



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ 3.3.

**Допринася за постигане на Резултат 2.
Анализ на текущото състояние на транспортната система
в българската част от трансграничния регион Румъния-България**

ПРИЛОЖЕНИЕ 3.3. Фактически анализ на трафика: пътнически транспорт

**в изпълнение на под-дейност 3.3.
Анализ на данните относно пътническия транспорт**

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

ВЪВЕДЕНИЕ	5
I. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЪТНИЧЕСКИЯ ТРАФИК НА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ	6
1.1. Данни от профилно преброяване на трафика.....	6
1.2. Анализ на автомобилния трафик.....	12
II. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЪТНИЯ ТРАФИК НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ.....	21
2.1. Данни от профилно преброяване на железопътния транспорт.....	21
2.2. Търсене и предлагане на пътнически жп услуги.....	24
III. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЪТНИЯ ТРАФИК НА РЕЧНИЯ ТРАНСПОРТ	30
IV. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЪТНИЯ ТРАФИК НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ	32
V. ПРОГНОЗИ ЗА ПЪТНИЧЕСКИЯ ТРАФИК	34



СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ В ТЕКСТА

Таблица 1:	Годишен обем на трафика в България за 2015 г. (км)
Таблица 2:	Обобщена информация от преброяванията в автогара Русе за работен ден
Таблица 3:	Обобщени данни за пътувания с автобусен транспорт за автогара Русе
Таблица 4:	Обобщена информация от преброяванията в автогара Велико Търново за работен ден
Таблица 5:	Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт в град Велико Търново
Таблица 6:	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Таблица 7:	Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Горна Оряховица за неработен ден
Таблица 8:	Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Горна Оряховица
Таблица 9:	Превозени пътници с жп транспорт
Таблица 10:	Наличие на инфраструктура за обслужване на пътническия трафик по река Дунав
Таблица 11:	Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение
Таблица 12:	Прогноза за развитието на речни круизи (пътници)
Таблица 13:	Данни за трафика на пътници на летище Горна Оряховица

СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА

Схема 1:	Местоположение и трафик на пункт 2 и посоки на броене
Схема 2:	Местоположение и трафик на пункт 20 и посоки на броене
Схема 3:	Местоположение и трафик на пункт 23 и посоки на броене
Схема 4:	Местоположение и трафик на пункт 26 и посоки на броене
Схема 5:	Разпределение на трафика за 2020 г. по Републиканските пътища - прогноза
Схема 6:	Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили
Схема 7:	Републиканска автобусна транспортна мрежа
Схема 8:	Реализиран годишен средно дневен автобусен трафик
Схема 9:	Маршрути на пътнически влакове

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ В ТЕКСТА

Фигура 1:	Прогноза за нарастване на автомобилния трафика в България
Фигура 2:	Трафик на леки автомобили в българската част на трансграничния регион
Фигура 3:	Трафик на автобуси в българската част на трансграничния регион
Фигура 4:	Времеви профил на заминаващите от автогара Русе пътници за работен ден
Фигура 5:	Времеви профил на пристигащите в автогара Русе пътници за работен ден
Фигура 6:	Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Русе пътници за работен ден
Фигура 7:	Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
Фигура 8:	Времеви профил на заминаващите от автогара Велико Търново пътници за работен ден
Фигура 9:	Времеви профил на пристигащите в автогара Велико Търново пътници за работен ден
Фигура 10:	Времеви профил на пристигащите и заминаващите в автогара Велико Търново пътници за работен ден
Фигура 11:	Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед
Фигура 12:	Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Горна Оряховица за



	работен ден
Фигура 13:	Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Фигура 14:	Часове пик за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Фигура 15:	Пътвания в зависимост от далечината за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден
Фигура 16:	Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден
Фигура 17:	Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден
Фигура 18:	Часове пик за железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден
Фигура 19:	Пътвания в зависимост от далечината за железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден
Фигура 20:	Превозени пътници с жп транспорт
Фигура 21:	Брой пътнически гари по области (2016)
Фигура 22:	Разпределение на пътническите гари по области (2016)
Фигура 23:	Разпределение на пътническите гари според работното време (2016)
Фигура 24:	Гъстота на гарите според дължината на линиите (2016)
Фигура 25:	Дължина на железопътните линии в текущ път (2016)
Фигура 26:	Осигуреност на територията с пътнически гари (2016)
Фигура 27:	Осигуреност на населението с пътнически гари (2016)
Фигура 28:	Осигуреност с пътнически гари (2016)
Фигура 29:	Разпределение на областите според пътническите гари (2016)
Фигура 30:	Общ пътникопоток и разпределение по морски и речни пристанища
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.



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 3.3. Анализ на данните относно пътническия транспорт от Техническото предложение (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“.

С разработения документ се допринася за постигане на изисквания от Възложителя резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация.

След набиране на информация, същата бе систематизирана и анализирана, като тя е от съществено значение, имайки предвид главната цел - оптимизиране използване на ТЕН-Т мрежата в трансграничния район. На база на наличните и публично достъпни данни са изведени устойчивите тенденции относно използването на съществуващата пътно-транспортна мрежа, както и видовете и броя на нейните ползватели. В допълнение е извършен общ анализ относно съществуващата свързаност между речния и пътния транспорт, както и между железопътния и пътния транспорт, което е в основата на концепцията за развитие на интермодалните връзки.

ТЕН-Т мрежата съставлява част от пътната инфраструктура, обслужваща пътническия транспорт. Към нея съществуват т.нар. хранващи връзки - пътната инфраструктура извън транспортните коридори на Съюза, които обслужват този тип транспорт. В документа е включена и свързаността между общеевропейската мрежа и националната такава.



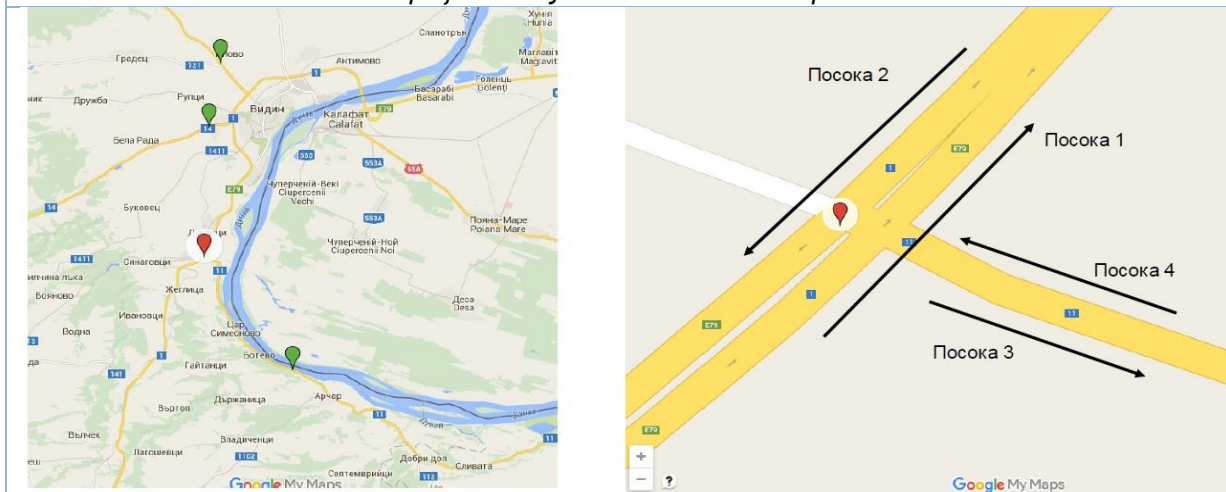
I. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЪТНИЧЕСКИЯ ТРАФИК НА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

1.1. Данни от профилно преброяване на трафика

По данни на МТИТС през 2016 г. е извършено общо профилно преброяване на републиканската пътна мрежа. В българската част на трансграничния регион Румъния - България са разположени 9 преброителни пунктове, които извършват преброяване и двете посоки.

По-долу са представени данните от извършените преброявания, които обхващат светлата част на едно денонощие.

Схема 1. Местоположение и трафик на пункт 2 и посоки на броене



Номер на пътя		Е 79 (I-1)							
Посока		посока 1: Видин-София (21.3.2016)							
Преброителна точка		2 А							
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	7	68	0	3	3	1	17	24	92
08:00-09:00	11	82	0	5	5	-	22	32	115
09:00-10:00	11	69	1	9	4	1	20	34	100
10:00-11:00	9	71	0	6	3	-	26	35	106
11:00-12:00	7	54	0	7	2	4	21	34	82
12:00-13:00	9	48	1	8	2	4	20	34	77
13:00-14:00	11	43	0	8	4	5	21	38	75
14:00-15:00	9	48	1	9	4	-	11	24	68
15:00-16:00	3	38	0	10	2	1	18	31	59
16:00-17:00	7	40	1	8	4	1	10	23	57
17:00-18:00	5	55	0	7	2	-	11	20	71
18:00-19:00	6	50	0	5	3	1	11	20	67
12 часа/ общо	95	666	4	85	38	18	208	349	696

Номер на пътя		Е 79 (I-1)							
Посока		посока 2: София-Видин							
Преброителна точка		2 А							
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства

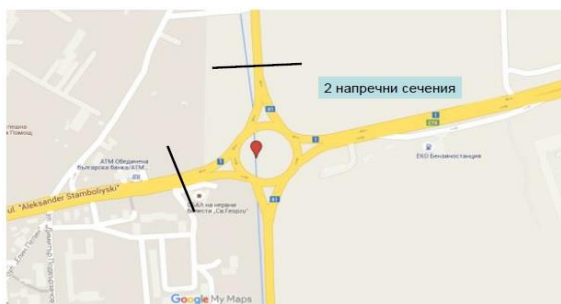
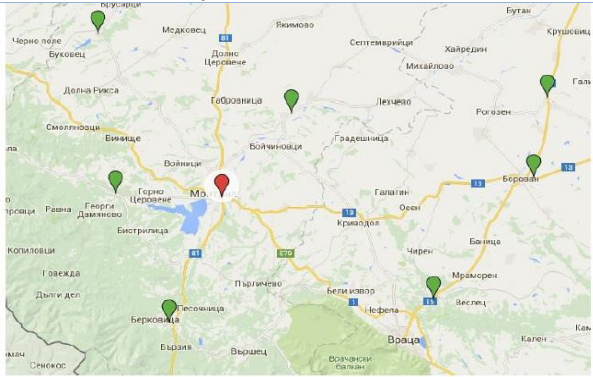


07:00-08:00	5	62	0	1	1	1	6	9	76
08:00-09:00	6	70	0	1	2	-	8	11	87
09:00-10:00	11	68	1	2	-	1	9	12	92
10:00-11:00	13	66	0	5	4	3	9	21	100
11:00-12:00	6	58	0	4	1	1	15	21	85
12:00-13:00	5	55	0	6	-	1	16	23	83
13:00-14:00	6	53	0	9	2	3	18	32	91
14:00-15:00	8	59	0	5	3	5	31	44	111
15:00-16:00	1	60	0	3	8	5	32	48	109
16:00-17:00	5	64	1	7	3	6	19	35	105
17:00-18:00	10	79	0	8	3	4	32	47	136
18:00-19:00	6	56	0	7	3	2	30	42	104
12 часа/ общо	82	750	2	58	30	32	225	345	1179

Номер на пътя				II-11					
Посока				посока 1: Е-79 - Лом					
Преброятелна точка				2 Б					
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	5	36	1	4	2	3	8	17	49
08:00-09:00	6	40	1	5	2	3	10	20	56
09:00-10:00	9	37	1	6	7	6	16	35	62
10:00-11:00	7	43	0	9	2	6	19	36	69
11:00-12:00	5	31	0	8	3	6	18	35	54
12:00-13:00	0	32	1	5	5	5	16	31	48
13:00-14:00	3	32	1	3	9	6	15	33	50
14:00-15:00	1	46	0	4	3	4	32	43	79
15:00-16:00	2	34	1	8	4	3	30	45	66
16:00-17:00	0	30	0	6	5	6	28	45	58
17:00-18:00	3	27	0	5	4	5	26	40	56
18:00-19:00	3	22	0	3	6	4	23	36	48
12 часа/ общо	44	410	6	66	52	57	241	416	695

Номер на пътя				II-11					
Посока				посока 1: Е-79 - Лом					
Преброятелна точка				2 Б					
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	4	26	0	4	5	5	9	23	53
08:00-09:00	8	30	0	6	5	6	12	29	67
09:00-10:00	9	46	0	8	7	7	21	43	98
10:00-11:00	9	51	0	5	5	5	18	33	93
11:00-12:00	5	41	2	6	4	4	14	28	76
12:00-13:00	4	55	1	5	3	5	17	30	90
13:00-14:00	4	35	1	3	4	5	20	32	72
14:00-15:00	5	36	1	3	2	4	24	33	75
15:00-16:00	4	35	0	4	5	5	20	34	73
16:00-17:00	5	31	0	3	5	4	23	35	71
17:00-18:00	7	40	1	7	3	5	25	40	88
18:00-19:00	4	41	1	4	2	4	18	28	74
12 часа/ общо	68	467	7	58	50	59	221	388	930

Схема 2. Местоположение и трафик на пункт 20 и посоки на броене

			
Номер на пътя		Е 79 (I-1)	
Посока		посока 2: София-Видин	



Пребротелна точка			20 Б						
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	19	120	1	4	4	-	-	8	140
08:00-09:00	32	515	8	26	17	1	1	45	556
09:00-10:00	37	500	3	32	10	1	2	45	542
10:00-11:00	36	640	4	34	10	1	3	48	683
11:00-12:00	29	485	1	38	13	1	3	55	518
12:00-13:00	32	469	3	24	14	1	3	42	507
13:00-14:00	34	460	6	21	15	-	4	40	504
14:00-15:00	31	450	7	18	4	-	1	23	489
15:00-16:00	28	446	6	12	6	-	-	18	480
16:00-17:00	40	490	9	19	5	-	-	24	539
17:00-18:00	29	460	7	21	7	1	1	30	497
18:00-19:00	18	430	-	13	9	-	-	22	448
12 часа/ общо	365	5465	55	262	114	6	18	400	5903

Номер на пътя			Е 79 (I-1)						
Посока			посока 1: Видин-София						
Пребротелна точка			20 Б						
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	20	420	10	5	-	1	3	9	453
08:00-09:00	29	520	6	21	8	5	1	35	556
09:00-10:00	28	420	1	29	5	1	1	36	450
10:00-11:00	38	460	1	33	9	1	3	46	502
11:00-12:00	21	320	3	24	7	3	1	35	345
12:00-13:00	26	350	2	18	6	3	1	28	379
13:00-14:00	28	380	3	10	6	2	1	19	412
14:00-15:00	28	320	3	9	6	2	1	18	352
15:00-16:00	26	280	4	9	7	2	1	19	311
16:00-17:00	40	380	5	16	6	1	1	24	426
17:00-18:00	28	480	6	14	7	2	-	23	514
18:00-19:00	11	280	3	7	2	-	-	9	294
12 часа/ общо	323	4610	47	195	69	23	14	301	4994

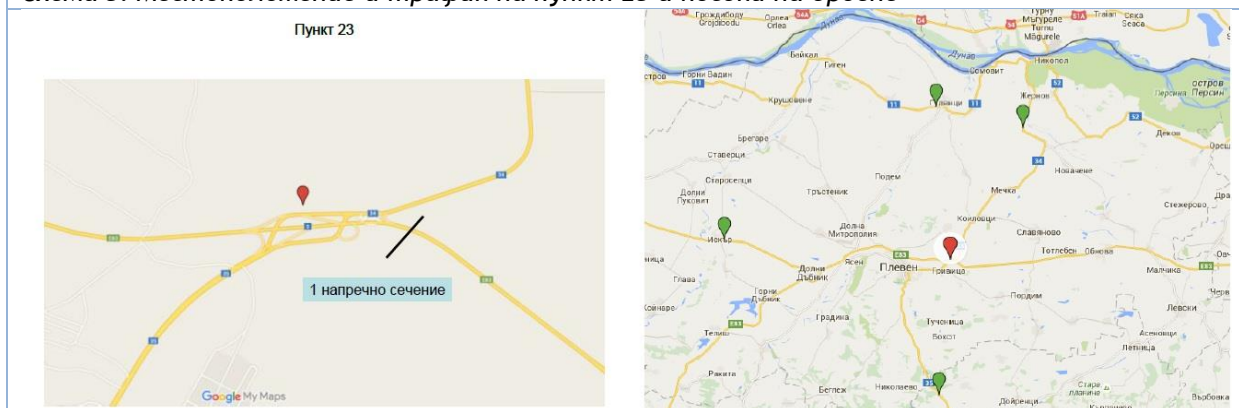
Номер на пътя			II-81						
Посока			посока 1: Монтана-Лом						
Пребротелна точка			20						
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	11	78	1	9	8	5	6	28	95
08:00-09:00	14	85	2	14	10	5	8	37	107
09:00-10:00	18	112	2	12	9	7	7	35	137
10:00-11:00	15	118	1	13	5	5	4	27	137
11:00-12:00	8	115	1	18	6	6	7	37	130
12:00-13:00	7	110	2	16	6	5	6	33	123
13:00-14:00	9	112	2	15	7	4	5	31	126
14:00-15:00	7	102	1	15	5	5	4	29	113
15:00-16:00	16	93	-	20	3	2	8	33	117
16:00-17:00	8	76	1	11	5	3	5	24	89
17:00-18:00	7	81	1	9	2	1	3	15	91
18:00-19:00	4	67	1	6	2	2	3	13	74
12 часа/ общо	124	1149	15	158	68	50	66	342	1339

Номер на пътя			II-81						
Посока			посока 2: Лом-Монтана						
Пребротелна точка			20						
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	14	87	1	9	5	1	4	19	121
08:00-09:00	18	107	1	17	8	2	5	32	158
09:00-10:00	16	109	2	16	7	3	6	32	159
10:00-11:00	22	134	2	16	8	2	10	36	194
11:00-12:00	24	138	2	22	14	3	11	50	214
12:00-13:00	15	126	1	20	10	4	9	43	185
13:00-14:00	11	120	1	16	11	4	8	39	171



14:00-15:00	11	180	1	19	14	6	11	50	242
15:00-16:00	15	105	2	25	12	4	15	56	178
16:00-17:00	9	118	2	16	8	3	8	35	164
17:00-18:00	10	162	1	7	11	2	6	26	199
18:00-19:00	11	138	1	6	8	4	6	24	174
12 часа/ общо	176	1524	17	189	116	38	99	442	2159

Схема 3. Местоположение и трафик на пункт 23 и посоки на броене



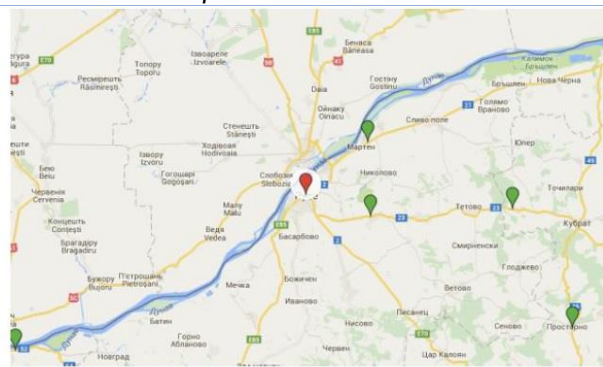
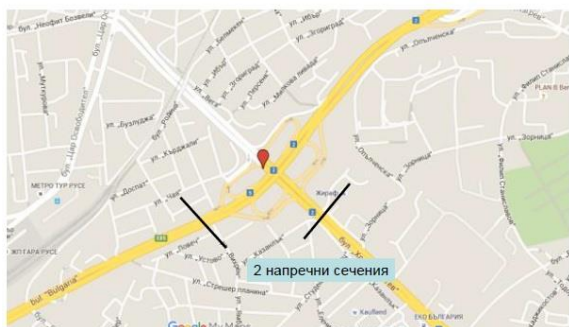
Номер на пътя		Е 83 (I-3)							
Посока		посока 2: Плевен-Русе							
Преброятелна точка		23							
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	5	119	2	15	5	2	22	44	146
08:00-09:00	6	125	3	26	6	3	25	60	156
09:00-10:00	7	134	3	34	7	3	28	73	169
10:00-11:00	8	136	3	16	2	5	26	49	170
11:00-12:00	5	133	2	6	6	2	43	57	181
12:00-13:00	7	148	3	19	5	2	36	62	191
13:00-14:00	8	156	2	23	4	1	31	59	195
14:00-15:00	11	233	1	45	2	4	38	89	282
15:00-16:00	5	190	-	19	7	4	27	57	222
16:00-17:00	3	210	3	36	3	3	37	79	250
17:00-18:00	4	177	-	32	5	3	26	66	207
18:00-19:00	3	207	3	30	7	2	22	61	232
12 часа/ общо	72	1968	25	302	59	34	361	756	2401

Номер на пътя		Е 83 (I-3)							
Посока		посока 1: Русе - Плевен							
Преброятелна точка		23							
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	16	103	2	13	8	1	26	48	169
08:00-09:00	20	112	1	18	9	2	31	60	193
09:00-10:00	21	120	3	22	11	1	36	70	214
10:00-11:00	29	167	1	18	13	2	34	67	264
11:00-12:00	27	137	1	22	16	3	25	66	231
12:00-13:00	33	142	2	24	14	3	37	78	255
13:00-14:00	40	211	1	26	17	4	41	88	340
14:00-15:00	36	172	2	18	13	2	21	54	264
15:00-16:00	36	165	3	31	8	3	29	71	275
16:00-17:00	19	153	3	16	6	1	37	60	235
17:00-18:00	20	122	4	14	7	1	27	49	195
18:00-19:00	21	134	2	15	8	2	32	57	214
12 часа/ общо	318	1738	25	237	130	25	376	768	2849



Схема 4. Местоположение и трафик на пункт 26 и посоки на броене

Пункт 26



Номер на пътя		Е 70 (I-2)							
Посока		посока 2: Разград-Русе							
Пребротелна точка		26 А							
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	42	1711	37	43	8	10	22	83	1873
08:00-09:00	16	1235	31	45	8	3	26	82	1364
09:00-10:00	31	1068	29	55	16	2	23	96	1224
10:00-11:00	22	991	25	66	26	2	26	120	1158
11:00-12:00	15	1008	19	52	32	1	40	125	1167
12:00-13:00	16	968	26	64	26	1	31	122	1132
13:00-14:00	17	936	32	72	19	2	25	118	1103
14:00-15:00	16	938	31	50	20	1	24	95	1080
15:00-16:00	19	916	28	62	24	3	23	112	1075
16:00-17:00	27	1104	38	36	15	2	22	75	1244
17:00-18:00	40	1203	32	30	10	1	20	61	1336
18:00-19:00	18	993	24	29	16	2	29	76	1111
12 часа/ общо	279	13071	352	604	220	30	311	1165	14867

Номер на пътя		Е 70 (I-2)							
Посока		посока 1: Русе-Разград							
Пребротелна точка		26 А							
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	35	912	32	48	7	3	13	71	1050
08:00-09:00	31	898	28	58	6	4	32	100	1057
09:00-10:00	27	866	31	72	8	6	36	122	1046
10:00-11:00	22	828	23	58	13	4	31	106	979
11:00-12:00	23	1014	24	71	9	3	30	113	1174
12:00-13:00	17	982	23	67	8	2	30	107	1129
13:00-14:00	13	916	25	63	6	3	32	104	1058
14:00-15:00	16	867	23	70	7	4	31	112	1018
15:00-16:00	12	838	27	59	11	2	28	100	977
16:00-17:00	24	1290	38	52	10	2	22	86	1438
17:00-18:00	35	1668	53	41	12	3	32	88	1844
18:00-19:00	28	1227	23	32	6	2	13	53	1331
12 часа/ общо	283	12 306	350	691	103	38	330	1162	14101

Номер на пътя		Е 85(I-5)							
Посока		посока 2: Велико Търново - Русе							
Пребротелна точка		26 Б							
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00									
08:00-09:00	16	618	6	48	30	5	33	116	756
09:00-10:00	12	505	7	81	36	8	67	192	716
10:00-11:00	16	484	8	71	34	11	53	169	677
11:00-12:00	10	485	8	65	37	11	69	182	685
12:00-13:00	11	571	9	68	34	5	75	182	773
13:00-14:00	13	523	10	63	31	7	74	175	721
14:00-15:00	16	491	12	59	30	8	71	168	687
15:00-16:00	9	508	11	76	19	3	57	155	683
16:00-17:00	23	620	9	56	21	5	66	148	800



17:00-18:00	17	578	10	54	25	6	63	148	753
18:00-19:00	9	513	7	51	20	4	58	133	662
12 часа/ общо	152	5896	97	692	317	73	686	1768	7913

Номер на пътя			Е 85(I-5)						
Посока			посока 1: Русе - Велико Търново						
Преброятелна точка			26 Б						
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00									
08:00-09:00	15	472	10	61	13	3	55	132	629
09:00-10:00	6	360	8	68	15	8	75	166	540
10:00-11:00	9	326	10	68	16	9	80	173	518
11:00-12:00	7	328	8	59	15	8	85	167	510
12:00-13:00	9	311	9	61	14	7	79	161	490
13:00-14:00	11	292	7	57	13	5	78	153	463
14:00-15:00	8	339	11	66	18	7	87	178	536
15:00-16:00	8	316	10	76	13	8	72	169	503
16:00-17:00	8	384	16	59	18	3	79	159	567
17:00-18:00	7	363	14	54	16	4	72	146	530
18:00-19:00	8	317	10	51	14	3	59	127	462
12 часа/ общо	96	3808	113	680	165	65	821	1731	5748

Номер на пътя			I-9						
Посока			посока 1: към ГКПП Дуранкулак						
Преброятелна точка			30						
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	0	16	1	2	0	0	1	3	20
08:00-09:00	1	18	1	2	1	0	0	3	23
09:00-10:00	0	13	0	1	0	0	1	2	15
10:00-11:00	0	14	0	1	0	0	1	2	16
11:00-12:00	0	11	0	0	0	1	0	1	12
12:00-13:00	0	13	1	1	1	0	0	2	16
13:00-14:00	1	12	1	2	0	0	1	3	17
14:00-15:00	0	15	0	1	0	0	0	1	16
15:00-16:00	0	11	0	1	0	0	1	2	13
16:00-17:00	0	12	1	2	0	0	1	3	16
17:00-18:00	0	10	0	1	0	0	0	1	11
18:00-19:00	0	8	0	0	0	0	0	0	8
12 часа/ общо	2	153	5	14	2	1	6	23	183

Номер на пътя			I-9						
Посока			посока 2: от ГКПП Дуранкулак						
Преброятелна точка			30						
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	0	7	0	0	0	0	0	0	7
08:00-09:00	0	9	1	0	0	0	0	0	10
09:00-10:00	0	11	1	1	0	1	1	3	15
10:00-11:00	0	10	0	0	0	0	0	0	10
11:00-12:00	0	12	0	1	1	0	1	3	15
12:00-13:00	0	13	0	0	0	0	1	1	14
13:00-14:00	1	15	0	0	0	0	0	0	16
14:00-15:00	0	6	0	0	0	0	0	0	6
15:00-16:00	0	9	1	1	0	0	1	2	12
16:00-17:00	0	12	0	0	1	0	0	1	13
17:00-18:00	0	15	0	0	0	0	1	1	16
18:00-19:00	0	4	0	0	0	0	0	0	4
12 часа/ общо	1	123	3	3	2	1	5	11	138

Номер на пътя			Е 70(I-2)						
Посока			посока 2: Варна-Русе						
Преброятелна точка			Varna 2						
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства



							влекачи с полуприцепи		
07:00-08:00	47	1673	19	78	5	7	8	98	1837
08:00-09:00	78	1776	16	94	6	8	18	126	1996
09:00-10:00	37	1259	11	123	7	9	26	165	1472
10:00-11:00	34	1291	18	113	9	12	24	158	1501
11:00-12:00	44	1361	13	119	10	5	21	155	1573
12:00-13:00	42	1412	15	111	11	4	18	144	1613
13:00-14:00	39	1468	18	116	18	3	13	150	1675
14:00-15:00	45	1442	15	108	20	6	36	170	1672
15:00-16:00	44	1438	13	115	8	3	40	166	1661
16:00-17:00	32	1464	17	107	7	4	25	143	1656
17:00-18:00	20	1522	27	97	7	3	12	119	1688
18:00-19:00	4	1405	17	58	2	2	7	69	1495
12 часа/ общо	466	17511	199	1239	110	66	248	1663	19839

Номер на пътя		Е 70(I-2)							
Посока		посока 1: Русе-Варна							
Преброятелна точка		Varna 2							
Интервал в денонощието	Ванове/минибуси	Леки автомобили	автобуси	Леки товарни автомобили	Средни товарни автомобили	Тежки товарни автомобили	Товарни автомобили с ремаркета и влекачи с полуприцепи	Общ брой товарни автомобили	Общ брой превозни средства
07:00-08:00	53	1623	27	71	27	5	29	132	1835
08:00-09:00	55	1700	28	145	48	9	27	229	2012
09:00-10:00	47	1650	16	163	36	3	29	231	1944
10:00-11:00	26	1759	21	154	42	7	24	227	2033
11:00-12:00	30	1678	17	145	38	10	31	224	1949
12:00-13:00	27	1703	23	119	42	9	28	198	1951
13:00-14:00	29	1657	25	113	49	5	30	197	1908
14:00-15:00	28	1643	17	110	33	3	33	179	1867
15:00-16:00	36	1655	20	120	25	7	19	171	1882
16:00-17:00	41	1895	27	76	18	6	16	116	2079
17:00-18:00	59	2247	32	54	14	4	14	86	2424
18:00-19:00	26	1660	24	45	12	2	16	75	1785
12 часа/ общо	457	20870	277	1315	384	70	296	2065	23669

1.2. Анализ на автомобилния трафик

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%.

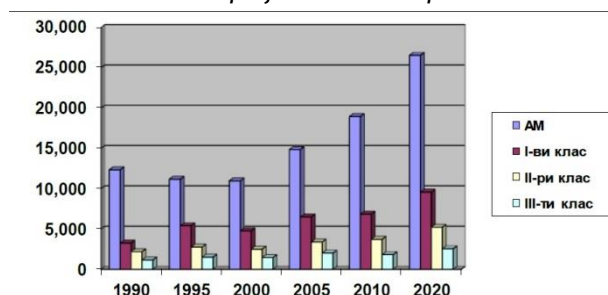
Съгласно резултатите от актуализирания национален транспортен модел делът на междуселищните пътнически пътувания с леки автомобили за 2011 г. е 72%, а делът на пътуванията с автобусен междуселищен транспорт е 16% от всички пътувания. През 2013 г. българските превозвачи са превозили 160 млн. т (общо за 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.



Таблица 1. Годишен обем на трафика в България за 2015 г. (км)

Клас на пътя	Измерен участък	Сума на годишно изминати км от автобуси	Разчет на лекотоварни МПС, вкл. леки коли
1	2356	124143517	3 831850
2	3030	85110275	3 059 606
3	3665	47442227	2 357 278
Общ. път	958	12682504	-
автомагистрала	370	41934751	2 016 447

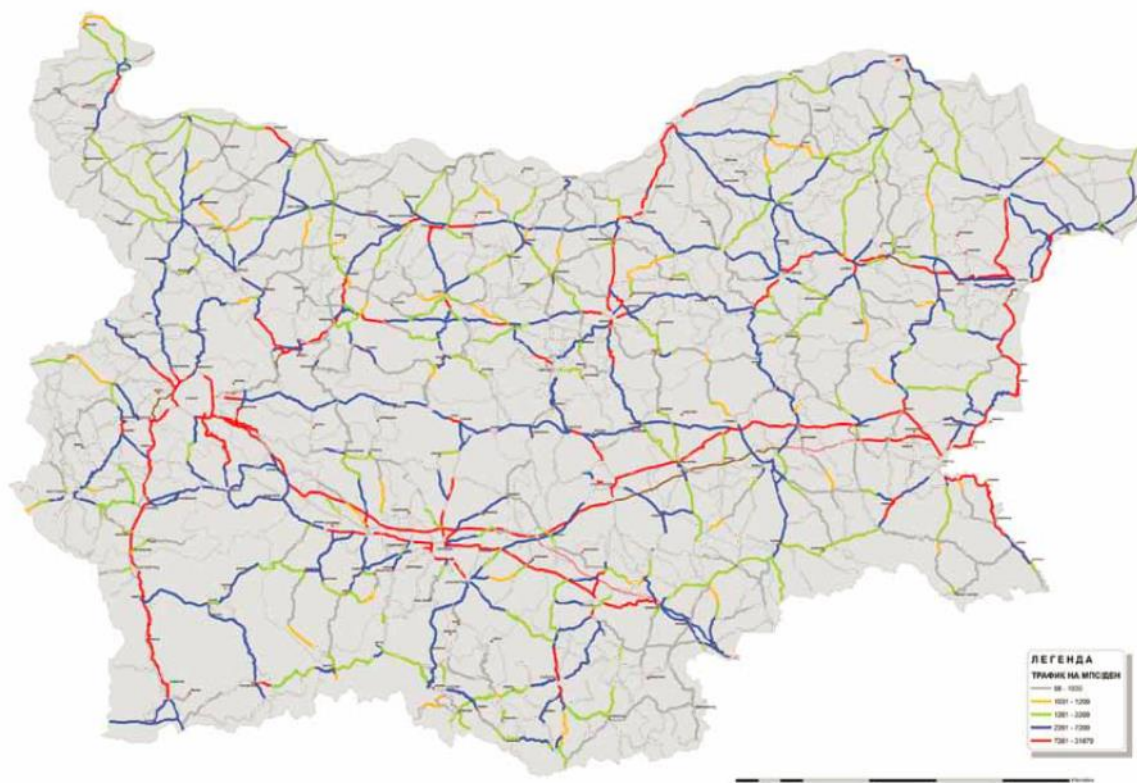
Фигура 1. Прогноза за нарастване на автомобилния трафик в България¹



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., а по пътищата II-ри клас с 37.8%, а при общинските пътища с 15%.

Схема 5. Разпределение на трафика за 2020 г. по Републиканските пътища - прогноза²



¹ Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в република България 2016 - 2022 г.

² Информационен сборник за пътната мрежа на страната, Камара на строителите в България, 2016



Увеличаването на автомобилния трафик поражда сериозни затруднения в някои от най натоварените отсечки от пътната мрежа. Това изисква приоритетно инвестиране в тяхното разширение.

Пътническите автомобилни превози се осъществява в две основни направления: пътнически превози, осъществени с леки автомобили и пътнически превози, осъществени с автобуси. Във фактическия анализ са използвани данни за видовете превози в извънградска среда.

Пътувания с лек автомобили

Националната статистика не предоставя данни за пътническите пътувания с лек автомобил. По оценка на ЕВРОСТАТ, търсенето на пътнически пътувания 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 1000 жители през 1995 г. - на 245/1 000 през 2000 и 368/1 000 през 2011, или средногодишен ръст от 3.8% за периода 2000 - 2011 г.³

Паралелно с нарастването на търсенето на пътнически пътувания с лек автомобил се наблюдава обратната тенденция на търсенето на пътнически пътувания с обществен транспорт. През последните 12 години, търсенето на пътувания 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 година. В много от общините (9 на брой) ръстът на моторизация през 2011 година 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 1000 души население), област Русе (606 автомобили на 1000 души население), област Добрич (567 автомобили на 1000 души население). В областите Велико Търново (369 автомобили на 1000 души население) и област (370 автомобили на 1000 души население) моторизацията е по-ниска от средната за страната, която е 441 автомобили на 1000 души население.

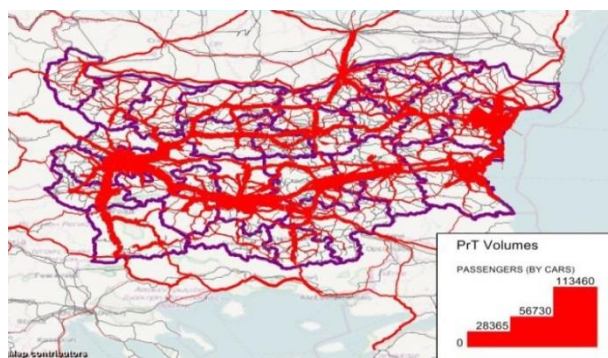
³ Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ", 2015



Броят на автомобилите в страната към 2010 година е 2 602 463, а през 2015 година 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 надтрудоспособна възраст. Все по-голям става дялът на броя на автомобилите към населението на страната и към населението в и надтрудоспособна 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 са 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.

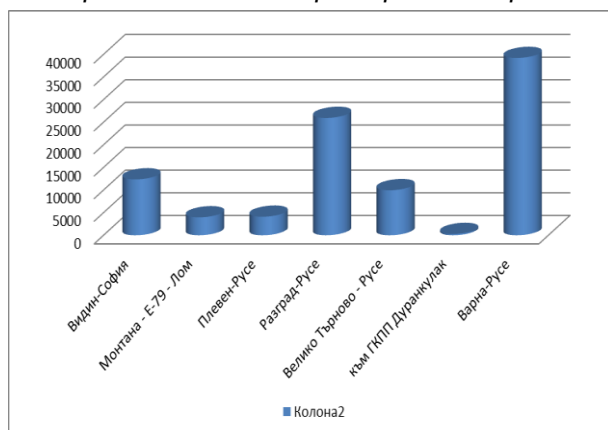
Схема 6. Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили⁴



километри и 46.811 млрд. междуградски пътник километри.

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

Фигура 2. Трафик на леки автомобили в българската част на трансграничния регион⁵



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.

⁴ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

⁵ Собствени изчисления



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).⁶

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 7. Републиканска автобусна транспортна мрежа



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.

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.

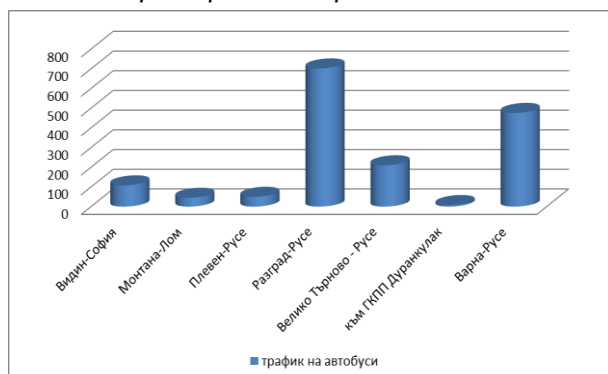
Схема 8. Реализиран годишен средно дневен автобусен трафик



⁶ Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“, 2015



Фигура 3. Трафик на автобуси в българската част на трансграничния регион⁷



Най-засилен трафик от автобуси се наблюдава по направлението 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. Като се вземат в предвид двете проучвания, първото с тежест 67% и второто с тежест 33%, може да се приеме, че средната населеност на един автобус е 48.40%.

Броят на автобусните междуселищни линии е много по-голям от 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. Две от най-натоварените автогари се намират в градовете Русе и Велико Търново.

Трафик на пътници на автогара Русе

Автогара Русе (работен ден, 2016 г.)

Фигура 4. Времеви профил на заминаващите от автогара Русе пътници за работен ден



Фигура 5. Времеви профил на пристигащите в автогара Русе пътници за работен ден



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

⁷ Собствени изчисления



Фигура 6. Времени профил на пристигащите и заминаващите в автогара Русе пътници за работен ден



Фигура 7. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед

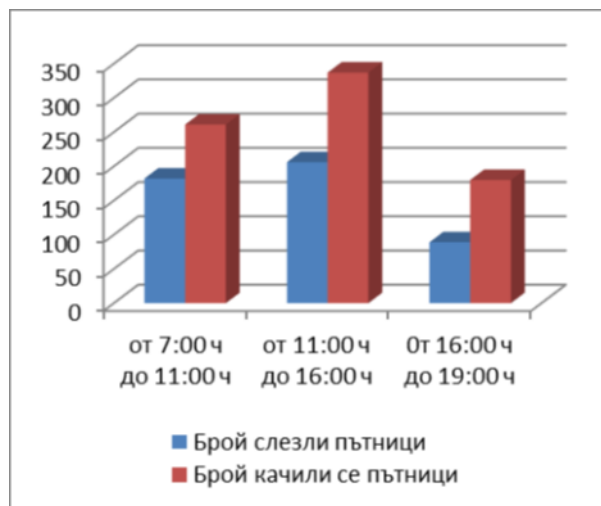


Таблица 2. Обобщена информация от преброяванията в автогара Русе за работен ден

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

Обобщаващите данни за пътуванията с автобусен транспорт за автогарите на гр. Русе получени на база преброяванията за работен ден.

Таблица 3. Обобщени данни за пътувания с автобусен транспорт за автогара Русе

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

Забелязва се, че заминаващите пътници за почти двойно повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара.



Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара. Използването на предоставения от автобусните превозвачи капацитет от места за пътници е в рамките на около 30% през работен ден за заминаващите пътници, 24% за пристигащите пътници и 27% средно.

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

Трафик на пътници на автогара Велико Търново

Автогара Велико Търново (работен ден)

Фигура 8. Времеви профил на заминаващите от автогара Велико Търново пътници за работен ден



Фигура 9. Времеви профил на пристигащите в автогара Велико Търново пътници за работен ден



За заминаващите пътници на автогара Велико Търново има два пика: от 9:00 до 10:00 часа и от 17:00 до 19:00 часа, а за пристигащите от 8:00 до 12:00 часа и от 16:00 до 19:00 часа. Забелязва се, че заминаващите пътници са почти двойно повече от пристигащите. Това може да се обясни с факта, че част от пристигащите пътници са слезли по пътя на движение преди да стигнат в крайната автогара. Пътници слизат и в рамките на самия град на спирки преди да пристигне автобуса в крайната автогара.

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

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



Фигура 10. Времени профил на пристигащите и заминаващите в автогара Велико Търново пътници за работен ден



Фигура 11. Разпределение на пътуванията в три основни времеви зони: сутрин, обяд и следобед

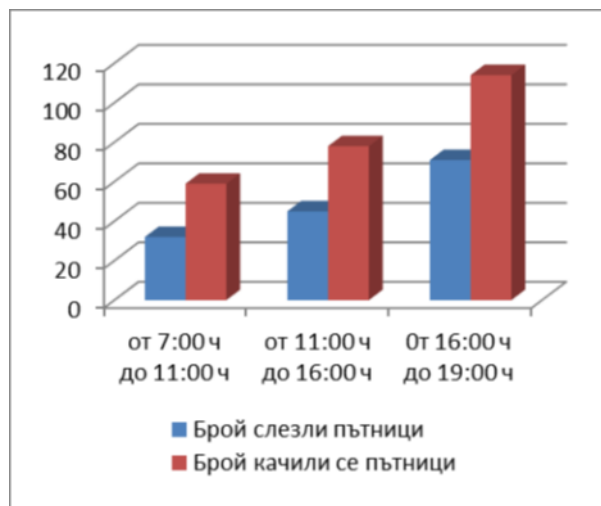


Таблица 4. Обобщена информация от преброяванията в автогара Велико Търново за работен ден

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

Обобщаващите данни за пътуванията с автобусен транспорт за автогара Велико Търново получени на база преброяванията за работен ден са представени в следващата таблица.

Таблица 5. Основни параметри за пътуванията с автобусен транспорт в град Велико Търново

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



II. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЪТНИЯ ТРАФИК НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

2.1. Данни от профилно преброяване на железопътния транспорт

По данни на МТИТС през 2016 г. е извършено общо профилно преброяване в шест железопътни гари, като само една от тях попада в обхвата на трансграничния регион Румъния - България - железопътна гара Горна Оряховица. Резултатите от преброяването са представени по-долу.

Таблица 6. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден

Железопътна гара Горна Оряховица (работен ден)										
Начален час	капацитет		пътници		Брой влакове		% използван капацитет		Среден брой пътници във влак	
	заминаващи	пристигащи	заминаващи	пристигащи	заминаващи	пристигащи	заминаващи	пристигащи	заминаващи	пристигащи
7-8	552	0	182	0	4	0	32,97%	0,00%	46	0
8-9	1104	1104	139	183	3	3	12,59%	26,58%	46	61
9-10	0	138	0	19	0	1	0,00%	13,77%	0	19
10-11	345	1104	64	152	2	5	18,55%	13,77%	32	30
11-12	828	128	106	44	4	2	12,80%	31,88%	27	22
12-13	138	0	2	0	1	0	1,45%	0,00%	2	0
13-14	0	0	0	21	0	1	0,00%	0,00%	0	21
14-15	759	1104	203	222	4	5	26,75%	20,11%	51	44
15-16	552	414	49	26	2	2	8,88%	6,28%	25	13
16-17	138	552	21	129	1	3	15,22%	23,37%	21	43
17-18	828	138	179	28	5	1	21,62%	20,29%	36	28
18-19	414	414	35	34	2	2	8,45%	8,21%	18	17

Таблица 7. Обобщена информация от преброяванията за железопътна гара Горна Оряховица за неработен ден

Железопътна гара Горна Оряховица - 20.03.2016 (неделя - почивен ден)										
Начален час	капацитет		пътници		Брой влакове		% използван капацитет		Среден брой пътници във влак	
	заминаващи	пристигащи	заминаващи	пристигащи	заминаващи	пристигащи	заминаващи	пристигащи	заминаващи	пристигащи
7-8	828	0	67	0	4	0	8,09%	0,00%	17	0
8-9	1311	1311	122	94	4	4	9,31%	7,17%	31	24
9-10	0	138	0	9	0	1	0,00%	6,52%	0	9
10-11	759	759	110	121	3	4	14,49%	15,94%	37	30
11-12	276	138	26	6	2	1	9,42%	4,35%	13	6
12-13	0	276	0	35	0	1	0,00%	12,68%	0	35
13-14	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0
14-15	1311	966	295	256	5	5	22,50%	26,50%	59	51
15-16	276	414	47	42	1	2	17,03%	10,14%	47	21
16-17	138	552	14	101	1	3	10,14%	18,30%	14	34
17-18	996	276	280	157	5	1	28,99%	56,88%	56	157
18-19	414	414	72	86	2	2	17,39%	20,77%	36	43

Таблица 8. Основни параметри за пътуванията с железопътен транспорт за гара Горна Оряховица

Параметър	Работен ден 21.03.16 (понеделник)	Почивен ден 20.03.16 (неделя)
Общ капацитет на заминаващите влакове (места)	5 658	6 279
Общ капацитет на пристигащите влакове (места)	5 106	5 244
Среден брой места в един влак	194	202
Общ брой заминали пътници (средно на час)	980 (82)	1 033 (86)
Общ брой пристигнали пътници (средно на час)	858 (72)	907 (76)
Брой на заминаващите влакове (средно на час)	28 (2)	27 (2)
Брой на пристигащите влакове (средно на час)	25 (2)	24 (2)
Процент на използван капацитет на заминаващите влакове	15,93%	15,26%
Процент на използван капацитет на пристигащите влакове	17,14%	17,93%



Среден за гара Горна Оряховица процент на използване на капацитета на влаковете (заминаващи и пристигащи) за работен и неработен ден	16,50%	16,66%
Среден брой пътници в един заминаващ влак	30	34
Среден брой пътници в един пристигащ влак	30	41
Среден брой пътниците в един влак за гара Горна Оряховица	30	38

Използването на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места за пътници от заминаващите от гарата пътници и от пристигащите в гарата пътници е в рамките на едва около 16,50% и през работен и през неработен ден. Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемост на заминаващите и пристигащи влакове, в момента на тяхното заминаване или пристигане) през работен ден е 30 души, а през неработен ден е 38 души.

Фигура 12. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Горна Оряховица за работен ден

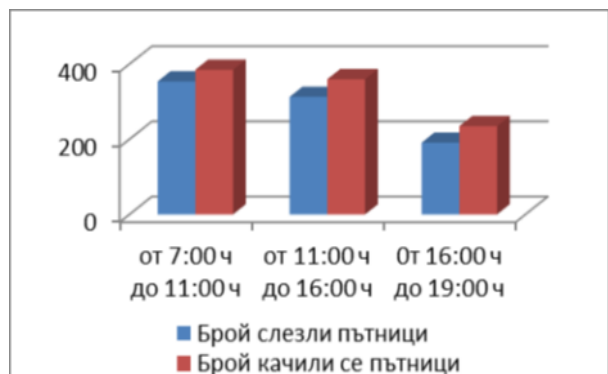


Фигура 13. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Горна Оряховица за работен ден

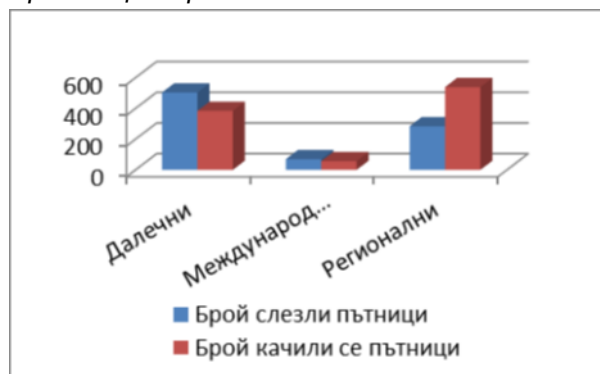


Профилът е за периода 7.00 - 19.00 часа. По хоризонталата ос е даден началния час, но стълба по вертикала се отнася за период от 1 час.

Фигура 14. Часове пик за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден



Фигура 15. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Горна Оряховица за работен ден





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

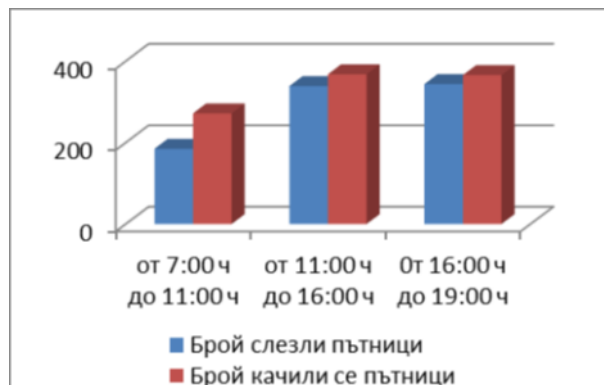
Фигура 16. Времеви профил на заминаващите в железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден



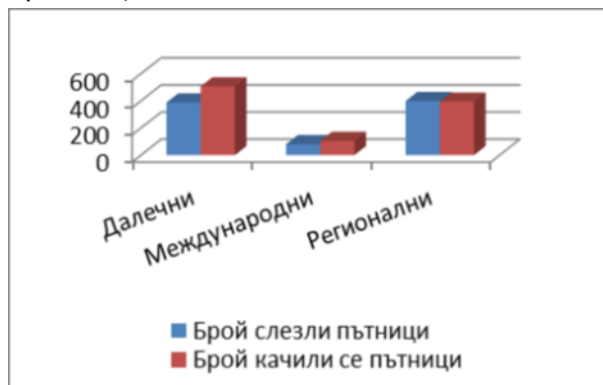
Фигура 17. Времеви профил на пристигащите в железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден



Фигура 18. Часове пик за железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден



Фигура 19. Пътувания в зависимост от далечината за железопътна гара Горна Оряховица за почивен ден



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

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

Пътниците пътуващи с международни влакове са съвсем малко.

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



изследвания период. Пътниците пътуващи с регионални влакове са по-малко от тези пътуващи с далечни влакове, а за някои от гарите са равни. Това означава, че предимно се извършват пътувания с неработен характер. Пътуванията през почивен ден са около 30% по-малко от тези в работен ден.

Използването от заминаващите и от пристигащите в гарата пътници на предоставения от железопътния превозвач капацитет от места е в рамките на около 22%-28% през неработен и работен ден. Средната запълняемост на един влак (има се предвид запълняемост на заминаващите и пристигащи влакове, в момента на тяхното заминаване или пристигане) през работен ден е 61 души.

2.2. Търсене и предлагане на пътнически жп услуги

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 пътнически транспорт, броят на пътниците, превозени с жп транспорт, намалява постоянно в продължение на повече от 20 години, за всички видове превози: международни, вътрешни, обект на договора за обществени превозни услуги. Намаляването на броя на превозените пътници с железопътен транспорт е в резултат от засилената конкуренция с автомобилния транспорт.

Таблица 9. Превозени пътници с жп транспорт⁸

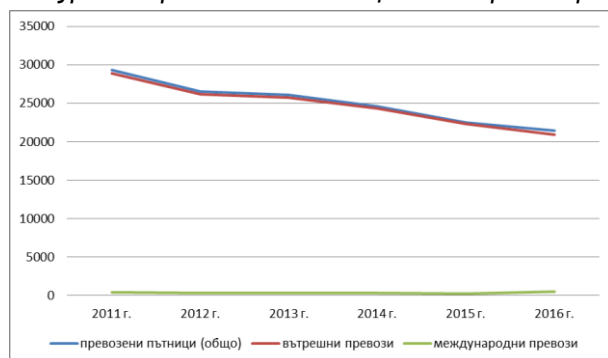
показатели	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Превозени пътници - хил.	29308,2	26523,2	26071,5	24627,3	22526,3	21433,6
в т. ч. вътрешни превози	28920,3	26173,8	25727,3	24325,2	22284,0	20910,7
международни превози	387,9	349,4	344,2	302,1	242,3	522,9
Извършена работа - млн. пкм	2067,5	1876,0	1825,8	1702,3	1552,1	1457,9
в т. ч. вътрешни превози	2032,0	1847,8	1795,3	1682,9	1538,3	1440,5
международни превози	35,5	28,2	30,5	19,4	13,8	17,4

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 оператор.

⁸ Източник: НСИ



Фигура 20 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 9. Маршрути на пътнически влакове



По данни от 2011г.⁹, 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%.

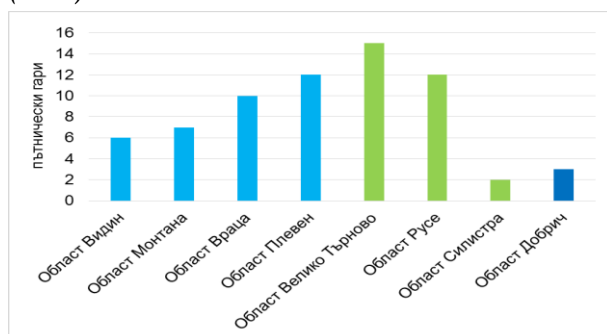
ЖП гарите са най-голям пътнически поток са Монтана, Враца, Плевен, Горна Оряховица, Русе

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.

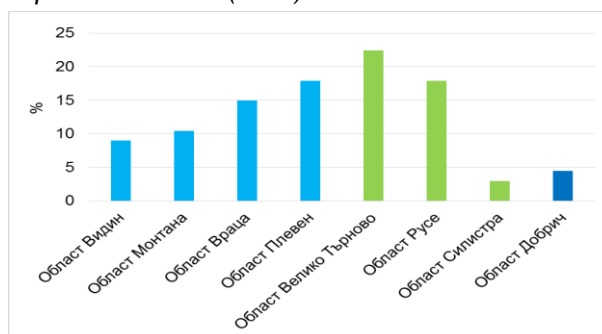
⁹ Източник: ИА Железопътна администрация



Фигура 21. Брой пътнически гари по области (2016)

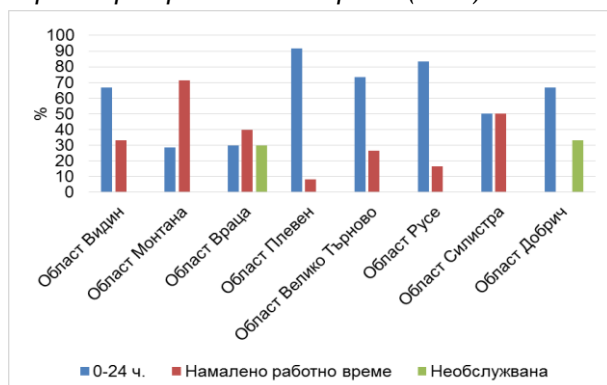


Фигура 22. Разпределение на пътническите гари по области (2016)



Разпределението между пътническите гари в изследваните области според периода на обслужване на пътниците в гарата - гари с непрекъснато 24 часово обслужване в денонощието, с намалено работно време и необслужвани гари.

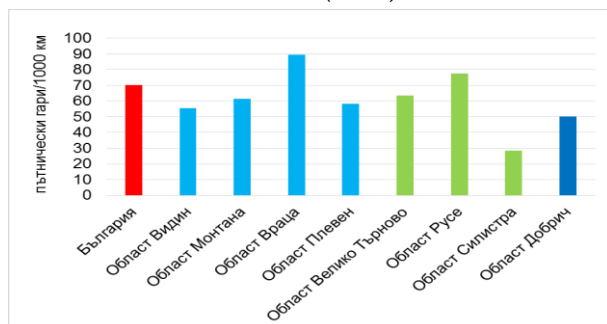
Фигура 23. Разпределение на пътническите гари според работното време (2016)



С непрекъснато 24 часово обслужване в денонощието, за изследваните области, са 66% от гарите, 28% са с намалено работно време и 6% от гарите са необслужвани. Преобладаващия дял на пътническите гари с непрекъснатата продължителност на обслужване през денонощието са разположени 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.

Фигура 24. Гъстота на гарите според дължината на линиите (2016)



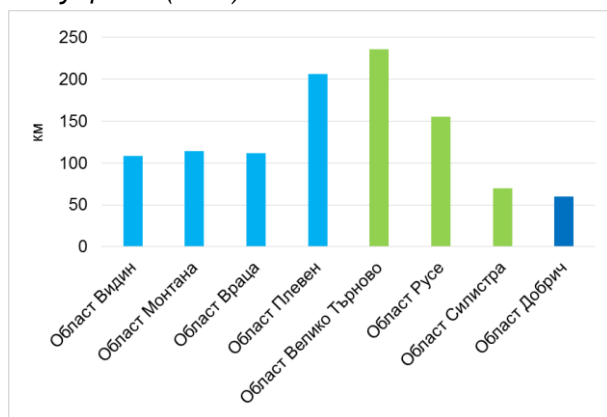
На фигура 24. е посочена гъстотата на пътническите гари по железопътната мрежа според линейната дължина на линиите в текущ път за изследваните области. В две от областите - Враца и Русе се наблюдава по-висока стойност на параметъра в сравнение със средната стойност за страната. Значително по-



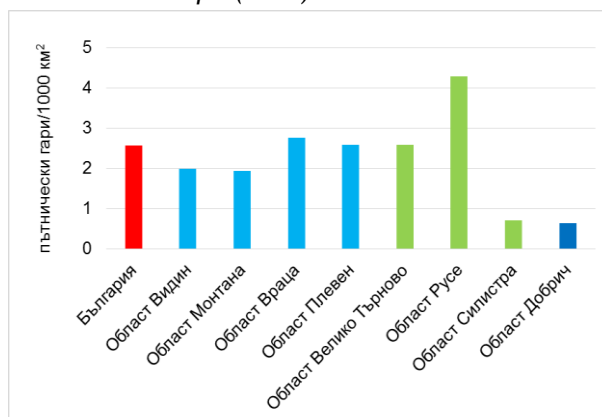
ниска стойност от средната за страната се наблюдава за железопътния участък Безименна - Силистра по 91-ва железопътна линия на територията на област Силистра.

Регионалната осигуреност на територията и населението с железопътни линии и пътнически гари по области в обхвата на изследването е представена чрез показателите дължина на железопътните линии в текущ път (фиг. 25), гъстота на пътническите гари спрямо територията (фиг. 26) и разпределение (гъстота) на пътническите гари спрямо населението е посочено (фиг. 27).

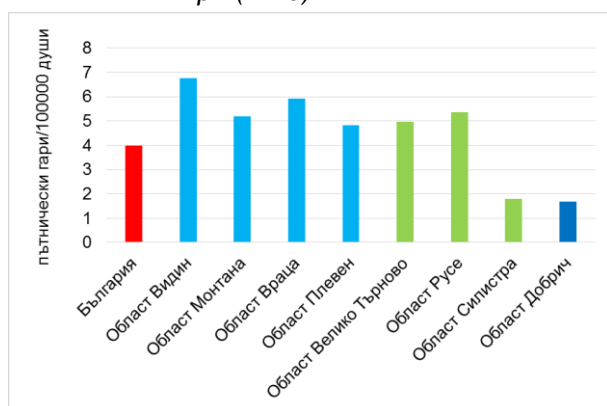
Фиг. 25. Дължина на железопътните линии в текущ път (2016)



Фиг. 26. Осигуреност на територията с пътнически гари (2016)



Фиг. 27. Осигуреност на населението с пътнически гари (2016)



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.

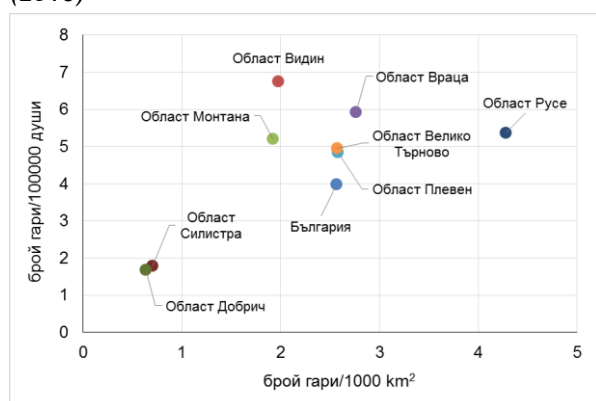
По показателя разпределение на броя на пътническите гари спрямо населението водещо място с незначителна преднина от изследваните райони заема област Видин. Стойностите на показателя за областите Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново и Русе са по-високи от средната стойност за страната. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

Сравнителна диаграма, показваща разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с пътнически гари



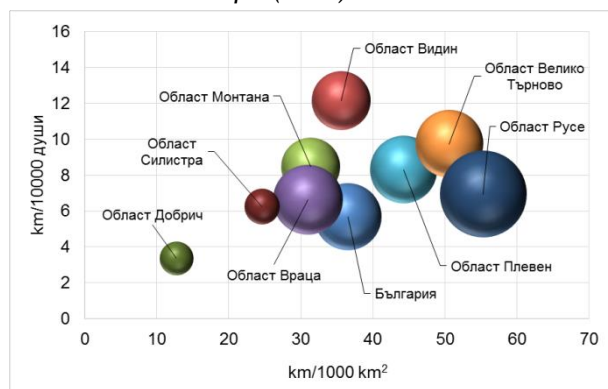
е показана на фиг. 28. От диаграмата е видно, че със стойности по показателите около и над средните за страната са областите Плевен, Велико Търново, Враца и Русе.

Фиг. 28. Осигуреност с пътнически гари (2016)



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.

Фиг. 29. Разпределение на областите според пътническите гари (2016)



На фиг. 29 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. 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 област Враца.

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 $120 \div 130$ км/ч, движението на влаковете се осъществява с $75 \div 80$ 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, не отчитане 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; не отчитане на мултимодалния 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 влаккм спрямо предлагането през 2013 г.



III. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЪТНИЯ ТРАФИК НА РЕЧНИЯ ТРАНСПОРТ

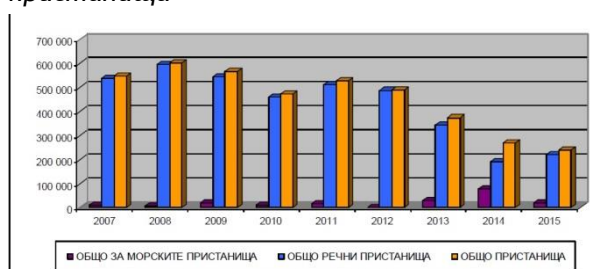
В девет речни пристанища в българската част на трансграничния регион има условия за обслужване на пътническия трафик. Към момента на изготвяне на настоящото предварително проучване между българските речни пристанища не се извършват редовни пътнически превози. Целият пътнически речен трафик е туристически.

Таблица 10. 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 пътникопоток през водните (морски и речни) пристанища се осъществява през речните ни пристанища, като техния дял е средно 95%.

Фигура 30. Общ пътникопоток и разпределение по морски и речни пристанища¹⁰



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 пътникопоток през речните пристанища постоянно намалява, като най-големия спад започва след 2012 година и достига своя минимум през 2014 г., когато намаляването спрямо средния за периода 2007 - 2012 г. е 2,7 пъти.

През целия разглеждан период броя на пътниците ползващи пристанищата в района Лом и Видин е основен за големината на общия пътникопоток през речните пристанища. Намаляването на пътникопотоците се

¹⁰ 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 11. Пропускателна способност на речните пристанища с национално и регионално значение

Пристанище 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.

Круизи¹¹

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-важния 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.

¹¹ Източник: ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 г.



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

- 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 12. Прогноза за развитието на речни круизи (пътници)¹²

	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.

IV. ФАКТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ПЪТНИЯ 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

¹² 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



паркоместа за пътниците от и до летището. Общественият транспорт до летището към настоящия момент не включва редовни автобусни линии.

Основните авиокомпаниии, 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 BUSUNESS AVIATION“; „CICADE CA“; „AR AIRWAYS/DJETOPS“; Гранична полиция; „Делян Диков“; „Авиоотряд Варна“; „Френски BBC“; „Белгийски BBC“; US MILITARI; „Air Medical“; „SilverCloudAir“; „GM Helicopters“.¹³

Таблица 13. Данни за трафика на пътници на летище Горна Оряховица¹⁴

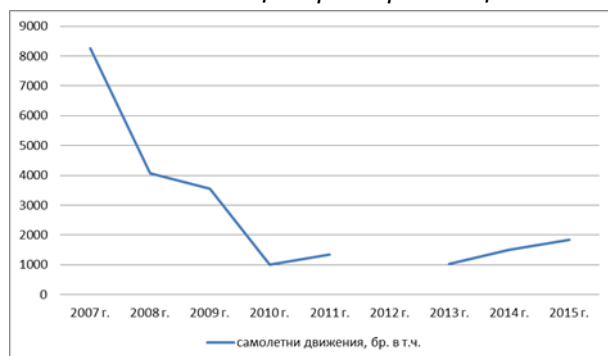
показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.Самолетни движения*, бр. в т.ч.	8266	4067	3 553	1010	1351	-	1024	1504	1850
международни редовни полети	0	0	0	0	0	-	0	22	0
международни чартърни полети	91	44	46	57	68	-	49	100	316
вътрешни полети (редовни и чартърни)	61	39	34	64	55	-	53	174	212
2.Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	301	452	234	1177	562	-	281	286	495
в международни редовни полети	0	0	0	0	0	-	0	10	5
в международни чартърни полети	272	314	207	1118	451	-	182	178	349
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	29	138	27	59	111	-	99	98	141

* Вкл. тренировъчните полети

**Вкл. нетърговските полети

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 авиокомпаниии, включени данните.

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



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

Съответното процентно 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

¹³ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

¹⁴ Източник: ГД „ГВА“



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.

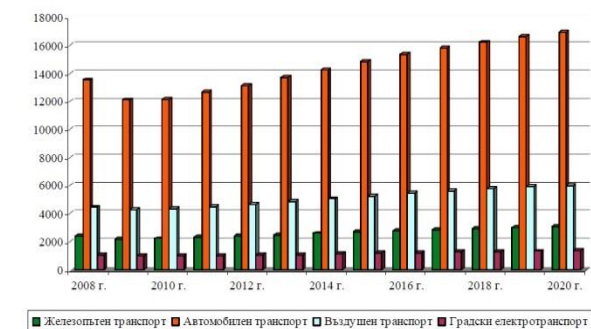
Към момента на изготвянето на настоящото предварително проучване трафикът на Общинско летище - Русе е незначителен - едва 6 кацания за първото полугодие на 2017 г.

V. 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 сериозния 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.