботи	6 564 622	4 839 046	4 530 864	4 284 272	3 906 319	3 847 535
Фериботи - брой транспортни единици	414 397	344 480	294 042	332 580	301 670	164 535

Според Организацията на ООН за прехрана и земеделие - (FAO), вероятно е търсенето на хранителни продукти да нарасне значително в бъдеще, тъй като населението на света се увеличава, както и средният доход на глава от населението. Световното търсене на маслодайни и зърнени култури, които са основните селскостопански продукти, изнасяни от България, е едно от най-бързо нарастващите. Развитието на българския износ на селскостопанска продукция зависи от направените инвестиции в сектора.⁷⁵

Бъдещото търсене на течни горива може да намалее поради изчерпването на източници на фосилни горива в целия свят и технологични промени, които създават алтернативни източници на енергия.

Гамата от товари, които се транспортират в контейнери се увеличава непрекъснато, тъй като понастоящем дори продуктите, които представляват насипни товари и автомобилите понякога се транспортират в контейнери.

2.3. Товарен трафик на железопътния транспорт

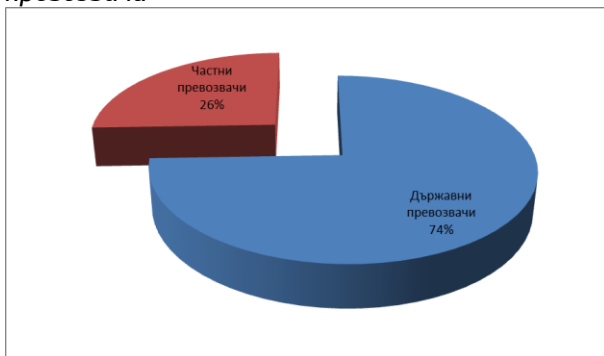
Отварянето на железопътния пазар в Европа доведе до появяването на частни железопътни превозвачи. Това допринесе за развитието на железопътния сектор, по отношение на товарните превози като цяло, както и до повишаване на дела на превозените товари от частните железопътни превозвачи.

След либерализацията на товарните жп услуги, броят на лицензираните товарни превозвачи постепенно нараства, което от своя страна засилва конкуренцията на сектора, но и води до повишаване на дела на превозените товари и извършената работа от навлезлите на пазара нови железопътни превозвачи. Това става и за сметка на държавния железопътен превозвач - „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД.

⁷⁵ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Фигура 53. Обем на товарните превози по превозвачи



Новите превозвачи постепенно разширяват пазарния си дял като той надхвърля 25% от извършените товарни жп превози през последните години. С навлизането на пазара на товарни железопътни превози на нови участници, дела на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД намалява. Този дял на превозите на товари се пренасочва към новите железопътни превозвачи. Освен засилването на конкуренцията, в сектора се

наблюдава и плавно намаляване на превозените товари от страна на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД за сметка на другите превозвачи. Освен държавният превозвач БДЖ „Товарни превози“, към момента на изготвяне на предварителното проучване с валидни европейски лицензи са още 13 оператора, а именно: „Българска железопътна компания“ АД; „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД; „Газтрейд“ АД; „Ди Би Карго България“ ЕООД; „Експрес Сервиз“ ООД; Държавно предприятие транспортно строителство и възстановяване; „Карго транс вагон България“ АД; „Порт рейл“ ООД; Рейл карго Кериър България; „ТБД - Товарни превози“ ЕАД; „ПИМК Рейл“ ЕАД; Мини Марица - Изток; „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД.⁷⁶

Намалението на превозените товари след 1990 г. (с превозени 63 млн. тона по железница) до 2001-2005 г. (с превозени 20 млн. тона) се дължи главно на реструктурирането на националната икономика и преход от централизирана планова икономика, ориентирана към тежката индустрия, към пазарна икономика с преобладаващи малки и средни превозвачи.

Фигура 54. Товарни превози по железница, период 2000-2013 г.



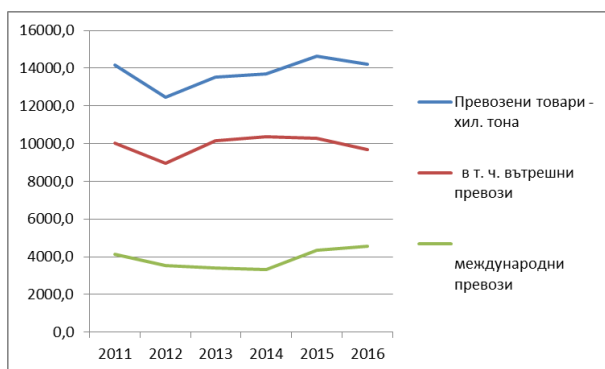
Драстичното намаление, регистрирано през 2009 г. и 2010 г. се дължи най-вече на затварянето на Металургичния комбинат Крeмиковци, за нуждите, на който в предходните години са превозвани около 25% от товарите във вътрешно съобщение.

През последните години се забелязва постепенното увеличаване на превозените товари като цяло, което е показател за засилена конкуренция на железопътния сектор по отношение на товарните превози.

Фигура 55. Превозени товари по железница, Анализите показват, че общото по години.⁷⁷

⁷⁶ Източник: НКЖИ, <http://www.iaja.government.bg/IAJI/wwwFWRAEA.nsf/jpcarter.htm?ReadForm>

⁷⁷ Източник: НСИ



количество товари, превозени през 2016 г. с железопътен транспорт са намалели с 1% спрямо 2015 г. Международният трафик, за разлика от вътрешния, не търпи голямо изменение през годините. Равнището му се запазва относително равномерно, а дори през 2016 г. той се е увеличил с повече от 1%.

От данните в таблица е видно плавно увеличение на влаковата работа за товарните влакове, което е доказателство за нарастване обема на превозите и за развитие на товарния железопътен транспорт през последните години.

Таблица 48. Движение на товарните и пътническите влакове, влаккилометри (хил.км)

Наименование на показателите	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Товарни влакове влаккилометри	6 774.4	5 692.8	6 543.5	6 879.2	7 658.6	8 155.4
Пътнически влакове влаккилометри	22 755.4	20 011.1	20 042.5	20 452.9	20 904.5	21 354.2

Стойността на средното превозно разстояние има тенденция към повишаване през последните 3 години, което е резултат от нарастване на количеството на извършените превози.

Един от най-сериозните проблеми в българските железници е закъснението на влаковете. Закъсненията през годините нарастват. Поради изпълнението на много строително-ремонтни дейности, в последните години се забелязва увеличение на минутите закъснение при превозите. Като мярка за намаляване на минутите закъснение може да се използва подобряване контрола на строително ремонтните дейности и спазване сроковете, както и подобряване на схемите, отчитащи функционирането.

От анализа на статистическите данни се наблюдава, че товарните превози от железопътния транспорт в страната се характеризират с леко повишаване на обема на превозите. Участието на железопътния транспорт на пазара на пътническите превози показва непрекъснат спад. Конкурентоспособността на развитието на железницата намалява.

Причините са следните:

Техническото състояние на железопътната мрежа. Техническото състояние на железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози. Средната техническа скорост за движение - $V_{ср}$ на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа. При проектни скорости при изграждането на железопътните участъци от порядъка на $V=120\div130$ км/ч, поради лошото техническо състояние, което са достигнали в момента, движението на влаковете се осъществява с $V_{ср.} = 75\div80$ км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движение.



Непрекъснати ремонтни дейности по инфраструктурата. Зачестяването на ремонтни дейности, извършвани по железния път в участъци от железопътната мрежа и удължените срокове на прекъсване на движението на влаковете намаляват възможностите за предоставяне на качествена услуга.

Остарял и амортизиран вагонен и локомотивен парк. Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства.

По-високата конкурентоспособност на автомобилните превозвачи. Автомобилните превозвачи, привличат все повече клиенти с атрактивни цени, по-добро качество на предлаганите услуги и организиран превоз до точки, до които не достига железопътен транспорт. Влияние оказва и значителната част от превозите на населението през последните години с лични превозни средства.

Железопътният транспорт е конкурентен при превоз на товари на по-дълги разстояния. Товарите, които се превозват предимно с железопътен транспорт, се превозват на по-дълги разстояния. Средното превозно разстояние през 2014 г. при железопътния транспорт е 229.45 км, а при автомобилния транспорт е 51.33 км.

Техническото състояние на железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози.

Анализът на жп превозите е направен по 20 групи товари, съгласно единната класификация на товарите в транспорта, която е представена в следващата таблица.

По данни на НСИ (2016 г.), железопътният товарен транспорт има предимство при превоза на товар 2 „Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ“ с дял от 79.7%, товар 8 „Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво“ с дял от 54.6%, товар 12 „Транспортно оборудване“ с дял от 62.8%, товар 19 „Неидентифицируеми товари“ с дял от 79.5% и товар 20 „Други товари, неклассифицирани другаде“ с дял от 64.5%.

Делът на общите превозени товари от железопътния товарен транспорт е 9.05%, а делът на автомобилния товарен транспорт е 90.95%.

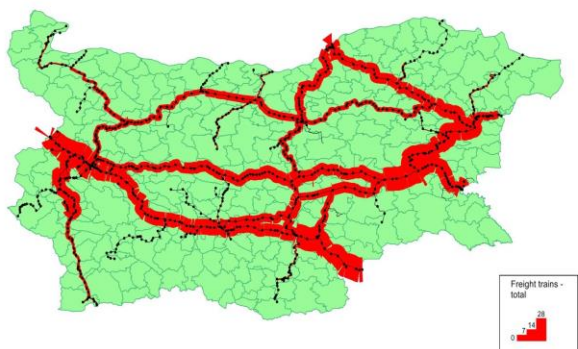
Товарите, които се превозват предимно с железопътен транспорт, се превозват на по-дълги разстояния (товар 2 - железопътен транспорт - 92.14 км средно превозно разстояние и автомобилен транспорт - 18.30 км средно превозно разстояние). Средното превозно разстояние при железопътния транспорт е 238.85 км., а при автомобилния транспорт е 52.32 км.



Железопътният транспорт е предпочитан при превоза на товар 8 „Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво“ - железопътен транспорт - 366.10 км средно превозно разстояние и автомобилен транспорт - 95.22 км. средно превозно разстояние.

Предлагане на товарни превози с железопътен транспорт

Схема 44. Товарни влакове по категории заложи в ГДВ за 2014 г.



Предлагането се осъществява с различни категории товарни влакове: международни директни товарни влакове (МДТВ); директни товарни влакове (ДТВ); локални товарни влакове (ЛТВ) и маневрени влакове (МВ). Също така се реализират и контейнерни блок-влакове и Ро-Ла блок-влакове.

Схема 45. Международни директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и денонощен времеви профил на трафика

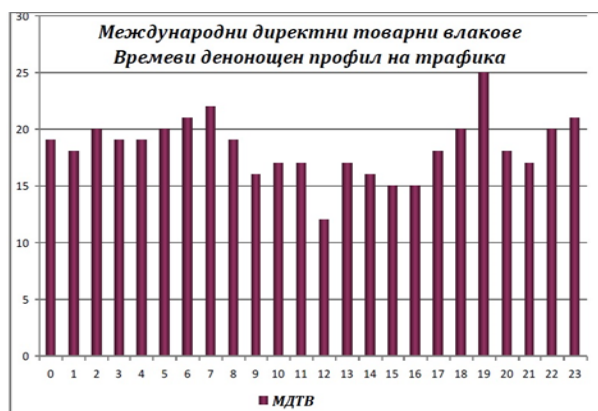


Схема 46. Директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика

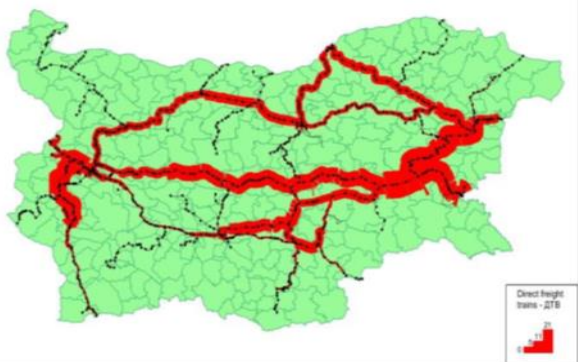
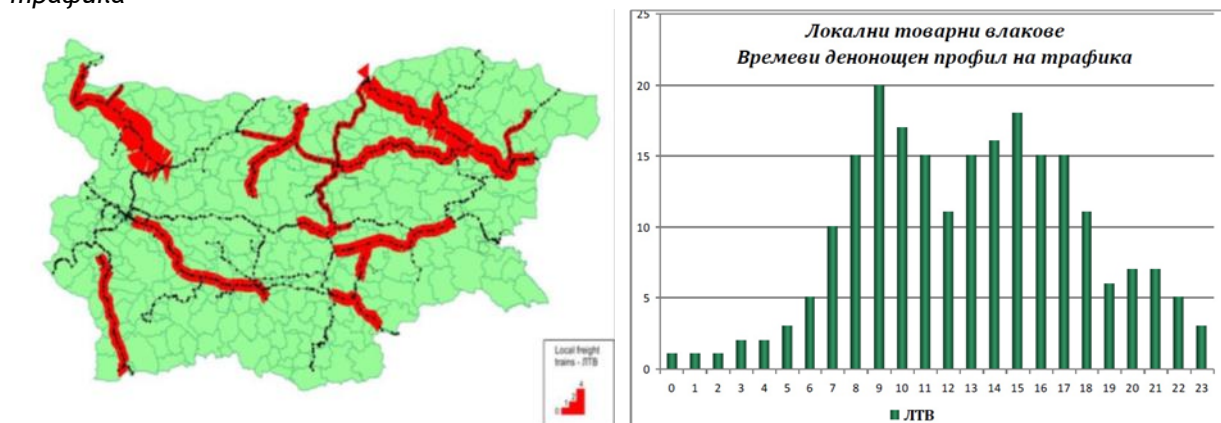


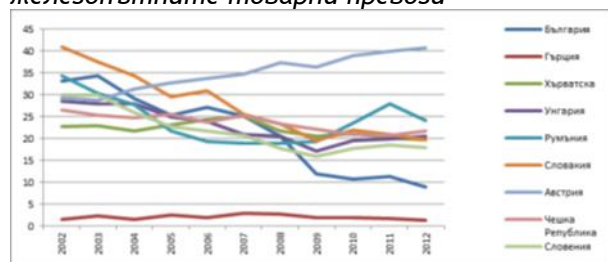


Схема 47. Локални товарни влакове заложени в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика



Процесът на изменение на модалния дял на железопътните товарни превози показва най-голям спад за железопътния транспорт за период от 10 години в България, от почти 35% до по-малко от 10% (източник Евростат).

Фигура 56. Развитие на модалния дял на железопътните товарни превози



В повечето страни се наблюдава известно увеличение на модалния дял от 2009 г. насам. Делът на железопътния транспорт в България е под средния за ЕС.

2.4. Товарен трафик на въздушния транспорт

От летище „Горна Оряховица“ не се изпълняват полети по редовни линии към настоящия момент, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Целият товарен трафик се движи за аерогарата и от аерогарата по асфалтов път. Количествата обработени товари в тонове, които са превозени до и от летището варират значително по години.

Таблица 49. Данни за товарния трафика на летище „Горна Оряховица“⁷⁸

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Обработени товари в тонове**	59	195	352	69	19	-	2	98	972
натоварени	48	161	352	62	0,5	-	1	-	112
разтоварени	11	34	0	7	18,5	-	1	98	860

Част 3. Икономически и финансов анализ на трафика

В обхвата на настоящия анализ са разгледани икономическите и финансови фактори влияещи върху сухопътния (автомобилен и железопътен) и воден транспорт. Не се разглежда въздушния транспорт, защото в рамките на българската част на трансграничния регион Румъния-България, той играе незначителна роля в трафика.

⁷⁸ Източник: ГД „ГВА“



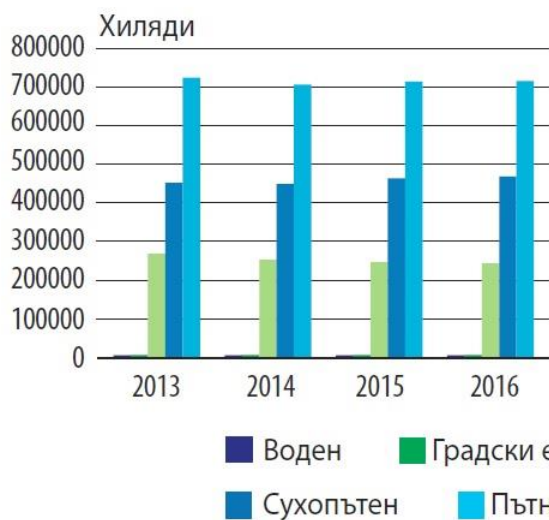
Фигура 57. Товарен транспорт - превозени товари



Фигура 58. Товарен транспорт - извършена работа



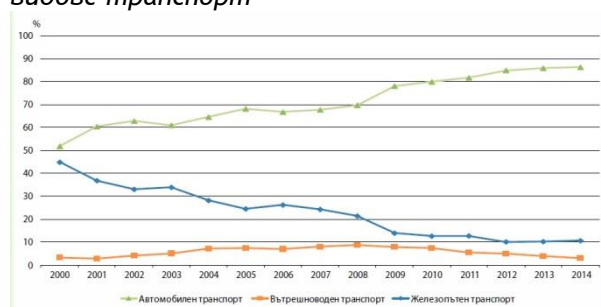
Фигура 59. Пътнически транспорт - превозени товари



Фигура 60. Пътнически транспорт - извършена работа



Фигура 61. Разпределение на товарите по видове транспорт⁷⁹



Най-голям обем на товарите се пада на автомобилния транспорт, който бележи трайна тенденция към увеличаване, за сметка на железопътния и водния, които бележат рязък спад в началото на века, но през последните години започват леко да се стабилизират.

Таблица 50. Превозени товари и извършена работа от транспорта

Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Общо	120 528	114 558	125 498	124 358
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	117 493	112 719	123 626	121 910
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	3 031	1 837	1 867	2 443
Въздушен транспорт	4	2	5	5

⁷⁹ Годишници АПИ и НСИ



Извършена работа - млн. ткм				
Общо	36 165	33 201	37 789	41 546
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	31 549	32 195	36 677	40 263
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	4 612	1 003	1 107	1 278
Въздушен транспорт	4	3	5	5
Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Превозени товари - хил. т				
Общо	120 528	114 558	125 498	124 358
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	117 493	112 719	123 626	121 910
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	3 031	1 837	1 867	2 443
Въздушен транспорт	4	2	5	5
Извършена работа - млн. ткм				
Общо	36 165	33 201	37 789	41 546
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	31 549	32 195	36 677	40 263
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	4 612	1 003	1 107	1 278
Въздушен транспорт	4	3	5	5

Таблица 51. Превозени товари и извършена работа от транспорта

Видове транспорт	2013	2014	2015	2016
Превозени пътници - хил. т				
Общо, вкл. Градски транспорт	724 695	707 284	715 206	716 412
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	452 835	450 230	464 770	469 054
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	143	90	115	119
Въздушен транспорт	2 269	2 375	2 240	2 337
Извършена пътници - млн. ткм				
Общо, вкл. Градски транспорт	17 258	18 239	18 513	18 663
Сухопътен транспорт (Включва железопътен, автомобилен и тръбопроводен транспорт)	12 143	13 149	13 809	13 668
Воден транспорт (Данните са обобщени за речния и морския транспорт)	2	2	2	5
Въздушен транспорт	3 738	4 023	3 644	3 869

Сухопътен (автомобилен и железопътен)

През последните години, търсенето на товарни транспортни услуги на национално ниво варира на над 100 милиона тона годишно, а на пътнически услуги около 950 милиона пътувания годишно. По предварителни данни за 2008 г., 80% от тях са градски. Не се забелязва, трайната тенденция да се променя, въпреки че в дългосрочен план може да се очаква ръст в търсенето поради подобряване на икономическото и социалното положение в страната.

Търсенето на вътрешния товарен транспорт е относително стабилно, като варира около 82 мил. т./г., което представлява около 74% от общото търсене на товарни превози. То е обединено главно по шосеен и в по-малка степен от жп транспорт, който е предпочитан за превоз на насипни суровини на дълги разстояния. Водният транспорт почти не се използва за вътрешни превози.



Търсенето на международни товарни услуги за внос и износ, които отговарят основно за доставката, са относително стабилни и с тенденция към покачване. Търсенето на товарен транзит през територията на страната, който се обслужва главно по шосе и в по-малка степен с жп, е относително постоянно, с лека тенденция за увеличаване.

Транзитното преминаване през пристанищата е минимално. След подобряването на параметрите на водния път на река Дунав и премахването на тесните места в българо-румънския участък ще се даде възможност за увеличаване на транзита и за по-ефективно натоварване на българските речни пристанища по река Дунав. В бъдеще се очаква ръст от транзита по оста между Западна и Централна Европа и Близкия изток.

Признат факт в транспорта и икономическата теория е връзката между търсенето на транспортни услуги и икономическия растеж, изразено от БВП. Изследвания, които обхващат периоди от 35 години и по-стари, проведени в различни страни от ЕС, надеждно доказват тази връзка. Влизането на България в Европейския съюз, последвалото отваряне на страната към европейските пазари и на свободното движение на хора и стоки, дават основание да се прогнозира, че транспортният сектор в България ще се развива, подобно на тези страни от ЕС.

Въз основа на прогнозите за растеж на БВП, в България през периода 2010-2020 г., както и при проследяване на тенденциите в товарния и пътнически транспорт, се очаква постепенно нарастване на работата съответно в т./км. в сравнение с изходното ниво през 2008 г.

В България се предоставя свободен достъп до всички превозвачи на различните транспортни инфраструктури, с изключение на превоза на пътници с железопътен транспорт. Това е задължение на страната ни, считано от 01.01.2010 г.

Автомобилен транспорт

Частният сектор има значителен принос в този вид транспорт. По-голямата част от услугите се предоставят от частните оператори.

Воден транспорт

След финализирането на концесионирането на пристанищата, делът на частния сектор ще стане 100%. С това се очаква да се повиши конкурентоспособността на морския транспорт и вътрешните водни пътища.

Железопътен транспорт

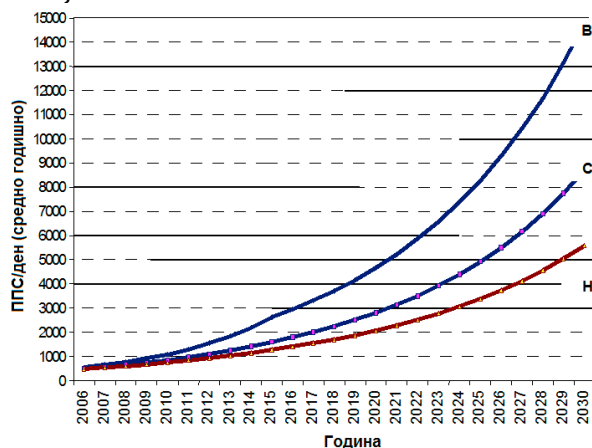
Либерализацията на товарния железопътен транспорт е факт, а следователно и в България ще започнат да работят частните оператори на товарни влакове. Конкуренцията ще повиши нивото на обслужване, ще допринесе за намаляване на цената, а оттам и създаване на условия за



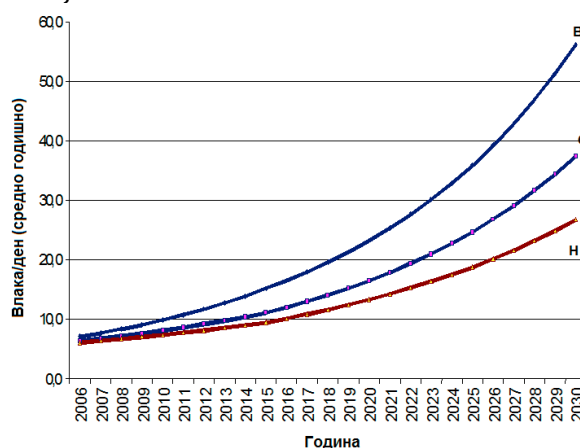
прехвърлянето на товари от шосейния към железопътния транспорт.

Изпълняването на правилата на ЕС за автомобилния транспорт, движението и ограниченията в натоварването могат също така да увеличат привлекателността на железопътния транспорт, като операциите на автомобилния транспорт ще станат по-скъпи, ако са направени законно.

Фигура 62. Прогнозен трафик (автомобилен транспорт) през Дунав мост 2 „Видин-Калафат“.⁸⁰



Фигура 63. Прогнозен трафик (железопътен трафик) през Дунав мост 2 „Видин-Калафат“



Очакваното увеличение на тон-километър за железопътния транспорт, в резултат на по-строгите правила и засилването на конкуренцията, се очаква да бъде 0.05% годишно.

Анализът на резултатите, получени при изследването показват, че пренасочването на вагоните от Европа през новия мост на Видин ще доведе до намаляване на движението им през територията на Румъния, за да влязат през Дунав мост - Русе. Това е свързано със загуба на част от инфраструктурните такси, които се начисляват, с което се обяснява слабият интерес от румънска страна за развитие на железопътната си инфраструктура.

Възможността за подобряване състоянието на сухопътния транспорт (автомобилен и железопътен), за подобряване на трафика и използването на екологосъобразните начини на придвижване, е развитие на интермодалността. Влияние върху възможностите за осъществяване и развитие на интермодалните превози и налагането на даден регион като интермодален център оказват различни фактори, един от които е наличието на комплексна транспортна инфраструктура. Интермодалността, при превоз на товари и пътници, се основава на възможностите за **взаимодействие** между различните видове транспорт и **допълването** на конкурентните им предимства за осъществяване на единна интермодална транспортна верига.

Железопътният транспорт е водещият наземен транспорт, върху който се базират интермодалните превози. Наличието на подходяща железопътна

⁸⁰ Източник: PIMU



инфраструктура е необходимо условие за осъществяване на интермодални превози, както при превоза на товари, така и при превоза на пътници.

В разглежданите трансгранични области Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич, железопътните участъци по 2-ра линия София - Мездра - Горна Оряховица, по 4-та линия Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград и по 7-ма линия Мездра - Видин са елемент от основната TEN-T мрежа, а железопътните участъци по 2-ра линия Горна Оряховица - Каспичан - Синдел - Варна и по 9-та линия Русе - Каспичан са елемент от разширената TEN-T мрежа. За развитие на интермодалните връзки се **препоръчва**, железопътната инфраструктура в българската част от трансграничния район Румъния-България да се развива по всички железопътни направления, като **приоритетно** развитие да има по направленията Русе - Каспичан - Варна, Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград и Мездра - Видин.

Един от най-сериозните проблеми, свързани с трафика, това е преминаване на ГКПП между България и Румъния при Дунав мост (Русе-Гюргево) и Дунав мост 2 (Видин - Калафат).

Основен проблем е пропускателната способност на ГКПП между България и Румъния, особено при Дунав мост Русе - Гюргево, най-често за изходящия и входящия от и за Република България трафик на товари, а не рядко и на пътнически МПС.⁸¹

Изключително бавна е обработката на документите, касаещи МПС и товара от страна на митническите и контролни органи. Това предизвиква почти ежедневни задръствания и опашки от двете страни на моста.

Предвид създадената от 01.12.2015 г. организация от Агенция „Митници“, заплащането на таксата за преминаване на товарни автомобили през мостовото съоръжение на ГКПП Русе „Дунав мост“ да се извършва посредством банкови карти (без възможност за заплащане в брой), в някои случаи поради технически причини за потребителите на услугата е невъзможно да осъществят транзакция от банковата карта, което води до увеличаване на времето за изчакване на товарните автомобили на мостовото съоръжение. В допълнение, от 31.01.2017 г., е в сила изменение и допълнение на Закона за пътищата, съгласно което пътно превозно средство, пристигнало на ГКПП в направление влизане на територията на Р България, без да притежава валиден документ за платена винетна или ТОЛ такса, може да продължи пътуването си само след заплащане на таксата в специализираното звено на Агенция „Митници“ на съответния ГКПП. Това допълнително забавя трафика на товарни автомобили и води до финансови загуби за тези, които извършват кръгови курсове между България и Румъния. Превозни средства на много фирми от Русе, например, не пътуват на територията на републиканската пътна мрежа в България, а само в Румъния, но им се налага да плащат винетна такса на границата. Същото важи и за всички чуждестранни автомобили, които идват на

⁸¹ <http://www.brcci.eu/problemi-pri-preminavane-na-gkpp-bulgaria-romania>



посещение само до граничния град (примерно гр. Русе).

По информация от ГД „Гранична полиция“, освен извършваната съвместна гранична проверка от органите на гранична полиция на българската и румънската страна, по отношение на времетраенето за преминаване на товарните МПС през мостовите съоръжения значително влияние оказва и допълнителният контрол, извършван от румънските служби - Национална компания за администриране на пътната инфраструктура (НКАПИ) и Службата, осъществяваща фискален контрол (СОФК). Контролът се осъществява преди и след съвместната гранично - полицейска проверка, осъществявана от българските и румънските полицейски служители. Контролът, осъществяван от служителите на СОФК, включва сканиране и подпечатване на оригинални документи за товара (ЧМР) и автомобилите. Този вид контрол, осъществяван от румънските служители на СОФК, удължава времето за преминаване на товарните автомобили през граничния преход, особено в случаите, когато за пренасяната стока се представят няколко броя ЧМР, което не дава възможност за извършване на регулярни гранични проверки от граничните органи на двете държави, поради изчакването на автомобилите пред контролните кабините за извършване на гранични проверки.

Контролното претегляне на товарните МПС както на територията на България, така и на територията на Румъния и то в непосредствена близост до района на самия ГКПП сериозно забавя трафика, като много често измерващите устройства не са тарирани и отчитат с големи отклонения над реалните стойности, което е и сериозна предпоставка за събиране на пари „на ръка“. Постъпиха при нас и сигнали, че товарните МПС, превозващи насипни товари, се теглят за натоварване на ос, което е изключително неправилно и е отново предпоставка за нерегламентирано събиране на пари. Съгласно действащите международни регламенти при насипните товари максимално допустимото бруто тегло е 40 т.

От управлението на „Дунав мост Видин - Калафат“ АД информират, че автомобилният кантар там не се ползва само по предназначение. Той е изграден по допълнително споразумение, съгласно което би трябвало да се ползва от българските митнически власти. Всички други съпътстващи дейности (продажба на винетни такси, проверка на документи и др.), които румънската страна извършва преди изходящия контрол от България, са недопустими и не са предвидени технически и технологично в проекта и Споразумението между Република България и Румъния. За да се извършат тези дейности е необходимо да се препроектират и доизградят подходите към ГКПП.

Недостатъчно ефективна е създадената организация на движение в подходите на двата гранични пункта при Русе и при Гюргево, което често поражда задръствания и опашки от тирове на самия Дунав мост при подхода към ГКПП България. Това не само, че блокира движението по моста и е предпоставка за катастрофи, а и значително натоварва и без това силно амортизираното съоръжение.

По информация от община Русе, въпреки създадената организация на



движение по бул. „България“, кръговото кръстовище на Дунав мост и по път II-21 (Русе - Силистра) за подреждането и насочването на товарните автомобили към страничния портал на граничния пункт се получават километрични опашки, които възпрепятстват останалия трафик. Образуват се задръствания, при които автобусите от градския транспорт излизат извън утвърдения си график и нарушават обслужването на граждани, работещи в източната промишлена зона. По същия начин се нарушава и обслужването по междуселищните линии от посока гр. Мартен и с. Сандрово. По бул. „България“ и път II-21 (Русе - Силистра) при състояние на километрични опашки се замърсяват прилежащите територии и не може да се извършват нормално почистване, а също и снегопочистване при зимни условия. Освен тези организационни пречки се създават и условия за допускане на тежки ПТП, особено в района на двете кръгови кръстовища, поради често нарушаване на пътната сигнализация и въведения ред за изчакване пропускането през граничния пункт.

Гореописаните проблеми и цялостното забавяне на преминаването на ГКПП от страна най-вече на товарните автомобили води до значителни финансови загуби за бизнеса - фирмите търпят неустойки за неспазени срокове; плащат се повече винетни такси, без това да е нужно, тъй като дневните винетки изтичат, докато се чака; трудно се спазва от водачите регламента за работно време и почивки, поради неяснота колко дълъг ще е принудителният престой на границата. Изнервени и тормозени по границите, шофьорите напускат и преминават на работа към европейски фирми или се отказват от професията. В резултат, товарните компании губят клиенти и браншът като цяло става все по-неконкурентоспособен.

Според общо становище на Българо-румънска търговско промишлена палата, български и румънски компании, които развиват бизнес в двете съседни държави, голяма част от проблемите са породени от завишените мерки за сигурност и нуждата от засилен контрол по границите във връзка с напрегнатата международна обстановка и недопускането на финансови злоупотреби, но те не могат и не следва да бъдат компенсирани от бизнеса чрез загубите, които търпят транспортните и експортно-ориентирани компании. Трафикът през граничните пунктове между България и Румъния с много по-голяма вероятност ще се увеличава, а не обратното; според данните, с които разполагаме през ГКПП при Русе-Гюргево трафикът е нараснал двойно спрямо близките изминали години, вместо както се очакваше новоизградения мост при Видин да отнеме част от него. Това налага да се анализира сериозно възможността за вземане на конкретни мерки за решаване на проблемите и облекчаване на преминаването, като за целта предлагаме да се създаде временна междуправителствена комисия с участието и на представители на бизнес-организациите, чрез която да бъдат анализирани проблемите и координирани мерките и изпълнението на взетите решения от отделните структури и организации, задължително и в съгласуваност със съответните компетентни органи от румънска страна.

Във връзка с подобряване на трафика, съвместните българо-румънски предложения са:

- Да се осигури непрекъсната 24 ч. работа на граничните органи, да се



избегне до минимум престоя, породен от смените на контролните екипи. В пиковите часове да работят всички възможни гишета; да се анализира възможността документите да се обработват по-ефективно, напр. чрез едновременна обработка на две превозни средства от различни служители, вместо едни и същи документи да се сканират и от българския и от румънския граничен полицаи. След като и двете държави са членки на ЕС, защо не е възможно да има една единна система за проверка на личните документи на една и съща граница?

- Да се създаде организация на движението така, че да не се допуска натрупването на товарни автомобили за изчакване на самия мост.
- Да се предприемат мерки за разширяване инфраструктурно на ГКПП при Русе - имаме информация, че тази възможност е била анализирана и може да бъде финансирано откриването на нов контролно-пропускателен пункт от българската страна на моста.
- Да се анализира възможността за откриване на нови фериботни линии, които частично биха могли да отнемат трафика от Дунав мост при Русе-Гюргево. Имаме информация за съществуващ интерес и готовност от страна на инвеститори, но е необходима координация за обследване на възможностите и организиране на контролно-пропускателните пунктове.
- Да се анализира възможността за предплащане на таксата за преминаване по моста - чрез предварително закупувани стикери, помесечно заплащане, плащане он-лайн и др. Такъв опит вече има от румънска страна.
- Да се анализира възможността за изтегляне плащането на винетки извън територията на ГКПП в България. Винетните такси да се събират на специално обособени пунктове или оторизирани бензиностанции, каквато е практиката в целия Европейски съюз. Последващият контрол от компетентните органи преди напускане територията на Р. България също е утвърдена и добре работеща практика в ЕС и би следвало да се обърне внимание там, вместо да се създава допълнително напрежение по граничните пунктове и да се събират неправомерно такси за превозни средства, които на практика няма да използват републиканската пътна мрежа. Припомняме, че глобите за липса на винетен стикер са многократно по-големи от стойността на самия стикер.
- Контролното претегляне на товарни МПС при Русе-Гюргево да се извършва само на един пункт. Това е граница между две съседни държави - членки на ЕС, никъде в Европейския съюз този процес не се извършва по този начин. Контролните площадки са извън територията на ГКПП и се тегли избирателно, на случаен принцип.
- Изграждане на втори Дунав мост при Русе - Гюргево или разширяване на съществуващия мост.

Воден транспорт

Транспортът по вътрешните водни пътища е един от основните три вида наземен транспорт, заедно с пътния и железопътния транспорт. Стоките се превозват с плавателни съдове по вътрешни водни пътища, като например канали, реки и езера, между вътрешни пристанища и кейове. ЕС се стреми да отклони движението от пътищата към по-благоприятни за околната среда видове транспорт, в т.ч. транспорт по вътрешните водни пътища, заради потенциалните ползи от гледна точка на икономии на средства, намаляването



на замърсяването и подобряването на транспортната сигурност. В стратегическите документи на ЕС за развитието на корабоплаването по вътрешни водни пътища в Европа, като ключово условие се определя премахването на теснините по инфраструктурните участъци с недостатъчен капацитет.

Общият обем на обработените товари в тонове в дунавските пристанища за 2016 г. е близо 4 млн. тона, като се запазва тенденцията към повишаване на товарите за износ. Но капацитетът на пристанищата се използва неефективно. Физически остарялата претоварна и преработвателна техника в българските пристанища (порталните кранове в пристанище „Лом“ са на средна възраст между 56 и 68 години, а в пристанище Русе - между 36 и 40 години) оказва негативно влияние върху времето за обслужване на корабите и производителността на съоръженията и води до повишаване на себестойността на превозните услуги. Амортизираната пристанищна техника намалява капацитета на предлаганите услуги, както и възможността да се отреагира своевременно на развиващите се пазари и изисквания на потребителите.

Основен проблем, който затруднява извършването на ефективни товарни превози по река Дунав е ограниченото време за работа на пристанищните съоръжения. За разлика от въздушните и железопътни терминали, които обслужват транспортните средства 24 часа в денонощието и 7 дни в седмицата, режимът на работа на претоварната техника при вътрешноводния транспорт е ограничен. Това е съпроводено с увеличаване на общия размер на разходите и просрочване на изискуемото време за доставка на товарите.

Недостигът на закрити складови площи за съхранение на зърно в пристанище Русе води до реализирането на финансови загуби от порта и отлив на товаропотоци.

Тромавите митнически процедури и граничния контрол в пристанищата са друг основен проблем при обслужването на плавателните съдове, който е свързан със загуба на време и необоснована продължителност на проверките. Това от своя страна оказва негативно влияние върху времето за осъществяване на товарните превози.

Съществуващата шосейна и железопътна подходна инфраструктура, както и изградените транспортни връзки с националната транспортна система в районите на пристанище Русе, до голяма степен не отговарят на съвременните изисквания.

Между 12% и 18% от дните в годината, българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване. Общата дължина на тесните участъци, които попадат в категорията от стратегическо значение и се намират в близост до пристанищен комплекс Русе, е 91 км, които представляват приблизително 19,4% от дължината на плавателните пътища на Република България. Това от своя страна създава пречки за приставане и обработване на речно-морски кораби в комплекса. В тази връзка е необходимо да се предприемат мерки за намаляване на техния брой с цел да се



оползотвори съществуващия свободен капацитет.

Климатичните и геоложки условия, които се проявяват в ниски нива на река Дунав, образуването на ледоход, мъгла, вятър, наводнения и образуване на прагове, са сред основните фактори, в резултат на които се ограничават превозните възможности на вътрешноводния транспорт, възникват допълнителни разходи при извършването на товарни превози и се преустановява претоварната дейност в пристанищата.

Фигура 64. Прогнозна стойност за обема на товарите, който се очаква да премине през българските речни пристанища до 2017 г.



Прогнозната оценка, направена на база статистическа екстраполация предвижда товарооборота в пристанищата „Видин“ и „Лом“ до 2017 г. да нараства съответно с 557 хил. тона и 840 хил. тона, докато в портите „Русе-Изток“ и „Русе-Запад“ се наблюдава противоположна тенденция на намаляване, съответно с 93 хил. тона и 2 хил. тона за година.

Предвид кръстопътното разположение на дунавските пристанища, тяхното бъдещо развитие трябва да се насочи към оползотворяване на свободния капацитет чрез увеличаване на транзитните товаропотоци между Азия и Европа.

Приходите са важен икономически елемент на финансовата дейност на търговските предприятия и като такъв, тяхната стойност има определящо значение за бъдещото развитие на стопанските субекти. Приходите от стопанската дейност на речните пристанища се реализират предимно от потреблението на претоварни и складови услуги от речните оператори при заплащането на съответните такси. Следователно те се разглеждат като производни на количеството на обработените товари в тонове в отделните портове, както и на инфраструктурните такси, които се събират за посещение и обслужване на плавателните съдове. Ето защо въвеждането на конкурентни цени от пристанищните оператори за използване на претоварните и складови услуги има важно значение за привличането на по-голям обем товари през речните портове.

Фигура 65. Приходи от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища

На фигурата е показано



изменението в сумата на приходите от претоварни и складови операции в пристанищата „Русе“, „Лом“ и „Видин“. Видно от графиката, най-висока е сумата на приходите в пристанище „Русе“ - 66.9%, като 71% от тях са резултат от претоварните операции в порта, а останалите 29% са реализирани от складова дейност.

Високият относителен дял на инфраструктурния пункт „Русе“ в общата сума на приходите се обуславя от неговата доминираща роля при формирането на товарооборота на българските речни пристанища - 60.4%. Останалата част от приходите се разпределят съответно между пристанище „Лом“ (25.8%, от които 78.9% от товаро-разтоварни операции и 21.1% от складова дейност) и пристанище „Видин“ (7.3%, от които 98.9% от претоварни и 0.11% от складови операции). Аналогично на изменението на товарооборота в разглежданите пристанища и тенденцията на развитието на приходите от претоварна и складова дейност е на непрекъснато намаление, като през 2012 г. е отчетен спад от 44.4% спрямо 2009 г., когато тяхната сума е била най-висока.

Анализ на инвестиционните разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища

Разходите за инвестиции в пристанищата могат да се определят като парични плащания, които инфраструктурните оператори извършват с цел да придобият нови или да подобрят състоянието на разполагаемите от тях дълготрайни материални активи. От своя страна инвестиционните разходи оказват комплексно въздействие върху резултатите от претоварната и складова дейност на пристанищните оператори, тъй като ефектът от тяхното увеличаване или намаляване се проявява в продължителен период от време. Значението на тези разходи се изразява предимно в подобряване на качеството на предлаганите пристанищни услуги и повишаване на безопасността и редовността на обслужване на плователните съдове. То е свързано с: увеличаване на производствения капацитет и внедряване на високотехнологични претоварни съоръжения; приложение на интелигентни транспортни системи при управление на товаро-разтоварните операции в пристанищата и др.

Инвестиционната дейност на инфраструктурния пункт се изразява в ремонт на разполагаемите портални кранове, закупуване на товаро-разтоварно съоръжение за обработване на перки за ветрогенератори и изграждане на система за залпово товарене на зърно.

Фигура 66. Инвестиционни разходи за поддържане и обновяване на речните пристанища

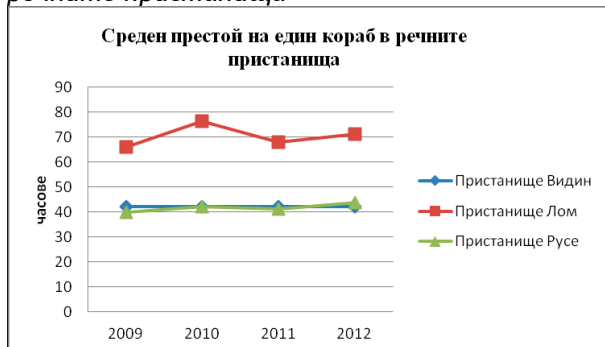
Най-висок относителен дял в сумата на инвестиционните разходи



заема пристанище „Русе“ - 72.8%, като е характерна тенденция на непрекъснато увеличаване на тяхната величина през разглеждания отчетен период. По отношение на порт „Видин“ е налице рязък ръст в сумата на инвестиционните разходи през 2012 г., като те нарастват приблизително 2.65 пъти спрямо 2009 г.

Изследването на показателя „среден престой на един кораб в речните пристанища“ е съществено важно за подобряването на качеството на осъществяваните товарни превози с вътрешноводен транспорт.

Фигура 67. Среден престой на един кораб в речните пристанища



Пряко влияние върху стойността на показателя оказва производителността и технологията на използваните претоварни съоръжения, както и режима на работа на пристанищната техника. Измененията във величината на средния престой на един кораб в речните портове непосредствено въздейства върху времето за

доставка на товарите от изпращач до получател, както и върху цената на предлаганите транспортни услуги.

Стойността на изследвания показател в порт „Видин“ е константа - 42 часа. Известни флукутации се забелязват в средния престой на един кораб в пристанище „Лом“, като величината на показателя приема стойности в границите между 66 и 76 часа. В порт „Русе“ се наблюдава тенденция на плавно увеличаване на времето за престой на един кораб, като през 2012 г. то нараства средно с 3.7 часа спрямо 2009 г. Това може да се обясни с увеличаване на времето за извършване на претоварни операции, поради физически и морално остарялата пристанищна техника.

Общата тенденция, която се наблюдава в количеството на обработените товари в българските речни пристанища е на плавно намаляване. По отношение на направлението на превозите преобладава делът на товарите под формата на внос в общия обем на товарооборота, а участието на транзитните превози е незначително - приблизително 1.17 %.

Сумата на приходите от претоварна и складова дейност в българските речни пристанища непрекъснато намалява. Числеността на персонала, зает в пристанищата непрекъснато се съкращава, като през 2012 г. в порт „Видин“ тя намалява приблизително с 2.6 пъти спрямо 2009 г., а в „Лом“ и „Русе“



съответно с 27 и 63 служителя. Това води до непосредствено увеличаване на равнището на безработица в тези региони.

По отношение на средните разходи за работна заплата на персонала се отчита повишение, като техният размер нараства с 38.7% в порт „Лом“, с 14.2% в порт „Русе“ и с 2.1% в порт „Видин“ през 2012 г. спрямо 2009 г. Това е съпроводено с увеличаване на доходите на населението в посочените райони, но и с нарастване на цените на пристанищните услуги.

За сумата на инвестиционните разходи за поддържане и обновяване на пристанищата и прилежащата им инфраструктура е характерна тенденция на непрекъснато увеличаване. Това е предпоставка за подобряване на преработвателната и пропускателна способност на портовете.

В порт „Русе“ се наблюдава тенденция на увеличаване на средния престой на един кораб средно с 3.7 часа през 2012 г. спрямо 2009 г., а в пристанище „Лом“ той се колебае между 66 и 76 часа. Това непосредствено води до влошаване на качеството на товарните превози, тъй като се нарушава тяхната редовност и се просрочва времето за доставка на товарите.

Индексът на ефективност от стопанската дейност в пристанищата приема стойност 0.373, в резултат на което ефективността от осъществяваните операции е приблизително три пъти по-ниска от 1 и следва да се повиши.

Препоръки

- Прилагане на интелигентни транспортни системи, чрез които да се създава възможност за интегриране на речния транспорт при осъществяване на мултимодални превози въз основа на хармонизиране и оперативна съвместимост между комуникационните технологии в останалите видове транспорт (автомобилна телематика; ERTMS в железопътния транспорт; VTMS в морския и SESAR във въздушния транспорт);
- Създаване на уеб-базирана платформа, която изпълнява функциите на съвременен образователен метод в областта на речния транспорт и е насочен към определени целеви групи (ученици, студенти, речни оператори и потребители на речни превозни услуги);
- Изграждане на логистични центрове и индустриални клонове на водещи производствени компании, потребители на речни товарни услуги, в районите на българските пристанища. Това непосредствено е съпроводено с подобряване на трафика и с намаляване на количеството на отделяните вредни емисии от товарните автомобили и съкращаване на техните пробези при използването на спомагателен транспорт за доставяне на товарите до съответните портове, от една страна, а от друга - увеличаване на равнището на заетост на населението в съответните региони;
- Провеждане на ежегодни научни международни конференции и информационни срещи, чрез които да се представят нововъведенията в речния транспорт и да се обменят опит, идеи и знания между речните оператори, научни работници и потребители на товарни превозни услуги от различни европейски държави;



- Създаването на национални информационни бюра и възникването на неправителствени организации, които да организират срещи, посещения и образователни курсове за широк кръг от потребители; да провеждат изследвания на национално и наднационално равнище; да насърчават потенциалните потребители да се възползват от конкурентните предимства на вътрешноводния транспорт чрез провеждането на различни маркетингови кампании. Тези действия са необходима стъпка към подобряване на пазарните позиции и имиджа на речния товарен транспорт в българския участък на река Дунав;
- Създаване на информационни портали за предлагане на речни превозни услуги с цел да се стимулира стопанската дейност на речните оператори и да се предложат нови възможности за осъществяване на товарни превози по река Дунав. Тези уеб-платформи могат да изпълняват ролята на „електронен пазар“, където се търсят и предлагат речни товарни услуги. По този начин, товародателите ще могат да изберат речния превозвач, който най-добре отговаря на техните изисквания по отношение на качество на предлаганата превозна услуга и себестойност на превоза.
- Облекчаване на митническите формалности в пристанищата чрез документиране на мнимите разлики в количеството на постъпващите транзитни товари от независими оценители.



РАЗДЕЛ III. ВЛИЯНИЕ НА ТРАНСПОРТА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ (ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА)

3.1. Нормативна база

В сектор „Транспорт“ са действащи няколко стратегии и програми, които са насочени към повишаване на енергийната ефективност в сектора, намаляване на енергоемкостта на транспортната продукция. Намаляването на потреблението на енергия в сектора е ключов елемент за намаляване на емисиите на парникови газове, озонови прекурсори и фини прахови частици (PM₁₀).

Основна цел на приетата **Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.** е да очертае най-важните задачи за сектора в следващия десетгодишен период, решаването на които ще направи възможно интегрирането на българската транспортна система в общеевропейската.

В документа са определени три стратегически цели на политиката в транспортния сектор:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Трите хоризонтални стратегически цели намират своето по-конкретно измерение в осем специфични вертикални стратегически приоритети, между които и „Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“, за постигането на който са предвидени две мерки:

- Ограничаване на вредните емисии и замърсяването от транспортния сектор, както и неблагоприятното влияние върху климата;
- Създаване на благоприятна среда и предпоставки за съществен ръст на превозите с интермодален транспорт.

През 2013 г. е одобрена **Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България 2013-2030 г.**, която съдържа 11 стратегии за отделните подсистеми, както и една обща стратегия.

Нейни приоритети са постигането на устойчиво развитие, конкурентоспособност, ефективност и висока степен на транспортна сигурност в националния железопътен сектор.



С Решение № 1057 на МС от 20.12.2012 г. е приета **Националната програма за развитие: България 2020**. Приоритет № 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари” на програмата включва пет подприоритета. Един от тези подприоритети (8.4), е свързан с ограничаване на вредното влияние на транспорта върху околната среда. Мерките по този подприоритет, заложиени в тригодишните планове за действие за изпълнението на Националната програма за развитие: България 2020 са:

- Разработване на нормативни документи за данъчна и таксова политика, насочени към стимулиране обновяването на автомобилния парк;
- Увеличаване дела на биогоривата за автомобилния транспорт;
- Развитие и стимулиране на ползването на „хибриден” и електрически автомобилен транспорт.

Разработен е **Общ генерален план за транспорта на България**, който представлява база за програмиране на всички бъдещи инфраструктурни транспортни проекти, които ще бъдат финансирани чрез различни източници - европейски фондове, държавен бюджет и публично-частни партньорства. Основната екологична цел на Плана е развитието на устойчив транспорт, в това число:

- Балансирано развитие на отделните видове транспорт с увеличаване дела на железопътния транспорт, целящо ограничаване емисиите на вредни вещества от транспорта;
- Интегриране на екологичните изисквания в плановете, програмите и проектите за развитие на транспорта;
- Ограничаване на шумовото натоварване на населените места и неблагоприятното въздействие върху жителите им с изнасяне на транзитния трафик чрез обходни маршрути;
- Ограничаване на замърсяването на водите и пристанищните територии от корабите чрез одитиране на генералните планове за развитие по отношение спазването на екологичните изисквания и внедряването на система за управление на отпадъците.

Изпълнява се **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г.** Целта ѝ е през новия програмен период да се осигури приемственост и логична последователност на инвестициите от предходния период и да бъде продължено изпълнението на проекти за развитие на транспортната система, които допринасят за ефективната свързаност на транспортната мрежа и премахването на „тесни места“ в нея, намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, подобряване на безопасността, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт.

Идентифицирани са следните **приоритетни оси**:

1. Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа;
2. Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа;
3. Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт;



4. Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта;

5. Техническа помощ.

Съгласно **Националния план за действие за енергийна ефективност 2014-2020 г.**, през 2014 г. стартира изпълнението на мярка „Развитие на железопътната инфраструктура, подобряване корабоплаването във вътрешните водни пътища и разширяване на метротранспорта“. Мярката е насочена към създаване на условия за преимуществено развитие на енерго-ефективните видове транспорт и включва реализирането на проекти в областта на железопътния, вътрешно-воден и метро транспорта по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

Друга мярка, която също се изпълнява в сектора е „Изисквания за закупуване на енергийно ефективни транспортни средства за публичния сектор и обществения транспорт“. Мярката предвижда изготвяне на нормативна база за определяне на минимални изисквания за енергийна ефективност при закупуване на транспортни средства за публичния сектор и за обществения транспорт, като необходимите средства за нейното изпълнение възлизат на 56 млн. лв. Очакваните спестявания от изпълнението ѝ до 2020 г. се оценяват на 326 GWh/г. (28 хил т.н.е/г).

В **Националния план за действие за енергията от възобновяеми източници (НПДЕВИ)** са планирани четири мерки, насърчаващи използването на възобновяеми източници в транспорта. Постигнатите през 2013 г. (5.6%) и 2014 г. (5.3%) дялове на енергията от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“ надвишават заложените за посочените години дялове в НПДЕВИ (за 2013 г. - 3.3%, съответно за 2014 г. - 4.5%) и се доближават до прогнозирания за 2015 г. дял от 5.8% дял на енергията от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“.

В **Третия национален план за действие по изменение на климата за периода 2013-2020 г.**, приет с Решение № 439 на Министерския съвет от 1.06.2012 г., са предвидени конкретни мерки за намаляване на емисиите парникови газове за транспортния сектор, съобразени с политиката на страната в областта на изменението на климата. Те са насочени към постигане на оптимален баланс в използването потенциала на различните видове транспорт и са обособени в четири приоритетни оси:

- Намаляване на емисиите от транспорта;
- Намаляване на потреблението на горива;
- Диверсификация на превозите;
- Информирание и обучение на потребителите.

По отношение на приоритетната ос за намаляване на емисиите от транспорта се открояват две преки мерки. Първата е свързана с рехабилитацията и модернизацията на пътна инфраструктура за намаляване на емисиите. Тя е насочена към осигуряване на оптимални скорости на движение и оптимален режим на работа на автомобилните двигатели. Втората мярка е



свързана с развитието и изграждането на интелигентни транспортни системи, които ще допринесат за повишаване на мобилността, безопасността и намаляване на замърсяването. Друга мярка с пряк характер е увеличаването дела на биогоривата. Развитието и стимулирането на хибриден и електрически автомобилен транспорт е мярка с косвен ефект. Постигнат е значителен напредък по отношение създаването на регулаторна и финансова рамка за насърчаване използването на превозни средства с високи екологични характеристики. В резултат на предприетите мерки и действия е налице устойчива тенденция в развитието на електрическата мобилност в България.

По отношение на приоритетната ос за намаляване на потреблението на горива се очертават основно две мерки. Първата предвижда развитие на немоторизиран и подобряване на обществения градски транспорт. Втората е свързана с развитието на велосипедния транспорт, чрез изграждане на велосипедни алеи и система за ползване на обществени велосипеди. Ефектът от мерките ще е намаляване на пътуванията с лични автомобили, по-добро управление на трафика, намаляване на задръстванията, шума и емисиите. Ще се подобри транспортната свързаност и ще се увеличи икономическата ефективност. Третата приоритетна ос ще се осъществява чрез увеличение на дела на обществения електротранспорт и чрез изграждане на интермодални терминали за комбинирани превози. Увеличаването на дела на обществения електротранспорт включва както обновяване и изграждане на съответната инфраструктура, така и обновяване на превозните средства. По четвъртата приоритетна ос са предвидени мерки за обучение и информиране на потребителите, с косвен ефект върху намалението на емисиите.

През м. февруари 2015 г. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията изготви и предостави информация по изпълнението на мерките в областта на транспорта, която беше включена в първия текущ отчет на Третия национален план за действие по изменение на климата за периода 2013-2020 г.

През 2015 г. е одобрена концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци. Тя интегрира различни политики, свързани с устойчивото развитие на водния транспорт и е основа за формирането на визия за развитието на пристанищния сектор в България.

В рамките на приоритетна ос 5 „Подобряване качеството на атмосферния въздух“ на Оперативна програма „Околна среда“ 2014-2020 г., е предвидено финансиране на мерки за намаляване на емисиите на замърсители от превозните средства на обществения градски транспорт, в т.ч. намаляване използването на конвенционални горива в обществения транспорт и замяна на изпускателните устройства (retrofitting) на превозните средства на градския транспорт, или други алтернативни решения, където е приложимо предвид устойчивост на инвестициите.

Ключова оперативна цел на приетата през 2015 г. Иновационна стратегия за интелигентна специализация на Република България за



периода 2014-2020 г. е: фокусирането на инвестициите за развитие на иновационния потенциал в идентифицирани 4 тематични области:

- Информационни и комуникационни технологии;
- Мехатроника и чисти технологии;
- Индустрии за здравословен живот и биотехнологии;
- Нови технологии в креативни и рекреативни индустрии.

Основна тематична област на стратегията е „Мехатроника и чисти технологии“ и тя е с висок потенциал за иновационна специализация. Едно от приоритетните направления на тази област са чистите технологии с акцент върху транспорта и енергетиката (съхранение, спестяване и ефективно разпределение на енергия, електрически превозни средства и еко-мобилност, водород-базирани модели и технологии, безотпадни технологии, технологии и методи за включване на отпадъчни продукти и материали от производства в други производства).

Пред България стои и въпросът за пълно прилагане в практиката 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. Промените и допълненията на „Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)“, поставят нови задължения на Страните по конвенцията за осигуряване на адекватни приемни съоръжения в своите пристанища (нови категории отпадъци).⁸²

3.2. Предимства и недостатъци на видовете транспорт

Транспортът генерира ефекти с отрицателно въздействие върху околната среда и хората чрез емисиите на вредни вещества и парникови газове. Тяхното ограничаване е елемент на устойчивото развитие на транспортната система. Най-важните въздействия са свързани с изменението на климата, качеството на въздуха, шума, качеството на водите, качеството на почвите, биологичното разнообразие и използването на земята.

Автомобилен транспорт

Автомобилният транспорт заема първо място по превоз на товари и пътници в транспортната система. Извършва превози предимно на къси разстояния, но е подходящ и за дълги разстояния. Има основна роля за обслужване на международния стокообмен.

Предимства

- Притежава много по-голяма маневреност. Автомобилите могат да се приближават непосредствено до складовете и да извършват превози по системата „от врата до врата“. Много често е необходимо допълнение към друг вид транспорт при отвозването на товара до и от пристанищата, автогарите и

⁸² ОПТИТ 2014-2020 г.



Т.Н.:

- Сроковете за доставката на товарите са сравнително малки;
- Може да извършва превози и при сравнително лоши условия;
- Разходите за начално-крайни операции са много по-малки;
- Изгоден при превозите на дребно партидните товари на всякакви разстояния;
- Организира се най-лесно и при сравнително малки инвестиции;
- Бързо и лесно се адаптират към изискванията и условията на превоза.

Недостатъци

- Изразходва големи количества течни горива и указва най-силното вредно въздействие върху околната среда между всички видове транспорт;
- Сравнително ниска производителност на труда, определяща се от малката товароспособност;
- Инвестициите за доставката и разходите за ремонт на 1 тон товароспособност при автомобилите са значително по-големи в сравнение с др. видове транспорт;
- По-големи разходи по движението падащи се на 1 тон/км. По тази причина използването му при превозите на товари на дълги разстояния често е неприемливо;
- Притежава по-малка превозна способност, а следователно и по-ограничени възможности да извършва масови превози.

Воден транспорт

Водният транспорт има основна роля при обслужването на външно търговския стокообмен. При превозите на пътници има ограничено приложение, но се очаква увеличаване на неговия дял в туристическите пътувания, особено при вътрешно-водния транспорт в рамките на ЕС. **Водният транспорт е най-щадящият околната среда:** разходите за гориво - 1 тон/км са многократно по-малки от останалите видове транспорт.

Предимства

- Възможност да извършва масови международни превози на товари;
- Разходите на гориво падащи се на 1 т/км са много по-малки в сравнение с останалите видове транспорт;
- Производителността на труда е много по-голяма;
- Капиталните вложения за изграждане на пътя са значително по-малки;
- Инвестициите за доставка и разходите за ремонт на 1 тон са по-малки;
- Осигурява сравнително добра редовност и търговска сигурност на превозите.

Недостатъци

- Сроковете за доставка на товари са сравнително по-големи от другите видове транспорт, тъй като корабите се движат с малка скорост;



- Наблюдава се значителна сезонност;
- Разходите за начално-крайни операции са много по-големи - неизгоден е за къси разстояния.

Железопътен транспорт

Железопътният транспорт заема важно място в транспортната система. Извършва основната част от товарните превози на къси и дълги разстояния. Като обслужва и международния стокообмен, заема и основно място в пътническата превозна дейност, като извършва и международни превози на пътници.

Предимства

- **Малки горивно-енергийни разходи за извършване на единица превоз. Единствено в жп транспорта за сега е възможно масовото използване на електроенергията като двигателна сила докато в другите видове се използва дефицитните течни горива. Това го прави екологосъобразен;**
 - По-висока производителност на труда - 3.4 пъти по-висока в сравнение с автомобилния транспорт;
 - По-малки, в сравнение с автомобилния транспорт, разход за доставка и ремонт на 1 тон товаро-способност на превозните свойства. Това определя възможността за намаляване на разходите за амортизация на подвижния състав за единица транспортна продукция;
 - Възможност за извършване на превозните дейности при сравнително малки разходи особено при превозването на товари на средни и дълги разстояния;
 - Чрез индустриалните жп клонове се осъществява пряка връзка между големите предприятия, с което се ускорява доставката на товарите;
 - ЖТ притежава огромна пропускателна и превозна способност;
 - Осигурява възможност за извършване на превозите през цялата година и денонощие;
 - Сравнително висока търговска сигурност на превозите.

Недостатъци

- Голям размер на разходите за начално-крайните операции за един превозен тон товар. В резултат на това разходите за товарните превози при къси разстояния нарастват значително, което прави нерационално използването му;
 - По-продължително време за доставка на товарите в сравнение с автомобилния и въздушния транспорт;
 - Сравнително голям размер на инвестициите за изграждане на жп линии;
 - Големи интервали в движението на пътническите превозни средства.

Въздушен транспорт

Въздушният транспорт има основна роля за осъществяването на



международни превози на пътници на големи разстояния. Въздушният транспорт се прилага за превоз на ценни товари, бързо развалящи се стоки, поща и други за далечни разстояния. Честотата на полетите и пътничко-вместимостта могат да се определят конкретно в зависимост от измерването на пътничко-потоците в различни преходи.

Предимства

- Многократно по-големи скорости на движение;
- Превозите се извършват пряко във въздушните пространства. По тази причина въздушният маршрут е значително по-къс;
- Организира се много по-бързо при малки инвестиции;
- Техниката се развива с много по-бързи темпове;
- Висока маневреност при организиране на пътни превози.

Недостатъци

- Многократно по-високи разходи за единица превозна работа особено при товарните превози;
- Голяма зависимост от метеорологичните условия;
- Предизвиква шумове и вибрации, които са едни от основните компоненти на околната среда.

3.3. Фактори на въздействие върху околната среда, живите организми и човека и замърсители (вредни вещества), генерирани от различните видове транспорт

При извършването на товарни и пътнически превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт се отделят различни видове вредни вещества. Съществено значение за замърсяването на околната среда имат:

- Праховите частици (Particulate matter - PM) - те се изпускат директно в атмосферата и могат да доведат до редица заболявания сред населението, дори и до фатални последствия. Те увреждат екосистемите и са основна причина за глобалното затопляне. Преодоляването на този проблем може да бъде постигнато чрез различни подобрения в двигателните уредби на превозните средства и приложението на високоефективни информационни технологии.

- Въглероден диоксид (CO₂) - този вреден газ се отделя в резултат на техническото несъвършенство на двигателните системи на транспортните средства. Той оказва вредно въздействие върху човешкото здраве и влияе пагубно върху биоразнообразието. В този случай са необходими инвестиции за снабдяване на двигателните уредби на превозните средства с катализатори; промяна в конструкцията на транспортните средства, която да позволява оптимална скорост на движение, както и използването на биогорива.

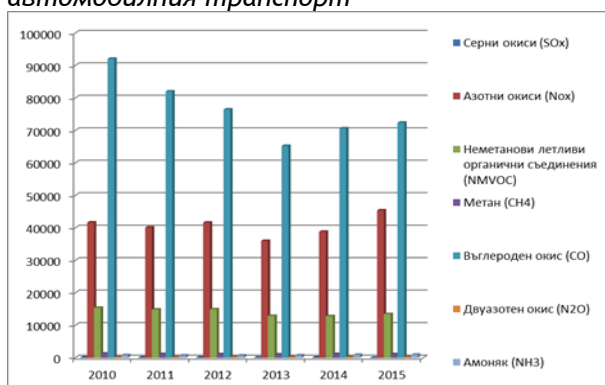
- Неметанови летливи органични съединения (NMVOC) - най-голямо количество от този вид вредни емисии се отделя от автомобилния и вътрешноводния транспорт в резултат на горивните процеси при движението на тези видове превозни средства. Изпускането в атмосферата на подобен тип



замърсители води до сериозни заболявания на сърдечно-съдовата и дихателна системи на човека.

Изследването на количеството на отделените вредни емисии в околната среда при осъществяване на товарни и пътнически превози с автомобилен, железопътен и воден транспорт, е от изключителна важност при определяне на възможностите за повишаване на тяхната екологична ефективност. Следователно трябва да се стимулира развитието на този вид транспорт, при който анализираният признак заема най-ниски стойности.

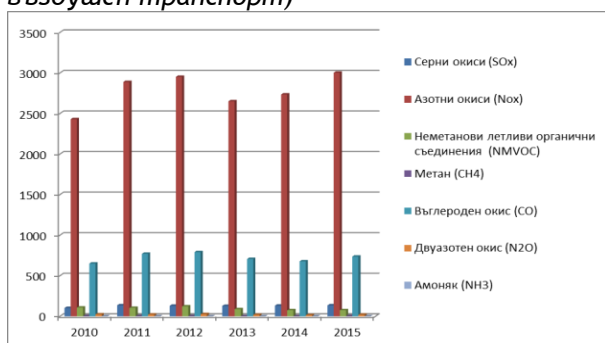
Фигура 68. Количеството на отделяне на вредни емисии в атмосферата от автомобилния транспорт



Видно от фигурата, въглеродният окис е основният замърсител, отделян при движението на превозните средства в автомобилния транспорт, като той заема относителен дял от 57% от общото количество на изпускните емисии. До 2013 г. неговото количество непрекъснато намалява, като след тази година се наблюдава нарастване в обема на отделените CO и през 2015 г. е реализиран ръст от 11% спрямо 2013 г.

Азотните окиси са следващият по относителен дял (30%) замърсител, отделян при движението на автомобилите, като наблюдаваната тенденция е на непрекъснато увеличение в тяхното количество след 2013 г. Неметановите летливи органични съединения заемат относителен дял от 10%, като тяхното количество е сравнително постоянно през разглеждания период.

Фигура 69. Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)⁸³



На фигурата е представено количеството на изпускните в атмосферата вредни вещества в резултат на извършването на превози с железопътен, речен, морски и въздушен транспорт. Железопътният транспорт заема относителен дял от едва 0.5%, а речният транспорт - 1.3%. Останалата част от отделяните вредни емисии в проценти от общото количество на замърсителите, се

разпределя между международни морски превози, крайбрежни превози, вътрешни и международни превози с въздушен транспорт.

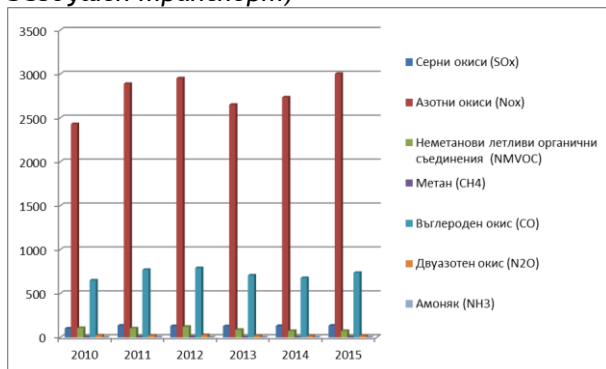
За разлика от автомобилния, при останалите видове транспорт, от замърсителите, най-голям относителен дял в общото количество на отделяните

⁸³ Източник: Изпълнителна агенция по Околна Среда



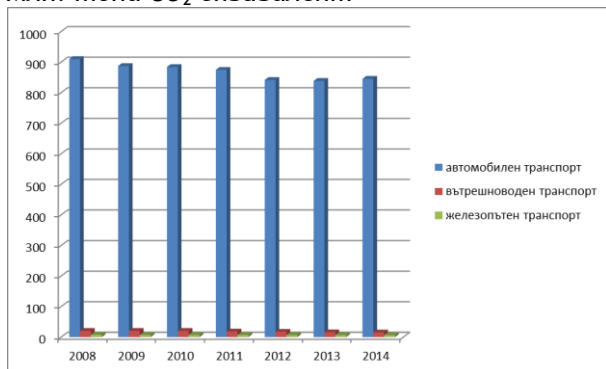
вредни вещества заемат азотните окиси (74%), на следващо място се нарежда въглеродният окис (18%), а на трето място - серните окиси (3,4%).

Фигура 70. Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)⁸⁴



Наблюдава се обща тенденция на увеличение в количеството на отделените вредни емисии от отделните видове транспорт след 2013 г. Например, за азотните окиси е отбелязан ръст от 13% през 2015 г., за въглеродния окис - 4.2% и за серните окиси - 5%.

Фигура 71. Количество на отделените парникови газове от автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт в млн. тона CO₂ еквивалент



На фигурата е показано количеството на отделените парникови газове от автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт в млн. тона CO₂ еквивалент. Видно от фигурата по-горе, най-висок относителен дял в обема на излъчените парникови газове има автомобилният транспорт - 97.4%. През разглеждания период стойностите на изследвания показател постепенно намаляват.

Като причина за това може да се изтъкне внедряването на по-съвършени двигателни уредби на автомобилите, в съответствие с европейските стандарти за екологичност ЕВРО 5 и ЕВРО 6.

Количеството на излъчваните парникови газове в околната среда от железопътния транспорт е 0.7%, като то непрекъснато намалява и през 2014 г. е отбелязан спад от 17% спрямо 2008 г. Това понижение, може да се обясни с увеличаване на дела на товарните и пътнически превози, за осъществяването на които се използва предимно електрическа тяга (82% от железопътните линии в страната са електрифицирани⁸⁵).

Сравнително ниско е количеството на излъчените парникови газове в околната среда от речния транспорт - 1.8%. Стойностите на показателя са многократно по-ниски от тези в автомобилния транспорт - приблизително 48 пъти. Наблюдава се тенденция на намаляване в количеството на парниковите

⁸⁴ Източник: Изпълнителна агенция по Околна Среда

⁸⁵ Според данни на Национална Компания Железопътна Инфраструктура



газове, отделени в атмосферата в резултат на превозната работа на речния транспорт, като през 2014 г. е отбелязан спад от 24% спрямо 2008 г. Това се дължи на усъвършенстване на двигателните уредби на корабите, все по-широко приложение на биогоривата и провеждането на мероприятия на национално и европейско равнище за въвеждане на системата от речни информационни услуги.

3.4. Влияние на шумовото замърсяване върху околната среда

Шум в околната среда е нежелан или вреден външен звук, причинен от човешка дейност, в т.ч. шумът, излъчван от транспортните средства от автомобилния, железопътния, водния и въздушния транспорт. При продължително излагане на шум е установено, че той влияе на почти всички органи и системи на човешкия организъм и оказва вредното си въздействие.

За ограничаване на вредното въздействие на шума в околната среда е приета Европейска Директива 2002/49/ЕО от 25.06.2002 г. за оценка и управление на шума в околната среда. Основните изисквания на Директива 2002/49/ЕО са въведени в националното ни законодателство чрез Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС), (ДВ бр.74/ 2005 г., в сила от 01.01.2006 г.).

Шумово замърсяване по видове транспорт

Териториите с нормиран шумов режим, в близост до автомобилните и жп транспортни потоци по пътищата са предимно жилищни зони на населени места.

Автомобилен транспорт

Шумовата характеристика на автомобилния транспортен поток (еквивалентно ниво на шума L_{eq} , dBA на стандартизирано разстояние) зависи от параметрите на транспортния поток: интензивност (бр.МПС/ч), структура (% дял на тежкотоварните МПС и автобусите в общия поток), скорост на движение (км/ч) и параметрите на пътното платно (вид настилка, надлъжен наклон).

През територията на България минават пет трансевропейски коридора. Успоредно с неоспоримите ползи от развитието на транспорта е всеизвестно и негативното въздействие от този сектор върху околната среда, вкл. емисии на шум. Транспортните параметри на съществуващите пътища у нас, в повечето случаи не отговарят на натоварванията за съответния клас път, липсват обходни пътища за много от населените места, което вкарва транзитния, вкл. тежкия трафик в тях.

Основните причини за високите шумови емисии от транспортните потоци по пътищата могат да се сведат до:

- Лошо качество и състояние на пътната настилка;
- Увеличаване на интензивността и структурата на транспортните потоци;
- Висока средна възраст на експлоатирания автопарк и несъответствие с



повишените екологични изисквания, вкл. акустични;

Състоянието на настилките на РПМ е оценено като: лошо - 35%, средно - 26%, добро - 39%. Увеличава се делът на пътищата II и III клас с лошо състояние на настилката, в сравнение с предишни години. Състоянието на общинската пътна мрежа, по данни на общините, е преобладаващо лошо.

Общото профилно преброяване на транспортните средства по РПМ, провеждано от АПИ на всеки пет години, показва трайно увеличение на средноденонощната годишна интензивност като прогнозното нарастване на трафика от 2010 г. до 2020 г. е 40%.

В изпълнение на ангажиментите на РБългария по реализиране на Директива 2002/49/ЕО за оценка и управление на шума в околната среда към настоящия момент са разработени и одобрени стратегическа карта за шум (СКШ) и План за действие към нея, за основните пътни участъци от РПМ с трафик над 6 милиона МПС годишно. През 2012 г. е изготвена и СКШ за основните пътни участъци с трафик над 3 милиона МПС годишно, с План за действие. Данните от измерванията на шумовите нива през 2014 г. показват, че регламентираните допустими шумови нива са превишени в 72% от контролните пунктове в страната. Относителният дял на пунктовете с превишени нива не е променен в сравнение с 2013 г., през която са били 72.73%. В плановите за действие са залегнали комплекси от конкретни мерки за ограничаване на шумовото въздействие, които следва да се изпълняват от съответните инстанции. Приетите Планове за действие трябва да се актуализират на всеки пет години.

Съществуващите у нас пътни трасета от Републиканската и Общинската пътни мрежи обикновено преминават покрай или през населени места, което създава условия за акустичен дискомфорт на териториите около тях. Новопроектираните варианти за трасета на бъдещите скоростни пътища с интензивно натоварване са достатъчно отдалечени от зони с нормиран шумов режим. Съществуват участъци от тях, където в зависимост от конкретните теренни условия (релеф, геология, води, защитени зони и други) това не е възможно и за намаляване и ограничаване разпространението на шума от транспортните потоци се прилагат специално проектирани и изградени шумозащитни съоръжения (най-често екрани-стени).

Понастоящем само за новоизградени и/или подлежащи на реконструкция и рехабилитация пътни участъци от РПМ, в рамките на ДОВОС се предвиждат за реализиране шумозащитни мерки, в близост до обекти на въздействие. До настоящия момент са изградени шумозащитни екрани (ШЗЕ) на участъци от: АМ „Хемус“ и други. С изготвени и съгласувани проекти, или в процес на проектиране са ШЗЕ на участъци от: път I-1 (Мездра - Ботевград и други).

При съществуващи пътни участъци, в които не са извършвани мероприятия за подобряване на експлоатационните им качества, не може да се говори за намаляване на шумовите емисии от транспортните потоци. За тях



следва да се приложат подходящи мерки, които да намалят въздействието на фактор шум върху обекти с нормиран шумов режим, разположени в близост до пътните участъци.

За ограничаване на шумовото въздействие върху зони с нормиран шумов режим, продължава процесът на изнасяне на транзитния транспорт от населени места чрез проектиране и изграждане на обходни пътища. В ОУП на редица общини (Шабла, Балчик и други) се предвиждат обходни пътища за общинските центрове в тях.

Воден транспорт

При водния транспорт основното шумово замърсяване е свързано с дейностите на пристанищата и те създават проблеми когато са в рамките на урбанизираните територии. В българската част на трансграничния регион примери за това са пристанищата във Видин, Русе, Тутракан, Никопол и др. По данни на годишния доклад на ИАОС, шумовото замърсяване от водния транспорт е в рамките на нормативните параметри.

Железопътен транспорт

Шумовата характеристика на жп транспортен поток (еквивалентно ниво на шума L_{eq} , dBA на стандартизирано разстояние) зависи от параметрите на потока: интензивност (брой влакови композиции от една категория за час), средна дължина на влаковите композиции от една категория, вид на спирачките, скорост на движение (км/ч), вид на горното строене.

В сравнение с автомобилния транспорт, по отношение на шумово въздействие, по-щадящ е железопътният транспорт, тъй като то се появява само при преминаване на отделни влакови композиции. Остарелите жп състави и трасета не позволяват придвижване с висока скорост, което ограничава ефективното масово използване на жп транспорт.

Понастоящем, НКЖИ реализира проекти за модернизиране и реконструкция на жп трасета и обслужващите ги обекти - жп линии: Карнобат - Синдел и други. Само за подлежащи на реконструкция и модернизация участъци от националната жп мрежа, в близост до обекти на въздействие, в рамките на ДОВОС се предвиждат и реализират шумозащитни мерки (основно екрани-стени). При прилагане на предвидените шумозащитни средства, въздействието на шума върху близките жилищни зони се ограничава до регламентираните гранични стойности.

Въздушен транспорт

В рамките на българската част от трансграничния регион Румъния-България няма идентифицирани зони на натоварване от авиационен шум. Това се дължи на все още слабия трафик на въздушния транспорт, какъвто има в Горна Оряховица и предстои развитието на летище „Русе“.



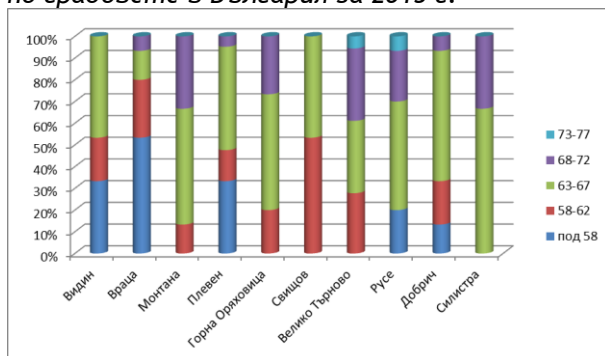
Шумово замърсяване в градове, с налична инфраструктура за интермодални връзки

Почти 90% от въздействията върху здравето, свързани със шума, се дължат на шума от движението по пътищата. Най-мощният източник се оказват превозните средства, който представлява 80% от общия фонов шум. Трафикът по високоскоростните магистрали на големите градове в пиковите часове, по наши данни, достига 2 000-3 000 превозни средства на час. През 2015 г. в рамките на националната система за мониторинг на шум, РЗИ са провели измервания на градския шум в общо 727 пункта.

В българската част на трансграничния регион са контролирани шумовите нива в околната среда във всички областни градове и в общините: Горна Оряховица и Свищов от област Велико Търново.

Тревожен е фактът, че над 1/3 от общия брой пунктове с наднормени стойности (37%) са на територии, подлежащи на усилена шумозащита: жилищни зони, територии за обществен и индивидуален отдих, в близост до лечебни заведения и санаториуми, както и тихи зони, извън урбанизираните територии.

Фигура 72. Регистрирани шумови нива в dB(A) по градовете в България за 2015 г.⁸⁶



В по-големите градове Русе и Плевен са разработени ефективни програми за намаляване на шума, които общините изпълняват ежегодно. В плановите за действие на изброените градове са предвидени мерки за защитата от увеличаването на шума също и на тихите градски зони.

Като пример за проблемите, свързани с шумовото натоварване е даден град Русе, при който е регистрирано най-високото шумово натоварване в българската част на трансграничния регион Румъния-България.

ГРАД РУСЕ

Основните източници на шум в околната среда на територията на град Русе са автомобилният и железопътният транспорт и промишлеността.

Фигура 73. Акустична визуализационна извадка - L24 в град Русе⁸⁷

През урбанизираната територия

⁸⁶ Източник: НСИ

⁸⁷ План за действие към стратегическа карта на шума в околната среда на агломерация Русе,



на град Русе преминават участъци от основните национални и международни автомобилни и железопътни трасета. Основните причини за регистрираните високи шумови нива са свързани с превишаване на граничните стойности на даден показател за шум: основно - автомобилният трафик и частично - железопътният трафик.

Източник „Пътен трафик“

- Висока интензивност на пътния трафик;
- Движение в режим на тръгване и спиране и неспазване на ограниченията на скорост (особено по най-ошумените трасета - основни булеварди и отсечки на агломерация Русе);
- Липса на нормативно подсикурена база за въвеждане на европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за превозните средства, движещи се в агломерация Русе;
- Пътните настилки с ниски показатели по отношение на предаване на шума, наличие на некачествени пътни настилки, липса на бариери и активни противошумови мерки за зоните с предполагаеми приоритетна шумова защита;
- Пътната мрежа е с претоварено движение в резултат на нарастване на моторизацията за последните години. Задръстванията са голям проблем на Русе, а оттам и нарастване на шумовото замърсяване в резултат на движение в режим на постоянно тръгване и спиране.

Източник „жп трафик“

- Релсовите трасета и жп мотриси са с ниски показатели по отношение на предаване и генериране на шум;
- Липса на нормативно подсикурена база за въвеждане на европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за влаковете, движещи се в агломерация „Русе“;
- ЖП трафикът поражда локално ниво на шум в зоните покрай, които преминава жп линията.

Нивата на железопътния трафик са със стойности под границата на пределно допустимите. Въпреки това, с оглед на факта, че жп трасетата минават и през зони с комбинирано акустично натоварване е налице повишено възприятие за шумност (с паралелно въздействие от автомобилен трафик), което при едно евентуално бъдещо железопътно инфраструктурно развитие следва да се взема предвид на етап „Предпроектно инвестиционно обследване“ и етап „Проектиране“.

За намаляване на шумовото замърсяване са необходими значителни усилия, изискващи актуална политика относно шума, съответстваща на



съвременното научно познание, както и подобрения в градското проектиране и мерките за намаляване на шума при източника (EU, 2013). Европейската агенция за околна среда счита, че за справяне с предизвикателствата свързани с шума е важно допълнителното укрепване на възможностите за подобряване на обществената осведоменост и ангажираността на гражданите.

Препоръки за намаляване на шумово замърсяване в градове, с налична инфраструктура за интермодални връзки

Съществуващите автомобилни и жп трасета обикновено преминават през или покрай населени места, което създава условия за акустичен дискомфорт на териториите около тях. Засегнатите територии са предимно жилищни, но има и други обекти с нормиран шумов режим (зони за отдих, терени за учебна, или лечебна дейност), с по-строги изисквания по отношение на акустичната среда. За прилежащите до пътните трасета терени има превишаване на граничните стойности за шум. То е значително при интензивно транспортно натоварване. За тези територии се очаква значително шумово въздействие и по време на строителните работи, при извършване на рехабилитация и реконструкция на пътните трасета. При очаквано наднормено шумово въздействие, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита (организационни, или строително-акустични), отразени в съответните Доклади за ОВОС. По време на експлоатация, с подобряване на експлоатационните качества на автомобилните пътни участъци, може да се очаква известно намаляване на шумовите емисии от транспортните потоци.

Новопроектираните автомобилни и жп трасета обикновено са достатъчно отдалечени от зони с нормиран шумов режим. В отделни участъци, обаче, в зависимост от конкретните теренни условия, това не винаги е възможно и трасетата се доближават до такива територии и зони. Съществуващият шумов фон, откъм новите пътни трасета, обикновено е много нисък, без съществени източници на шум в околната среда. Появата на нови източници на шум, както по време на строителство, така и по време на експлоатация на пътните участъци, ще промени (влоши) акустичната среда и, при очаквано наднормено шумово въздействие, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита, отразени в Докладите за ОВОС.

3.5. Потребление на различни ресурси, замърсяващи околната среда (горива, смазочни материали и др.) от видовете транспорт

Потреблението на горива и енергия в транспорта, изчислено като хиляди тона нефтен еквивалент (хил. т н.е., 1 000 toe) представя енергийното потребление на транспорта и е основен индикатор за въздействие на транспорта върху околната среда.

Фигура 74. Крайно енергийно потребление общо* и по видове транспорт** в периода 2000-2015 г. (1 000 toe)⁸⁸

В периода 2000-2015 г. като цяло потреблението на енергия в

⁸⁸ Източник: НСИ

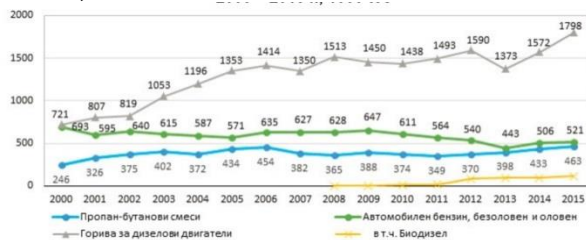


* общото крайно потребление в транспорта включва освен нефтените горива и електроенергията за БДЖ/градски транспорт и природния газ за автомобилите

** с изключение на морския и тръбопроводния транспорт

Развитието на автомобилния транспорт в периода 2000-2015 г. е свързано с нарастващо потребление на безоловен бензин, дизелово гориво и сравнително постоянно потребление на енергия от пропан-бутанови смеси. През 2007 г. се наблюдава временен спад в потреблението на всички горива от автомобилния транспорт, като това се отнася най-много за дизеловите горива поради значителното повишение на цените на горивата.

Фигура 75. Потребление на горива от автомобилния транспорт, в периода 2000 - 2015 г., 1000 toe



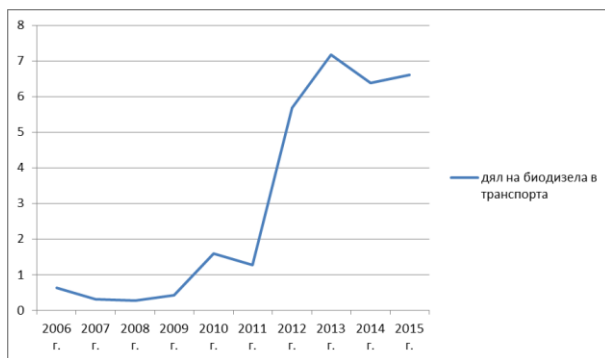
По данни на НСИ, употребата на дизелови горива общо от транспорта нараства от 759 хиляди тона нефтен еквивалент през 2000 г. до 1 814 хиляди тона нефтен еквивалент през 2015 г. - над 2 пъти. Употребата на бензини за периода запазва нива около 589 хиляди тона нефтен еквивалент средногодишно (употребата на оловен бензин е преустановена от 2004 г.), а употребата на горива за реактивни двигатели е почти удвоена (спрямо 2000 г.), като през 2015 г. достига 189 хиляди тона нефтен еквивалент. През 2015 г. количеството на потребените за транспорт пропан-бутанови смеси е 463 хиляди тона нефтен еквивалент и в сравнение с 2000 г. нараства приблизително 1.9 пъти. През 2015 г. употребата на природен газ в транспорта възлиза на 92 хиляди тона нефтен еквивалент.

Фигура 76. Дял на биодизела в общото потребление на дизелови горива в автомобилния транспорт за периода 2006 - 2015 г., %

транспорта непрекъснато нараства, с временен спад през 2007 г., поради повишаване на акциза в цената на петролни продукти. През 2015 г. делът на транспорта в крайното енергийно потребление на страната е 34.7%.

В потреблението на горивата, основен е приносът на автомобилния транспорт, който през 2015 г. консумира 93% от общо употребеното количество горива в сектора.

През 2015 г. потреблението на биогорива (биодизел и биоетанол) в автомобилния транспорт



чувствително нараства в сравнение с 2011 г. и възлиза на 147 хиляди тона нефтен еквивалент. През същата година са потребени 114 хиляди тона нефтен еквивалент биодизел. През 2011 г. са потребени 17 хиляди тона нефтен еквивалент биодизел. За периода 2011-2015 г., потреблението на биодизел нараства 6.7 пъти.

През 2013 г. за първи път е отчетено потребление на биоетанол, което възлиза на 8 хиляди тона нефтен еквивалент. През 2015 г. са потребени 33 хиляди тона нефтен еквивалент биоетанол като нарастването е двойно спрямо предходната година.

Делът на биодизела в общото потребление на дизелови горива в автомобилния транспорт през 2015 г. възлиза на 6.61%.

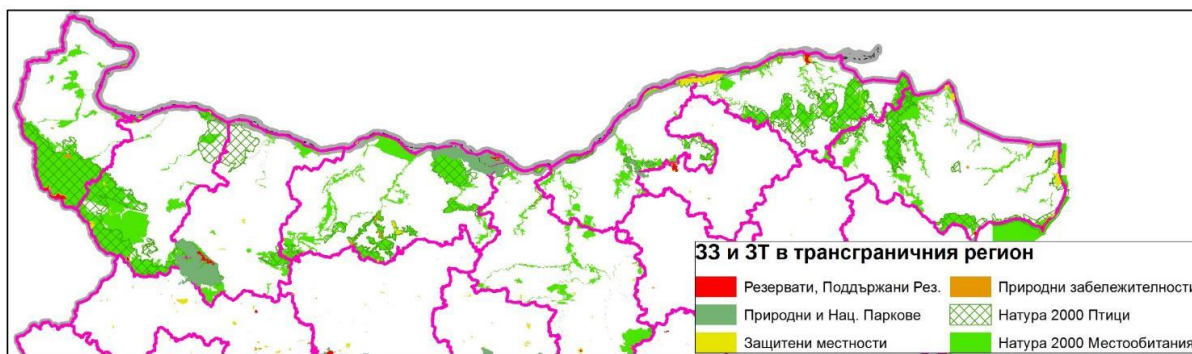
С влизането в сила в началото на 2013 г. на Наредбата за критериите за устойчивост на биогоривата и течните горива от биомаса, потреблението на енергия от възобновяеми източници в сектор „Транспорт“ през 2013 г. и 2014 г. се увеличава значително. През 2014 г. и 2015 г. потребените количества биогорива в сектор „Транспорт“, отговарящи на критериите за устойчивост, са съответно 111 хиляди тона нефтен еквивалент и 147 хиляди тона нефтен еквивалент, от които за 2014 г.: биодизел - 96 хиляди тона нефтен еквивалент и биоетанол - 15 хиляди тона нефтен еквивалент, а за 2015 г.: биодизел - 114 хиляди тона нефтен еквивалент и биоетанол - 33 хиляди тона нефтен еквивалент.

3.6. Влияние върху защитените зони

Защитените зони са територии, предназначени за опазване или възстановяване на благоприятното състояние на включените в тях природни местообитания, както и на видовете в техния естествен район на разпространение.

В българската част на трансграничния регион има 4 природни парка (55 700 ха): Природен парк „Врачански Балкан“ (смятан за втори по големина в България); Природен парк „Персина“, Природен парк „Русенски Лом“ (обект на ЮНЕСКО) и Природен парк „Златни пясъци“. За тези паркове беше анализирана и информацията от плановете за управление.

Схема 48. Карта на защитените природни обекти в българската част на трансграничния район



На територията на българската част на трансграничния район са установени следните обекти с различни категории на защита:

- 4 (четири) природни парка, обявени съгласно чл. 29 от 33Т;
- 7 (седем) резервата, обявени съгласно чл. 16 от 33Т;
- 6 (шест) поддържани резервата, обявени съгласно чл. 26 от 33Т;
- 122 (сто двадесет и две) защитени местности, обявени съгласно чл. 33 от 33Т;
- 62 (шестдесет и две) природни забележителности, обявени съгласно чл. 23 от 33Т;
- 83 (осемдесет и три) защитени зони за опазване на типовете природни местообитания и местообитания на видове по Директива 92/43/ЕИО, в съответствие с чл. 6, ал. 1 и 2 на ЗБР;
- 39 (тридесет и девет) защитени зони за опазване на местообитания на видове птици по Директива 2009/147/ЕО, в съответствие с чл. 6, ал. 3 на ЗБР.

Опазването на видовете и местообитанията в законодателството на Европейския съюз се определя от два основни законодателни акта - Директивата за местообитанията (92/43/ЕИО) и Директивата за птиците (2009/147/ЕИО). В българското законодателство двете директиви са транспонирани в Закона за биологичното разнообразие (2002) и изграждането на националната мрежа от Защитени зони на Натура 2000.

Пътищата, в по-малка степен жп линиите, оказват (в различна степен, в зависимост от вида) бариерен ефект за животинския свят. Това може да се дължи на невъзможност на индивиди от някои видове да преодолеят трасето и/или съпътстващите го съоръжения, или висока смъртност на тези индивиди, които го пресичат, или „нежелание“, породено от безпокойство. Резултатите са невъзможност за или затруднена миграция, и/или фрагментация на популациите на засегнатите видове.

Специално внимание трябва да бъде обърнато при изпълнение на нови инфраструктурни проекти, при които да бъде определена максимално благоприятна алтернатива за преодоляване на проблемите, което става чрез процедурата по ОВОС, ЕО и Оценка за съвместимост.

3.7. Мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда



Таблица 52. Препоръчителни мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда

Цели	Мерки
Намаляване на вредните емисии от транспорта	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
Намаляване на шумовото замърсяване	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете

3.8. Констатации и препоръки за преодоляване, предотвратяване и ограничаване на вредните и негативни въздействия върху околната среда

ЕС се стреми да отклони движението от пътищата към по-благоприятни за околната среда видове транспорт, в т.ч. транспорт по вътрешните водни пътища и железопътен транспорт, заради потенциалните ползи от гледна точка на икономиите на средства, намаляването на замърсяването и подобряването на транспортната сигурност.

Таблица 53. Екологични проблеми и възможности за преодоляването им

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема
Изменение на климата	Парников ефект, свързан с промяна на климата в страната; Емисии на значителни количества парникови газове от транспорта	Увеличаването на емисии на парникови газове е следствие от неблагоприятната структурата на енергийно потребление по видове транспорт. Най-голям замърсител е автомобилният транспорт. За преодоляване на проблема е необходимо да се предприемат мерки, свързани с намаляване на емисиите на вредни вещества (вкл. и парникови газове) от пътния транспорт: подобряването на автомобилния парк и качеството на пътните настилки, разширяването и модернизирването на железопътния транспорт, насърчаването на алтернативни горива, както и на самата организация на движението.
Атмосферен въздух	Влошено състояние на качеството на атмосферния въздух (КАВ) в обхвата на населени места	Причината за влошеното състояние на качеството на атмосферния въздух е непрекъснатото увеличаване на количеството на емитираните замърсители и замърсяване в определени зони около пътните отсечки в населени места. Освен замърсяването, около пътните трасета (вследствие на непрекъснато увеличаващия се трафик) се очаква и положителен ефект, поради планирани инвестиции за поемането и извеждането на автомобилното движение извън населените места и транспортните възли (които по правило са с влошено КАВ), разсредоточаване на трафика, премахване на тесните места, подобряване състоянието на пътищата, както и увеличаването дела на



		железопътния транспорт в страната.
Почви	Деградация на почви; Ерозивни процеси; Запращане и замърсяване с вредни вещества, емитирани от транспорта в прилежащите му терени; Аварии с разливи на нефтопродукти	При продължаващо темпо на натоварване на трафика и на остарелите и неизправни транспортни средства ще продължи деградацията и унищожаването на почвения профил. Намаляването на отрицателното въздействие е възможно чрез: подобряването на транспортната инфраструктура, обновяването на транспортния парк, засиленото поддържане на транспортната инфраструктура и изпълнение на навременна рекултивация.
Биологично разнообразие, Защитени зони, Защитени територии	Птищата, в по-малка степен жп линиите, оказват (в различна степен, в зависимост от вида) бариерен ефект за животинския свят. Това може да се дължи на невъзможност на индивиди от някои видове да преодолеят трасето и/или съпътстващите го съоръжения, или висока смъртност на тези индивиди, които го пресичат, или „нежелание“, породено от безпокойство. Резултатите са невъзможност за или затруднена миграция, и/или фрагментация на популациите на засегнатите видове.	Специално внимание трябва да бъде обърнато при изпълнение на нови инфраструктурни проекти, при които да бъде определена максимално благоприятна алтернатива за преодоляване на проблемите, което става чрез процедурата по ОВОС, ЕО и Оценка за съвместимост.
Отпадъци	Отпадъците към момента не са екологичен проблем за транспорта. В същото време те са фактор, който има потенциал да се превърне в проблем.	При липса на модернизация и обновяване на съществуващата транспортна инфраструктура, има реална опасност от увеличаване на рисковите фактори, вкл. аварии, което да доведе до генериране на допълнителни количества отпадъци - от разрушения, ИУМПС, ИУГ. Амортизираната жп мрежа и остарелият подвижен състав водят до риск от аварии и инциденти, при които се генерират не само отпадъци от разрушаването на съоръженията, вкл. и подвижния състав, но и има реален риск от разливи на опасни вещества с непредвидими последици върху околната среда и здравето на хората. Остарелите или недостатъчни приемни съоръжения за пристанища са потенциален риск за морските и речни води, пристанищните съоръжения и хората, работещи в тях или близо да тях. Възможностите за преодоляване отрицателното въздействие върху околната среда са и ограничаване на количествата новогенерирани отпадъци от транспорта са: подобряването на инфраструктура и нейното



		управление, подновяването на подвижния състав, обновяването на автомобилния парк и увеличаването на финансирането за поддържане на транспортната инфраструктура. Предприемането на адекватни мерки при управлението на отпадъците, ще окаже дългосрочно благоприятно въздействие за ограничаване на генерираните отпадъци, вкл. намаляване риска от инциденти и последиците от това за околната среда и човешкото здраве.
Вредни физични фактори	Превишаване на граничните стойности за шум, за различни територии с нормиран шумов режим, разположени в близост до съществуващите автомобилни и жп трасета	Превишаването на граничните стойности за шум, за различните територии с нормиран шумов режим са резултат от интензивния транспортен трафик по съществуващите пътни трасета. За прилежащите до автомобилни и жп трасета територии се очаква значително шумово въздействие при изпълнение на различните строителните работи. При очаквано наднормено шумово въздействие по време на експлоатация, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита. С подобряване на експлоатационните качества на автомобилните пътни участъци се очаква намаляване на шумовите емисии от транспортните потоци. Появата на нови източници на шум, както по време на строителство, така и по време на експлоатация на пътни участъци по нови трасета, ще промени (влоши) акустичната среда около тях и при очаквано наднормено шумово въздействие, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита.
Материални активи	Лошо физическо състояние на активите в железопътния транспорт (в т.ч. инфраструктура и подвижен състав); За автомобилния транспорт проблемите са най-значими и произтичат от лошото състояние на пътища и съоръжения, но и от високото енергийно потребление на този вид транспорт; За морския и вътрешноводен транспорт проблем се явяват морално и физически остарелият транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите; За въздушния транспорт проблем са остарелите съоръжения.	Възможността за разрешаване на проблема, чрез обновяване на материалната база. Развитието на интермодалния транспорт и съоръжения ще има положително въздействие, предвид комбинирането на различни видове транспорт, намаляване на времето за транспортиране, съответно ограничаване на продължителността на въздействието върху околната среда, свързано с транспортирането.
Население и човешко здраве	Съществуващите екологични проблеми,	Основните мерки, касаещи човешкото здраве, са свързани с намаляване на



	имащи отношение към транспорта, са замърсяването на атмосферния въздух, водите (от водния транспорт) и основно шумът, което резонира пряко или косвено с човешкото здраве.	вредните вещества в атмосферния въздух, повишаване на безопасността на транспорта, както и намаляване на шумовото замърсяване от транспорта. Необходимо е да се предприеме: използване главно на обходни пътища, тунели, шумозащитни екрани от различен тип, подмяна на настилната, осъвременяване на транспортните средства, интелигентни транспортни системи, които ще ограничат негативните въздействия върху човешкото здраве.
Опасни вещества и риск от инциденти и аварии	По отношение на превоза на опасни товари от значение е състоянието на транспортната инфраструктура - лошото и състояние предполага по-голяма вероятност от транспортни произшествия, в т.ч. с опасни вещества. По отношение на риска от големи аварии е възможно съществуващите големи пътища да не са съобразени с безопасните разстояния до предприятия с нисък или висок рисков потенциал.	Към момента има риск за пътуващите по съществуващите пътища при евентуална голяма авария, в случай че безопасните разстояния не са съобразени. Възможността е: подобряване на състоянието на пътищата и намаляване на риска от транспортни аварии. При новите транспортни проекти е необходимо съобразяване на безопасните разстояния до предприятия с нисък/висок рисков потенциал, което при спазване, няма да доведе до нови екологични проблеми по отношение на този аспект.



РАЗДЕЛ IV. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА БЕЗОПАСНОСТ

Една от целите на Бялата книга на транспорта, която си поставя ЕС е „Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.“

Автомобилният транспорт, предназначен за превод за пътници и товари е с висока степен на обществена опасност. Предизвиканите пътнотранспортни произшествия често пъти са с голям брой загинали и ранени.

Катастрофите по пътищата водят до огромни социални и икономически загуби за обществото. Пътнотранспортните инциденти все повече се превръщат в сериозен проблем на българското здравеопазване, тъй като оказват пряко влияние върху смъртността и заболяемостта на населението.

Голяма част от ранените при пътнотранспортните произшествия остават с трайни увреждания за цял живот.

В резултат на пътнотранспортните произшествия националните икономики всяка година търпят загуби в размер над 2% от brutния вътрешен продукт.

През 2012 г. в рамките на Европейския съюз са отчетени загуби от ПТП в размер на 250 млрд. евро. През 2015 г. загубите от ПТП в световен аспект са отчетени загуби от 1 250 милиарда долара. През 2015 г. са изплатени застраховки по „Гражданска отговорност“ и „Каско“ за събития, свързани с моторните превозни средства в размер на 694.5 млн. лева без разходите по тяхното изплащане. Като се разделят изплатените застраховки на броя на убитите за 2015 г., се вижда, че за един убит се правят разходи в размер на 980 х. лева, което определено е част от действителните разходи. А това са еднократни плащания. Разходите свързани с трайната инвалидизация на хората и последващите проблеми за семействата остават скрити. Установено е, че единица инвестиция за безопасност се възвръща от 6 до 10 пъти.

4.1. Съществуващо състояние и причини за възникване на аварийни ситуации по видове транспорт

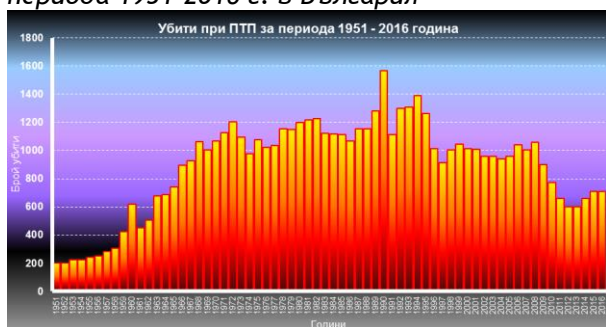
Автомобилен транспорт

Автомобилният транспорт е една от най-опасните технически системи за човечеството. Всяка година в резултат на пътнотранспортни произшествия загиват над 1.3 млн. човека и над 50 млн. получават тежки наранявания.



В тази връзка, с цел ограничаване жертвите от пътнотранспортните произшествия, ООН обяви периода 2011-2020 г. за „Десетилетие за активни действия за подобряване на безопасността на движението“. Европейската комисия прие насоки относно проблемите на безопасността на движението, като постави ясна цел-намаляване на броя на загиналите от пътнотранспортни произшествия с 50% към 2020 г. спрямо показателите през 2010 г. Същата цел е поставена и в одобрената от министерския съвет на Република България на 22 декември 2011 г. Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.

Фигура 77. Убити граждани при ПТП за периода 1951-2016 г. в България

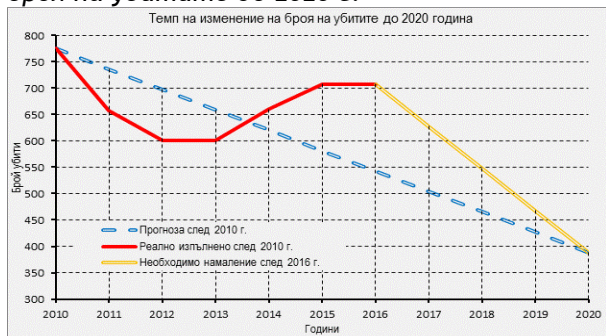


През изминалите 6 години, в резултат на предприетите мерки през първите три години на периода, бе постигнато съществено подобрене на безопасността на движение.

Тенденцията на намаляване на жертвите през 2014 г., 2015 г. и 2016 г. бе преустановена и се оформи ръст на жертвите.

През този период броят на загиналите е намалял с 720 човешки живота, в сравнение с 2010 г., която е базова година за периода 2011-2020 г.

Фигура 78. Планиран темп на изменение на броя на убитите до 2020 г.



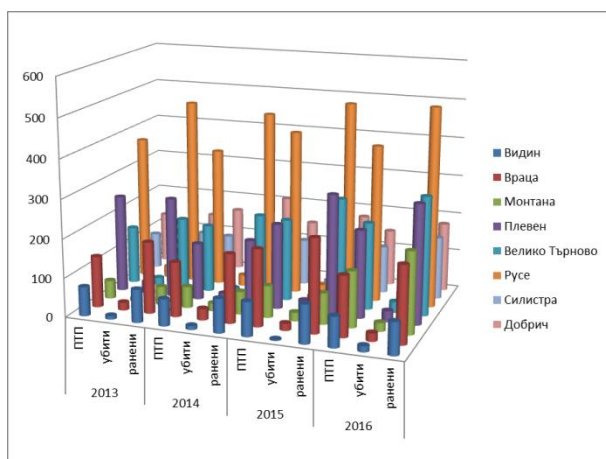
В същото време следва да бъде отбелязано, че състоянието на безопасността на движението е далеч от очакваното намаление и има сериозни основания да се счита, че при тази ситуация няма да бъде постигната целта за намаление на загиналите с 50% към 2020 г., ако не се предприемат други конкретни мерки. Прогнозната линия за

намаляване на броя на убитите е с 50% към 2020 г. През 2016 г. по пътищата на България са регистрирани 7 404 тежки пътнотранспортни произшествия, вследствие на които са загинали 708 лица и са ранени 9 374 души.

За българската част на трансграничния регион статистическите данни са следните:

Фигура 79. Пътно-транспортни произшествия, убити и ранени по области

Регистрирани са 1 497 тежки

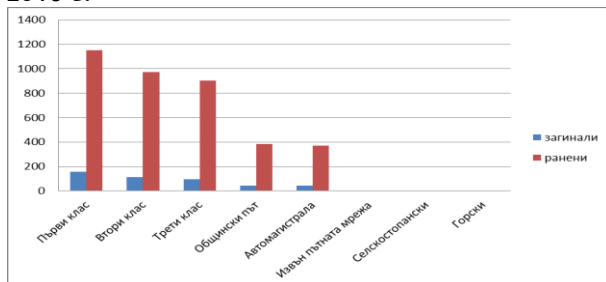


пътно транспортни произшествия, което представлява повече от 20% от ПТП станали на територията на страната.

Загинали са 183 лица и са ранени 1 949 души. Близко 26% от загиналите са при тежки ПТП в българската част на трансграничния регион. Ранените при произшествия в изследвания район формират близо 21% от общия брой на ранените в страната.

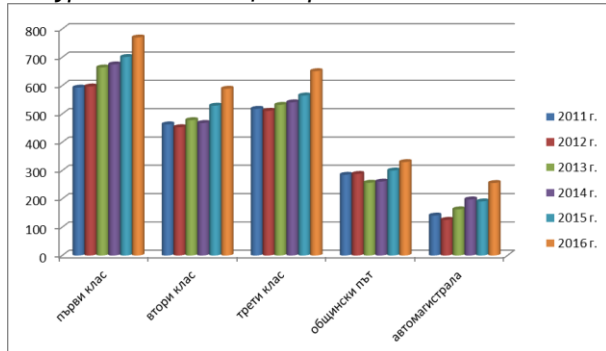
За изследваната територия в сравнение с 2015 г. броят на убитите нараства от 150 души през 2015 г. на 183 души през 2016 г., както и нараства броят на ранените.

Фигура 80. Загинали и ранени по вид на пътя, 2016 г.



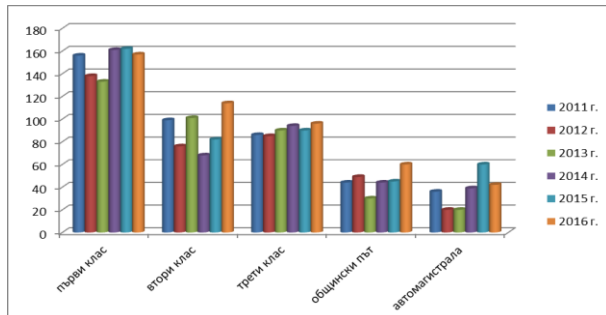
Най-много жертви по пътя има при първокласните пътища, следвани от второкласните и третокласните.

Фигура 81. Тенденция при ПТП по вид на пътя



Най-много тежки пътно-транспортни произшествия на пътя са станали на първокласните пътища в страната, като тенденцията е към непрекъснато повишаване. Идентична е ситуацията и с ПТП по пътищата от втори и трети клас. Общинската пътна мрежа също е с тенденция на нарастване на ПТП.

Фигура 82. Тенденция при загиналите по вид на пътя



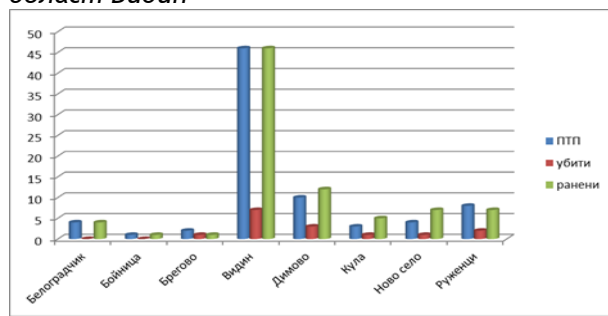
Второкласната пътна мрежа е с най-устойчивата тенденция на нарастване на пътно-транспортни произшествия, а след нея се нарежда общинската пътна мрежа. През 2016 г. има известен спад на ПТП при пътищата от първи клас.

Фигура 83. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в

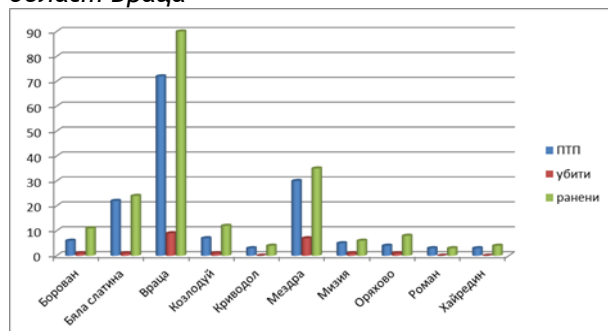
В област Видин най-критичните



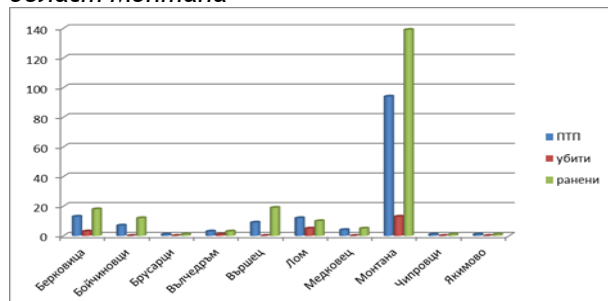
област Видин



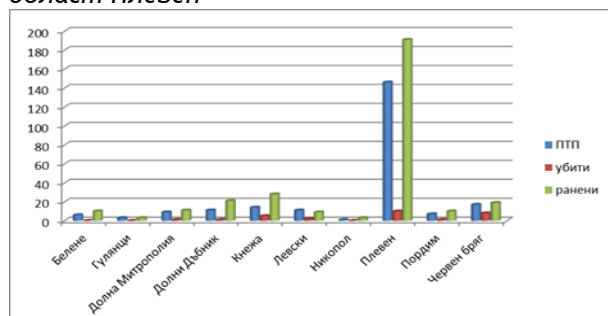
Фигура 84. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Враца



Фигура 85.. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Монтана



Фигура 86. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Плевен



Фигура 87. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в Велико Търново

участъци за ПТП могат да бъдат определени в териториалния обхват на община Видин, където за 2016 г. са настъпили 46 бр. ПТП, 7 са загиналите и 46 са ранените.

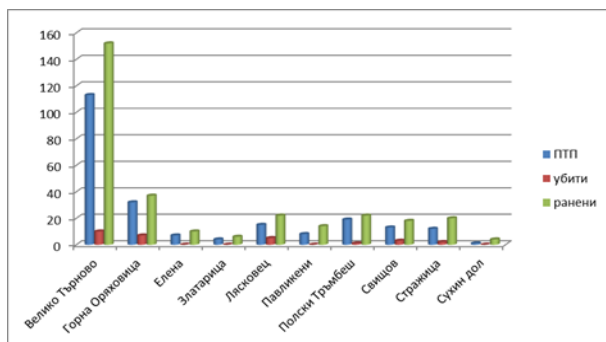
При две от общините в област Враца има най-висок ръст на възникналите ПТП, убитите и ранените на пътя през 2016 г.

В община Враца са настъпили 72 бр. ПТП, убитите са 9 души, а ранените са 90. В община Мездра са настъпили 30 бр. ПТП, убитите са 7, а ранените 35 души. Пряко отражение на ПТП има състоянието на пътната инфраструктура, която е една от най-рисковите в региона.

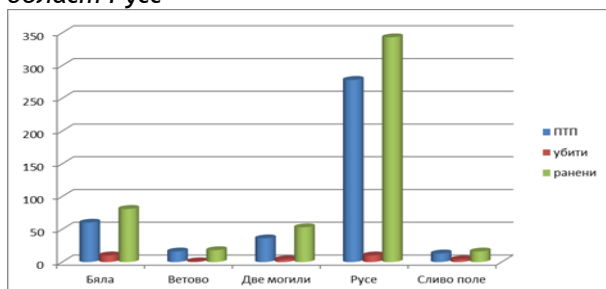
В община Монтана са настъпили най-много ПТП в област Монтана. За 2016 г. техният брой е 94, броят на убитите е 13, а на ранените - 139 души.

Инцидентите в община Плевен, значително надвишават броя на инцидентите в останалите общини от областта. Възникнали са 146 ПТП, в резултат на което има 10 убити и 191 ранени.

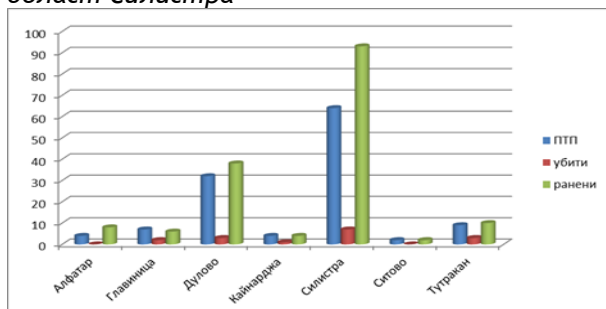
Община Велико Търново и община Горна Оряховица са две



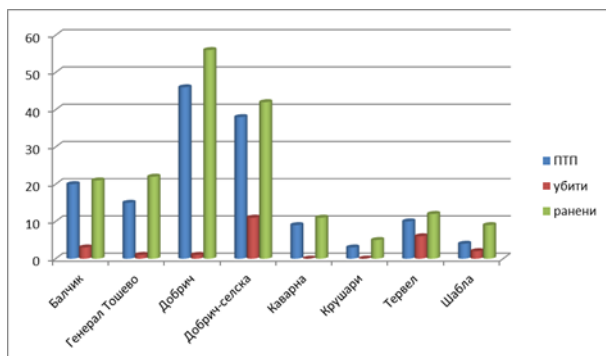
Фигура 88. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Русе



Фигура 89. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Силистра



Фигура 90. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Добрич



локации, в които има най-висок ръст на пътнотранспортни произшествия. Във Велико Търново броят на ПТП е 113, с 10 убити и 152 ранени. Сравнително по-нисък е броят на ПТП в Горна Оряховица - 32 бр. със 7 убити и 37 ранени.

Община Русе е с най-голям брой ПТП, убити и ранени, не само в рамките на областта, но и в целия трансграничен район. За 2016 г. ПТП са 278, убитите са 10 и ранените 343. Следващото критично място е община Бяла, където са станали 60 ПТП, с 10 убити и 81 ранени.

Силистра и Дулово са двете критични точки в рамките на област Силистра. През 2016 г. в община Силистра са станали 64 ПТП със 7 убити и 93 ранени, а в община Дулово броят на ПТП е 32, с 3 убити и 38 ранени.

Община Добрич и община Добрич-селска са двете общини с най-много ПТП през 2016 г. в рамките на област Добрич. В община Добрич са станали 46 ПТП, с 1 убит и 56 ранени, а в община Добрич-селска броят на ПТП е 38, на убитите - 11, а на ранените 42.

По данни на МВР най-опасните пътища в страната са девет. Определянето им е на база осреднено натоварване на движението на всеки клас път и изчисляване на коефициента на аварийност (брой на ПТП с ранени и убити за километър; брой на ПТП с ранени и убити за един милион километра; брой на ранените и убитите, съотнесен към броя на ПТП с убити и ранени).



Схема 49. Пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП

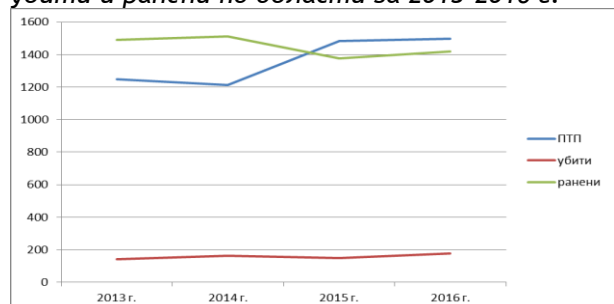


В българската част на трансграничния регион Румъния-България попадат 4 от най-опасните участъци:

- Русе - Бяла - за 2016 г. там има 246 ПТП, 7 убити и 89 ранени;
- Велико Търново - Дебелец (само до Дебелец, разклон за няколко пътя - за В. Търново, Габрово, Дебелец, Елена и Ст. Загора) - 22 ПТП, 4 тежки, 5 ранени;
- Автомагистрала „Хемус“ - за 2016 г. там има 266 ПТП с 14 тежки, 19 ранени, няма убити.

Към пътните участъци с повишен риск от ПТП принадлежат и още два пътя в изследвания участък: пътят: Ботевград - Враца - Мездра и Добрич - Варна.

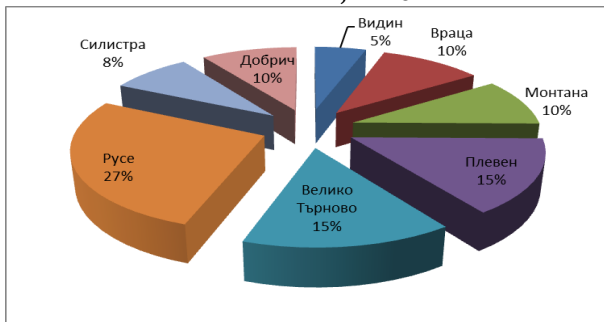
Фигура 91. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области за 2013-2016 г.



В българската част на ТГР се наблюдава непрекъснато нарастване на броя на ПТП, като особено рязко е покачването през 2015 г. За 2016 г. в сравнение през същия период на 2015 г. ТПТП са били 1 484 - с 13 по-малко, загиналите са били 150 - с 33 по-малко, а ранените са били 1 841 - със 108 по-малко.

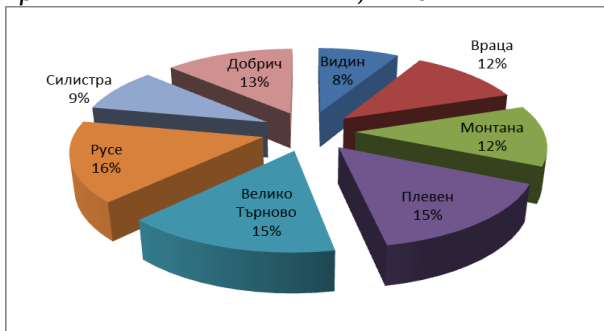


Фигура 92. Съотношение на броя на тежките ТПТП по области, 2016 г.



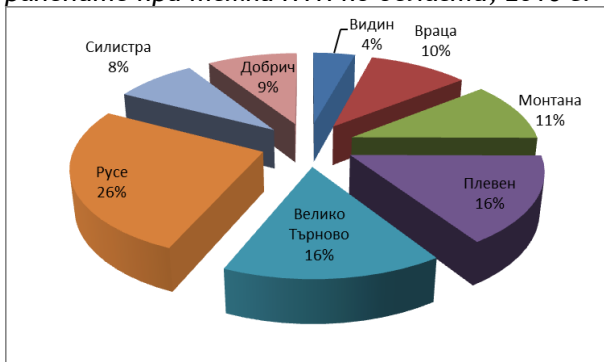
Най-много тежки пътно транспортни произшествия през 2016 г. са станали в област Русе (403 бр.), което представлява 27% от общия ТПТП в изследвания регион. Близко 30% са формирани от ТПТП в област Велико Търново и в област Плевен, които имат по равен дял произшествия - 15%. Областите с най-малко ТПТП са Видин - 5% и Силистра 8%.

Фигура 93. Съотношение на броя на убитите при тежки ТПТП по области, 2016 г.



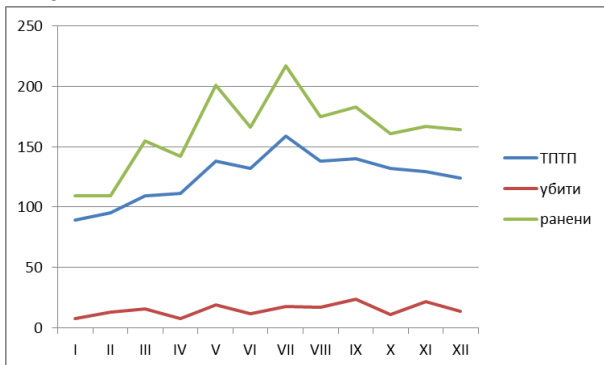
Област Русе е с най-висок дял при загиналите при ТПТП - 16%, следвани от Велико Търново и Плевен. Прави впечатление, че в областите Монтана и Враца, независимо, че са регистрирани по-малък дял от ТПТП, е много висок процентът на инцидентите завършили с трагичен край - 12% убити. Най-малко са убитите в област Видин - 15 души (8%).

Фигура 94. Съотношение на броя на ранените при тежки ТПТП по области, 2016 г.

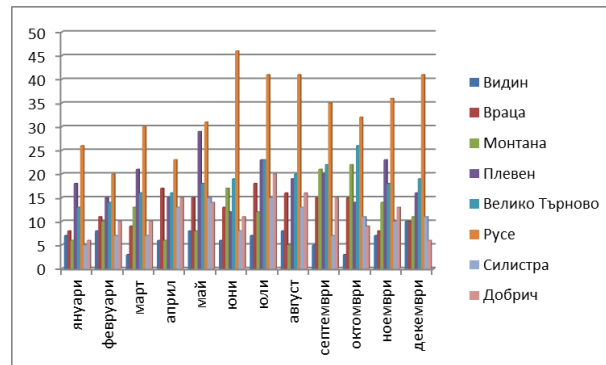


Област Русе отново е с най-високия дял на ранените при ТПТП - 26%, следвана от областите Велико Търново и Монтана. Най-малък брой ранени има в област Видин - 4% (83 души). Това е близо осем пъти по-малко, отколкото в област Русе.

Фигура 95. Тежки пътно-транспортни произшествия, убити и ранени по месеци, 2016 г.



Фигура 96. Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области

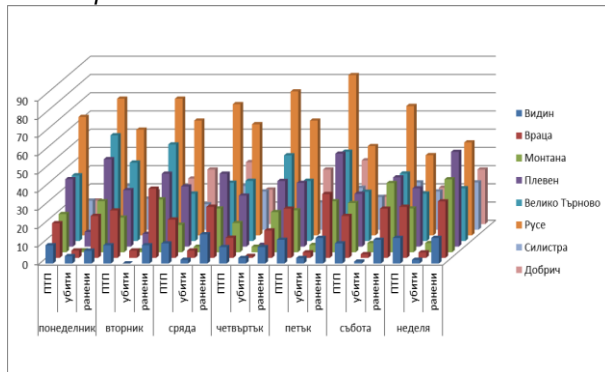


В българската част на трансграничния регион Румъния-България месеците с най-много ТПТП са: юли и май. През месец юли 2016 г. са

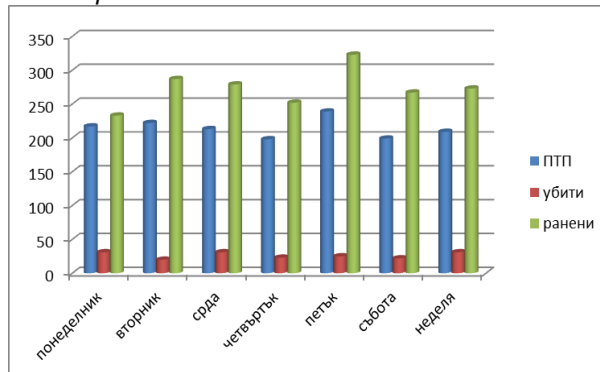


настъпили 159 ТПТП с 18 загинали и 217 ранени. Най-много загинали има през месеците септември (24 души) и ноември (22 души). Най-много произшествия настъпват през петъчния ден, като тогава има и най-много убити и ранени.

Фигура 97. Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по дни в седмицата и области

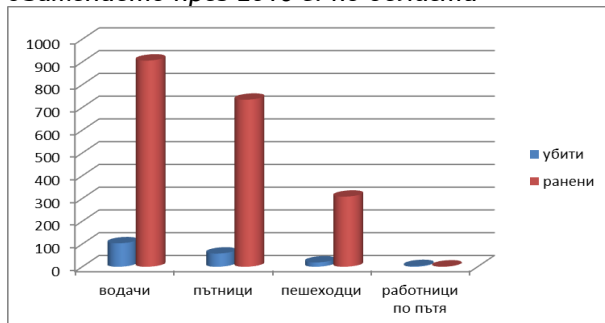


Фигура 98. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по дни от седмицата



В българската част на ТГР, през 2016 г., в петъчните дни от седмицата са регистрирани най-много пътнотранспортни произшествия с най-голям брой ранени лица - 15.97% от общия брой на произшествията и 16.57% от всички ранени. Най-много убити в българската част на трансграничния регион има в дните в понеделник и сряда (по 31 души), което представлява общо 33.88% от всички убити. Най-малък е броят на убитите във вторник - 20 души, което 11% от всички убити.

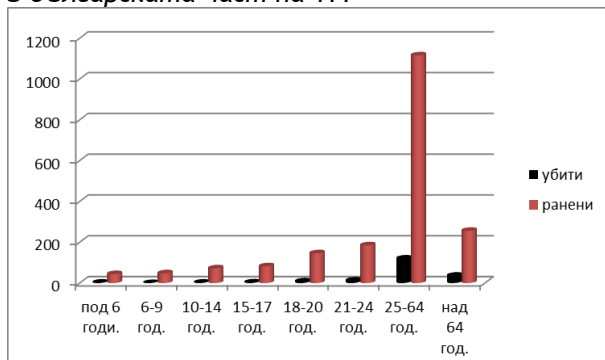
Фигура 99. Убити и ранени участници в движението през 2016 г. по области



В резултат на ТПТП най-много убити и ранени има сред водачите на ПТС, следвани от пътниците.

Една от най-уязвимата група са пешеходците, като за 2016 г. загиналите са 19, а ранените са 308 души.

Фигура 100. Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст в българската част на ТГР



2% от пострадалите при ПТП са деца на възраст до 14 години. От общия брой пострадали деца 2% (4 деца) са загинали при пътния инцидент, а 98% (164 деца) са ранени.

12% от пострадалите са младежи на възраст от 15 до 24 години, като от тях 5% са убитите, а 95% - ранените.

Най-много пострадали са

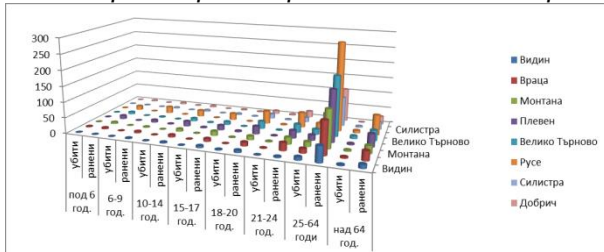
хората в работоспособна възраст (25-64 години), от които 10% са убити и 90% са



ранени.

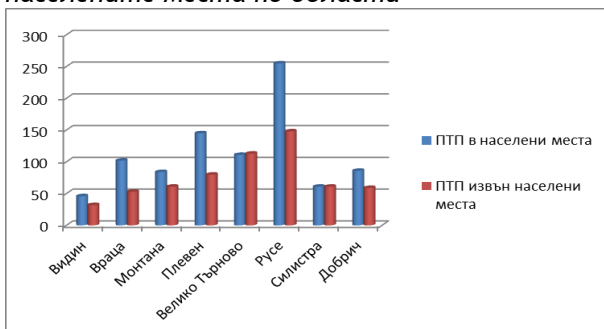
При така изнесените данни, следва да се отчете негативното процентно завишаване на загиналите и ранени пешеходци.

Фигура 101. Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст



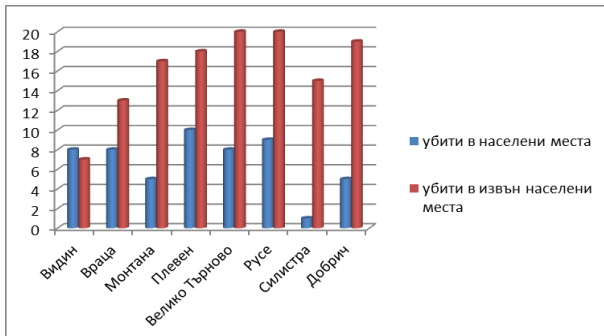
Област Русе е водеща по брой на загинали и ранени във всички възрастови групи. 25% от всички убити и ранени при ТПТП, са в област Русе.

Фигура 102. Пътнотранспортни произшествия, в населените и извън населените места по области

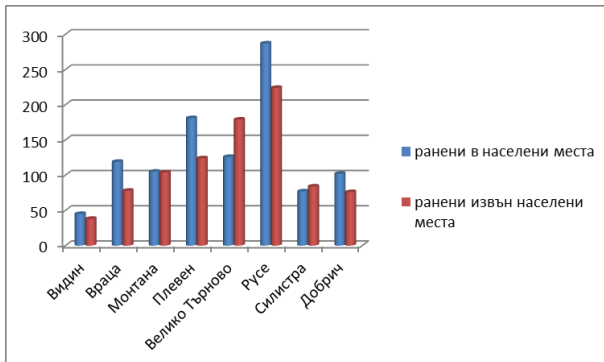


По-голям брой ТПТП са станали в населените места - 59% (890 броя), докато в населените места те са 41% (607 броя). По пътищата извън населените места в българската част на трансграничния регион Румъния-България, ТПТП са със значително по-голяма тежест, като там значително по-висок е броят на загиналите - 70% (129 души), срещу 30% в населените места (54 души). Броят на ранените обаче е много по-малък - извън населените места - 47% (907 души), в населените места - 53% (1 042 души). Единствено в област Видин броят на убитите в населените места е по-висок от броя на убитите извън населените места.

Фигура 103. Убити в населените и извън населените места по области



Фигура 104. Ранени в населените и извън населените места по области



Единствено в областите Велико Търново и Силистра, броят на ранените извън населените места е по-висок от броя на ранените.

Причини за възникване на ТП



По данни на МВР голяма част от пътнотранспортните произшествия са отражение на съществуващото поведение на участниците в движението, нивото на конфликтност на пътната инфраструктура и нейната активна и пасивна безопасност, степенна на техническа изправност на автомобилния парк, както и състоянието на долекарската и специализираната медицинска помощ.

Анализът на състоянието на безопасността на движение в България показва запазване през последните години на абсолютизиране на грешките и нарушенията на участниците в движението.

Тежките пътнотранспортни произшествия са отражение на поведението на участниците в движението, състоянието и безопасността на автомобилния парк, безопасността на пътната инфраструктура и на качеството на оказваната долекарска и специализирана медицинска помощ.

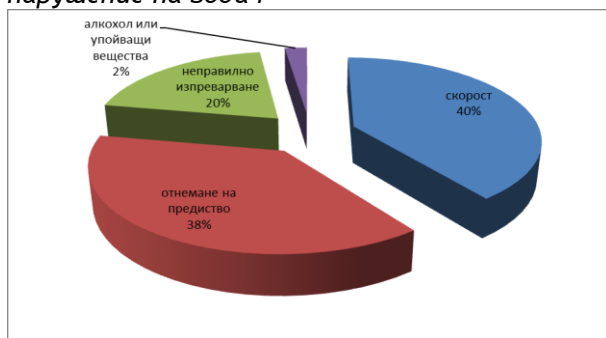
Фигура 105. Основни причини за настъпване на ПТП през 2016 г.



При 97% от настъпилите пътнотранспортни произшествия причината е нарушение на водача; 2% е друга причина, а 1% от случаите са настъпили в резултат на нарушение на пешеходец.

Основните причини, довели до настъпване на ПТП (нарушение на водач) са: несъобразена и превишена скорост; отнемане на предимство; навлизане в лентите за насрещно движение; неправилни маневри; неправилно изпреварване; употреба на алкохол или друго упойващо вещество.

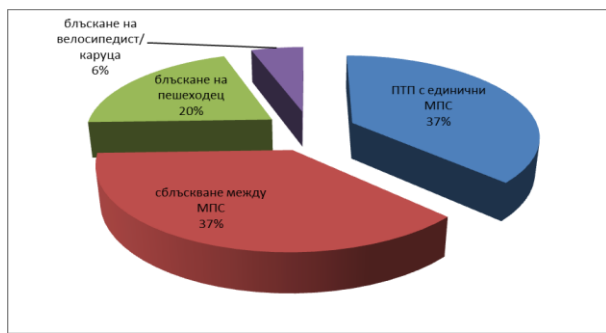
Фигура 106. Основна причина при ПТП по нарушение на водач



В две от областите, попадащи в българската част на трансграничния регион са установени висок брой на водачи, управляващи МПС под въздействие на наркотични вещества или техни аналози: Плевен - 104 бр. и Велико Търново - 81 бр.

Фигура 107. Загинали при ПТП по вид при нарушение на водач

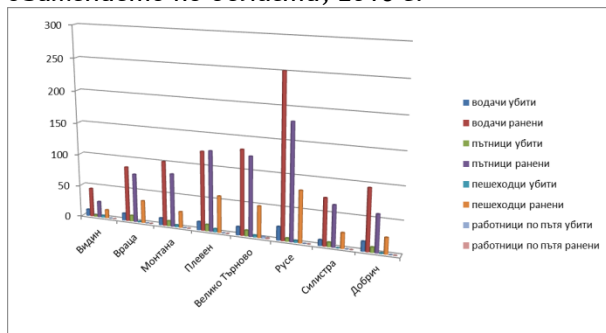
В резултат на ПТП, причинени



по нарушение на водач през 2016 г. са загинали при ПТП с единични МПС - 265 души, при сблъскване между МПС - 266 души, а при блъскане на пешеходец - 114 души и при блъскане на велосипедист/каруца - 38 души.

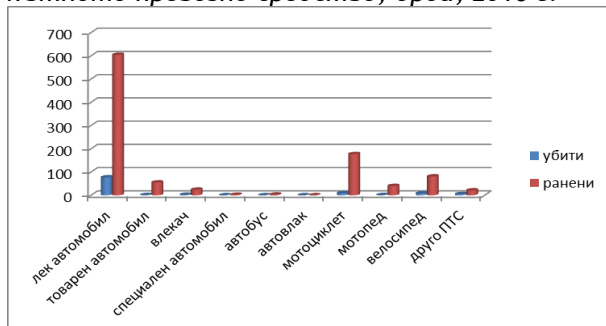
В разпределението на произшествията по основни причини през 2016 г. най-висок дял продължават да имат тези, настъпили поради нарушения на водачите. Основната причина, водеща до настъпване на ПТП поради нарушения на водачите, е несъобразената и превишена скорост.

Фигура 108. Убити и ранени участници в движението по области, 2016 г.



В България от общия брой пътнотранспортни произшествия през 2016 г. с най-голям относителен дял са: блъскане на пешеходец - 23.8%, и сблъскване между МПС - 35.5%.

Фигура 109. Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство, брой, 2016 г.

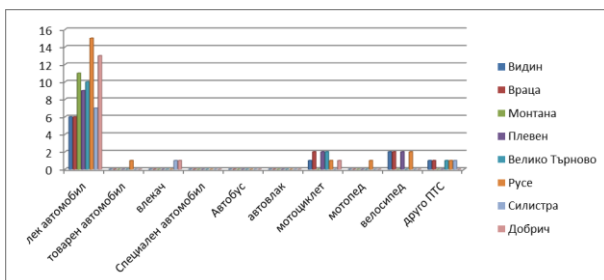


75% от убитите при ТПТП са водачи на леки автомобили. След ранените най-висок е също процентът на водачите на автомобили - 60%. Висок е делът и на ранените водачи на мотоциклети - 18%. Не е за подценяване и делът на ранените водачи при велосипеди - 8% и при товарни автомобили - 6%.

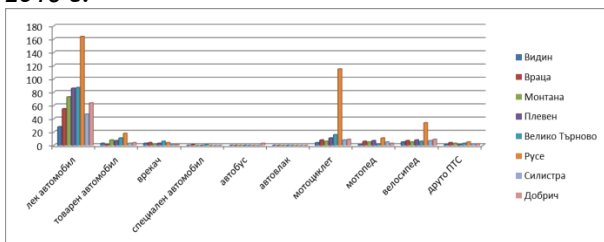
Най-много убити водачи на леки автомобили има в област Русе - 15 души, Добрич - 13, а в Плевен - 11 души. Инцидентите завършили с фатален край за водачите на мотоциклети са най-много във Враца, Плевен и Велико Търново. При велосипедистите най-много жертви има във Видин, Враца, Плевен и Русе.

Фигура 110. Убити водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.

С товарен автомобил е загинал един водач в област Русе. Тежки инциденти с фатален край с влекачи



Фигура 111. Ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство и област, брой, 2016 г.



Фигура 112. Ограничения в газенето на плавателни съдове в българския участък на река Дунав



е имало в областите Силистра и Добрич, при които са загинали по един водач. През 2016 г. не е имало загинали водачи при инцидентите с автобус, автовак и специален автомобил.

Най-много ранени водачи на лек автомобил има в област Русе - 27% от общия брой на пострадалите, което е почти два пъти повече от останалите области - Плевен и Велико Търново (14%). В Русе са и най-големият брой ранени водачи на мотоциклет (115 души) - 65% и велосипед (34 души) - 42% от общия брой на ранените.

Воден транспорт

Съгласно категоризация на вътрешноводните пътища на Европа, българският участък на река Дунав попада в клас VII. Техническите параметри на водните участъци, попадащи в категории VI и VII могат да осигурят безопасни навигационни условия за придвижване на кораби, превозващи извънгабаритни, тежки и обемни товари, както и контейнери, стифирани на три и четири нива.

Върху условията на навигация по дунавските вътрешноводни пътища влияние оказват и сезонните колебания в нивото на реката (пълноводие, маловодие и образуването на ледоход) и наличието на тесни участъци по водния път. Контролирането на тези явления в редица случаи е невъзможно и се отразява отрицателно върху корабоплаването. През определени периоди от годината нивото на река Дунав се колебае в различна степен в отделните участъци, поради характерните особености на климатичните и геоложки условия.

Между 12% и 18% от дните в годината българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване през изследвания десетгодишен период.

Образуването на ледоход е друго явление. За близо месец през 2017 г. бе спряно движението на реката, когато ледоходът на места достигна между 70-80%. Възникването на подобни форсмажорни обстоятелства е съпроводено с



увеличаване на размера на променливите разходи на речните оператори и намаляване на потребителското търсене, поради нарастване на цената на транспортните услуги.

Друга слабост на българския участък на река Дунав е наличието на тесни участъци. Тези водни пътища с международно значение, които принадлежат към европейската вътрешноводна система и чиито параметри не отговарят на утвърдените за класифициране в съответната категория се дефинират като тесни участъци (bottlenecks). Наличието на тесни участъци по протежението на река Дунав е признак за незадоволителното качество на водните пътища и затруднено корабоплаване. Общата дължина на тези участъци е 91 км, които представляват приблизително 19.4% от дължината на плавателните пътища на Република България. Те попадат в категорията тесни участъци със стратегическо значение и се намират в близост до „Пристанищен комплекс - Русе“ ЕАД, които е необходимо да бъдат усъвършенствани, за да се оптимизира използването на техния свободен капацитет.

Поддържането на проектните дълбочини в пристанищата е от особена важност за търговската им експлоатация, но освен това е основа за транспортната безопасност-избягване на аварийни случаи като „докосване на дъното от кораба“ или още по-тежкото „засядане“. Инциденти от този род могат до доведат до тежки последици както за самия кораб, така и за пристанището и държавата като цяло. Освен рисковете от повреда на корпуса на кораба и евентуални екологични щети от замърсяване, следва да се държи сметка и за репутацията на българските пристанища като безопасни. Щетите от нарушена репутация са индиректни, но могат да бъдат далеч превишаващи щетите от конкретен аварийен случай. Част от тези щети ще се измерват с по-високи застраховки на посещаващите кораби, респективно по-високи навла (*плащане за предоставено право на наемане на кораб или за използване на част от него за превоз на товари*) и като цяло - загуба на конкурентоспособност и намаляване товарооборота на пристанищата.

Недостатъчната дълбочина на фарватера ограничава рационалното използване на товароподемността на плавателните съдове, поради което са възможни превози само на определени видове товари, а това непосредствено е свързано със загуба на пазарни позиции от вътрешноводния транспорт и намаляване на потребителското търсене.

Навигационният канал в българо-румънския участък на река Дунав не отговаря на международно приетите проектни стандарти, издадени от Дунавската комисия. Има ограничения за навигационна безопасност и достъпност на канали, които ограничават операционната ефективност на речния флот, капацитета на реката и привлекателността. Подобряването на навигационна безопасност ще намали рисковете от повреди по корпуса на корабите, съпроводени с големи екологични щети от замърсяване.

Налични са и проблеми, свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Проблемът със съхраняването на чистотата на водите на река



Дунав в българския участък е въпрос от изключителна важност, поради факта, че България е една от най-бедните на водни ресурси европейски държави. Както водата, така и дъното са замърсени с утайки и наслоявания на много места. В случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и води, замърсени с нефт и/или корабно гориво, което би причинило замърсяване на реката. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

Сериозен проблем е и състоянието на съществуващата пристанищна инфраструктура. Основната действаща понастоящем пристанищна кейова механизация включва електрически стрелови портални кранове, които са стари (30-50 годишни). Единици са закупените модерни кранове. Дори при обработката на контейнеровозите основно се използват стрелови пристанищни кранове вместо специализираните гентри кранове. В редица пристанища от много години не е закупувана нова кейова механизация. Основните цели и задачи, които трябва да бъдат изпълнени при разработване на бъдещите проектните решения за развитието на транспортни схеми и технологии в пристанищните терминали трябва да бъдат насочени в посока технологичното оборудване да бъде на съвременно техническо ниво, да отговаря на условията и обема на работа, което от своя страна да гарантира висока надеждност и безопасност за обслужващия персонал и околната среда, както и запазване на търговските и потребителски качества на товарите при тяхната обработка.

Необходимо е осъществяването на постоянен контрол на състоянието на пристанищната инфраструктура и начините на нейната експлоатация - натоварването от складираните материали и от механизация на отделните складови и претоварни зони да не надвишава максимално допустимото, както и вземането на бързи и адекватни мерки при установяване на нарушения, които биха обезпечили една сигурна транспортна инфраструктура, гарантираща сигурност и безопасност на транспортния процес. Наред с това е безспорно, че една по-добре управлявана стратегически пристанищна национална мрежа има потенциала да доведе до икономия на време за обработка на товарите и пътниците, допринасяйки и за по-голяма икономическа ефективност на инвестициите (навременно извършване на инвестициите и в резултат общо оптимизиране на използването на мрежата).⁸⁹

Сериозен проблем, свързан с безопасността, е неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Голямо влияние за повишаване на безопасността и сигурността на транспортния процес оказва отговорността на всеки ползвател, оператор на транспортната инфраструктура по отношение стриктното спазване на изискванията на съответствие с техническите нормативи и стандарти за

⁸⁹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

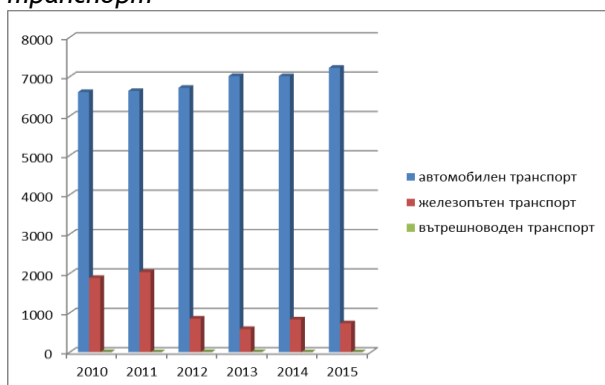


нейното използване. Негативно отражение върху безопасността и сигурността на превозите оказват нарушенията на правилата за експлоатация в съответствие с техническите нормативи и стандарти.

Броят на възникналите произшествия при извършването на товарни и пътнически превози е показател, който характеризира качеството на предлаганите транспортни услуги по отношение на безопасност и сигурност. Сравнението между автомобилния, железопътния и речния транспорт по този показател може да улесни потребителския избор при определяне на вида транспорт за задоволяване на потребностите на клиентите от товарни и пътнически превози. Това създава предпоставки и за повишаване на конкурентните предимства на съответния вид транспорт, за който броят на инцидентите е минимален.

Делът на вътрешноводния транспорт в общия брой на регистрираните произшествия е незначителен - под 1%.

Фигура 113. Брой на регистрираните инциденти при извършване на превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт⁹⁰



От началото на разглеждания период до края на 2015 г. се наблюдава тенденция на понижаване на възникналите инциденти с речни кораби. Най-много инциденти са регистрирани през 2012 г. и 2013 г. Това може да се обясни с неблагоприятните условия на корабоплаване през този период, които са породени от образуването на ледоход през зимните месеци и понижаване в нивото на река Дунав през летните месеци.

Някои от пристанищните терминали и пристанища с регионално значение нямат достъп до железопътната мрежа. Това за някои от пристанищата е доста негативно и налага целият товарооборот от и към страна суша да се осъществява чрез товарни автомобили. Най-негативно това се отразява на пристанищата и пристанищните терминали, които са разположени в урбанизирани територии и целият автомобилен поток преминава през съответните улици на населените места, които са с недостатъчната пропускателна способност; това води до големи задръствания, риск от катастрофи и затруднения за товарните автомобили, респ. неефективност за превозвачите.

Разрешаването на проблемите, които стоят пред българската пристанищна система пряко или косвено ще има и положителен ефект по отношение на безопасността и сигурността. Инвестирането в нови проекти за развитието на пристанищната инфраструктура, нови технологии и пристанищно

⁹⁰ Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Министерство на вътрешните работи, ЕВРОСТАТ



оборудване ще доведе до повишаване сигурността и безопасността за достъп и обработка на транспортни средства и превозваните с тях товари, ще се намали вредното влияние върху компонентите на околната среда от прах, газове и разпиляване на товари (насипни, наливни и др.), както и вероятността от аварии.

Подобрението в условията на корабоплаване е съпроводено с възможност за реализиране на по-високи скорости на движение на плователните съдове. Увеличаването на скоростта за движение е фактор, който оказва положително влияние върху редовността на превозите и общото време за движение на корабите. Подобряването на тези качествени показатели има важно значение за повишаването на ефективността от осъществяване на товарни превози с воден транспорт.

Поддържането на безопасни условия за корабоплаване по река Дунав е един от основните приоритети на България. За подобряване условията за безопасно корабоплаване и намаляване на риска от инциденти през последните години бяха изградени модерни логистични, навигационни и информационни системи за река Дунав. По ОПТ 2007-2013 г. се финансира и проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав“ (БУЛРИС), посредством която се събират и предоставят необходимите данни за информационно обезпечаване на корабоплавателите и безопасно корабоплаване по българския участък на р. Дунав.

В България, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ е специализирана администрация, изпълняваща функции в съответствие с вътрешното и международното право за осъществяване международните задължения на Република България по обслужването, проучването и поддържането на условията за корабоплаване по река Дунав. Като орган на изпълнителната власт ИАПД осъществява дейности в интерес на обществото и в съответствие с поетите от българската държава международни ангажименти (задължения) съгласно Белградската конвенция за режима на корабоплаване по река Дунав, Споразумение между правителството на Р България и Румъния относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 13.02.1956 г., Меморандума за разбирателство за развитието на общоевропейски транспортен коридор VII (река Дунав) и други международни и вътрешни нормативни актове. Основните приоритети в дейността на Агенцията са свързани с осигуряване условия за безопасно корабоплаване в българския участък на река Дунав, поддържане, модернизация и изграждане на транспортната инфраструктура, подобряване управлението, изпълнението и успешното финализиране на проекти, финансирани със средства на Европейския съюз. В реално време на сайта на агенцията е осигурен достъп до информация за навигационната обстановка, промяна на корабоплавателния път, критични участъци и др.

През следващите години Република България ще се стреми към повишаване на товарния и пътнически трафик и насърчаване развитието на водния транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз. Политиката е насочена към подобряване на условията за корабоплаване



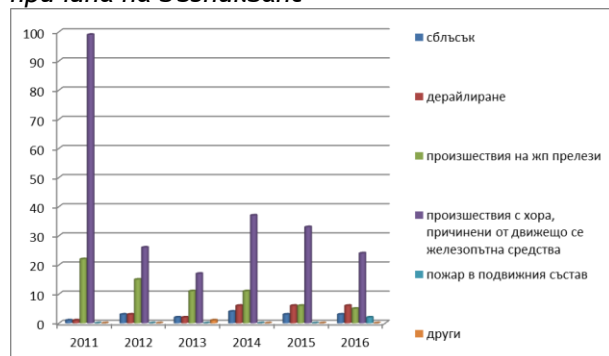
по река Дунав, за подобряване на безопасността на вътрешните водни пътища и опазване на околната среда, в съответствие с политиката на Общността за укрепване на мрежата на вътрешните водни пътища.

Железопътен транспорт

Безопасността в железопътния транспорт е първото и най-важно условие за осъществяване на транспортния процес, както в границите на нашата железопътна система, така и за рамките на целия Европейски съюз. Данните по отношение на безопасността са на Европейската железопътна агенция.

Причина за най-голяма част от произшествията в България е подвижният състав, като произшествията, пряко свързани с дейността на НКЖИ са малко на брой.

Фигура 114. Железопътни произшествия по причина на възникване



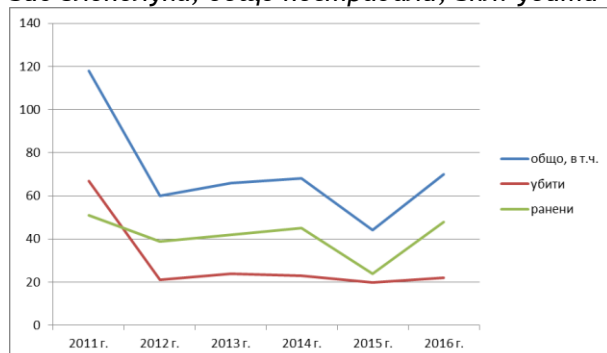
Значителна част от жп линиите са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км/ч, а на места дори с почти изчерпани възможности за задържане на скоростта и гарантиране на сигурността и безопасността на движение.

Такива отсечки съществуват по основното направление в трансграничния регион - Видин - София (участък Видин - Медковец).

30% от случаите на дерайлирания са възникнали поради нарушени геометрични и динамични параметри на железния път. Основни причини са: намален производствен капацитет на персонала отговорен за текущото поддържане на железния път и ниска производителност; ниска производителност и неспособност да се отстраняват текущите нередности по железния път; железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори не се обезпечават с необходимите финансови ресурси за текущо поддържане на железния път, поради недостатъчни средства и се просрочват плановите ремонти като се влошават техническите и експлоатационни характеристики на линиите. За ремонт, поддръжка, рехабилитация и модернизация на тези линии не са предвидени средства. 23.5% от случаите на дерайлирания са възникнали поради технически причини на подвижния състав и неправилно/ неравномерно разположение на товара. Повече от 70% от пътническите и товарните вагони са с период на експлоатация над 35 години. Почти 100% от дизеловите локомотиви са с период на експлоатация над 35 години, а 90% от електрическите локомотиви са над 25 години. Все още липсва внедрена система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им, с което не са изпълнени изискванията по ТСОС „ЕУД“.



Фигура 115. Годишен брой на жертвите по вид злополука, общо пострадали, вкл. убити



Общият брой на произшествия на влак/км в България е висок в сравнение с Австрия и Република Чехия, но нивото на безопасност се поддържа на сравнително задоволително равнище, въпреки лошото състояние на инфраструктурата и подвижния състав. България дава 21.5 пъти повече жертви при железопътни произшествия от средното ниво за Европа.

Значението на въпросите на сигурността и безопасността се засили значително в последните години, предвид нестабилната международна обстановка и повишената опасност от терористични действия в международен аспект.

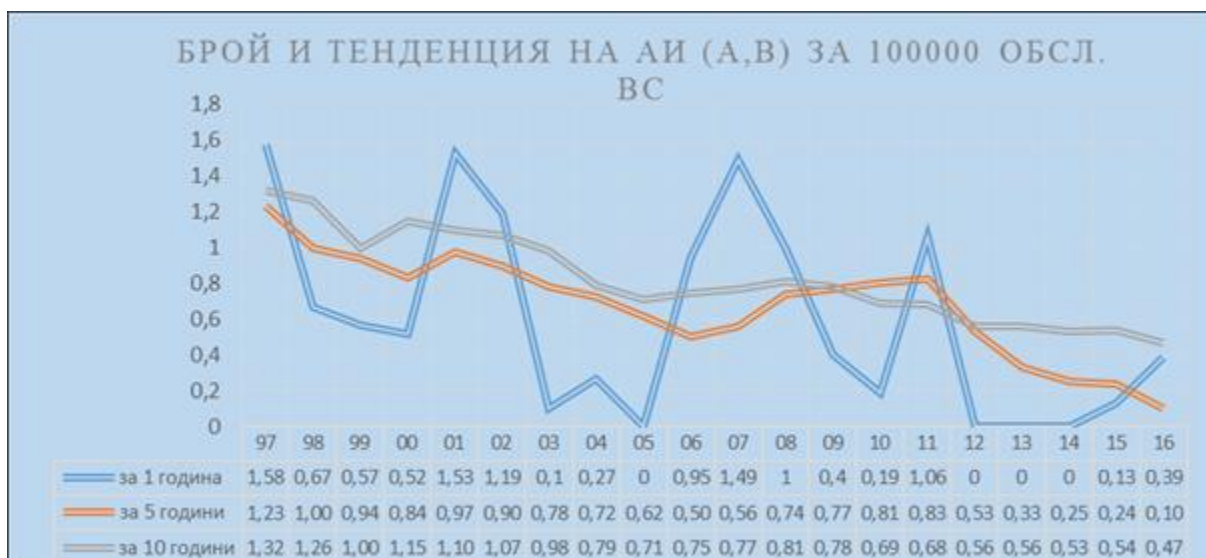
Въздушен транспорт

Безопасността е основният приоритет в гражданската авиация. Това важи за всички фази на полета, но особено важни са фазите на излитане и кацане, движение по ПИК, рулиране, спиране и паркиране, защото самолетите са в непосредствена близост до друго въздухоплавателно средство (ВС) и препятствия като превозни средства, технически средства, съоръжения и оборудване свързани с наземното обслужване на ВС, персонал работещ на перона и прилежащите части на летищата.

В България се отчита трайна тенденция на подобрене на безопасността за периода от 1997 г. до 2016 г. По данни на ДП „Ръководство на въздушното движение“ регистрирано е повече от 10 пъти подобряване на безопасността на база на 5 годишното осредняване - от 1.23 (1997 г.) до 0.10 (2016 г.) авиационни инциденти (АИ) на 100 000 обслужени ВС.⁹¹

Фигура 116. Брой и тенденция на авиационни инциденти в България

⁹¹ Основни тенденции в безопасността за 2016, <http://www.bulatsa.com>



„Летищен център за обслужване на въздушното движение (ОВД) Горна Оряховица“ е част от структурата на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД) и осигурява обслужване на въздушното движение в контролираната зона на летище „Горна Оряховица“. „Летищен център за ОВД Горна Оряховица“ осигурява, експлоатира и поддържа в установените норми параметрите на съоръженията, системите и оборудването на комуникационното, навигационното, информационно, аеронавигационно, метеорологично и енергийно осигуряване на полетите и съпътстващата инфраструктура.

При изпълнение на дейността си „ЛЦ за ОВД Горна Оряховица“ взаимодейства с Централно управление на „ДП РВД“, „РЦ за ОВД София“, „Център за координиране използването на въздушното пространство (ЦКИВП)“ и други ведомства и организации в съответствие с тяхната компетентност. Чрез летищна контролна кула („Горна Оряховица КУЛА“) се осъществява обслужване на въздушното движение в контролираната зона на летище „Горна Оряховица“ без използване на радар и включва обслужване по контрол на летищното движение, полетно-информационно обслужване и аварийно оповестително обслужване.

На летище „Горна Оряховица“ е създадена Система за управление на безопасността (Safety management system). Разписани са отговорностите на персонала (ръководен състав, служители, изпълнители) при изпълнение на служебните си задължения.⁹²

През разглеждания период на летище „Горна Оряховица“ няма регистрирани авиационни събития.

4.2. Регионална аварийност по видове транспорт

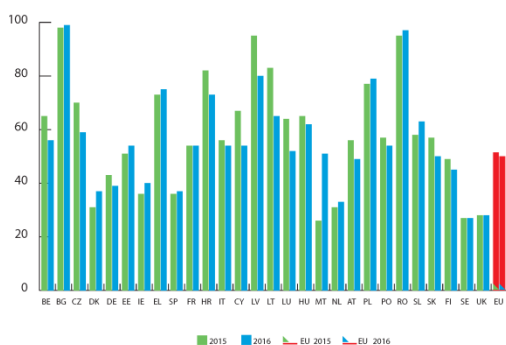
Автомобилен транспорт

⁹² Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Приложното поле на Директива 2008/96/СЕ за управление на безопасността на пътните инфраструктури на Европейския парламент и Съвета е ограничено до пътищата, вкл. съставляващи TEN-T пътната мрежа.

Фигура 117. Убити на един млн. жители в страните на Европейския съюз⁹³



По данни на Европейската комисия за пътната безопасност за периода 2010-2016 г. в България се отчита спад на смъртните случаи при пътнотранспортните произшествия (ПТП) с 9% - загиналите са близо 100 на един милион души.

В България за 2010 г. е имало 105 смъртни случая при ПТП на милион жители. През 2015 г. и 2016 г. жертвите са съответно 98 и 99, което прави намаление с едва 9% спрямо 2010 г. Статистиката е за смъртните случаи при ПТП на милион жители. За същия период в Европа се наблюдава спад с 19% на смъртните случаи при ПТП.

Държавите, които бележат голям напредък във войната по пътищата, са Малта - 69% намаление; Португалия - 40% намаление; Литва (37%); Гърция (35%) и Испания (31%).

Според статистиката на ЕК за 2010 г., най-много смъртни случай при ПТП на милион население е имало в Румъния - 117, Гърция - 112, България - 105, Латвия - 103 и Полша - 102.

През 2016 г. в Румъния са загинали 97 души на милион население или с 20 по-малко спрямо 2010 г. За същия период в България са загинали 99 души на милион население, което е само с 6 души по-малко от 2010 г.

С най-малък брой жертви на пътя остават Швеция и Великобритания. И в двете държави процентът на спад на смъртните случаи не е голям, но там загиват приблизително по 30 души на милион население както за 2010 г., така и за 2016 г.

Средно за ЕС спрямо 2015 г. през 2016 г. има спад с 2% на смъртните случаи при ПТП на милион население. През 2016 г. 25 500 души са изгубили живота си по пътищата на ЕС — с 600 по-малко, отколкото през 2015 г., и с 6 000 по-малко, отколкото през 2010 г. По изчисления на Комисията още 135 000 са били тежко ранени.

⁹³ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_en.htm



България и Румъния са сред страните, които имат най-слаба сигурност за безопасност по пътищата в рамките на Европейския съюз и все още са далеч от постигането на целите на ЕС - към 2020 г. спад с 50% на броя на смъртните случаи при пътно-транспортни произшествия.

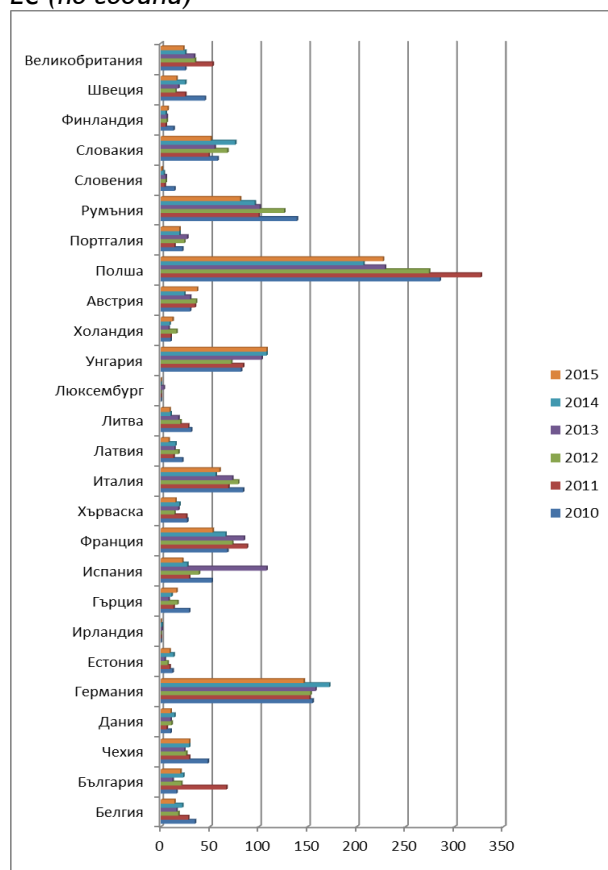
Воден транспорт

Вътрешно-водните пътища са най-безопасният транспорт и при него през последните години няма данни за възникнали произшествия.

Железопътен транспорт

Безопасността в железопътния транспорт е първото и най-важно условие за осъществяване на транспортния процес както в границите на нашата железопътна система, така и за рамките на целия Европейски съюз. Данните по отношение на безопасността са на Европейската железопътна агенция.

Фигура 118. Динамика на броя на жертвите при злополуки в железопътния транспорт в ЕС (по години)

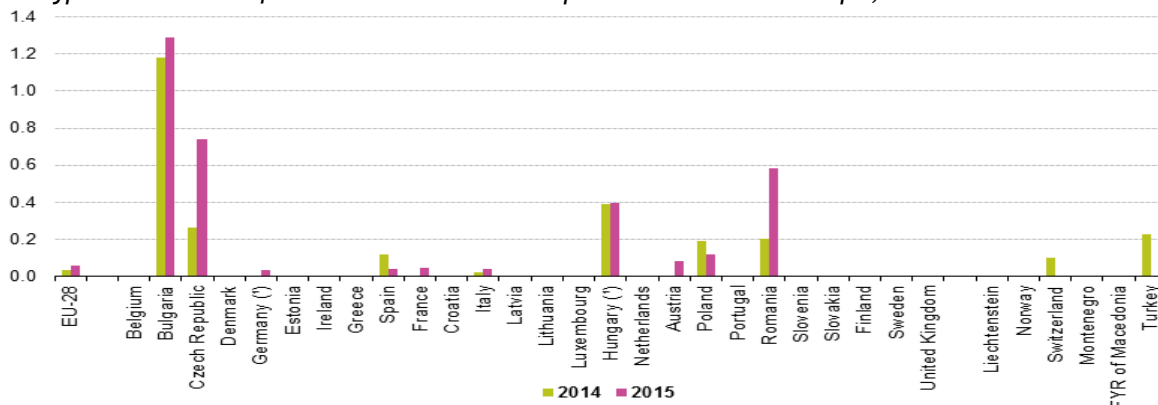


В рамките на ЕС, безопасността в железопътния транспорт непрекъснато се повишава. Въпреки, че през 2014 г. и 2015 г. е регистрирано увеличаване на броя на произшествията, то броят на жертвите (убити или ранени) продължава да спада. Общо 2 269 значителни влакови произшествия са регистрирани в ЕС през 2015 г., което представлява увеличение от 3.7% в сравнение с 2014 г. В абсолютно изражение в две държави, Полша и Германия, са повече от една трета от всички железопътни жертви, регистрирани в ЕС през 2015 г. Но за да се измери относителната безопасност на железопътния транспорт, броят на произшествията и на жертвите от тях трябва да бъдат свързани с интензивността на трафика (изразено в пътничко-километри).

По този показател България се откроява с 1.29 пътника, загинали на милиард пътничко-километра при среден показател за ЕС 0.06 загинали пътника на милиард пътничко-километра. Ирландия, Люксембург и Лихтенщайн нямат никакви жертви (убити или ранени), регистрирани през 2015 г.



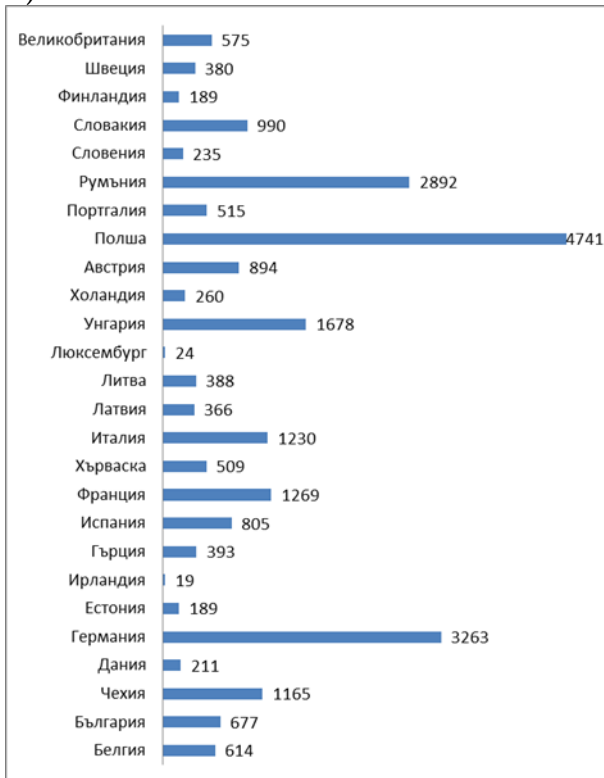
Фигура 119. Пътниците загинали на милиард пътничко-километри, 2014-2015 г.



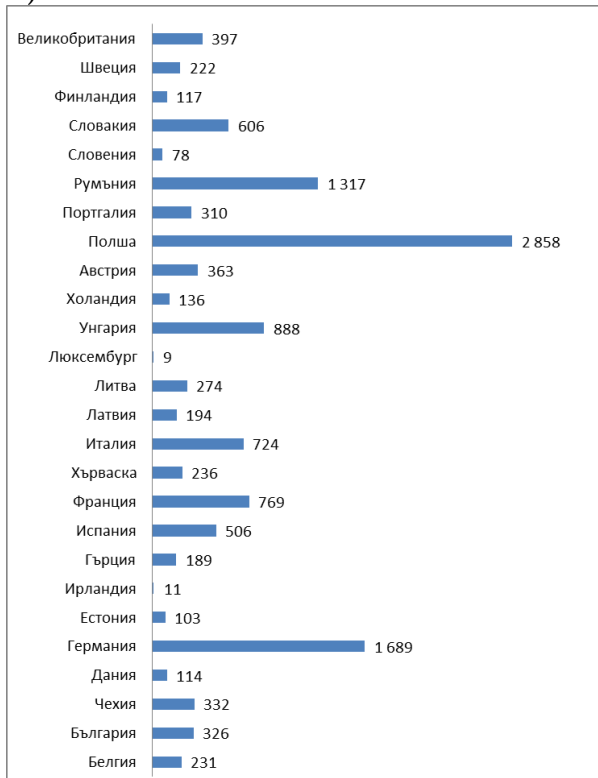
(*) Passenger-kilometres are based on quarterly data for 2015 (detailed reporting)

Според тези данни България дава 21.5 пъти повече жертви при железопътни произшествия от средното ниво за Европа.

Фигура 120. Общ брой на пострадалите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)



Фигура 121. Общ брой на загиналите при произшествия с жп транспорта (2006-2015 г.)

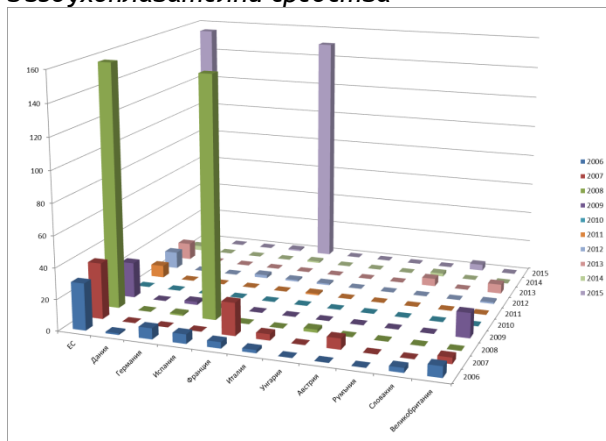


Европейските статистически данни показват, че Румъния е на трето място сред европейските страни по броя на произшествията, свързани с железопътния транспорт, въпреки по-малкия обем на превозваните пътници и товари. Румъния е на трето място и по броя на загиналите при инциденти. Повече от 10% от загиналите в рамките на ЕС са жертва на произшествия станали на територията на Румъния. За България този процент е 2.5%.



Въздушен транспорт

Фигура 122. Жертви на авиационни произшествия в търговския въздушен транспорт, по страна на възникване и държава на регистрация на въздухоплавателни средства⁹⁴



Въздушният транспорт е най-безопасният вид транспорт според данните на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) за периода от 2006 г. до 2015 г.

Динамиката на произшествията с въздушни пътни превози показва малък брой на смъртни случаи в Европейския съюз. Повечето смъртни случаи са регистрирани в авиацията с общо предназначение и по-специално в светлината на въздухоплавателни средства.

4.3. Мерки за транспортна безопасност

Таблица 54. Препоръчителни мерки за транспортна безопасност

Цели	Мерки
Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
	Изграждане на пътни съоръжения в градовете за намаляване на конфликтните точки между транспортните потоци
	Проучване на добри практики и обмяна на опит за работата на неправителствените организации по въпросите за превенция на безопасността
Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност	Отстраняване на проблемите в местата с най-голяма интензивност на ПТП
	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
	Актуализиране на нормативната база в автомобилния транспорт
Повишаване ролята на обществото за спазване на изискванията за безопасност и сигурност	Изграждане на интермодални връзки, осигуряващи висока степен на безопасност и подобряващи условията за транспорт на пътници и товари
	Провеждане на информационни и образователни кампании за повишаване на пътната безопасност

⁹⁴ Евростат, Статистика за безопасност на въздуха в ЕС; www.appso.eurostat.ec.europa.eu



РАЗДЕЛ V. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО НА TEN-T МРЕЖАТА И УСТАНОВЯВАНЕ НА МЯСТОТО НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН В НЕЯ

5.1. Преглед на развитието на TEN-T мрежата

Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) играе ключова роля за осигуряването на свободното движение на пътници и товари в рамките на Европейския съюз (ЕС-28). Тази мрежа включва всички видове транспорт (шосейни и жп трасета, вътрешни водни пътища, речни и морски пристанища, летища и важни сухопътни терминали за товарни превози) и осъществява пътническите и товарните превози на Съюза, както и е отговорна и за връзките със съседните държави.⁹⁵

Идеята за създаването на TEN-T мрежите се появява в края на 80-те години на XX в. във връзка със създаването на единен (общ) пазар на ЕС. Правната основа за изграждането на TEN-T мрежите се основават на дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз.⁹⁶ По същество създаването и развитието на трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) има за цел да свърже националните инфраструктурни мрежи и да осигури тяхната оперативна съвместимост (т.е. определяне на стандарти, които премахват техническите бариери).

Интегрираните транспортни системи на страните-членки на ЕС се приемат като ключов елемент за създаването и функционирането на общ пазар и за засилване на икономическата и социална кохезия. Основите на TEN-T мрежата се поставят през 1990 г., когато Европейската комисия приема първия план за действие свързан с Трансевропейските мрежи (транспорт, енергетика и телекомуникации).

В рамките на 90-те години на XX в. се поставят основните за бъдещото развитие на мрежите - включват се в договора от Маастрихт (юридическа легитимация), предлагат се първите 14 приоретни проекта, приемат се финансовите инструменти, регулации и насоки за развитие на TEN-T. След 2000 г. настъпват важни изменения в концепцията за Трансевропейските транспортни мрежи - през 2001 г. и към TEN-T мрежата се включва и развитието на пристанищна инфраструктура (морски и речни пристанища, комбинирани терминали за обработка на товари), през 2004 г.

През 2005 г. Европейската комисия съставя група на високо равнище, която да разглежда предложенията за свързване на TEN-T мрежата с тази на съседните на Съюза държави.

⁹⁵ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm

⁹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=BG>



След 2007 г. започват все по-ясно да се извеждат ползите от развитието на Трансевропейските мрежи - формирането на значителна добавена стойност при комбинирането на различни видове инфраструктура (по-рационално използване на пространството, намалени разходи и екологичен натиск), както и възможните синергии между трите типа на Транс-европейски мрежи (транспорт-TEN-T, енергетика - TEN-E, телекомуникации - eTEN).

Схема 50. Ключова TEN-T мрежа на ЕС⁹⁷



От януари 2014 г. ЕС поставя основите на нова политика в областта на развитие на TEN-T мрежата като най-важните промени са: определянето на „разширена“ и „основна“ транспортна мрежа за Съюза, увеличаване на финансовите ресурси и по-активното включване на нови източници на финансиране (като Механизъм за свързване на Европа), доминиране на европейския (наднационален и единен) подход при планиране и финансиране на проектите, удължаване на времевия хоризонт за постигане на интегрирана и

⁹⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>



мултиmodalна „ключова“ транспортна мрежа на Съюза до 2030 г.

В програмния период 2014-2020 г. ЕС променя коренно своето виждане и политика в развитието на Трансевропейските коридори. Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа са определени с Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета. Дефинираните цели са насочени към сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите на мрежата.

Политиката за развитие на транспортната инфраструктура обхваща всички видове транспорт и предвижда структуриране на мрежата на две нива: основна мрежа (включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и следва да бъде реализирана до 2030 г.); разширена мрежа (осигурява пълно покритие на територията на ЕС и следва да бъде завършена до 2050 г.).

Основната мрежа (core network) има стратегическо значение за главните европейски и международни транспортни потоци. Разширена мрежа (comprehensive network) представлява мултиmodalна транспортна мрежа с относително висока гъстота, която осигурява достъпност до всички европейски региони и така подпомага икономическото, социално и териториалното им развитие, както и мобилността на населението.

Други важни елементи на „новата“ транспортна политика на ЕС е акцентът, който се поставя не само върху развитието на единна и добре интегрирана мултиmodalна транспортна мрежа в страните-членки, но и усилено развитие на морските пристанища и летища, чрез които да се осъществява ефективно и бързо външната търговия на Съюза. Специално внимание се отделя и на транспортното развитие на ключови градски центрове в ЕС, които са основните генератори на икономически растеж и заетост.

Посредством изграждането на TEN-T мрежата се очаква да бъдат постигнати следните предимства:

- Мултиmodalната основна мрежа на TEN-T с коридорите на основната мрежа ще допринесе значително за Европейското сближаване и укрепване на вътрешния пазар. Ще се създаде по-конкурентоспособна икономика;
- Висока заетост. Подобрена мултиmodalност за по-добра железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища и морски транспорт;
- Инфраструктура в рамките на мултиmodalната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и иновативни технологии в областта на транспорта, ще предизвика промяна на видовете транспорт, ще намали задръстванията по пътищата, ще намали емисиите на парникови газове и замърсяващи газове, както и ще се повишават безопасността и сигурността на транспорта.

5.2. Място на българската част от трансграничния регион Румъния-България в TEN-T мрежата

Схема 51. Коридор №4 и Коридор №7, пресичащи територията на България

Територията на трансграничния



регион Румъния-България се пресича от 2 коридора на основната TEN-T мрежа:

- Коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ и
- Коридор №7 „Рейн–Дунав“.

Коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ свързва германските пристанища Бремен, Хамбург и Рошок, минавайки през Чешката република и Словакия, с разклонение, пресичащо Австрия, и продължава по-нататък през Унгария към румънското пристанище Констанца, българското пристанище Бургас, с връзка към Турция, гръцките пристанища Солун и Пирея, както и към Кипър чрез „морска магистрала“. Той включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътно-автомобилни терминали и вътрешните водни пътища по река Елба. Основният проблематичен участък е железопътната отсечка Тимишоара – София.

По трасето на ключов коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ в трансграничния регион попада пътят Арад - Тимишоара - Крайова - Калафат - Видин - София. За ефективното функциониране на коридора на територията на трансграничния регион Румъния-България следва да бъдат решени следните проблеми:

- Нуждата от изграждане на значителни участъци с удвоени жп линии в България и Румъния по линия на посоченото трасе; невъзможността за прилагане на общоприетите европейски стандарти за достигане на средна скорост на влаковете (160 км/ч за пътнически и 100 км/ч за товарни превози), тяхната дължина (до 700 м), различен вид на горивото (електричество и дизел) и волтаж на електрическата тяга и др.;
- По отношение на вътрешните водни линии (р. Дунав) проблемите са обект на изследване от Рейнско-Дунавския ключов коридор;
- Проблемните шосейни участъци с по-ниска категория от магистрала или първокласен път по коридора са концентрирани в Румъния и България. Като проблемни области се очертават броят и разпределението на местата за почивка по магистралите (в България, Румъния) и въвеждането на ефективна електронна система за плащане на такси (липсва в Румъния и България);
- При развитието на въздушния транспорт в Румъния и България се очертават следните проблеми: все още малък размер на използваните еко-горива във въздушния транспорт и съответната инфраструктура в главните летища, свързване на летищата с жп мрежата на страната и най-вече с бъдещото разширяване на мрежата от високоскоростни влакове в ЕС и др.⁹⁸

Коридор №7 „Рейн-Дунав“ свързва Страсбург и Манхайм чрез две паралелни оси в Южна Германия – едната по протежение на Майн и Дунав, а другата през Щутгарт и Мюнхен, с разклонение през Прага и Жилина до

⁹⁸ (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm).



словашко-украинската граница, като достига, след като е преминал през Австрия, Словакия и Унгария, до румънските пристанища Констанца и Галац. Той включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътно-автомобилни терминали и вътрешните водни пътища по река Майн, канала Майн–Дунав, цялото поречие на Дунав от Келхайм надолу по течението на реката, както и река Сава. Основните проекти премахват проблематичните зони по вътрешните водни пътища и железопътните участъци Щутгарт – Улм и Мюнхен – Фрайласинг.

Ключов европейски коридор **Коридор №7 „Рейн-Дунав“**, който свързва Западна и Централна Европа с Черно море, в обхвата на трансграничния регион обхваща на територията на Румъния (сухоземен и речен транспорт и комбинирани превози с морски транспорт) и на България (речен транспорт по р. Дунав). Взимайки под внимание географските характеристики на коридора, ЕС залага на развитието на жп транспорт (предимно високоскоростни влакове) и комбинирането му с речен и морски транспорт.

Основните проблеми свързани с бъдещото развитие на коридора са:

- Преодоляване на „тесните“ места при развитието на жп мрежата на Румъния (рехабилитация на жп линии Арад - Брашов - Букурещ - Констанца и Арад - Тимишоара - Крайова - Букурещ - Констанца с цел преминаване и на високоскоростни влакове) и трансграничните жп връзки с България;
- Проблеми свързани с използването на р. Дунав като основна речна артерия (както и канала Дунав - Черно море) - свързани с регулиране на дълбочина и ниво на реката, екологични проблеми с трансграничен характер, рехабилитация и модернизация на пристанищна инфраструктура (Русе, Видин, Констанца, Галац, Гюргево, Черна вода, Сулина) и осигуряването на възможности за мултимодален транспорт в хинтерланда им, системи за наблюдение и контрол, както и вид и качество на услугите предлагани от речния транспорт, изграждането на терминали за използването на екологични горива (като втечен газ) и др.⁹⁹

В основната TEN-T мрежа на територията на България са включени:

- Направленията на Общоевропейските транспортни коридори („Рейнско-Дунавски“ - вътрешноводен път р. Дунав, пристанища „Видин“ и „Русе“ и интермодален терминал в Русе; „Ориент/Източно-Средиземноморски“ - железопътно и пътно трасе по направления Видин - София - Кулата и София - Пловдив - Бургас/Свиленград (турска граница);
- Железопътното направление София - Горна Оряховица - Русе - Букурещ;
- Пътно направление София - Велико Търново - Русе - Букурещ.

В картата на разширената мрежа, освен направленията и възлите в съществуващата карта на TEN-T, са включени и нови предложения, като част от тях попадат в обхвата на българската част от трансграничния регион Румъния-България:

- Направлението София - Велико Търново - Шумен - Варна;

⁹⁹ (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-alp_en.htm; http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr_en.pdf)



- Скоростен път I-2 (Русе - Шумен);
- Скоростен път Варна - Дуранкулак;
- Пристанище „Силистра“;
- Железопътните връзки към Варна.

В национален аспект е предвидено да се развиват и пътните отсечки с регионално значение, които осъществяват връзка на второстепенни и третостепенни възли с TEN-T мрежата.

Изпълнението на мрежата се осъществява с подкрепата на КФ, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) и ЕФРР, които могат да бъдат допълвани с инвестиции от ЕЗФРСР за транспортна инфраструктура и транспортни услуги на местно равнище и в селските райони.

Възлите от основната и разширената мрежа на територията на трансграничния регион Румъния-България са представени в следващата таблица.

Таблица 55. Възли от основната и разширената мрежа на територията на трансграничния регион Румъния-България

TEN-T мрежа	Летища	Вътрешноводни пристанища	Железопътни терминали
основна	-	Русе	Горна Оряховица
		Видин	Русе
разширена	Горна Оряховица	Лом	-
		Оряхово	
		Силистра	
		Свищов	

В трансграничния регион основна роля ще имат пристанищата „Русе“ и „Видин“, които са определени като възли от основната TEN-T мрежа. В обхвата на разширената TEN-T мрежа са включени четири български пристанища: „Лом“, „Оряхово“, „Силистра“ и „Свищов“.

Трансграничният регион Румъния-България може да се превърне в източна врата към Европейския съюз, за да се оползотвори наличния потенциал посредством свързването на тази територия с европейските коридори, чрез развитието на речния и морския транспорт (осигурявайки връзките с Черно море) и осигуряване на инфраструктура за сухопътен транспорт за всички градове и села. Също така, необходимо е свързване на определените третостепенни транспортни възли с мрежата TEN-T, както и укрепване на наличните и създаване на нови интермодални възли.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България



РАЗДЕЛ VI. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО НАЦИОНАЛНО И ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

6.1. Европейско законодателство

Като политика на ЕС трансевропейските мрежи (TEN) - в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите - съществуват от 1993 г. насам. Понастоящем те се основават на дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз. TEN позволяват функционирането на вътрешния пазар, свързват европейските региони помежду им и свързват Европа с други части на света. По същество създаването и развитието на TEN има за цел да свърже националните инфраструктурни мрежи и да осигури тяхната оперативна съвместимост (т.е. определяне на стандарти, които премахват техническите бариери).

Добре развитата транспортна инфраструктура е от съществено значение за поддържането на конкурентоспособността и благосъстоянието на Европейския съюз. Политиката за TEN-T подкрепя изпълнението на 30 приоритетни проекта, преценени като такива с висока добавена стойност в рамките на европейския контекст, както и проекти от общ интерес и системи за управление на трафика, които ще играят ключова роля за улесняване на мобилността на стоки и пътници в рамките на ЕС.

6.1.1. Основни инструменти на политиката на TEN-T в ЕС

Насоките на Съюза, които определят цели, приоритети и очертания на мерките за създаване и развитие на мрежи, за създаване на рамка за определяне на проекти от общ интерес, както и единен Инфраструктурен фонд на ЕС за подкрепа на проекти от общ интерес. Тези проекти се изготвят и изпълняват в съответствие с принципа на субсидиарност и в съответствие със съответните правила и процедури на държавите-членки, на чиято територия се намират проектите.

В транспортния сектор първите насоки са приети от Европейския парламент и от Съвета през 1996 г. Първият регламент за финансиране от ЕС е приет през 1995 г.

Понастоящем политиката за TEN -Т има все по-голямо значение на фона на променящите се икономическа и политическа ситуация.

През 2009 г. е започнат сериозен преглед на политиката на ЕС в областта, което води до нова законодателна рамка, влязла в сила през 2014 г. По-долу посочените разпоредби определят рамката за развитие на политиката в



транспорта до 2030/2050 г.:

- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС;
- Регламент (ЕС) № 473/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 януари 2014 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на допълването на приложение III към него с нови примерни карти;
- Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) 67/2010. Механизмът за свързване на Европа управлява финансирането от ЕС в секторите на транспорта, енергетиката и телекомуникациите през периода 2014-2020 г.

Налице са и други норми и регулации на ниво Европейски съюз, относими към разглежданата област, които систематично са представени по-долу.

Счита се, че посредством изграждането на TEN-T мрежата ще се постигнат следните предимства:

- Мултимодалната основна мрежа на TEN-T. Коридорите на основната мрежа ще допринесе значително за Европейското сближаване и укрепване на вътрешния пазар. Ще се създаде по-конкурентоспособна икономика;
- Висока заетост. Подобрена мултимодалност за по-добра железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища и морски транспорт;
- Инфраструктура. В рамките на мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и иновативни технологии в областта на транспорта, ще предизвикат промяна на видовете транспорт, ще намалят задръстванията по пътищата, ще намалят емисиите на парникови газове и замърсяващи газове, както и ще се повиши безопасността и сигурността на транспорта.

6.1.2. Анализ на приложимото европейско законодателство

Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010 / ЕС.

Регламентът определя насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива – широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа. Регламентът също така посочва проектите от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, както и установява приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.



Приложното поле на Регламента е трансевропейската транспортна мрежа, съдържаща се в приложение I.

Трансевропейската транспортна мрежа обхваща транспортна инфраструктура и телематични приложения, както и мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги. Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорт и мултимодален транспорт, както са определени в съответните раздели на глава II.

Създава се структура от две нива на трансевропейската транспортна мрежа, която се основава на последователен и прозрачен методологичен подход и се състои от широкообхватна и основна мрежа. Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа и включва мерки за насърчаване на ефективното и социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури. Тя се определя и развива в съответствие с глава II от регламента. Основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. Тя се определя и развива в съответствие с глава III от Регламента.

Въвеждат се идентификация (като компоненти), изисквания и приоритети относно инфраструктурата, част от обхвата на Регламента, както следва:

- За железопътната инфраструктура;
- За вътрешните водни пътища;
- За пътната инфраструктура;
- За морския транспорт и морските магистрали;
- За въздушния транспорт;
- За мултимодалния транспорт (товарните терминали или логистичните платформи).

По-детайлно, изискванията за отделните видове инфраструктура, въведени с Регламента са следните:

Железопътна инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Товарните терминали следва да са свързани с пътната инфраструктура или, когато е възможно, с инфраструктурата на вътрешните водни пътища на широкообхватната мрежа;
- Железопътната инфраструктура (ЖИ) с изключение на изолираните мрежи, да е оборудвана с ERTMS;
- ЖИ да е в съответствие с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (25) и с мерките за нейното прилагане с цел постигане



на оперативна съвместимост на широкообхватната мрежа;

- ЖИ да отговаря на изискванията на TCOC, приета в съответствие с член 6 от Директива 2008/57/ЕО, освен когато това се допуска от приложимата TCOC или съгласно процедурата, предвидена в член 9 от Директива 2008/57/ЕО;

- ЖИ с изключение на изолираните мрежи, да е напълно електрифицирана по отношение на железопътните линии и, доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове — по отношение на страничните коловози;

- ЖИ да отговаря на изискванията, предвидени в Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (26), по отношение на достъпа до товарните терминали;

- Що се отнася до ERTMS и електрификацията, по искане на държава-членка, в надлежно обосновани случаи Комисията предоставя дерогации от изискванията, надхвърлящи изискванията на Директива 2008/57/ЕО.

Вътрешните водни пътища (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Да се осигури свързването на вътрешноводните пристанища с автомобилната и железопътната инфраструктура;

- Вътрешноводните пристанища да предлагат най-малко един товарен терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и да прилагат прозрачни такси;

- Реките, каналите и езерата да отговарят на минималните изисквания за водни пътища клас IV, определени в новата класификация на вътрешните водни пътища, установена от Европейска конференция на министрите на транспорта (ECMT), и да осигуряват постоянно свободно пространство за преминаване под мостовете, без да се засягат членове 35 и 36 от настоящия регламент;

- Реките, каналите и езерата да се поддържат с цел да се запазят добрите условия за корабоплаване при спазване на приложимото право в областта на околната среда;

- Реките, каналите и езерата са оборудвани с RIS.

Пътната инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Пътищата да съответстват на разпоредбите на член 17, параграф 3, букви а), б) или в);

- Безопасността на пътнотранспортната инфраструктура следва да се осигурява, контролира и, при необходимост, да се подобрява в съответствие с процедурата, предвидена в Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (27);

- Пътните тунели с дължина повече от 500 m да са в съответствие с Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (28);

- Когато е приложимо, оперативната съвместимост на системите за електронно събиране на такси се осигурява в съответствие с Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (29) и Решение 2009/750/ЕО



на Комисията (30);

- За всяка интелигентна транспортна система, внедрена от публичен орган в пътната транспортна инфраструктура, да се спазват изискванията на Директива 2010/40/ЕС, като внедряването се осъществява по начин, съответстващ на делегираните актове, приети по силата на посочената директива.

Инфраструктура за морски транспорт и морски магистрали

- Морските пристанища следва да са свързани с железопътни линии или пътища и при възможност с вътрешноводни пътища от широкообхватната мрежа, освен когато тази връзка е невъзможна поради физически пречки;
- Всяко морско пристанище, обслужващо превоз на товари, следва да предлага най-малко един терминал, отворен за операторите по недискриминационен начин, и да прилага прозрачни такси;
- Морските канали, фарватерите, пристанищата и устията свързващи две морета или предоставят достъп от морето до морски пристанища, следва да отговарят най-малко на вътрешноводни пътища от клас VI;
- Пристаните да притежават необходимото оборудване за подпомагане на екологичните показатели на корабите в пристанищата, по-специално приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари съгласно Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (31), както и в съответствие с други съответни актове на правото на Съюза;
- Да се въведат VTMS и SafeSeaNet в съответствие с Директива 2002/59/ЕО, и внедряват електронни морски услуги, включително по-конкретно услуги за обслужване на едно гише съгласно предвиденото в Директива 2010/65/ЕС.

Въздушната инфраструктура (по отношение на компонентите в съответствие с Регламента)

- Всяко летище следва да предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилага прозрачни, подходящи и справедливи такси;
- По отношение на инфраструктурата за въздушен транспорт на широкообхватната мрежа се прилагат общи основни стандарти за опазване на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, приети от Съюза в съответствие с Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета (32);
- Инфраструктурата за управление на въздушното движение създава възможности за осъществяване на единното европейско небе в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета (33), Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета (34), Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета (35) и Регламент (ЕО) № 552/2004, както и на дейностите по въздушен транспорт.

Мултимодалната инфраструктура (по отношение на компонентите в



съответствие с Регламента)

- В товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища следва да са на разположение видове транспорт, които позволяват мултимодалния транспорт на пътници и товари;
- Товарните терминали и логистичните платформи, вътрешноводните и морските пристанища, както и летищата, на които се обработват товари, трябва да са оборудвани за обслужването на информационните потоци в рамките на тези инфраструктури и между различните видове транспорт по логистичната верига. Такива системи трябва по-специално да позволяват движението в реално време на информация относно наличния инфраструктурен капацитет, транспортните потоци и разположението, локализирането и проследяването и гарантират безопасност и сигурност по време на пътуването с различни видове транспорт;
- Непрекъснатият пътнически поток в рамките на цялата широкообхватна мрежа трябва да се улеснява посредством подходящо оборудване и наличие на телематични приложения на железопътните гари, автогарите, летищата и, когато е уместно, пристанищата за вътрешно и морско корабоплаване;
- Товарните терминали следва да се оборудват с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари.

Въвеждат се общи изисквания за прилагане, осигуряване на:

- Градски възли, разбирани най-общо като взаимосвързаност между железопътната, пътната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура и инфраструктурата за морско корабоплаване на широкообхватната мрежа;
- Телематични приложения, като осигуряващи условия за управление на трафика и, по отношение на мултимодалните транспортни операции, обмен на информация в рамките на видовете транспорт и между тях, и услуги с добавена стойност, свързани с транспорта, подобряване на безопасността, сигурността и екологичните показатели и опростени административни процедури;
- Услуги за устойчив товарен превоз, като се предвижда държавите-членки да подхождат с приоритет по отношение на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда;
- Нови технологии и иновации, като най-общо представено се предвижда подкрепа и насърчаване на декарбонизацията на транспорта чрез преход към иновационни и устойчиви транспортни технологии;
- Безопасна и сигурна инфраструктура;
- Устойчивост на инфраструктурата спрямо изменението на климата и бедствията;
- Защита на околната среда, посредством извършване на екологична оценка на планове и проектите се извършва в съответствие с правото на Съюза в сферата на околната среда, включително директиви 92/43/ЕИО,



2000/60/ЕО, 2001/42/ЕО и 2009/147/ЕО и 2011/92/ЕС;

- Достъпност за всички потребители, като транспортната инфраструктура следва да създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, особено за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

Регламентира се идентификацията на „основната мрежа“, а именно:

Основната мрежа, посочена на картите от приложение I, се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултимодален транспорт. Тя допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система. Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки между държавите-членки и с инфраструктурните транспортни мрежи на съседните държави.

Въвеждат се изисквания, както и се дефинират коридорите на основната мрежа като инструмент за нейното реализиране. Списъкът на коридорите на основната мрежа е посочен в част I от приложение I към Регламент (ЕС) № 1316/2013. Държавите-членки участват, както е предвидено в настоящата глава, в коридорите на основната мрежа. Комисията осигурява схематични индикативни карти на коридорите на основната мрежа в лесно достъпен за обществеността формат. Предвиден е и начинът на управление и координиране на коридорите на основната мрежа.

В приложение № 1 от Регламента са представени картите на основната и широкообхватната мрежа.

В приложение № 2 от Регламента е представен списък на възлите от основната и широкообхватната мрежа;

В приложение № 3 от Регламента са представени примерни карти на трансевропейската транспортна мрежа, разширена към определени трети държави.

Разгледаният регламент обобщава и систематизира като правна регулация от гледна точка на TEN- T мрежата:

- Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1);
- Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1);
- Регламент (ЕС) № 1255/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2011 г. за установяване на програма за подпомагане на по-нататъшното развитие на интегрираната морска политика (ОВ L 321, 5.12.2011



г., стр. 1);

- Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 26, 28.1.2012 г., стр. 1);

- Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11);

- Директива 92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна (ОВ L 206, 22.7.1992 г., стр. 7);

- Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 г. за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите (ОВ L 327, 22.12.2000 г., стр. 1);

- Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда (ОВ L 197, 21.7.2001 г., стр. 30);

- Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици (ОВ L 20, 26.1.2010 г., стр. 7);

- Регламент (ЕС) № 913/2010 от 22 септември 2010 г. на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22);

- Решение 2009/561/ЕО на Комисията от 22 юли 2009 г. за изменение на Решение 2006/679/ЕО по отношение на прилагането на техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 194, 25.7.2009 г., стр. 60);

- Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (Виж страница 129 от настоящия брой на Официален вестник);

- Регламент (ЕО) № 1085/2006 на Съвета от 17 юли 2006 г. за създаване на Инструмент за предприсъединителна помощ (ИПП) (ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 82);

- Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13);

- Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1);

- Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната



съвместимост) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26);

- Регламент (ЕО) № 219/2007 от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) (ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1);

- Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и за отмяна на Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10);

- Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152);

- Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. 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 Текст от значение за ЕИП (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1);

- Решение 2006/679/ЕО на Комисията от 28 март 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 284, 16.10.2006 г., стр. 1);

- Решение 2006/860/ЕО на Комисията от 7 ноември 2006 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската високоскоростна железопътна система и за изменение на приложение А към Решение 2006/679/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 342, 7.12.2006 г., стр. 1);

- Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008, стр. 1);

- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32);

- Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59);

- Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39);

- Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 12);

- Решение на Комисията 2009/750/ЕО от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11);



- 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 (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81);
- Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72);
- Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (Рамков регламент)(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1);
- Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване)(ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10);
- Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20);
- Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1).

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 473/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 януари 2014 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на допълването на приложение III към него с нови примерни карти

Въз основа на обстоятелството, че в рамките на партньорството на Северното измерение за транспорт и логистика (NDPTL) на 21 ноември 2012 г. е постигнато споразумение на високо равнище между Съюза, Русия и Беларус, а в рамките на Източното партньорство на 9 октомври 2013 г. е постигнато споразумение на високо равнище между Съюза и Беларус, Украйна, Молдова, Грузия, Армения и Азербайджан, са добавени примерни карти на транспортните мрежи, свързани с мрежите, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 (приложение № III).

Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) 67/2010

Предмет на регламента е създаването на Механизъм за свързване на Европа („МСЕ“), с който се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори. Освен това с него



се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по многогодишната финансова рамка за годините 2014-2020 г.

Общите цели, които ще се реализират посредством механизма, са свързани с предоставянето на възможност за подготовка и изпълнение на проекти от общ интерес в рамките на политиката за трансевропейските мрежи в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, посредством:

а) Оказване на принос за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж в съответствие със стратегията „Европа 2020“ чрез разработване на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи, които вземат предвид очакваните бъдещи транспортни потоци, като по този начин се осигурят ползи за целия Съюз по отношение на подобряването на конкурентоспособността на световния пазар и на икономическото, социалното и териториалното сближаване в рамките на вътрешния пазар и създаването на по-благоприятна за частни, публични или публично-частни инвестиции среда чрез комбинация от финансови инструменти и пряка подкрепа от Съюза, когато проектите биха могли да се възползват от такова комбиниране на инструментите и чрез подходящо използване на полезни взаимодействия между секторите;

б) Осигуряване на условия Съюзът да постигне своите цели за устойчиво развитие, включително целта за най-малко 20% - но намаляване на емисиите на парникови газове в сравнение с равнищата от 1990 г. и повишаване с 20% на енергийната ефективност, и постигане на дял от 20% на енергията от възобновяеми източници до 2020 г., като по този начин се допринесе за средносрочните и дългосрочните цели на Съюза по отношение на декарбонизацията и същевременно се гарантира по-голяма солидарност между държавите членки.

По отношение на транспортния сектор, посредством МСЕ, се цели подкрепа за проекти от общ интерес, както е определено в член 7, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013, които преследват изложените по-долу цели:

а) Премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, изграждане на липсващите връзки, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци. Постигането на тази цел се измерва с:

- i. Броя на новите или подобрените трансгранични връзки;
- ii. Броя на километрите железопътни линии, адаптирани към европейското стандартно номинално междурелсие и оборудвани с ERTMS;
- iii. Броя на премахнатите участъци със затруднения и участъците с увеличен капацитет от транспортните маршрути за всички видове транспорт, които са получили финансиране по МСЕ;
- iv. Дължината на мрежата от вътрешните водни пътища по класове в Съюза;
- v. Дължината на железопътната мрежа в Съюза, която е била модернизирана във връзка с изискванията по член 39, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

б) Осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни



транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността. Постигането на тази цел се измерва с:

i. Броя пунктове за доставка на алтернативни горива за превозни средства, използващи основната мрежа на TEN-T за автомобилен превоз в Съюза;

ii. Броя вътрешни и морски пристанища на основната мрежа на TEN-T, които са оборудвани с пунктове за доставка на алтернативни горива в Съюза;

iii. Намаляването на броя на жертвите на пътно-транспортни произшествия по пътната мрежа в Съюза.

в) Оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури. Постигането на тази цел се измерва с:

i. Броя на мултимодалните логистични платформи, включително броя на вътрешните и морските пристанища и летища, които са свързани с железопътната мрежа;

ii. Броя на подобрените терминали за железопътен-автомобилен транспорт и броя на подобрените или новите връзки между пристанищата чрез морски магистрали;

iii. Броя километри вътрешни водни пътища, оборудвани с RIS;

iv. Степента на внедряване на системата SESAR, VTMS и ITS в пътния сектор.

Финансиране

Регламентът определя общия бюджет до 2020 г. и съответно секторното финансиране, като предвижда, че финансовият пакет за изпълнението на МСЕ ще финансира като допустими разходите, отнасящи се до:

а) Действия, които допринасят за проекти от общ интерес и действия за подкрепа на програмата, съгласно предвиденото в член 7;

б) Действия за подкрепа на програмата, съставени от разходи за техническа и административна помощ, направени от Комисията за управлението на МСЕ, включително необходимите разходи за осигуряване на прехода между МСЕ и мерките, приети съгласно Регламент (ЕО) № 680/2007, в размер до 1% от финансовия пакет.

МСЕ ще се прилага чрез една или повече форми на финансова помощ, предвидени в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, по-специално чрез безвъзмездни средства, обществени поръчки и финансови инструменти. Работните програми, посочени в член 17 от регламента ще определят конкретните форми на финансова помощ.

В областта на транспорта, регламентът въвежда следните правила относно допустимостта на финансирането:

- Само действия, които допринасят за проекти от общ интерес, съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013, и действия за подкрепа на програми отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на обществени поръчки и финансови инструменти съгласно настоящия регламент;



• За финансиране под формата на безвъзмездни средства се прилагат следните правила:

а) Действия за реализиране на основната мрежа в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително внедряването на нови технологии и иновации в съответствие с член 33 от посочения регламент, и проекти и хоризонтални приоритети, посочени в част I от приложение I към настоящия регламент;

б) Действия за реализиране на широкообхватната мрежа в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, когато тези действия допринасят за изграждане на липсващи връзки, улесняване на трансграничното движение или за премахване на участъци със затруднения, когато допринасят за развитието на основната мрежа или за свързването на коридорите на основната мрежа, или когато тези действия допринасят за внедряването на ERTMS в основните маршрути от коридори за железопътен товарен превоз, посочени в приложението към Регламент (ЕС) № 913/2010 – в размер до 5% от финансовия пакет за транспорта съгласно посоченото в член 5 от настоящия регламент;

в) Проучвания за проекти от общ интерес, определени в член 8, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

г) Проучвания за трансгранични приоритетни проекти, както е определено в приложение III към Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (22);

д) Действия за подкрепа на проекти от общ интерес, както е определено в член 8, параграф 1, букви а), г) и д) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

е) Действия за внедряване на транспортната инфраструктура във възли от основната мрежа, включително градски възли, както е определено в член 41 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

ж) Действия за подкрепа на системите с телематични приложения в съответствие с член 31 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

з) Действия за подкрепа на услугите за товарен превоз в съответствие с член 32 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

и) Действия за намаляване на шума от железопътния товарен превоз, включително чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав в сътрудничество, *inter alia*, с индустрията от железопътния сектор;

й) Действия за подкрепа на програмата;

к) Действия за осигуряване на безопасна и сигурна инфраструктура в съответствие с член 34 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

л) Действия за подкрепа на морските магистрали, както е предвидено в член 21 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Свързаните с транспорта действия, които включват трансграничен участък или част от такъв участък, ще се счита че отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза само ако има писмено споразумение между заинтересованите държави членки или между държавите членки и заинтересовани трети държави относно завършването на съответния трансграничен участък.

В сектора на транспорта размерът на финансовата помощ от Съюза се определя, като не следва да надвишава:

а) По отношение на безвъзмездните средства за проучвания: 50% от



допустимите разходи;

б) По отношение на безвъзмездните средства за работи:

i. За железопътни и пътни мрежи в държавите членки, които нямат изградена железопътна мрежа на своята територия, или в държава членка или част от нея с изолирана мрежа без железопътни товарни превози на дълги разстояния: 20% от допустимите разходи; процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 30% за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно на 40% за действия във връзка с трансгранични участъци и за действия за подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт;

ii. За вътрешни водни пътища: 20% от допустимите разходи, процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 40% за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно до най-много 40% за действия във връзка с трансгранични участъци;

iii. За вътрешен транспорт, връзки със и развитието на мултиmodalни логистични платформи, включително връзки с вътрешни и морски пристанища и летища, както и развитието на пристанища: 20% от допустимите разходи;

iv. За действия за намаляване на шума от железопътния товарен транспорт, включително чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав: 20% от допустимите разходи до комбиниран таван от 1% от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а);

v. За по-добра достъпност на транспортната инфраструктура за хората с увреждания: 30% от допустимите разходи за действия по адаптиране, но във всеки случай не повече от 10% от общите допустими разходи за работи;

vi. За действия за подпомагане на новите технологии и иновациите за всички видове транспорт: 20% от допустимите разходи;

vii. За действия за подкрепа на трансгранични пътни участъци: 10% от допустимите разходи.

в) По отношение на безвъзмездните средства за системи и услуги с телематични приложения:

i. За наземните компоненти на ERTMS, на системата SESAR, на RIS и на VTMS: 50 % от допустимите разходи;

ii. За наземните компоненти на ITS за пътният сектор: 20% от допустимите разходи;

iii. За бордовите компоненти на ERTMS: 50% от допустимите разходи;

iv. За бордовите компоненти на системата SESAR, RIS, VTMS и ITS за пътният сектор: 20% от допустимите разходи до комбиниран таван от 5% от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а);

v. За действия за подкрепа на развитието на морските магистрали: 30% от допустимите разходи;

vi. За системи, при които се използват телематични приложения, различни от посочените в подточки i.–iv., услуги за товарен превоз и безопасно паркиране по основната пътна мрежа: 20% от допустимите разходи.

Предвиден е нарочен режим за спазване на конкретни процедури за кандидатстване (специални режими):



- Специални покани за представяне на предложения за средства, прехвърлени от Кохезионния фонд в сектора на транспорта (чл. 11 от регламента);

- Възлагане на обществени поръчки;
- Финансови инструменти.

Съответно са въведени и правилата за изготвяне на работни програми по повод разходването на средства от съюза.

Регламентът урежда и отговорността на бенефициентите и способите за защита на финансовите инструменти на Общността, изрично и специално във връзка с реализацията на реализацията на МСЕ и съответните проекти.

Разгледаният регламент обобщава и систематизира като правна регулация от гледна точка на приложимите правила за TEN- Т мрежата:

- Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 289);

- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (Виж страница 1 от настоящия брой на Официален вестник);

- Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22);

- Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 (ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39);

- Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за установяване на „Хоризонт 2020“ — рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014–2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 104);

- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L, 343, 14.12.2012 г., стр. 32);

- Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза и за отмяна на Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета (ОВ L 298, 26.10.2012 г., стр. 1);

- Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1.);

- Решение № 1639/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за създаване на Рамкова програма за конкурентоспособност и



иновации (2007-2013) (ОВ L 310, 9.11.2006 г., стр. 15);

- Делегиран регламент (ЕС) № 1268/2012 на Комисията от 29 октомври 2012 г. относно правилата за прилагане на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза (ОВ L 362, 31.12.2012 г., стр. 1);

- Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13);

- Регламент (ЕО) № 67/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. за определяне на общите правила за предоставяне на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските мрежи (ОВ L 27, 30.1.2010 г., стр. 20);

- Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за периода 2014–2020 г. (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 884);

- Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L, 204, 5.8.2010 г, стр. 1);

- Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 септември 2013 година относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (Евратом) № 1074/1999 на Съвета (ОВ L 248, 18.9.2013 г., стр. 1);

- Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности (ОВ L 292, 15.11.1996 г., стр. 2).

За хронологична и предметна пълнота на изследването, в допълнение ще посочим документите по-долу.

Директива на Съвета 92/106/ЕИО от 07.12.1992 г., относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки, поставя целта за намаляване дела на автомобилния транспорт чрез създаване на възможности за извършване на комбинирани превози с участието на железопътен, вътрешноводен и морски транспорт.

Тя е утвърдена от Съвета, в съответствие с **Директива на Съвета 75/130/ЕИО от 17 февруари 1975 г., за създаването на общи правила за някои видове комбиниран пътен/железопътен превоз на товари между държавите-членки.** Директива 92/106 е изготвена в съответствие с целите на Общността, насочени главно в следните направления: осигуряване на оптимално управление на транспортните ресурси чрез използването на комбиниран транспорт; комбинираният транспорт се явява алтернатива на автомобилния във връзка с разрешаване на някои от глобалните проблеми на транспортния сектор, а именно: засилващата се тенденция за задръствания по пътищата, замърсяване на околната среда и понижаване сигурността на превозите; мерки



за бъдещото подобряване на транспортните модели на основата на интермодални форми на транспорт, както и покриване на специфичните средства и изисквания на транспортните оператори и ползватели. Тези мерки следва да обхванат комбинираните форми на транспорт, обединявайки автомобилния и другите видове транспорт, като железопътен и воден (морски и речен); по-широкото използване на комбинирания транспорт следва да бъде насърчавано чрез освобождаване от габаритните ограничения и чрез премахване на различните административни ограничения, които все още съществуват в областта на автомобилния транспорт; улеснен достъп на собствени (ведомствени) превозни средства до комбиниания транспорт.

Директива 96/53/ЕО на съвета от 25 юли 1996 г., относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик. Тя се прилага относно размерите на моторните превозни средства и на техните ремаркета, масите и някои други характеристики на превозните средства, както и относно сближаването на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета.

Директивата е изменена с **Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г.** Новата директива урежда дерогации от максимално допустимите маса и размери на превозни средства и комбинации от превозни средства, установени в Директива 96/53/ЕО.

Конвенцията на ООН за международни мултимодални превози на товари (сключена в Женева, Швейцария на 24.05.1980 г.)

Конвенцията на ООН заема важно място в международната нормативна уредба в областта на интермодалните превози. Конвенцията среща силна съпротива от страна на превозвачите, превозващи контейнери в развитите страни, които извършват превози от врата до врата, поради премахването на голяма част от ограниченията на отговорността им, на които те се позовават при изпълнение на договорните си задължения. В резултат на това Конвенцията е ратифицирана едва от 10 държави и до настоящия момент не е успяла да събере необходимия кворум от 30 страни членки, за да влезе в сила. Въпреки този факт, основните раздели на Конвенцията, свързани с извършването на мултимодални превози, са включени в законодателството на редица страни, сред които е и САЩ. Те са обхванати също така и в транспортните договори за осъществяване на мултимодални превози на голям брой мултимодални транспортни оператори (МТО).

В допълнение към Конвенцията на ООН, в международното законодателство съществуват няколко международни споразумения, по които България е страна:

„Европейско съглашение за основните линии на международните комбинирани превози и съответните обекти (AGTC)”, от 1991 г.



Съглашението е подписано в Женева, с участието на двадесет и една европейски държави, сред които и България. Тази европейска спогодба е изготвена във връзка с осигуряването на международна правна рамка за развитието на международна инфраструктура за комбиниран транспорт и услуги, най-вече по отношение на технологията - шосе-железница, както и насоките за повишаване на ефективността му. AGTC спогодбата определя всички важни европейски железопътни линии, използвани за международен комбиниран транспорт, всички терминали, гранични пунктове и фериботни връзки; определя международно признати инфраструктурни стандарти за всички тези линии и съответното оборудване за извършване на подобни услуги; предписва международно приемливи параметри за влаковете и оборудването за комбиниран транспорт. Европейските държави, които са договарящи страни по спогодбата, се ангажират с нейното внедряване, но не се обвързват със срокове.

Протокол за комбинирани превози по вътрешноводни пътища към AGTC, приет в Женева на 17 януари 1997 г.

Протоколът към AGTC установява еднакви изисквания, на които трябва да отговарят инфраструктурите и услугите за извършване на комбинирани превози по вътрешни водни пътища.

Решение за изпълнение (ЕС) 2016/209 на Комисията от 12 февруари 2016 година относно искане за стандартизация до европейските организации за стандартизация по отношение на интелигентните транспортни системи (ИТС) в градските райони в подкрепа 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 (нотифицирано под номер C(2016) 808) (Текст от значение за ЕИП)

Решението за изпълнение дава насоки и начина за постигане по отношение на приложимите стандарти и стандартизационни документи:

- В областта на обществения транспорт, и по-специално по отношение на информацията за мултимодални пътувания и интелигентното издаване на билети, необходимостта от съгласуваност ще засегне широк набор от стандарти и технически спецификации, по-специално Transmodel (20), IFOPT (21), SIRI (22), NETEX (23), IOPTA (24) и ISO (25);
- В областта на превозните средства, използващи алтернативни горива, и съответната инфраструктура всички нови стандарти и спецификации следва да бъдат съвместими с ETSI TS 101 556-3 (26) и да го допълват;
- Необходимо е също така приспособимостта на общите стандарти към градската среда да бъде разгледана и евентуално доразвита. Такъв именно е случаят с DATEX II (27), който осигурява обмен на данни, свързани с движението, описани чрез специални профили. Той изглежда като предпоставка за установяване на оперативна съвместимост и непрекъснатост на услугите между градската и междуградската среда или мрежи. Тази задача може да се изпълнява по най-добър начин чрез осигуряване на тясно



сътрудничество със стратегическа група и техническата група на DATEX II.

Посочените по-долу нормативни и стратегически документи, са описани за систематична пълнота, но ги преценяваме като частично относими, т.к. регулациите във връзка с конкретно изследвания обект на анализ са кодифицирани в цитираните по-горе Регламенти. Представените по-долу актове и стратегически документи, следва да се съобразяват при резервата, че същите разглеждат определени аспекти на проблематиката, или са реципирани и обобщени по подходящ начин в системното законодателство по отношение развитието на трансевропейските мрежи, разгледано по-горе в изложението.

План за инвестиции за Европа, Одобрен от Европейския съвет на 18 декември 2014 г.

Планът се основава на три взаимно допълващи се направления:

- *Първо* - мобилизиране през следващите три години на най-малко 315 милиарда евро за допълнителни инвестиции, с които да се повиши въздействието на публичните средства и да се отключат частните инвестиции;
- *Второ* - целенасочени инициативи, за да се гарантира, че тези допълнителни инвестиции удовлетворяват потребностите на реалната икономика;

Изпълнението на първите две направления на равнище ЕС ще бъде постигнато чрез създаването на нов Европейски фонд за стратегически инвестиции, с който да се предостави подпомагане за риска при дългосрочните инвестиции и да се осигури по-голям достъп до рисково финансиране за МСП.

- *Трето* - мерки за осигуряване на по-добра регулаторна предвидимост и за премахване на пречките пред инвестициите, така че Европа да стане по-привлекателна за инвеститорите.

Европейската комисия определи първия набор от мерки в приетата си на 16 декември 2014 г. работна програма (COM(2014) 910). По тези въпроси Комисията ще работи и съвместно с останалите институции на ЕС и държавите членки в контекста на европейския семестър.

„Европа 2020“, Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж на Европейската комисия, 2010 г.

„Европа 2020“ е стратегия на Европейския съюз за растеж и заетост, която е въведена за създаване на условия за интелигентен - чрез по-ефективни инструменти в образованието, изследванията и иновациите; устойчив - благодарение на решителното преминаване към нисковъглеродна икономика и конкурентоспособна промишленост; и приобщаващ - със силен акцент върху създаването на работни места и намаляването на бедността. Тя определя пет основни цели, които да бъдат изпълнени до края на 2020 г. - в сферата на заетостта, научноизследователската и развойна дейност, климата и енергетиката, образованието, социалното приобщаване и намаляването на бедността. Напредъкът към целите на стратегията „Европа 2020“ се насърчава



и наблюдава чрез европейския семестър, годишния цикъл на координация на икономическите и бюджетните политики в ЕС. През 2015 г. Съветът прие нов набор от интегрирани насоки – общи насоки за икономическите политики на държавите членки и на Съюза и насоки за политиките за заетост на държавите членки, които заменят интегрираните насоки от 2010 г.

„Хоризонт 2020“ създадена с Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета и регламентира правилата за регулиране на помощта от ЕС за научни изследвания и иновации

„Хоризонт 2020“ е рамковата програма за научни изследвания и иновации (2014-2020 г.). Тя цели повишаване на европейската научна и технологична база, по-добро използване на икономическия и промишления потенциал на политиките за иновации, научни изследвания и технологии в съответствие със стратегията „Европа 2020“. За постигането на тази цел са предвидени мерки по три приоритета: „Високи постижения в научната област“, „Водещи позиции в промишлеността“ и „Обществени предизвикателства“. Програмата подпомага научноизследователските и иновативните действия чрез субсидии, награди, обществени поръчки и финансови инструменти.

Стратегията „Транспорт 2050“

Със Стратегията „Транспорт 2050“ е утвърден дългосрочен план за повишаване на мобилността и намаляване на емисиите и зависимостта от петрола. За постигането на този резултат се налага извършването на промени в транспортната система на Европа.

Сред ключовите цели до 2050 г. са: в градовете повече да не се движат автомобили, задвижвани с конвенционални горива; в авиацията да се използват горива с ниски въглеродни емисии; емисиите от корабоплаването да се намалят; превоза на пътници и товари на средни междуградски разстояния да се извършва от железопътен и воден транспорт; а в резултат на всичко това емисиите от транспорта да намалят с 60%. Общата цел е създаването на единно европейско транспортно пространство с по-голяма конкурентоспособност и напълно интегрирана транспортна мрежа, която свързва различните видове транспорт и дава възможност за коренна промяна в транспортните схеми за пътници и товари. За тази цел са набелязани конкретни инициативи за следващите десет години, една от които е намаляването наполовина на автомобилите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г., а до 2050 г. - постепенното им пълно изтегляне от употреба в градовете.

С Европейския фонд за регионално развитие на ЕС (2014-2020 г.) се цели засилването на икономическото и социално сближаване в Европейския съюз, постигне равновесие между регионите в него чрез съсредоточаване на инвестиции върху няколко ключови приоритетни области: иновации и научни изследвания, цифровите технологии, подкрепа за малките и средните предприятия и икономиката с ниска въглеродна интензивност. Действията по ЕФРР имат за цел да облекчат икономическите, екологичните и социалните



проблеми в градските райони с особен акцент върху устойчивото градско развитие.

Чрез Кохезионния фонд на ЕС (2014-2020 г.) се цели намаляване на икономическите и социални различия и да насърчаването на устойчивото развитие в държавите членки, чийто брутен национален доход (БНД) на глава от населението е под 90% от средния за ЕС. Той предоставя финансиране на дейности в областите: трансевропейски транспортни мрежи по проекти от европейски интерес, инфраструктурни проекти, околна среда - по проекти, свързани с енергетиката или транспорта, при условие че те носят явна полза за околната среда, като енергийна ефективност, използване на възобновяема енергия, развиване на железопътния транспорт, подкрепа на интермодалността, укрепване на обществения транспорт и др.

Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, 2011 г.

Документът очертава дългосрочната стратегия на ЕС за развитие на транспортния сектор до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността.

В Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144) за бъдещето на транспорта до 2050 г., е описан преходът на транспорта от старите към новите предизвикателства и са посочени начините за преодоляването им. Определена е цел за намаляване на емисиите на парникови газове, без да се пречи на развитието на транспорта и да се застрашава мобилността. Това означава по-ограничено и по-чисто използване на енергията от страна на транспорта, по-добра експлоатация на съвременните инфраструктури и намаляване на въздействието им върху околната среда. По-специално, Комисията има за цел създаването на истинско Единно европейско транспортно пространство, като се премахнат остатъчните бариери между видовете транспорт и националните системи, улесни се процесът на интеграция и се подпомогне появата на мултинационални и многовидови доставчици на транспортни услуги. В предлаганата стратегия се предвижда по-голяма хармонизация и по-добро прилагане на правилата в областта на социалните въпроси, околната среда, безопасността и сигурността, както и на минимални стандарти на обслужване и права на потребителите. Друга част от стратегията се отнася за иновациите в бъдеще, включващи нови технологични решения и промяна на поведението в посока на по-устойчиви форми на мобилност. И накрая, модерната транспортна инфраструктурна мрежа изисква значителни ресурси, разнообразни източници на финансиране и интелигентни системи на тарифиране.

Зелена книга за TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“, 2009 г.



Със зелената книга за TEN-T се извършва фундаментална на основите на бъдещата политика на TEN-T мрежата и се разглеждат варианти за бъдещото ѝ развитие.

През 2009 г. Зелената книга аргументира необходимостта от фундаменталното преразглеждане на политиката за TEN-T, а не просто извършване на преглед и евентуално актуализиране на планове и приоритетните проекти. Целта е да се формулират бъдещите политики, като се използва натрупания до момента опит и постигнатите резултати, съответно необходимият анализ.

Зелената книга отчита обхвата на задачата — в политически, социално-икономически, екологичен, институционален, географски и технически смисъл, като демонстрира стремежа към ангажиране на заинтересовани страни от възможно най-широк кръг, за да се осигури надлежното вземане под внимание на експертното знание, опит и становище. Зелената книга е начинът, посредством който Комисията започва процеса на преглед на политиката за TEN-T, в която се резюмират вижданията към 2009 г. и се обсъждат становища преди представянето на евентуални законодателни или други предложения.

Зелената книга: „Към нова култура за градска мобилност“ (2007 г.)

С нея се цели насочването на разискванията по въпроси, свързани с градската мобилност и предлагането на практически решения на съществуващите проблеми, като задръстванията и замърсяването. ЕС насърчава дискусиите, сътрудничество и координация, като Комисията ще използва резултатите от проведените дебати за създаването и предлагането на цялостна стратегия под формата на план за действие.

Основна идея на бъдещата стратегия е необходимостта от интегриране на различните политики за градска мобилност в единен подход. За целта Зелената книга идентифицира пет предизвикателства: подобряване на достъпността в градовете, намаляване на замърсяването, интелигентен градски транспорт, достъпен транспорт за трудно подвижни и хора с увреждания, и безопасност и сигурност.

Съобщението на Комисията от 30 септември 2009 г., озаглавено „План за действие за градска мобилност“

Със Съобщението „План за действие за градска мобилност“ се установява координирана, основана на предложенията, направени в резултат на последвалите публикуването на Зелената книга относно градската мобилност, дебати и консултации между заинтересованите страни, гражданите, техните представителни сдружения, и европейските институции, рамка от конкретни мерки за инициативи на ЕС в областта на градската мобилност, чрез насърчаване и подпомагане на политиките за устойчива градска мобилност.



С него се предлагат различни краткосрочни до средносрочни мерки, с които да се гарантира, че градският транспорт в Европейския съюз е екологично устойчив, конкурентоспособен и задоволява обществените потребности, като отделят специално внимание на нуждите от мобилност на уязвими групи граждани. Предложените, взаимно допълващи се и свързани и с други инициативи действия, са обединени около шест теми, отговарящи на основните насоки, произтекли от консултацията относно Зелената книга. Те ще бъдат реализирани чрез съществуващи програми и инструменти на ЕС. Първата тема е насърчаването на интегрирани политики - прилагането на интегриран подход за развитието на градските транспортни системи, управлението им, връзките между градовете и техните околности, взаимовръзките между различните видове транспорт, ограниченията в градското пространство и ролята на градските транспортни системи в по-широката европейска транспортна система, за да се свърже териториалното и транспортното планиране със закрилата на чиста и здравословна околна среда, жилищните и социалните аспекти на достъпността и мобилността. Като първо действие в рамките на тази тема е посочено ускоряване приемането на планове за устойчива градска мобилност, като е заявена подкрепа на местните власти от Европейската комисия относно осигуряването на документи за насоките, обмена на добри практики, определяне на показатели, за разработване на планове за устойчива градска мобилност, обхващащи превоза на товари и пътници, както в градските, така и в крайградските зони.

Във връзка с тази заявена подкрепа, през 2014 г. ЕС публикува „Ръководство. Развитие и прилагане на Планове за устойчива градска мобилност“, с което са описани практически насоки, а също и конкретни дейности, както за разработване, така и за прилагане на план за устойчива градска мобилност.

В него е очертаван и подхода за определяне на ясна визия и измерими цели за постигане на заложените в плана за устойчива градска мобилност дългосрочни задачи. С ръководството се акцентира, от една страна върху участието на гражданите и заинтересованите страни върху координацията между сектори като транспорт, земеползване, околна среда, икономическо развитие, социална политика, здравеопазване, енергетика, сигурност и др., а от друга на координацията между различните органи на държавна и местна власт. При това, основната цел на участниците в процеса на планирането е достъпността и качеството на живот, устойчивостта, икономическата жизнеспособност, социална справедливост, здравето на хората и качеството на околната среда.

Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета

Регламентът поставя редица изисквания по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги (ЗОУ), максималния срок на договорите и



определя минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на ЗОУ.

Регламентът цели създаването на ясна правна рамка за определяне и финансиране на публичните транспортни услуги. Той определя правила за осигуряване на конкуренция, но също така въвежда и разбирането, че компетентните органи имат възможност да предоставят обществени транспортни услуги (самите те или чрез вътрешен оператор) без състезателна тръжна процедура. Тази възможност строго зависи от осигуряване на прозрачност, точни критерии, приложими за изчисляването на размера на обезщетението и географски ограничения на дейността на вътрешния оператор.

Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата

Пълното интегриране на пристанищата в непрекъснати транспортни и логистични вериги е необходимо, с цел да се допринесе за растежа и по-ефективното използване и функциониране на трансевропейската транспортна мрежа и на вътрешния пазар. Това изисква съвременни пристанищни услуги, които да допринасят за ефективното използване на пристанищата и за създаването на благоприятен климат за инвестиции с цел развитие на пристанищата в съответствие с настоящите и бъдещите транспортни и логистични изисквания.

Регламентът се прилага за всички морски пристанища, включени в основната трансевропейската транспортна мрежа.

С регламента се установява а) рамка за предоставянето на пристанищни услуги и б) общи правила относно финансовата прозрачност и таксите за пристанищни услуги и за ползване на пристанищната инфраструктура.

Регламентът се прилага за предоставянето на следните категории пристанищни услуги („пристанищни услуги“), независимо дали те се предоставят в зоната на пристанището или по водните пътища до пристанището: зареждане с гориво; обработка на товари; акостиране и швартоване; пътнически услуги; събиране на отпадъци от експлоатацията на кораби и на остатъци от товари; пилотаж; теглене на буксир; и др.

Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на атмосферния въздух за Европа цели опазване на човешкото здраве и околната среда чрез въвеждане на мерки за наблюдение на чистотата на атмосферния въздух и отстраняване на замърсителите.

Директивата обединява повечето от съществуващите законодателни актове относно качеството на въздуха, като с нея са определени праговете на пределно допустими стойности и целеви стойности за всеки замърсител, оторизирани са националните власти да определят конкретни органи за



контрол, регламентира се въвеждането на планове за коригиране качество на въздуха при превишаване на установените прагове, информираност на обществеността и на природозащитните организации за качеството на атмосферния въздух и публикуване на годишни доклади за всички замърсители.

Директива 2008/96/ЕО за откриване, обезопасяване и отстраняване на местата с концентрация на пътно-транспортни произшествия

Директивата регламентира изискванията към изготвянето на оценки за въздействие върху пътната безопасност. В тях следва да се анализират последиците за пътната безопасност на различни алтернативи при планиране на даден инфраструктурен проект. Оценките следва да бъдат една от предпоставките при избора на маршрути, при проектирането и реализацията на даден инфраструктурен проект. Проверките за пътна безопасност следва подробно да установяват характеристиките, влияещи на безопасността на даден пътен инфраструктурен проект. С директивата се определят и правилата и процедурите за управление на безопасността след реализацията на проекта. С тези мерки се цели подобряване безопасността на пътната инфраструктура на трансевропейската пътна мрежа.

Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за насърчаване на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства

Директивата е инструмент за постигането на европейските цели за енергийна ефективност и намаляване на емисиите на замърсители в транспортния сектор. С директивата се насърчава и стимулира развитието на пазар за чисти и енергийноефективни превозни средства.

По отношение на обществените поръчки за обществен транспорт, директивата изисква публичните власти и операторите на обществен транспорт да вземат предвид въздействието потреблението на енергия, емисиите на CO₂, както и емисиите на NO_x, NMHC и прахови частици на използваните превозни средства през техния експлоатационен живот. В обхвата на директивата попадат договорите за доставка на пътни превозни средства, сключвани от възлагащи органи и възложители или оператори по договор за обществена услуга.

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

Тя има за цел насърчаване разработването на иновативни транспортни технологии за създаване на интелигентни транспортни системи (ИТС), чрез въвеждане на общи стандарти и спецификации. Те имат за цел да установят оперативно съвместими и ефективни услуги, като всяка държава от ЕС има право сама да реши в кои системи да инвестира. За внедряването на ИТС приложенията и услугите държавите от ЕС трябва да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че са приложени спецификациите,



приети от Комисията. С директивата ИТС се определят като системи, прилагащи информационни и комуникационни технологии в областта на автомобилния транспорт, включително инфраструктура, превозни средства и ползватели, и в управлението на движението и управлението на мобилността. Директива се прилага за приложения и услуги на ИТС в областта на автомобилния транспорт в ЕС и за начина, по който тези приложения комуникират с други видове транспорт.

Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оценката и управлението на шума в околната среда (наричана Директивата относно шума в околната среда)

Тя цели да определи общ подход за приоритетно избягване, предотвратяване или намаляване на вредните въздействия, включително дискомфорта, породен от излагането на въздействие на шум в околната среда. За постигането му, с директивата се въвежда задължението за извършване на определени действия и по-специално: определяне излагането на въздействието на шум в околната среда чрез картографиране на шума, приемане на планове за действие въз основа на резултатите от картографирането на шума, информирание на обществеността относно шума в околната среда.

Становище на Комисията от 20 август 2013 година за прилагане, по отношение на контейнери за интермодалния транспорт, на забраната за внос и износ на оборудване, което съдържа или зависи от вещества, контролирани съгласно Регламент (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой (текст от значение за ЕИП)

Становището на Комисията от 20 август 2013 година за прилагане, по отношение на контейнери за интермодалния транспорт, на забраната за внос и износ на оборудване, което съдържа или зависи от вещества, контролирани съгласно Регламент (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно вещества, които нарушават озоновия слой (текст от значение за ЕИП) 2013/С 241/01 ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ, е:

1. че при прилагането на Регламент (ЕО) № 1005/2009 държавите-членки не следва да считат влизането на контейнер за интермодалния транспорт в митническата територия на Съюза или излизането му от нея за внос или износ в смисъла на членове 15 и 17 от посочения регламент, ако за контейнерите за интермодалния транспорт е разрешено временно допускане;

2. че при инспектирането на контейнери за интермодалния транспорт, които съдържат или зависят от контролирани вещества, в съответствие с член 28 от Регламент (ЕО) № 1005/2009 държавите-членки следва да се уверят, че по отношение на контейнерите за интермодалния транспорт, които влизат в митническата територия на Съюза под режим временно допускане, са спазени членове 553, 554, 555 и 557 от Регламент (ЕО) № 2454/93 и че тези контейнери не се пускат на пазара на Съюза.

В случай на необходимост от разрешаване на конкретни казуси, в процеса на конкретна работа могат да бъдат идентифицирани и други



допълнителни документи, свързани с общностното законодателство, които реферират както към развитието на TEN-T мрежа, така и с прилагането на европейската политика, насочена към реализирането на европейската концепция за „зелени товарни коридори“ и като цяло с интермодалността.

6.2. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република България

Последователно, по-долу са представени нормативни актове, относими и специализирани по отношение на различните видове транспорт, както и тези които имат относимост към интермодалният транспорт и комбинирания превоз.

6.2.1. Автомобилен транспорт

Закон за пътищата

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 29.03.2000 г., като е обнародван в ДВ, бр. 26/2000 г., впоследствие претърпява изменения и допълнения, като последните (считано до датата на изготвяне на настоящия анализ) са в бр. 11 от 31.01.2017 г., в сила от 31.01.2017 г.

Действащият ЗП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на Директива 1999/62/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно заплащането на такси от товарни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива 2006/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ, L 319/59 от 29 ноември 2008 г.), както и на чл. 1, параграф 2, чл. 7а от Директива 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г. за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ, L 269/1 от 14 октомври 2011 г.).

Приложно поле на ЗП

Законът урежда обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. Законът не се прилага за: улиците в населените места и селищните образувания, с изключение на онези от тях, които едновременно са участъци от републикански или общински пътища; селскостопанските пътища, осигуряващи достъп до земеделски земи; горските пътища; частните пътища, неотворени за обществено ползване.



Адресати на закона

Адресати на закона са министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министърът на регионалното развитие и благоустройството, Агенция „Пътна инфраструктура“, кметовете на общините, собствениците, ползвателите, както и лицата с отношение към изграждането на пътищата и управление на безопасността на пътната инфраструктура.

Анализ на конкретни норми

Пътищата (пътната инфраструктура) се идентифицират като съвкупност от следните основни елементи: обхват на пътя; пътни съоръжения; пътни принадлежности.

Законът регулира отношенията свързани със собствеността, дефинирайки пътищата, като публична и частна собственост, републиканските пътища са изключителна държавна собственост, общинските пътища са публична общинска собственост, частните пътища са собственост на отделни юридически или физически лица.

По отношение на ползването е предвиден общият принцип, че пътищата са отворени за обществено ползване при спазване на реда и правилата, установени с този закон и със Закона за движението по пътищата. Законът изрично е предвидил изключенията и ограниченията от този принцип. По отношение на ползването, в допълнение е предвидено че за преминаване по републиканските пътища, които са включени в трансевропейската пътна мрежа, както и такива, които са извън нея или по техни участъци, министерският съвет въвежда такси.

За пътно превозно средство, с което се извършва комбиниран транспорт по смисъла на чл. 56 от Закона за железопътния транспорт, не се заплаща съответната такса при придвижването му от границата до най-близкия интермодален терминал и обратно, ако за конкретния превоз има издадено удостоверение за вътрешен комбиниран превоз на територията на Република България по образец, утвърден от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (чл. 10ж от закона).

Националната система за събиране на такси за използване на пътната инфраструктура включва и Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние (ЕУЕСТ). Доставчиците на ЕУЕСТ, установени на територията на Република България, подлежат на регистрация в национален електронен регистър на доставчиците, поддържан от Агенция „Пътна инфраструктура“, ако отговарят на изискванията на чл. 3 от Решение 2009/750/ЕО за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ, L 268/11 от 13 октомври 2009 г.).

Законът предвижда възможност за предоставяне на концесия върху републиканските и общинските пътища или върху отделни участъци или пътни



съоръжения от тях, която се предоставя при условията и по реда на Закона за концесиите. С решението за откриване на процедурата за предоставяне на концесията се определят условията и редът, при които концесионерът може да събира концесионна ТОЛ такса и/или да получава други плащания включително от страна на концедента. Концесионната територия обхваща конкретен републикански път или отделен негов участък и съответстващите им площи. В случаите, когато обект на концесия е автомагистрала, концесионната територия обхваща и площите, необходими за изграждане на крайпътни обслужващи комплекси, определени с техническата документация за изграждане на автомагистралата. Обектът на концесия се определя въз основа на одобрен проект по чл. 126, ал. 6 от Закона за устройство на територията.

Управлението на пътищата е уредено, както следва:

1. За републиканските пътища - от Агенция „Пътна инфраструктура“;
2. За общинските пътища - от кметовете на съответните общини;
3. За частните пътища - от техните собственици.

За действия по управление се считат:

1. Оперативно планиране на изграждането - проектиране и строителство, и поддържането на пътищата;
2. Осигуряване на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и предоставяне на концесии за тези дейности;
3. Организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата;
4. Организиране и осъществяване защитата на пътищата, включително на пътните съоръжения и на принадлежностите на пътя;
5. Осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение, даване на разрешения и въвеждане на забрани за ползване на пътищата;
6. Упражняване на контрол на превозните средства с оглед правилната експлоатация на пътищата и предпазването им от разрушаване;
7. Осигуряване на информация и на прогнози за пътния трафик;
8. Други дейности, определени с този закон и с правилника за прилагането му, които не са свързани с ползване и разпореждане.

Агенцията „ПИ“ осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища. Изграждането, ремонтът и поддържането на общинските пътища се осъществяват от общините. Изграждането, ремонтът и поддържането на подземните съоръжения, тротоарите, велосипедните алеи, паркингите, пешеходните подлези, осветлението и крайпътното озеленяване по републиканските пътища в границите на урбанизираните територии се организират от съответната община. Изграждането, ремонтът и поддържането на частните пътища се осъществяват от техните собственици. Изместването на отделни пътища или техни участъци във връзка с изграждането или реконструкцията на нови или съществуващи обекти е за сметка на инвеститора, който го е предизвикал. Изграждането, реконструкцията и ремонтът на пътните възли и кръстовища се



извършват:

1. На новите пътни възли и кръстовища - със средства на собствениците на новите пътища;
2. На съществуващите пътни възли и кръстовища - съвместно от собствениците на пътищата по основното и второстепенното направление, като размерът на средствата за всеки от тях се определя по ред, установен в правилника за прилагането на закона;
3. На пътните връзки към крайпътните обекти за обслужване на пътници и превозни средства - от собствениците на тези обекти.

От гледна точка на интермодалността е предвидено изграждането и поддържането на железопътните прелези по пътищата се извършва по ред, определен с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Законът дефинира и управлението на безопасността на пътната инфраструктура, като включващ задължително провеждането на следните процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, управление на безопасността на пътната мрежа и периодични инспекции за безопасност, възлагани или извършвани от агенцията.

Уредени са и отношенията, възникващи в случай на необходимост от отчуждаване на земи за нуждите на изграждане на пътна инфраструктура, като е предвидено че недвижимите имоти - собственост на физически или юридически лица, необходими за изграждане и реконструкция на републиканските пътища, се отчуждават при условията и по реда на Закона за държавната собственост, а за общинските пътища - при условията и по реда на Закона за общинската собственост, а имоти в границите на урбанизираните територии се отчуждават при условията и по ред, определени със закон. Предназначението на земеделските земи, необходими за изграждане и реконструкция на пътища се променя по реда на Закона за опазване на земеделските земи, а за горските територии - по реда на Закона за горите.

Закон за движението по пътищата

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 01.09.1999 г., като е обнародван в ДВ, бр. 20 от 05.03.1999 г., с последващи изменения и допълнения, с последно (към датата на изготвяне на настоящия анализ) изменение в бр. 11 от 31.01.2017 г., в сила от 31.01.2017 г.

Действащият ЗДП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ, L 263/1 от 9 октомври 2007 г.); Директива 2002/24/ЕО на



Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 г. относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61/ЕИО на Съвета; Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства; Директива за изпълнение 2014/37/ЕС на Комисията от 27 февруари 2014 г. за изменение на Директива 91/671/ЕИО на Съвета относно задължителното използване на обезопасителни колани и на системи за обезопасяване на деца в превозните средства (ОВ, L 59/32 от 28 февруари 2014 г.) и Директива 2015/413/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ, L 68/9 от 13 март 2015 г.).

Приложно поле на ЗДП

Законът урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове.

Законът изрично прокламира целта си като опазване на живота и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства.

Законът поставя принципа, че лицата, които стопанисват пътищата ги поддържат изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организират движението по тях, така че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от моторните превозни средства.

За организиране на движението по пътищата се използват светлинни сигнали, пътни знаци и пътна маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения, които се поставят само след възлагане от собственика или администрацията, управляваща пътя. Светлинните сигнали, пътните знаци и пътната маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения представляват единна система съгласно Конвенцията за пътните знаци и сигнали и се изработват и поставят, така че да бъдат лесно разпознавани.

Адресати на закона

Адресати на закона са собствениците или администрацията, управляваща пътя, както и всички участници в движението.



Анализ на конкретни норми

В контекста на настоящия анализ, ЗДП е относим от гледна точка на изискванията си за организация на движението. В този смисъл следва да се съобразят специфичните изисквания, съгласно които министърът на регионалното развитие и благоустройството, съвместно с министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определят с наредба условията и реда за използване на пътните светофари, пътните знаци, пътната маркировка и другите средства за сигнализиране при организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване; и министърът на регионалното развитие и благоустройството, съвместно с министъра на вътрешните работи определят с наредба реда за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата.

Закон за автомобилните превози

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 17.09.1999 г., Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., с последващи изменения и допълнения последно изм. и доп. (до момента на настоящия анализ) бр. 9 от 26.01.2017 г.

Действащият ЗАП към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на изискванията на Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета; Директива 2009/5/ЕО на Комисията от 30 януари 2009 г. за изменение на Приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт (ОВ, L 29/45 от 31 януари 2009 г.); Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ, L 207/1 от 6 август 2010 г.) и осигурява прилагането на Регламент (ЕС) № 181/2011.

Приложно поле на ЗАП

Законът урежда условията и реда за: обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи; превозите за собствена сметка; контрола при осъществяването на превозите; особените правила при договорите за превоз на пътници и товари.



Законът урежда компетентността в областта на осъществяването на автомобилните превози на пътници и товари в Република България, като предвижда, че министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и контролира осъществяването им, както и че осъществява правомощията си чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

Адресати на закона

Адресати на закона са МТИТС, ИА АА, лицата, осъществяващи дейност на транспортния пазар, пътници и чуждестранни превозвачи, преминаващи през територията на Република България.

Анализ на конкретни норми

Законът въвежда принципа и изискването, че обществен превоз на пътници и товари се извършва от превозвач, който притежава лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, лиценз за извършване на международен превоз на пътници или товари - лиценз на Общността, или удостоверение за регистрация - за извършване на таксиметрови превози на пътници, и документи, които се изискват от този закон. При режима на лицензиране е предвидено, че изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ води регистър на моторните превозни средства към лицензите на Общността и лицензите за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Въвеждат се изискванията за лицензиране и за установяване на благонадеждност по отношение на превозвачите.

Регламентирани са правилата за осъществяване на вътрешни и международни превози, в това число издаването на лиценз на Общността.

Въвеждат се и специалните изисквания относно договорите за превоз по отношение на пътниците и на товарите, както и отговорността на превозвача. На плоскостта на обекта на настоящия анализ специално значение следва да се отдели на внедряването и използването на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт. По силата на ЗАП се създава нарочен Съвет по интелигентните транспортни системи. Председател на съвета е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а заместник-председатели са заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заместник-министър на вътрешните работи и заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството. Членове на съвета са представители на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на вътрешните работи и на Министерството на икономиката, определени от съответните министри, представители на Агенция „Пътна инфраструктура“, на Българския институт за стандартизация, на Комисията за защита на потребителите, на Комисията за защита на личните данни и на Националното сдружение на общините на Република България,



определени от съответните им ръководители. Компетентността на съвета се определя, както следва:

- Подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на правомощията му по ал. 1;
- Изготвя и приема Национален план за действие за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи и интерфейси с останалите видове транспорт и наблюдава изпълнението му;
- Обсъжда и подготвя доклад с информация относно напредъка за националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области за използване на спецификации и стандарти за интелигентни транспортни системи;
- Прави предложения за промени в правното регулиране в областта на внедряването на интелигентни транспортни системи;
- Прави предложения до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията във връзка с ефективното прилагане на законодателството, свързано с внедряването на интелигентни транспортни системи;
- Дава становища по нормативни актове, свързани с интелигентни транспортни системи;
- Обсъжда други въпроси, свързани с внедряването на интелигентни транспортни системи.

Правилата относно внедряването и използването на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и интерфейси с останалите видове транспорт се определят с наредба на Министерския съвет - НАРЕДБА за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2013 г., в сила от 29.01.2013 г., доп., бр. 80 от 16.10.2015 г., в сила от 01.01.2016 г.

6.2.2. Воден транспорт

Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 11.02.2000 г., Обн., ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г., с последващи изменения и допълнения, с последно изм. и доп. (към датата на настоящия анализ), бр. 13 от 7.02.2017 г.

Действащият ЗМПВВППРБ към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на изискванията на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари; Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, установяваща система на Общността за наблюдение и информационно



обслужване на корабоплаването и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета; Директива 2005/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно замърсяване от кораби и налагане на санкции при нарушения; Рамково решение 2005/667/ПВР на Съвета за укрепване на наказателно-правната рамка за прилагане на законите срещу замърсяването от корабите.

Приложно поле на закона

Законът урежда правния режим на морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Законът цели да уреди:

1. Използването на Черно море и на р. Дунав в интерес на сътрудничеството с черноморските, крайдунавските и други страни;
2. Улесняването на морските и речните връзки;
3. Осигуряването на безопасност на корабоплаването, опазването на морската и речната среда при корабоплаване и поддържането на екологичното равновесие;
4. Осигуряването на равнопоставен достъп до пазара на пристанищните услуги и повишаване на ефективността при осъществяването им;
5. Подобряването качеството на услугите, предлагани на ползвателите на пристанищата;
6. Намаляването на разходите и поощряването на морските и речните превози, включително на къси разстояния и комбинирания транспорт. Законът дефинира и зонира морските пространства на Република България - морските пространства на Република България обхващат вътрешните морски води, териториалното море, прилежащата зона, континенталния шелф и изключителната икономическа зона.

Вътрешните морски води на Република България включват:

- Водите между бреговата линия и изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море;
- Водите на пристанищата, ограничени откъм морето с линията, съединяваща най-отдалечените точки в морето на котвените места, хидротехническите и другите постоянни пристанищни съоръжения;
- Водите на: Варненския залив между бреговата линия и правата линия, съединяваща нос Св. Константин с нос Иланджик и Бургаския залив между бреговата линия и правата линия, съединяваща нос Емине с Маслен нос;
- Водите между бреговата линия и правите изходни линии, съединяващи нос Калиакра с нос Тузлата, нос Тузлата с нос Екрене и Маслен нос с нос Ропи.

Териториалното море на Република България включва прилежащата към брега и вътрешните морски води морска ивица с широчина 12 морски мили, измервана от изходните линии. За изходни линии служат линията на най-големия отлив от брега или правите линии, съединяващи двете крайни точки на заливите и пространствата, посочени в чл. 6 от закона. Териториалното море на Република България се разграничава от териториалното море на съседните държави с географския паралел от точката на сухоземната граница, опираща се на морския бряг. Външната и страничните граници на териториалното море са държавна граница на Република България.



Прилежащата зона на Република България е морската ивица, която се опира до териториалното море и се разпростира на разстояние 24 морски мили от изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море.

Континенталният шелф на Република България включва морското дъно и недра на подводния район, които са естествено продължение на сухоземната територия и се разпростират отвъд териториалното море до установените граници с континенталния шелф на другите прилежащи и срещулежащи държави. Външните граници на континенталния шелф се определят по споразумение със съседните прилежащи и срещулежащи черноморски държави в съответствие с международното право, за да се постигне справедливо решение.

Исключителната икономическа зона на Република България се простира отвъд границите на териториалното море на разстояние до 200 морски мили от изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море. Външните граници на исключителната икономическа зона се определят по споразумение със съседните прилежащи и срещулежащи държави в съответствие с международното право, за да се постигне справедливо решение. Различният тип зонироване на пространствата предполага различен правен статут и режим на правата в зоната.

Адресати на закона

Адресати на закона са МТИТС, МРРБ, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, Министерство на отбраната; лицата, осъществяващи дейност в обхвата на морски пространства.

Анализ на конкретни норми

Съгласно ЗМПВВРБ, вътрешните морски води и териториалното море, както и въздушното пространство над тях, тяхното дъно и неговите недра са част от територията на Република България, върху които тя осъществява своя суверенитет.

В прилежащата зона, в континенталния шелф и в исключителната икономическа зона Република България осъществява суверенни права, юрисдикция и контрол, определени с този закон.

В рамките на осъществяване на суверенитета си, както и на упражняването на суверенните си права, държавата е в компетентност да планира дейностите, които ще се осъществяват, но при съобразяване на спецификата на всяка от зоните и собствената си легитимност с оглед предоставени ѝ права по силата на международното право.

Република България осъществява върху континенталния шелф суверенни права за търсене, проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на естествените му богатства, които включват: енергийните, минералните и други небиологични ресурси на морското дъно и в неговите



недра, както и живите организми, принадлежащи към прикрупените видове. По отношение на континенталния шелф Република България има изключителното право:

1. Да извършва, да разрешава и да регулира извършването на сондажни работи независимо от тяхната цел;
2. Да изгражда, да разрешава изграждането и да регулира създаването и използването на изкуствени острови, инсталации и съоръжения, които се намират под нейната юрисдикция.

Предоставянето на особено право на ползване върху континенталния шелф и в изключителната икономическа зона за проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси се извършва по реда на Закона за концесиите и на Закона за подземните богатства. Научните изследвания в континенталния шелф и в изключителната икономическа зона се извършват с разрешение на Министерския съвет по реда и условията на Конвенцията на ООН по морско право. Разрешението се дава, ако изследванията са предназначени изключително за мирни цели и за разширяване на познанията за морската среда, извършват се с безопасни методи и средства и не създават затруднения за страната при упражняване на суверенните ѝ права и юрисдикция.

По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на съответния ресорен министър, въз основа на одобрен подробен устройствен план, с решение на Министерския съвет върху морското дъно и неговите недра в границите на вътрешните морски води и териториалното море може да се учреди право на строеж за изграждане или разширение на подводни линейни обекти на техническата инфраструктура.

В изключителната икономическа зона Република България осъществява:

1. Суверенни права за проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси, които се намират на морското дъно, в неговите недра и в покриващите ги води, както и за извършване на други дейности, свързани с проучването и използването на зоната;
2. Изключителни права и юрисдикция, свързани със:
 - а) Създаването и използването на изкуствени острови, инсталации и съоръжения;
 - б) Извършването на морски научни изследвания;
 - в) Опазването на морската среда.
3. Други права, произтичащи от международните договори, по които Република България е страна, и от общопризнатите принципи и норми на международното право.

В изключителната икономическа зона всички държави се ползват от свобода на корабоплаване, въздухоплаване, полагане на кабели и тръбопроводи и други допустими от международното право способности за използване на морето за тези цели.

Съгласно ЗМПВВППРР, в зоната на вътрешните водни пътища



Република България осъществява:

1. Суверенитет при проучване, разработване, използване, опазване и стопанисване на биологичните, минералните и енергийните ресурси, които се намират на речното дъно, в неговите недра и в покриващите ги води, както и други дейности, свързани с проучването и използването на тази зона;

2. Изключителни права и юрисдикция, свързани със:

а) Създаване и използване на изкуствени острови, инсталации и хидротехнически съоръжения;

б) Извършване на научни изследвания;

в) Полагане на кабели и тръбопроводи;

г) Опазване на речната среда;

д) Други права, произтичащи от международни договори, по които Република България е страна, и от общопризнатите принципи и норми на международното право.

Режимът за упражняване на дейности в обхвата на вътрешните водни пътища е регламентиран, както следва:

а) Строеж и експлоатация на подводни линейни обекти. По предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и съответния ресорен министър, въз основа на одобрен подробен устройствен план, с решение на Министерския съвет върху дъното в българския участък и крайбрежната заливаема ивица на река Дунав може да се учреди право на строеж за изграждане или разширение, както и за експлоатация на подводни линейни обекти на техническата инфраструктура;

б) Плаването и граничният режим във вътрешните водни пътища на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение и извършването на водноатракционни услуги с тях се определят с акт на Министерския съвет;

в) Организацията и безопасност на корабоплаването. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ организира, ръководи и контролира проучването и поддържането на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България в съответствие с вътрешното и международното право;

г) Дефиниране на пристанищата и пристанищната дейност.

Пристанището е участък, който включва акватория, територия и инфраструктура на брега на Черно море, р. Дунав, островите и каналите, разположено е на територията на една или повече общини и обединява природни, изкуствено създадени и организационни условия за безопасно приставане, престояване и обслужване на кораби. Пристанищата свързват водните пространства на Република България със сухоземната пътна и/или железопътна транспортна мрежа. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията осъществява контрол върху всички пристанища, с изключение на военните, за което води и нарочен регистър.

Дефинират се и пристанищните услуги, като услугите с търговски характер, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт и извършвани



от пристанищни оператори. Пристанищните услуги се разделят на следните категории:

- Морско-технически услуги - пилотаж, буксировка (влачене или тласкане), швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и електрическа енергия; приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и други;
- Обработка на товари и поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща и други;
- Пътнически услуги.

Правото, предоставено на пристанищните оператори да извършват услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя като достъп до пазара на пристанищни услуги. Достъпът до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 в пристанищата за обществен транспорт с национално значение се предоставя с концесия - в случаите по чл. 117 в ЗМПВВППРБ.

Кодекса за търговското корабоплаване

Кодексът урежда обществените отношения в Република България, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, изискванията за българската принадлежност на корабите, изискванията към корабните и превозните документи, правата и задълженията на капитаните и екипажите, договорите за превоз на товари, пътници и багаж, вещните права върху корабите, договорите за наем на кораби, договорите за застраховка на кораби и товари, авариите на кораби, спасяването по море и река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност

В контекста на настоящия анализ, доколкото правоотношения възникващи с правото на собственост върху корабите и режимите на тяхното предвижване нямат конкретна относимост към интермодалната инфраструктура, считаме че подробно представяне на регламентациите предоставени от КТК ще натовари излишно настоящия анализ, без да носи самостоятелна полезност. В случай че се прецени, че в определена относима към анализа хипотеза регулация, предоставена от Кодекса е в сила, същата ще бъде описана систематично.

6.2.3. Железопътен транспорт

Закон за железопътния транспорт

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка

Законът влиза в сила на 01.02.2002 г., като е обнародван в ДВ , бр. 97 от 28.11.2000 г. със следните последващи изменения и допълнения до момента на изготвяне на настоящия анализ, като последното е в бр. 58 от 26.07.2016 г.

Действащият ЗЖТ съдържа регулации по повод транспонирането на Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември



2008 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ, L 345/62 от 23 декември 2008 г.) и Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343/32 от 14 декември 2012 г.).

Приложно поле на ЗЖТ

Законът определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура, изискванията за безопасност и оперативна съвместимост, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на железопътни превозни услуги. Не са предмет на този закон дейностите на:

1. Метрополитена;
2. Градския трамваен транспорт;
3. Вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, с изключение на дейностите, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението.

Законът урежда обществените отношения, свързани със собствеността, а именно дефинира обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, като публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания „Железопътна инфраструктура“ (НК „ЖИ“) или от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

Адресати на закона

Адресати на закона са както публични структури, като Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Национална компания „Железопътна инфраструктура“, така и железопътните превозвачи, както и пътниците на железопътните превози.

Анализ на конкретни норми

Законът регламентира начините за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура.

По отношение на изграждането е предвидено, че държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително- мобилизационни мероприятия на страната. Размерът на финансирането се определя в рамките на 5-годишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от



министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НК „ЖИ“, от друга страна.

По отношение на поддържането е предвидено, че същото се извършва от НК „ЖИ“ или управител на инфраструктурата може да е концесионер.

Финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от:

1. Държавния бюджет;
2. Инфраструктурните такси по чл. 35;
3. Приходите от търговската дейност на управителя на инфраструктурата;
4. Кредити;
5. Средства по програми на Европейския съюз;
6. Приходи от услуги по ценова листа.

Също така, дефинират се железопътните магистрали като национални обекти. Железопътните магистрали са железопътни линии или части от тях, които съвпадат с направленията на европейските железопътни коридори, определени с международни договори и споразумения, по които Република България е страна. Категоризацията на останалите железопътни линии, включени в железопътната инфраструктура, закриването на отделни линии или участъци от линии се извършват при условия и по ред, определени от Министерския съвет.

Използването на железопътната инфраструктура се извършва от лицензирани железопътни превозвачи, които притежават сертификат за безопасност. Железопътните превозвачи имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, както и при извършване на трансгранични услуги при условията, предвидени в този закон и международните договори, по които Република България е страна. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и речните пристанища с другите обслужващи съоръжения, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител. Железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура. Достъпът се осъществява при наличие на сертификат за безопасност, договор за застраховка „Гражданска отговорност“ и договор с управителя на железопътната инфраструктура.

Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвача във връзка с достъпа до инфраструктурата се уреждат с писмен договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура след представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29/3 от 5 февруари 2015 г.), и сертификат за безопасност. Лицензия за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от



упълномощено от него длъжностно лице и е валидна за територията на Европейския съюз.

По отношение на превоза е дефинирано, както следва: Железопътното предприятие е търговец, притежаващ лицензия за извършване на железопътни превози, валидна на територията на държавите - членки на Европейския съюз, както и търговец с предмет на дейност - превоз на пътници и/или товари с железопътен транспорт, като предприятието осигурява локомотивна тяга. Железопътно предприятие е и търговец, който осигурява само локомотивната тяга.

Дефиниран е и „железопътен превозвач“ като железопътно предприятие, лицензирано за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари.

Задължение за извършване на обществена превозна услуга се изпълнява въз основа на договор за поемане на задължение за обществена превозна услуга, който има за цел постигане на определено равнище в транспортното обслужване и цени за даден вид транспортни услуги. Задълженията за извършване на обществени превозни услуги включват следните елементи:

1. Задължение за експлоатация;
2. Задължение за превоз;
3. Тарифно задължение.

Предвидени са и специфични правила за договорите за превоз. Законът предвижда и специфичните правила за организация на движението на влаковете, за осъществяване на контрол, за безопасност и за разследване на произшествия.

От гледна точка на интермодалността е важно предвиждането в чл. 56 и следващите, свързано с дефиниране на понятието **комбиниран транспорт**: Комбинираният транспорт е превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва:

1. Товарният автомобил, ремаркетът или полуремаркетът със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20 и повече футови контейнери извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия;
2. Между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка;
3. В радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

В изпълнение на изискването на чл. 58., Министерът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба изискванията за комбинирани превози на товари, е издадена НАРЕДБА № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари (издадена от министъра на транспорта и



съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г.)

6.2.4. Въздушен транспорт

Закон за гражданското въздухоплаване.

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила на закона, историческа справка.

Законът влиза в сила на 01.12.1972 г., Обн., ДВ, бр. 94 от 01.12.1972 г., и има следните изменения и допълнения (до момента на настоящия анализ) последно изм., бр. 95 от 29.11.2016 г.

Действащият ЗГВ към настоящия момент съдържа регулации по повод транспонирането на изискванията на Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 14 март 2009 г.). Изрично се предвижда, че Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е компетентният орган по прилагането на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ, L 79/1 от 19 март 2008 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 216/2008“ и правилата за неговото изпълнение.

Приложно поле на закона

Законът урежда обществените отношения, свързани с гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на безопасността и сигурността му.

Законът регламентира, че Република България има пълен, изключителен и неотменим суверенитет върху въздушното пространство над своята територия, включително над вътрешните и териториалните ѝ води. Зоните във въздушното пространство, в които може да се ограничава въздухоплаването се определят от Министерски съвет.

Законът дефинира и гражданско въздухоплаване като всяко въздухоплаване, извършвано с гражданско въздухоплавателно средство и предназначено за:

1. Превоз на пътници, багажи, товари и поща по въздуха;
2. Обслужване на селското, горското и други отрасли на стопанството;
3. Геоложки, географски и други научни изследвания;
4. Оказване на спешна медицинска помощ;
5. Културно-просветни нужди, фотографиране и реклама;
6. Борба с пожари, наводнения и други бедствия;
7. Обучение, спорт и др.

Законът изисква въздухоплавателните средства, които осъществяват



гражданско въздухоплаване, да се регистрират по реда на този закон. На борда на въздухоплавателно средство, регистрирано в Република България, се прилагат българските закони освен в случаите, когато в ратифициран, обнародван и влязъл в сила международен договор е предвидено друго.

Адресати на закона

Адресати на закона са МТИТС, Българските и чуждестранни авиационни оператори, въздушните превозвачи; Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“, пътниците и други лица, осъществяващи дейност в обхвата на гражданското въздухоплаване. По отношение на гарантиране на сигурността, адресати на закона са МТИТС, Съветът за сигурност на гражданското въздухоплаване; Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, летищната администрация или летищните оператори, на които са възложени функциите на летищна администрация; Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“; авиационните оператори; операторите по наземно обслужване; съответните служби на Министерството на вътрешните работи; Агенция „Митници“; съответната служба на Министерството на външните работи, пряко свързана с обезпечаването на сигурността в гражданското въздухоплаване; Държавна агенция „Национална сигурност“ и съответните структури на Министерството на отбраната.

Анализ на конкретни норми

На плоскостта на настоящия анализ, във връзка с транспортните съоръжения, следва да се съобразят регламентациите на закона свързани с гражданските летища.

На първо място се дефинира понятието гражданско летище, а именно: Граждански летища са:

1. Летища за обществено ползване - за обслужване на международни и вътрешни превози, за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство и други услуги, срещу заплащане;
2. Летища за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство, включително за единични полети за превозни услуги, изпълнявани с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки;
3. Технологични - използвани само за нуждите на собственика, без заплащане. Гражданските летища, на които могат да се приемат граждански въздухоплавателни средства, се определят от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласувано с министъра на отбраната, министъра на финансите, министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“ с изричното съгласие на собственика на летището.

Законът дефинира, че правото на собственост върху гражданските летища може да е публична и частна собственост. Земите, върху които се



намират съоръженията за навигация и управление на въздушното движение, които обслужват полети, свързани с международен и вътрешен обществен превоз, и технологично необходимите им терени са публична държавна собственост или частна собственост. На гражданските летища следва да се осигури обслужване на въздушното движение и съответстващо аеронавигационно оборудване.

Гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се ползват от летищни оператори - търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и на този закон, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху граждански летища за обществено ползване - публична държавна собственост, обособена част от гражданско летище за обществено ползване - публична държавна собственост, или за услуга, предоставяна на територията на летището, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение. В допълнение към концесионния договор, законът въвежда допълнително изискване а именно: дейностите по управление и експлоатация на гражданско летище се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава-членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за летищен оператор, под контрола на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Летищният оператор е длъжен да осигури достъп при равни условия на всяко въздухоплавателно средство, получило разрешение за извършване на полет. Условията и редът за издаване на лиценз се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Лицензът за летищен оператор удостоверява, че организацията, техниката, технологиите и персоналът на лицензираното лице отговарят на стандартите и изискванията за безопасно и качествено поддържане на експлоатационната годност на летището. Лиценз за летищен оператор се издава на определения от Министерския съвет концесионер след сключване на концесионния договор в уговорените в него срокове, ако концесионерът отговаря на изискванията за издаване на лиценз, посочени в този закон.

Гражданските летища за обществено ползване, които не са държавна или общинска собственост, се ползват от летищни оператори - търговци, при условията и по реда на този закон. Физически или юридически лица, регистрирани като търговци, които експлоатират или имат инвестиционна инициатива за изграждане или разширение на гражданско летище за обществено ползване, извън случаите на гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост или общинска собственост, подават заявление пред Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

Съгласно императивните разпоредби на закона, Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ удостоверява



експлоатационната годност на гражданските летища, летателните площадки и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари. Дирекцията съгласува проектите за изграждане и реконструкция на сгради, съоръжения и други строителни работи на територията на летището на основата на приет генерален план. Дирекцията може да ограничи или да забрани експлоатацията на летища и летателни площадки, които не отговарят на изискванията за безопасност на полетите.

Условията и редът за удостоверяване годността на летищата, летателните площадки, системите и съоръженията за навигация, както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари, както и изискванията към тези обекти, се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Дейностите по наземно обслужване на гражданско летище се извършват от търговци, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава-членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, на които е издаден лиценз за оператор по наземно обслужване.

6.2.5. Интермодалност. Комбинирани превози и товари

Наредба за комбинирани превози на товари

Обхват на правно регулиране. Влизане в сила, историческа справка

Наредба № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари е издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г.

Приложно поле

Наредбата урежда обществените отношения, свързани с извършване на комбиниран превоз на товари.

Адресати на закона

Адресати на закона са българските и чуждестранни превозвачи, лицензирани за извършване на железопътен превоз, превоз с пътни превозни средства, превоз по вътрешни водни пътища или по море; МТИТС, граничните власти.

Анализ на конкретни норми

Наредбата дефинира понятието комбиниран превоз като превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида



транспорт, както следва:

1. Товарен автомобил, ремарке или полуремарке със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20- и повече футови контейнери, извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия;

2. Между пунктове, където стоките се товарят и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка; и 3. в радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

Комбиниран превоз е налице и когато в рамките на комбинирания превоз изпращачът извършва автомобилен превоз в началния участък за собствена сметка, и/или когато получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка в крайния участък до местоназначението на товара. Важно е изискването, че при комбиниран превоз не се извършва обработка на товарите, когато се сменя видът транспорт. Комбинираният превоз на товари се осъществява при условие, че е сключен договор за комбиниран превоз. В договора за комбиниран превоз на товари всяка част от превоза се урежда от приложимите разпоредби за съответния вид транспорт. Договор не се сключва, когато в началния и крайния участък изпращачът или получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка, а в основния участък превозът се извършва с един вид транспорт.

Наредбата дефинира също „Интермодална транспортна единица“ като контейнер, сменяема каросерия и полуремарке, подходящи за интермодален транспорт, а „Интермодален терминал“ като мястото, където се променя начинът на транспортиране.

Комбинираният превоз се организира и/или извършва от оператори. „Оператор“ е спедитор или превозвач, който организира и/или извършва комбинирани превози на товари. Операторите, предлагащи услугата комбиниран превоз, представят в Министерството на транспорта и съобщенията на всеки шест месеца информация за:

1. Транспортните връзки, използвани при осъществяване на комбинираните превози;

2. Броя на превозните средства (автовлакът се брои за едно превозно средство), сменяемите каросерии, полуремаркета и контейнери, превозени по различните транспортни връзки;

3. Масата на превозените товари в тонове;

4. Извършените услуги в тон/километър и други данни, определени от министъра на транспорта и съобщенията. Превозвачите, които участват в комбинирания превоз следва да бъдат лицензирани в съответствие с приложимото българско специално законодателство или по законодателството на държавата, където са регистрирани.

Наредбата дефинира договора за комбиниран превоз като договор за превоз на товари, при който операторът се задължава пред изпращача да



извърши срещу заплащане с автомобилен и с железопътен транспорт и/или транспорт по вътрешни водни пътища или по море превоз по определени маршрути с подходящи транспортни средства и да предаде товарите на получателя. В договора за комбиниран превоз трябва да се посочат:

1. Наименованията на железопътните гари за товарене и разтоварване, свързани с железопътния участък от превоза;
2. Пристанищата за товарене и разтоварване, свързани с участъка за превоз по вътрешни водни пътища;
3. Морските пристанища за товарене и разтоварване, свързани с участъка за извършване на превоз с морски транспорт.

Също така изрично са описани необходимите превозни документи при извършване на комбинирания превоз:

1. Товарителница - за автомобилния и железопътния транспорт;
2. Коносамент или товарителница - за крайбрежни превози по вътрешни водни пътища;
3. Коносамент - за морски транспорт;
4. Единен документ, валиден за всички видове транспорт, участващи в комбинирания превоз, когато такъв документ е приет съгласно международни договори, по които Република България е страна.

Наредбата урежда и поставяне на печат върху превозните документи в съответните железопътни гари или пристанища.

Изрично се посочва, че в случаите на извършване на автомобилен превоз за собствена сметка превозен документ не се съставя. Наредбата въвежда специфични изисквания за оператора, изпращача и получателя на товара, както и въвежда видовете рекламации и искове с оглед спецификата на комбинирания превоз.

Споразумение между Република България и Европейската общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчаване на комбинирания транспорт

Споразумението е утвърдено с Решение № 887 от 22.12.2000 г. на Министерския съвет. Издадено от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 44 от 8.05.2001 г., в сила от 01.05.2001 г.

Целта на споразумението е да подпомогне сътрудничеството между договарящите страни при превоза на стоки, и по-конкретно при транзитния трафик по шосе, като осигури съгласуваното развитие на транспорта между и през териториите на договарящите страни. Сътрудничеството обхваща превоза на стоки по шосе и комбинирания транспорт.

По-конкретно обхватът на споразумението включва:

- Достъп до пазара за транзитен трафик в областта на транспорта на стоки по шосе;
- Поощрителни закони и административни мерки, включващи търговски, данъчни, социални и технически мерки;



- Сътрудничество при развитието на транспортна система, която същевременно да отговаря и на необходимостта от опазване на околната среда;
- Редовен обмен на информация за развитието на транспортната политика на договарящите страни.

Споразумението дефинира комбинираният транспорт, като следва да се отбележи че дефиницията е малко по-различна от тази, предоставена в Наредба № 53 от 10.02.2003 г. и е , както следва:

Превоз на стоки между или през договарящите страни, при който товарен автомобил, ремарке, полуремарке със или без теглеци единици, сменяеми каросерии или контейнер от 20 или повече фута използва пътищата на първоначалния или крайния етап от пътуването си, а на другите етапи - железопътни или вътрешноконтинентални водни пътища или морски пътища, като този участък надхвърля 100 километра по въздух и прави началния или крайния етап от пътуването с транспорт по шосе при следните условия:

- Между пункта на натоварване на стоките и най-близката подходяща железопътна товарна гара за първоначалната отсечка и между най-близката подходяща железопътна разтоварна гара и пункта, където стоките се разтоварват, за крайната отсечка, или;
- В радиус, непревишаващ 150 км разстояние по въздух от вътрешноводно или морско пристанище на товаренето или разтоварването.

Дефинират се също така транзитният трафик: пътуване, извършено по шосе през територията на страна(и)-членка(и) на общността, или през територията на България без значение дали се извършва от натоварено или ненатоварено пътно превозно средство, без да се извършват каквито и да е товарно-разтоварни операции на тези територии; както и пътните и магистралните такси.

По отношение на комбинирания транспорт се постига междудържавно съгласие за предприемане на мерки за насърчаване на потребителите и товародателите да използват комбиниран транспорт чрез:

- Подобряване конкурентоспособността на всички видове комбиниран транспорт по отношение на автомобилния посредством финансова помощ за нови проекти за комбиниран транспорт от общността или България;
- Поощряване използването на непридружаван комбиниран транспорт и по-специално стимулирането на употребата на сменяеми каросерии, контейнери и полуремаркета;
- Освобождаване в определени рамки на началните и/или крайните пътни отсечки, които са неразделна част от операциите на комбинирания транспорт, от системата на квоти и разрешителни;
- Обсъждане даването на отстъпки върху данъка за МПС за пътни превозни средства, които се използват във вериги за комбиниран транспорт;
- Подобряване на скоростта и надеждността на комбинирания транспорт, в частност: чрез поощряване увеличаването на честотата на услугите за комбиниран транспорт в съответствие с потребностите на потребителите и товародателите; чрез поощряване намаляването на времето за престой на



терминалите и увеличаване на тяхната производителност; чрез опростяване на граничния контрол, засягащ комбинирания транспорт, като този контрол за всички стоки, освен за подлежащите на ветеринарен и фитосанитарен контрол, се прехвърли възможно най-скоро към терминали за комбиниран транспорт;

- Осигуряване на недискриминационен достъп до терминалите, когато те са финансирани и съфинансирани от обществени фондове;

- Приоритетно предоставяне от компетентните власти на договарящите страни, когато това е целесъобразно, на пътни транзитни разрешителни на превозвачите в зависимост от използването от страна на последните на комбиниран транспорт, измерено съгласно статистическите данни, с които разполага всяка договаряща страна;

- Разглеждане при необходимост съвместимостта на железопътното междурелсие, масата, размерите и техническите характеристики на специализираните съоръжения за комбиниран транспорт и обсъждане на съгласувани действия за поръчка и пускане в експлоатация на такива съоръжения, каквито изисква равнището на трафика;

- Възможност за достъп при поискване до наличната информация относно новите дейности в сферата на комбинирания транспорт, в това число технологични изследователски проекти (съ)финансирани от въпросната договаряща страна чрез резюме, определящо съдържанието, резултатите и въздействието от дадена дейност или технологичен проект;

- Чрез създаване на подходяща инфраструктура: въвеждане на междурелсие UIC C1 за новите главни линии и конвертиране на съществуващите главни линии най-малко към междурелсие В (както това е договорено в рамките на AGTC, Европейско споразумение по важните международни връзки за комбиниран транспорт и свързаните с тях съоръжения, на 1 февруари 1991 г.), ако не са възможни други средства за постигане на съвместимост на мрежите; отстраняване на „тесните места“ на маршрутите за достъп по подходните пътища до терминалите за комбиниран транспорт, с цел стимулиране използването на комбиниран транспорт.

По отношение на автомобилния транспорт, от една страна се признават правата, свързани с разрешителните, предоставени от режими, съгласно двустранни междудържавни споразумения, с това споразумение договарящите страни се съгласяват от датата на влизане в сила на това споразумение да предоставят за всяка календарна година достъп до транзитния трафик, извършван от товарни автомобили през териториите на страните-членки на общността, и България, посредством разрешителни, като се уреждат и конкретния брой разрешителни.

Споразумението регламентира достъпа до автомобилния транспортен пазар, опростяването на формалностите по отношение на товаропотока, както и важни фискални принципи:

1. Договарящите страни следва да гарантират, че принципът на недискриминация по отношение на националността или мястото на установяване се прилага към облагането на пътните превозни средства, фискалните тежести, пътни такси или всякакви други форми потребителски такси, налагани за използването на пътно-транспортната инфраструктура;

2. Пътни превозни средства, регистрирани в една от договарящите страни,



следва да бъдат освободени от всички данъци и такси за превозни средства, налагани върху движението или притежаването на превозни средства, както и от всички специални данъци или такси, налагани за транспортни дейности на територията на другата договаряща страна;

3. Пътните превозни средства не се освобождават от плащането на данъци и такси за гориво, пътните и магистрални такси, събирани за използването на инфраструктурата;

4. Договарящите страни следва да направят нужното, така че да не могат да се събират магистрални такси и някаква друга форма пътни такси за използването на един и същ участък от пътя; договарящите страни обаче могат също така да налагат магистрални такси на мрежи, където се събират пътни такси от ползвателите за използване на мостове, тунели и планински проходи;

5. Освобождаването на някои стоки (свързани с транспорта) от мита, както и от всякакви данъци и такси

В приложение № 5 са определени транзитните маршрути в България, като е предвидено, че: по тези маршрути движещите се превозни средства на общността, отговарящи на изискванията на Директива на Съвета 96/53/ЕС от 25 юли 1996 г., определяща за дадени пътни превозни средства, които се движат в общността максимално разрешените размери в националния и международния трафик и максимално допустимите маси в международния трафик (Official Journal № L 235, 17/09/1996, стр. 0059- 0075), се освобождават от каквито и да е специални такси, приложими по отношение на тях, в случай че надвишават масите и размерите по българските разпоредби за размери и маса:

- Транзитен маршрут Видин-Кулата (Общоевропейски коридор IV): а именно фериботът от румънската граница до Видин, E79 от Видин до Враца и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски югоизточен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- Транзитен маршрут Русе-Кулата (Общоевропейски коридор IX, връзката Бяла/Ботевград по инициативата TINA и Общеоевропейски коридор IV): а именно мостът над р. Дунав от румънската граница до Русе, E85 от Русе до Бяла, E83 от Бяла до Плевен и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски югоизточен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- Транзитен маршрут Калотина/Кулата (Общоевропейски коридори X и IV): а именно E80 от границата на Съюза република Югославия до Калотина и София, E80 Софийски югозападен околоръстен път и E79 от София до Кулата и гръцката граница;

- Транзитен маршрут Видин - Свиленград (Общоевропейски коридори IV и IX): а именно фериботът от румънската граница до Видин, E79 от Видин до Враца и Ботевград, E79/E83 от Ботевград до София, E79 Софийски източен околоръстен път, E80 от София до Пловдив, Оризово и Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85 от Свиленград до гръцката граница;

- Транзитен маршрут Русе-Свиленград (Общоевропейски коридор IX): а именно мостът над р. Дунав от румънската граница до Русе, E85 от Русе до Бяла, E85 от Бяла до Велико Търново и Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85 от Свиленград до гръцката граница;

- Транзитен маршрут Калотина/Свиленград (Общоевропейски коридори X, IV и IX): а именно E80 от границата на Съюза република Югославия до



Калотина и София, E80 Софийски южен околоръстен път, E80 от София до Оризово, E80 от Оризово до Хасково, E80/E85 от Хасково до Свиленград и E85 от Свиленград до гръцката граница.

Спогодбата за организационните и експлоатационните аспекти на комбинираните превози между Европа и Азия

Ратифицирана е със закон, Обн., ДВ, бр. 30 от 02.04.1999 г. Този документ е разработен на основата на Европейската спогодба за най-важните международни линии за комбинирани превози и съответните обекти (AGTC) и има за цел да създаде условия за организация на комбинирани превози между Европа и Азия чрез ефективно свързване на маршрутите. Също така, той има за цел да създаде улеснения за присъединяване на тези страни, които не са подписали Европейската спогодба и за страните от Азия. Спогодбата дава възможност на двете групи страни да установят необходимата договорна основа за партньорство при създаването на мрежата от главните линии на комбинираните превози между Европа и Азия. Чрез нея България влиза в договорни отношения с нови държави, които не са членки на Европейската спогодба. Това позволява нашата страна да се включи по-успешно в по-дълги и ефективни международни маршрути за комбинирани превози от Западна Европа до Далечния Изток, в това число по коридора Европа - Кавказ - Азия.

Многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия

Разпоредбите на тази спогодба регулират международните товарни и пътнически превози между страните-участнички в нея, а също така и транзитните превози през териториите на страните-участнички. Целта на този регламент е насърчаване развитието на икономическите отношения, търговията и транспорта в регионите на Европа, Черно море, Кавказ, Каспийско море и Азия.

Освен изброените споразумения и спогодби, България е страна по над десет двустранни спогодби за комбинирани превози с повечето страни от Югоизточна Европа, както и с някои от кавказките републики. Съществува и отворена многостранна спогодба между България, Армения и Грузия, към която могат да се присъединят и други заинтересовани страни.