

Общ Генерален План за Транспорта на България

Оперативна Програма “Транспорт” 2007 - 2013

9 Юли 2010 г.



AECOM

Цели на проекта

- Създаване на стратегическа и последователна база от технически данни, транспортни модели и мултимодални технически проучвания за идентифициране на проекти в транспортния сектор в България. Тези проекти ще включват важни транспортни връзки, допълнителен капацитет и подобрени терминали за автомобилния, железопътния, водния и въздушния транспорт;
- Създаване на средно- и дългосрочна инвестиционна програма за България както и политически мерки за подкрепа и насърчаване на икономическото и социално развитие;
- Създаване на основа за кандидатстване за Европейско финансиране и предлагане на алтернативни начини за финансиране, включително и публично-частни партньорства.



“Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и План за действие за периода 2006-2015” – транспортни приоритети:

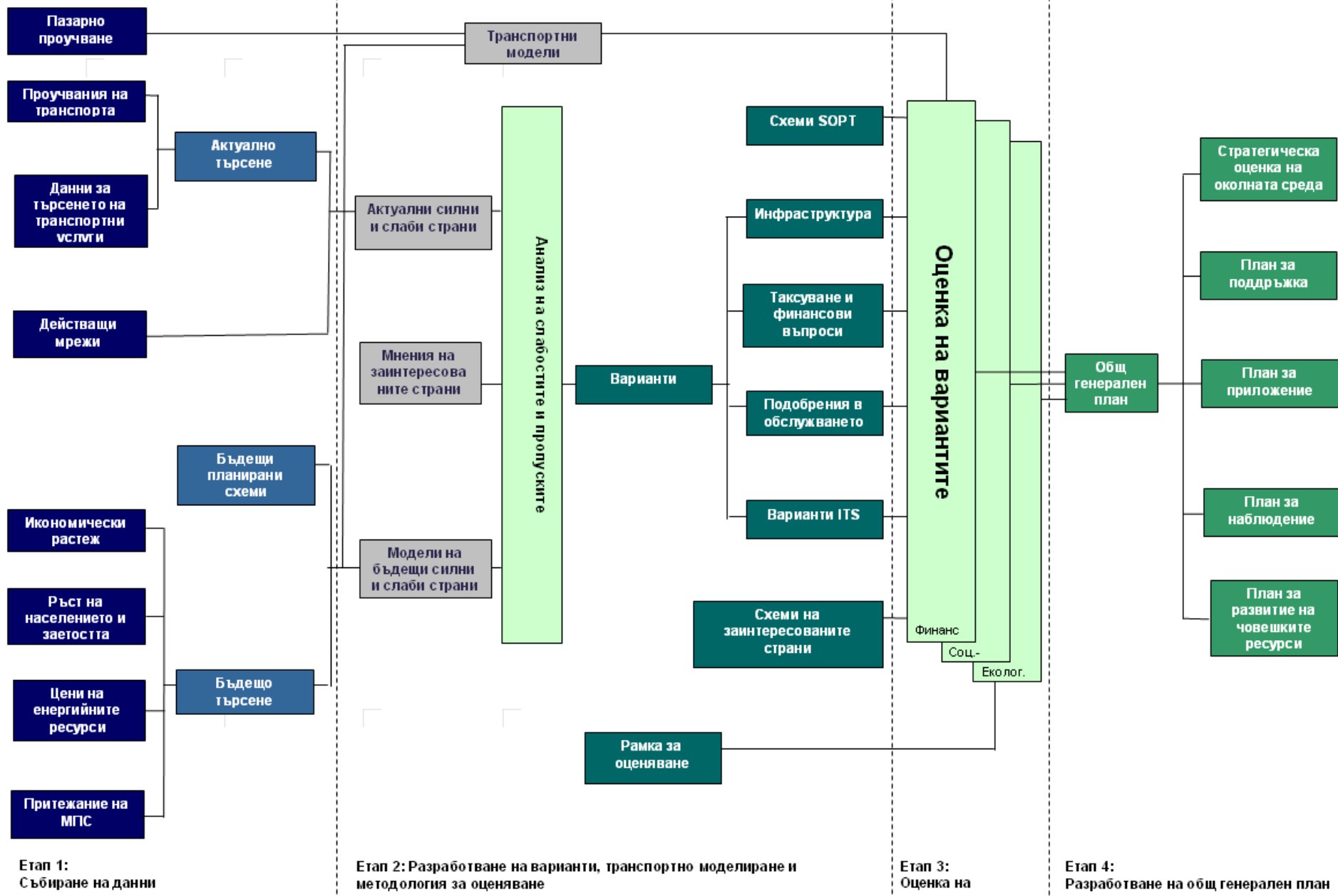
- Изграждане и развитие на ключовите инфраструктурни транспортни връзки от национално, трансгранично и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост на основните железопътни линии;
- Развитие на националната пътна инфраструктура и интегрирането ѝ към тази на другите държави-членки на ЕС;
- Развитие и подобрене на пътната мрежа и адаптирането ѝ към европейските норми и стандарти;
- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата и новата инфраструктура;



“Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и План за действие за периода 2006-2015” – транспортни приоритети:

- Модернизиране на инфраструктурата по река Дунав и морските пътища;
- Подобряване на условията за корабоплаване и насърчаване на интермодалния транспорт;
- Развитие и модернизиране на летищата и адаптирането им към изискванията на Европейския съюз в сферата на опазването на околната среда; и
- Насърчаване на публично-частните партньорства.





Демографски и икономически показатели

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Население (млн.)	8,190,876	8,149,468	7,891,095	7,845,841	7,801,273	7,761,049	7,718,750	7,640,238	7,606,551	7,563,710
В трудоспособна възраст (15-64)	5,569,796	5,557,938	5,381,727	5,366,556	5,367,276	5,362,885	5,341,375	5,293,641	5,261,118	5,211,619
БВП (млн. €)	9,612	10,453	10,976	11,705	12,436	13,193	14,024	14,746	15,563	14,704
БВП на глава от населението (€)	1,173	1,283	1,391	1,492	1,594	1,700	1,817	1,930	2,046	1,944
Ръст на БВП на глава от населението		9.3%	8.4%	7.3%	6.9%	6.6%	6.9%	6.2%	6.0%	-5.0%
Ръст на населението		-0.5%	-0.32%	-0.6%	-0.6%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.43%	-0.35%
Ръст на населението в трудоспособна възраст		-0.2%	-3.2%	-0.3%	0.0%	-0.1%	-0.4%	-0.9%	-0.6%	-0.9%
Безработица	16.4%	19.5%	18.1%	13.7%	12.0%	10.1%	9.0%	6.9%	5.6%	6.8%
Инфлация	11.3%	7.6%	1.1%	5.6%	4.0%	7.4%	6.1%	12.5%	7.8%	0.6%



Транспортно търсене (от сектор към сектор) при пътувания с лек автомобил (среден брой пътувания за 12-часов делничен ден 2008г.)

Регион	Северен-Централен	Северо-източен	Северо-западен	Южен-Централен	Юго-източен	Юго-западен
Северен-Централен	122,834	5,972	3,659	3,759	1,986	2,527
Северо-източен	6,335	300,479	285	1,125	3,807	666
Северо-западен	3,613	233	23,442	719	154	8,786
Северен-Централен	3,710	1,032	802	394,827	7,408	14,024
Югоизточен	2,044	3,455	142	7,381	95,799	1,301
Югозападен	2,493	683	8,826	12,050	1,649	1,495,373



Транспортно търсене (от сектор към сектор) при пътувания с автобус (среден брой пътувания за 12-часов делничен ден 2008г.)

Регион	Северен-Централен	Северо-източен	Северо-западен	Южен-Централен	Юго-източен	Юго-западен
Северен-Централен	20,754	2,387	1,473	1,351	737	1,520
Северо-източен	2,442	31,550	62	283	1,934	1,372
Северо-западен	1,487	51	5,859	181	38	3,492
Северен-Централен	1,333	280	189	47,395	2,878	6,516
Югоизточен	722	1,862	32	2,871	16,434	1,803
Югозападен	1,506	1,376	3,472	5,689	1,914	100,782



Транспортно търсене (от сектор към сектор) при пътувания с влак (среден брой пътувания за 12-часов делничен ден 2008г.)

Регион	Северен-Централен	Северо-източен	Северо-западен	Южен-Централен	Юго-източен	Юго-западен
Северен-Централен	7,761	657	221	362	14	746
Северо-източен	631	6,061	64	325	298	564
Северо-западен	259	68	5,327	49	24	1,349
Северен-Централен	362	334	42	17,405	785	2,014
Югоизточен	27	287	25	781	2,446	429
Югозападен	710	429	1,319	1,966	306	17,110



Вътрешен товарен транспорт по региони за 2007г. (автомобилен и железопътен транспорт)

От регион	Автомобилен транспорт – Общо превозени тона	Железопътен транспорт – Общо превозени тона
Северен-Централен	14,285,000	1,213,518
Североизточен	21,114,200	736,334
Северозападен	4,157,000	1,311,510
Северен-Централен	30,867,400	2,981,378
Югоизточен	16,835,300	3,217,732
Югозападен	40,869,200	5,374,409
Общо превозени тона	128,128,100	14,834,881

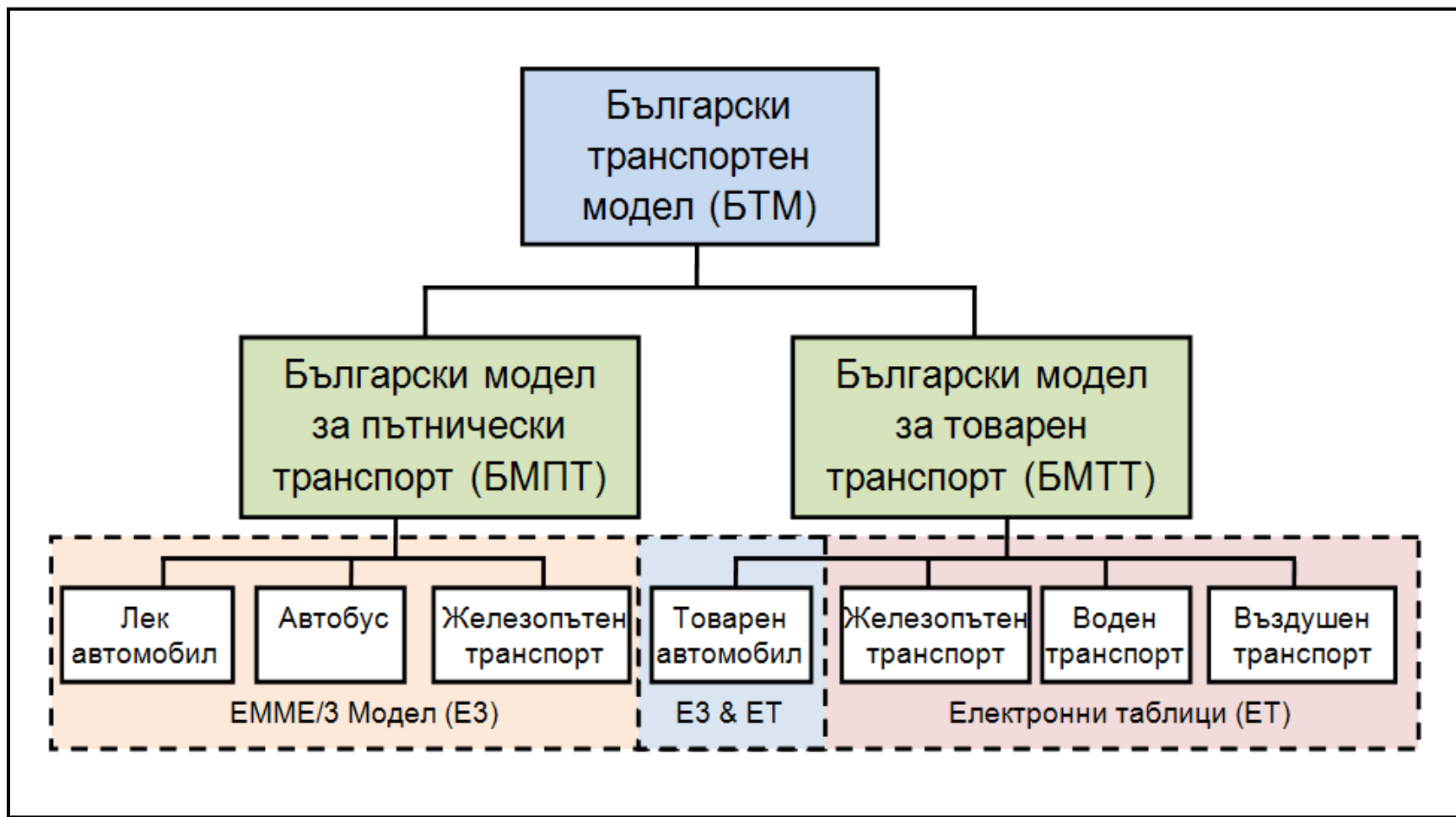


Превозени товари (в тонове) според вида транспорт: Международен 2007г.

Вид транспорт	Внос	Износ	Транзит	Общо
Автомобилен	2,323,000	3,330,000	1,012,000	6,665,000
Железопътен	2,380,000	2,115,000	1,262,000	5,757,000
Речен	3,573,000	836,000	21,000	4,430,000
Морски	16,120,000	9,299,000	65,000	25,485,000
Въздушен	10,000	8,000	0	18,000
Общо	24,406,000	15,588,000	2,360,000	42,355,000



Структура на Българския транспортен модел



Структура на Българския транспортен модел (2)



Икономическа криза – Прогнози за растеж на БВП

Период	Ревизирани прогнози		Оригинални прогнози	
	Годишен	Кумулативен	Годишен	Кумулативен
2007-2008	6.00%	106.00%	6.00%	106.00%
2008-2009	-2.10%	103.77%	0.50%	106.53%
2009-2010	0.00%	103.77%	1.70%	108.34%
2010-2011	1.50%	105.33%	3.00%	111.59%
2011-2014	4.00%	118.48%	4.00%	125.52%
2014-2016	5.00%	130.63%	5.00%	138.39%
2016-2018	6.00%	146.77%	6.00%	155.50%
2018-2023	5.00%	187.32%	5.00%	198.46%
2023-2028	4.00%	227.91%	4.00%	241.45%
2028-2030	3.00%	241.79%	3.00%	256.16%



Прогнозиран растеж на търсенето в пътническият и товарния транспорт

	2008 до 2015	2008 до 2030
Пътници (вътрешни и международни пътувания на човек)		
Леки автомобили	+6%	+27%
Автобуси	0%	-3%
Железопътен транспорт	-2%	-5%
Въздушен транспорт	+53%	+144%
Товари (вътрешни, внос, износ и транзит)		
Товарни автомобили	+11%	+79%
Железопътен транспорт	+15%	+94%
Речен транспорт	+8%	+59%
Морски транспорт	+6%	+59%
Въздушен транспорт	+19%	+86%



Въпроси и проблеми – Автомобилен транспорт (1)

- Незавършена пътна мрежа между главните градове и връзки със съседните държави;
- Липса на гъвкаво управление, законодателство и организационни структури;
- Неефективни процедури за обществени поръчки и недостатъчно финансиране, които водят до забавяния при изпълнението на проектите;
- Незадоволителна поддръжка на пътищата, която води до влошаване на състоянието им;
- Липса на информация за водачите в реално време относно условията за пътуване;



Въпроси и проблеми – Автомобилен транспорт (2)

- Липса на обходни пътища при много от главните градове, което води до тежък транзитен трафик в градските райони;
- Несъответстващи йерархия на пътната мрежа и стандарти за проектиране на пътищата; и
- Ниски нива на безопасност по пътищата.



Въпроси и проблеми – Железопътен транспорт (1)

- Влошаващо се качество, честота и скорост на пътническите услуги;
- Остарял подвижен състав;
- Излишна инфраструктура по мрежата;
- Липса на гъвкаво управление, законодателство и организационни структури;
- Недостатъчни средства за текущо и планирано строителство, ремонт и поддръжка;
- Застаряваща работна ръка;



Въпроси и проблеми – Железопътен транспорт (2)

- Недостатъчна информация за пътуващите относно разписанието и движението на влаковете;
- Незадоволителна поддръжка, водеща до лошо състояние на железния път и множество ограничения на скоростта;
- Маршрути и разписания, които не отговарят на пазарните изисквания.



Въпроси и проблеми – Воден транспорт (1)

- Остарели генерални планове за развитието на основните пристанища;
- Липса на инвестиции в нова и подобрена пристанищна инфраструктура и съоръжения;
- Лоша поддръжка на съществуващите активи;
- Неефективни оперативни действия, което води до прекалено продължителни периоди за обработка на плавателните съдове;
- Липса на гъвкаво управление, законодателство и организационни структури;



Въпроси и проблеми – Воден транспорт (2)

- Изоставане от нормите на ЕС в сферата на безопасността и опазването на околната среда;
- Ограничена приспособимост към постоянно променящите се пазари;
- Липса или недостатъчно добре развити интермодални съоръжения на пристанищата;
- Остарели или непълни системи за управление на плавателните съдове и информационни системи в реално време; и
- Неефективна конкуренция в резултат на ограничените инвестиции в пристанищата от страна на частния сектор.



Въпроси и проблеми – Въздушен транспорт

- Липса на гъвкавост при контрола на летищните такси;
- Неефективно управление на летищата, когато има силни сезонни натоварвания;
- Липса на международно летище в северната централна част на страната; и
- Нуждата от допълнителен капацитет на летище София за покриване на средно- и дългосрочния ръст в търсенето на транспортни услуги.



Въпроси и проблеми – Мултимодален транспорт (1)

- Недостатъчна информация за пътуващите и липса на разписания и информация за билетите за предлаганите услуги от обществения транспорт;
- Недобре поддържани авто- и жп гари с неудобни за пътуващите съоръжения, което прави смяната на видовете транспорт неатраaktivна;
- Липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт;
- Недостатъчни частни инвестиции в интермодалните терминали и дейности; и




Въпроси и проблеми – Мултимодален транспорт (2)

- Липса на специализирани съоръжения и оборудване (железопътни паркове, складове, товаро-разтоварни кранове, интермодален подвижен състав), което води до липса на конкурентоспособност в сравнение със съседните страни.



Препоръките на Генералния план

- Дълъг списък със 134 потенциални проекта, тествани и оценени
 56 от тях са избрани за включване в Генералния план
- Проектите обхващат всички главни видове стратегически транспорт
 - Автомобилен транспорт (17)
 - Железопътен транспорт (14)
 - Пристанища и водни пътища (15)
 - Въздушен транспорт (5)
 - Интермодални съоръжения (5)
- Проектите биват няколко типа:
 - Управление и администрация (9)
 - Стратегии за коридорите (25)
 - Стратегии за мрежите (22)

Оценяване на вариантите (1)

Всеки вариант беше оценен чрез мулти-критерийна рамка с 46 индивидуални критерия групирани в 8 главни раздела:

- **Стратегически, политически и законови** – за да се осигури покриване на съответните политики на България и ЕС, както и на целите на ОГПТ;
- **Икономически и финансови** – за да се илюстрира стойността за обществото и да се обосноват публичните разходи за варианта;
- **Социални** – за да се посочи въздействието върху групите в неравностойно положение, върху неравнопоставеността между регионите и върху заетостта;



Оценяване на вариантите (2)

- **Околна среда** – въздействия върху естествената и създадената околна среда, климата и здравето;
- **Сигурност и безопасност** – транспортни инциденти и лична сигурност и безопасност;
- **Възможност за финансиране** – покрива възможността за финансиране на варианта от публични или частни източници;
- **Възможност за изпълнение** – за идентифициране на състоянието на готовност на проекта и възможността той да бъде изпълнен без закъснение; и
- **Риск** – от пазарни сили и институционални ограничения.



Препоръки на Генералния план в областта на управлението и администрацията

Обобщение на управленските варианти на Генералния план

• Автомобилен транспорт

- H01 “Преглед на администрацията на пътната инфраструктура и йерархията на мрежата” – да се развие структура на управление с ясно делегирани отговорности между агенциите, за да се допринесе за подобряване ефективността на дейностите и за по-бързо осъществяване на схемите. *Приоритетен проект*
- H02 „Преглед на възможностите за финансиране и такси” - преглед на възможностите за финансиране и генериране на приходи, за да се подпомогнат инвестициите в инфраструктурата с по-ефективно използване на частно финансиране в допълнение към финансирането от страна на ЕС и държавния бюджет. *Приоритетен проект*
- H07 „Преглед на научното и професионално обучение, както и ролята на изследователските институти” – да се предостави по-добра среда за ефективното развитие и осъществяване на транспортните схеми.



Обобщение на управленските варианти на Генералния план

• Железопътен транспорт

- R01 “Железопътна администрация” – преглед на националните и регионалните организационни структури, за да се определят области за подобряване на ефективността в различните отдели и за да се подобрят взаимовръзките и работата вътре в и между отделните компании. *Приоритетен проект*
- R02 “Преглед на възможностите за финансиране и такси” – да се осигури структура на финансирането и таксите, която да насърчава икономични и екологично-ефективни инвестиции. *Приоритетен проект*
- R10 “Обучение и образование” – програма за реформа в обучението, която да се изгради върху основите на най-добрите практики, за да се осигури подходящо квалифициран персонал за осъществяване на бъдещите дейности в железопътния транспорт. Първата стъпка би трябвало да бъде прегледът на научното и професионално обучение и ролята на изследователските институти.



Обобщение на управленските варианти на Генералния план

• Воден транспорт

- W04 “Управление на концесионните процедури (всички пристанища)” – Ускоряване на процеса за отдаване на концесия, за да се увеличат инвестициите в пристанищната инфраструктура. *Приоритетен проект*
- W07 “Подобрена ефективност при обществените поръчки за оборудване на терминалите” – да се определят начини за преодоляване на сегашните трудности при обществените поръчки, възникващи от “свръх-регулиране”.



Обобщение на управленските варианти на Генералния план

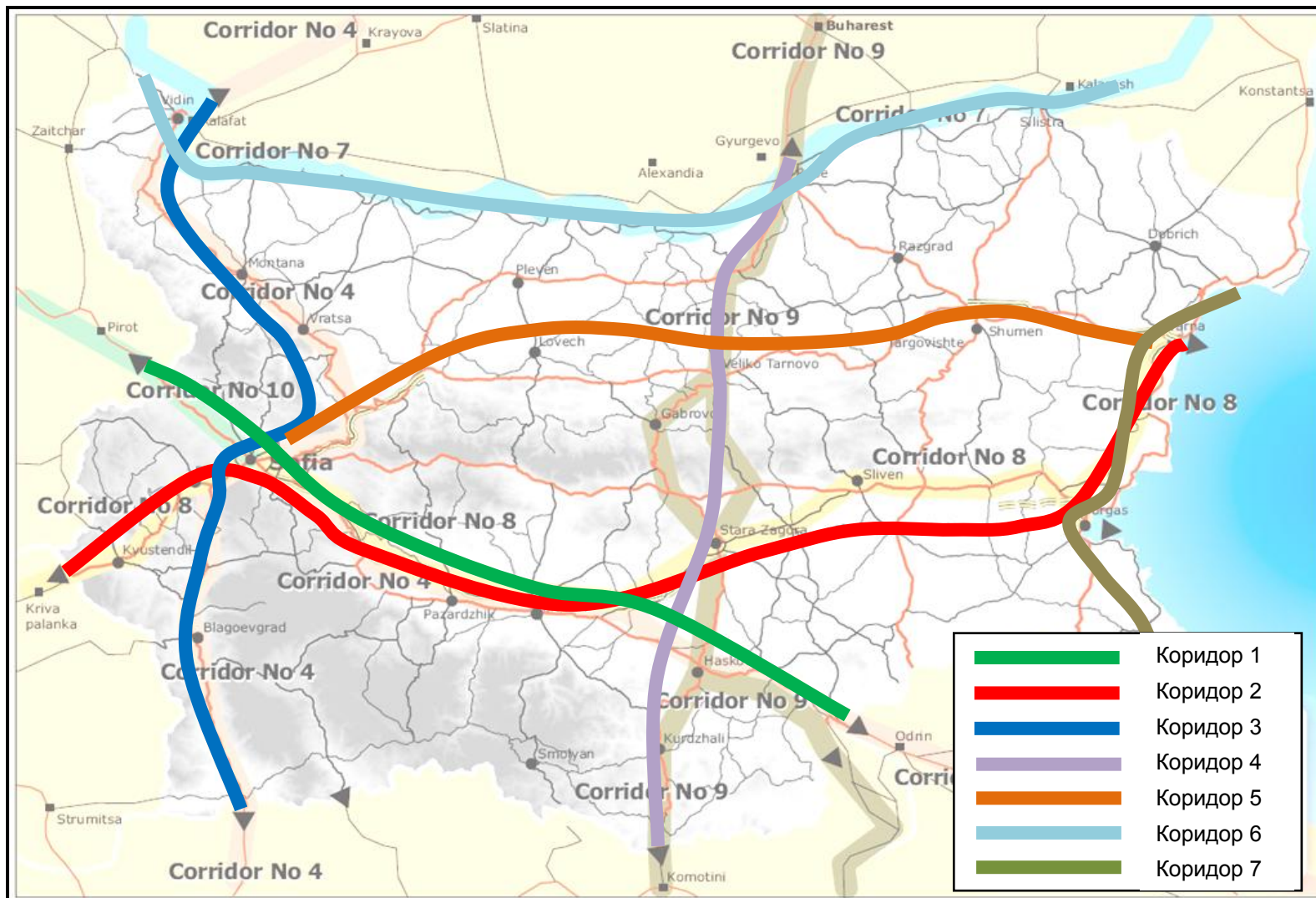
- **Въздушен транспорт**

- A01 “Летищни такси” – да се обмисли различно структуриране на летищните такси в България, което да позволява гъвкаво ценоопределяне въз основа на фактори като годишен сезон, шум и емисии на отделните самолети. Това може да доведе до стимулация на пазарите на регионалните летища, когато те не се натоварват максимално, и ще увеличи шансовете за откриване на нови дестинации от ниско тарифните превозвачи на някои от тези летища. *Приоритетен проект*

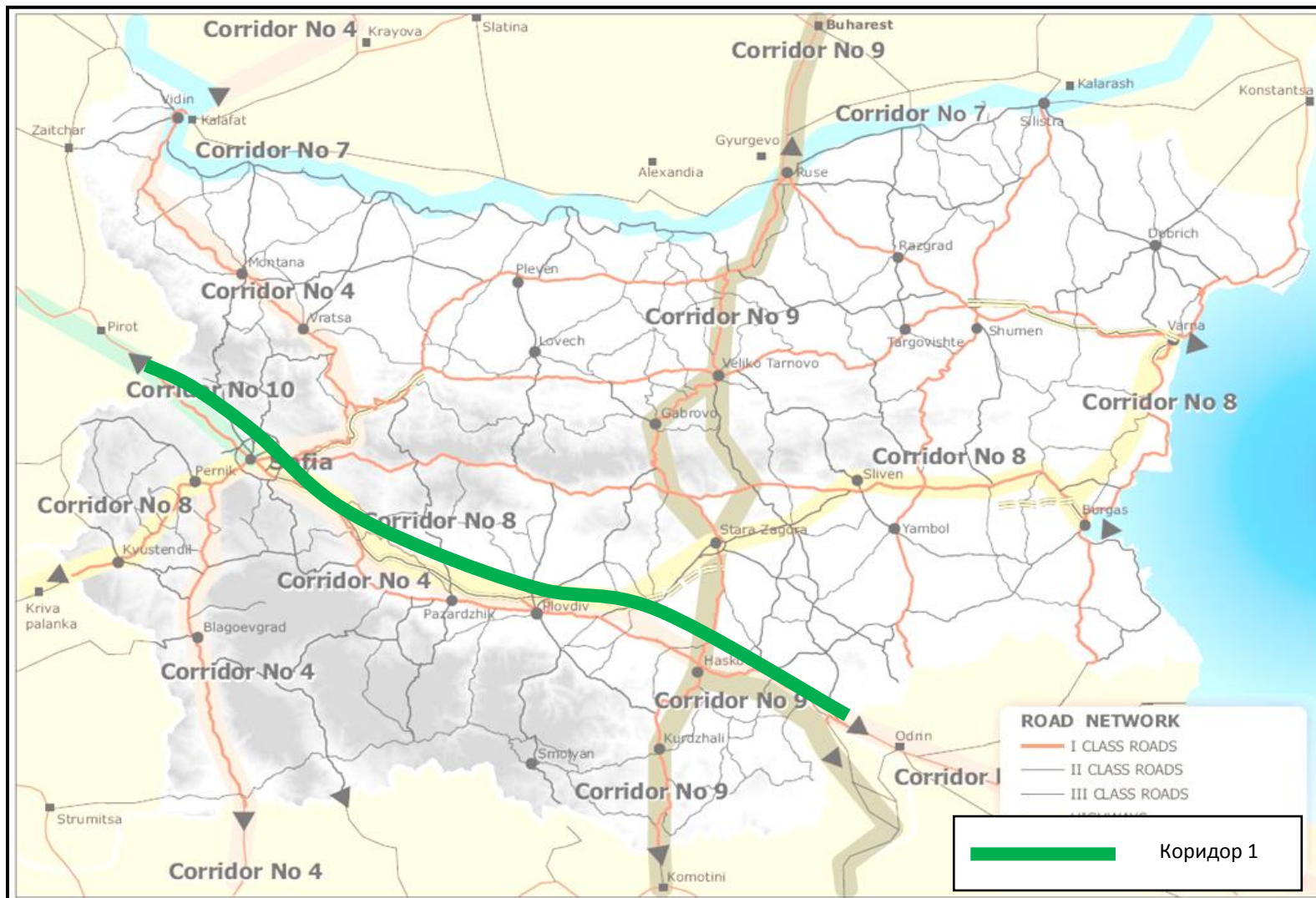


Главни препоръки на Генералния план за инфраструктурата

Инфраструктурни коридори от Генералния план



Коридор 1: Сърбия (Калотина) до Турция (Свиленград)



Коридор 1: Сърбия (Калотина) до Турция (Свиленград) TEN-T IV, VIII, IX & X

- **Автомобилен транспорт**

- Н12 “А3 Автомагистрала Марица” - изграждане на нова отсечка от магистралата, която да свърже АМ „Тракия” при Оризово и вече завършената отсечка от АМ „Марица” между Капитан Андреево и Харманли. Завършването на отсечката ще предостави висококачествен магистрален маршрут между София и Истанбул.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013



Коридор 1: Сърбия (Калотина) до Турция (Свиленград) TEN-T IV, VIII, IX & X

- **Железопътен транспорт**

- R13 “Подобрение и модернизация на железопътната линия София - Пловдив” - част от схема за подобряване на линията, подновяване на инфраструктурните системи и въвеждане на високоскоростни влакове от София до Бургас и Варна (виж Коридор 2). Тя ще допълни работата, която се извършва в момента за подобряване на линията и сигнализацията между Пловдив и Свиленград и ще осигури високоскоростен маршрут с подобрена надеждност и повишен капацитет между София и Истанбул.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013

Коридор 1: Сърбия (Калотина) до Турция (Свиленград) TEN-T IV, VIII, IX & X

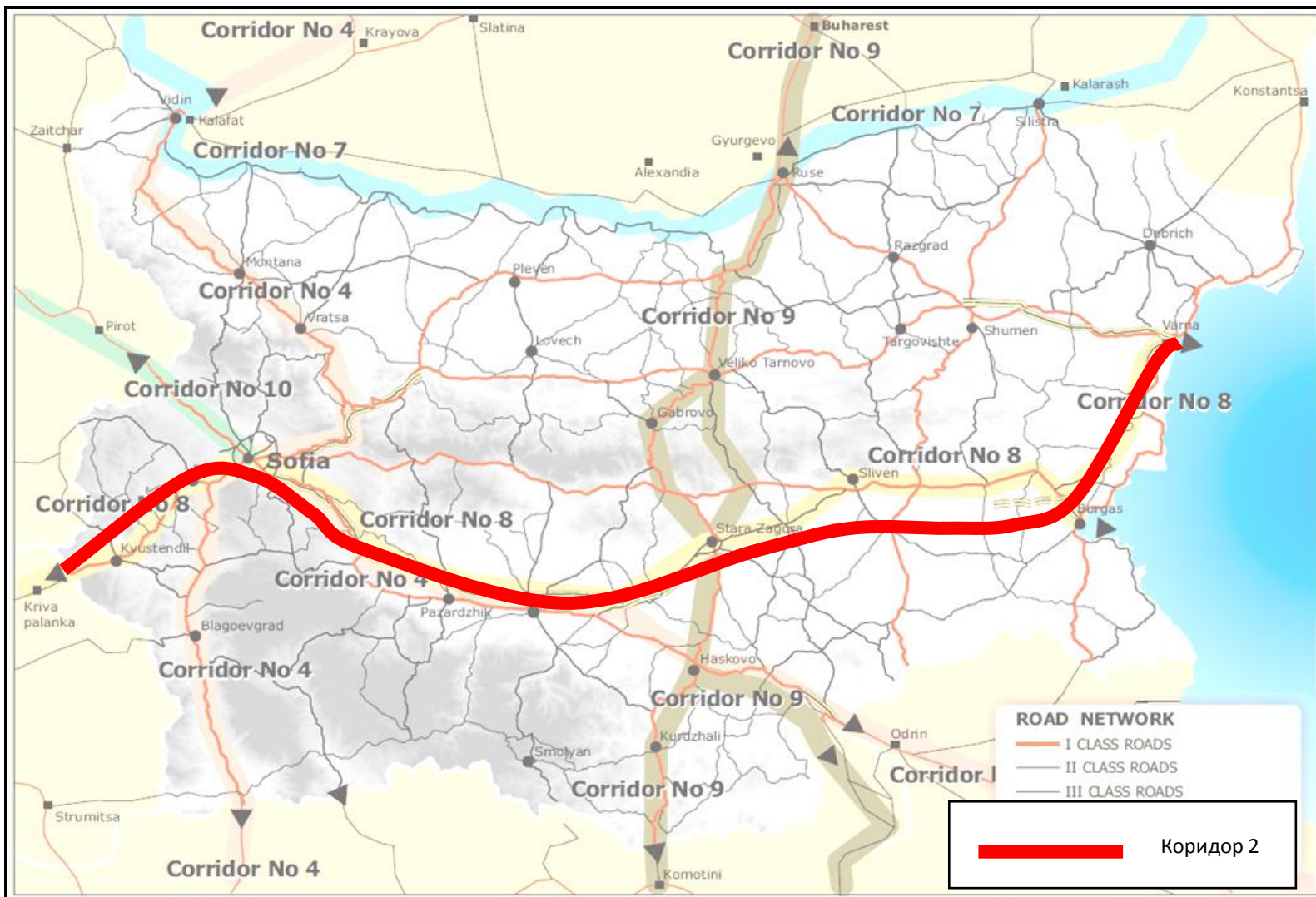
- **Интермодален транспорт**

- IM01 “Интермодален терминал Пловдив” - проектиране и строителство на възел за товарен транспортен обмен между железопътен и автомобилен транспорт в Пловдив. Търгът за предпроектно проучване, идеен проект, анализ ползи-разходи и за оценката на въздействие върху околната среда започна през май 2009 г. Това потвърждава важността на инвестициите в интермодални съоръжения, които да стимулират по-голямата оперативна ефективност в транспорта и да подкрепят по-устойчивите транспортни решения.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013



Коридор 2: Македония до Черно море



Коридор 2: Македония (Гюешево) – София – Пловдив – Бургас – Варна TEN-T IV, VIII

• Автомобилен транспорт

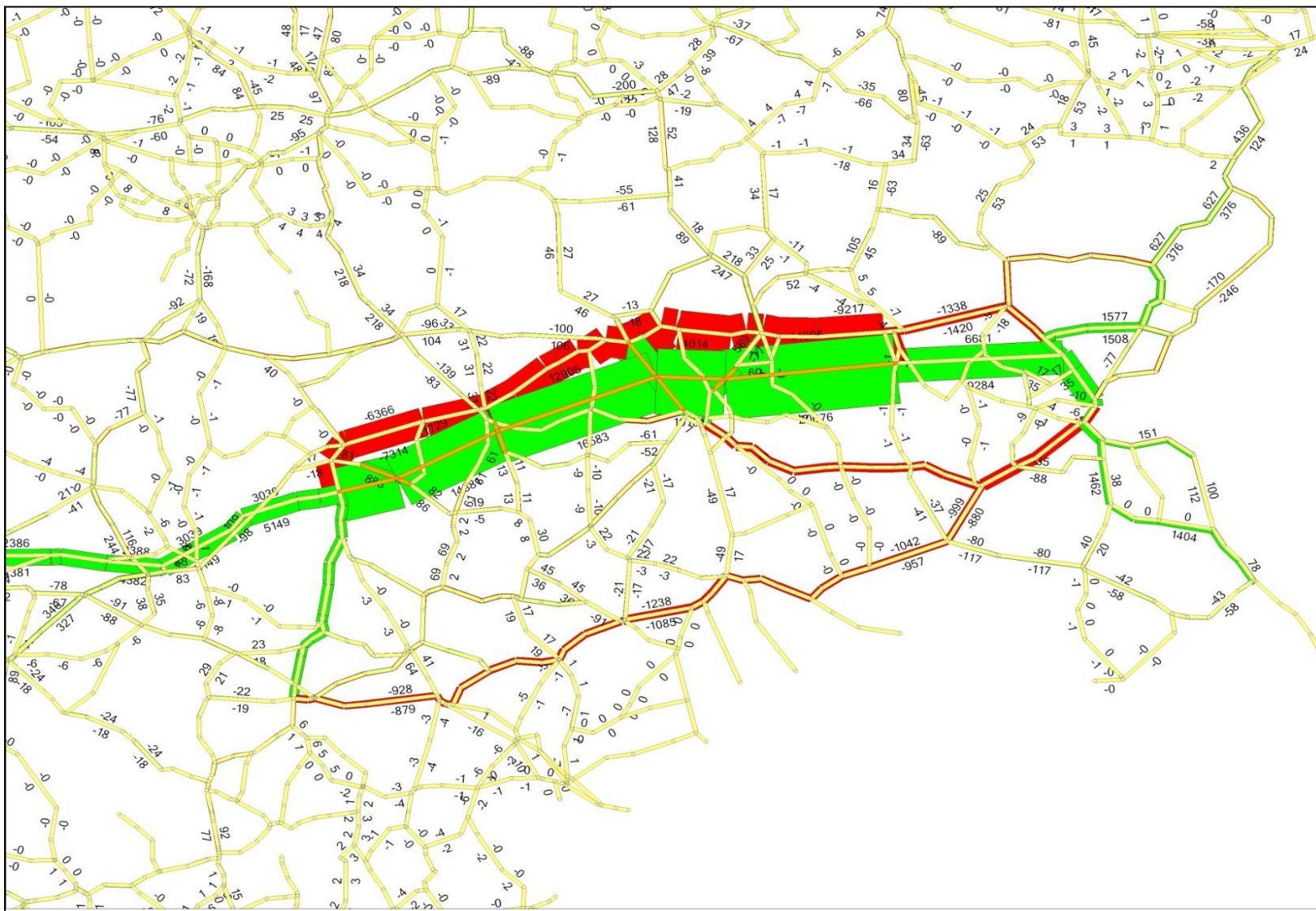
- H08 “А1 Автомагистрала Тракия” - изграждането на нова магистрала, която да свърже съществуващите участъци на АМ „Тракия”, между Стара Загора и Карнобат. Този проект е правилно да се счита за такъв с най-висок приоритет за транспортни инвестиции в България.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013

- H13 “А4 Автомагистрала Черно море” - тази нова автомагистрала ще свързва двете най-големи пристанища в България и в комбинация със завършването на АМ „Тракия” ще предостави магистрална връзка между София и Варна – третият по големина град в България.

Проект с второстепенен приоритет – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2014-2020

АМ “Тракия” – Прогнози за трафика



Коридор 2: Македония (Гюешево) – София – Пловдив – Бургас – Варна TEN-T IV, VIII

- H17 “Магистрала Рила” - изграждане на нов път със стандарт Г20, който да се използва като югоизточен обход на София и да свързва АМ „Струма”, „Тракия” и „Хемус”. Магистралата ще обслужва голям брой по-дълги маршрути: от Гърция и Македония до Турция, Черно море и Румъния (през Видин и Русе). Тя също ще осигури достъп от София до зимните курортни райони около Самоков.

Проект с второстепенен приоритет – препоръчва се финансиране чрез концесия

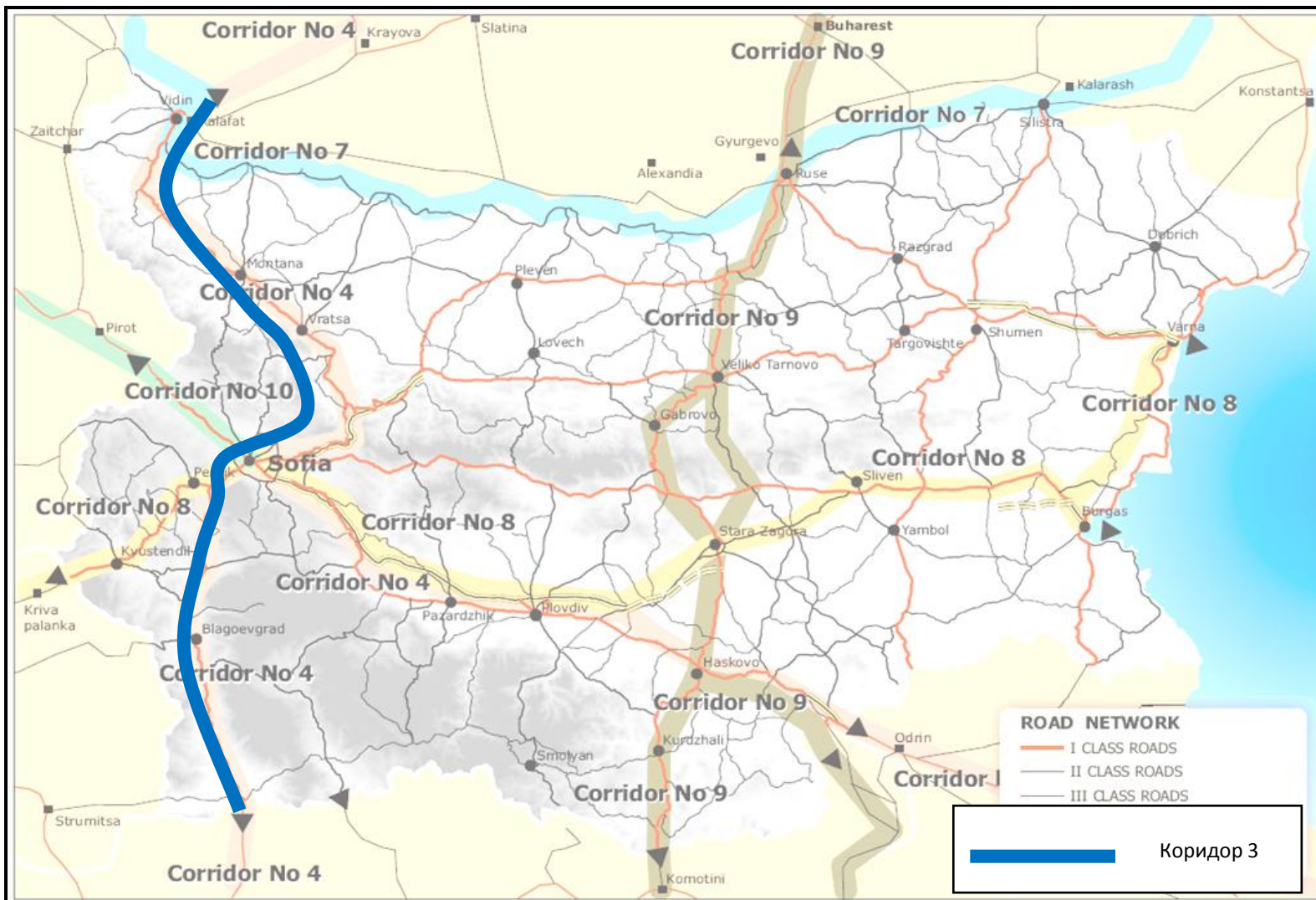
Коридор 2: Македония (Гюешево) – София – Пловдив – Бургас – Варна TEN-T IV, VIII

- **Железопътен транспорт**

- R13 “Подобряване и модернизация на железопътната линия Пловдив до Бургас и Карнобат до Варна” – част от схема за подобряване на линията, подновяване на инфраструктурните системи и въвеждане на високоскоростни влакове с наклонящ се кош от София до Бургас и Варна (виж Коридор 1). Вариантът комбинира подобренията на скоростта от R07 и обновяването на подвижния състав от R11. Той ще допълни предложените подобрения между София и Карнобат, предоставяйки високоскоростен маршрут, с подобрена надеждност и увеличен капацитет в участъка между столицата и Черно море.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013

Коридор 3: Румъния (Видин) – Гърция (Кулата)



Коридор 3: Румъния (Видин) – Мездра – София – Гърция (Кулата) TEN-T IV и Приоритетни проекти на ЕС 7 и 22

- Н14 “А6 Автомагистрала Струма” - АМ „Струма” на юг от София е облагодетелствана от неотдавнашното откриване на нов участък на автомагистралата между Перник и Долна Диканя. Генералният план предлага завършването на автомагистралата до гръцката граница, за да се свърже директно с гръцката пътна мрежа на юг до Солун и Атина.

Приоритетен проект – финансирането на Лотове 1,2 и 4 трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013, а на Лот 3 – чрез ОПТ 2014-2020



Коридор 3: Румъния (Видин) – Мездра – София – Гърция (Кулата) TEN-T IV и Приоритетни проекти на ЕС 7 и 22

- **Автомобилен транспорт**

- Н19 “Ботевград до Мездра, обходен път на Враца, обходен път на Монтана, Ружинци до Димово” – пътят Е79/11 между Видин и София ще стане изключително важен като част от новата международна връзка между Румъния и Гърция, след откриването на моста Видин – Калафат. Прогнозните потоци оправдават само подобряването на съществуващия маршрут до един постоянен и подходящ стандарт. На север от Монтана стандартът ще е двулентов път с подобро трасе и сечение. На юг от Монтана, където прогнозният трафик е повече, стандартът ще е Г20 с четири ленти за движение, но не автомагистрала. Вариантът включва също и нови обходни пътища за Враца и Монтана.

Проект с второстепенен приоритет – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2014-2020



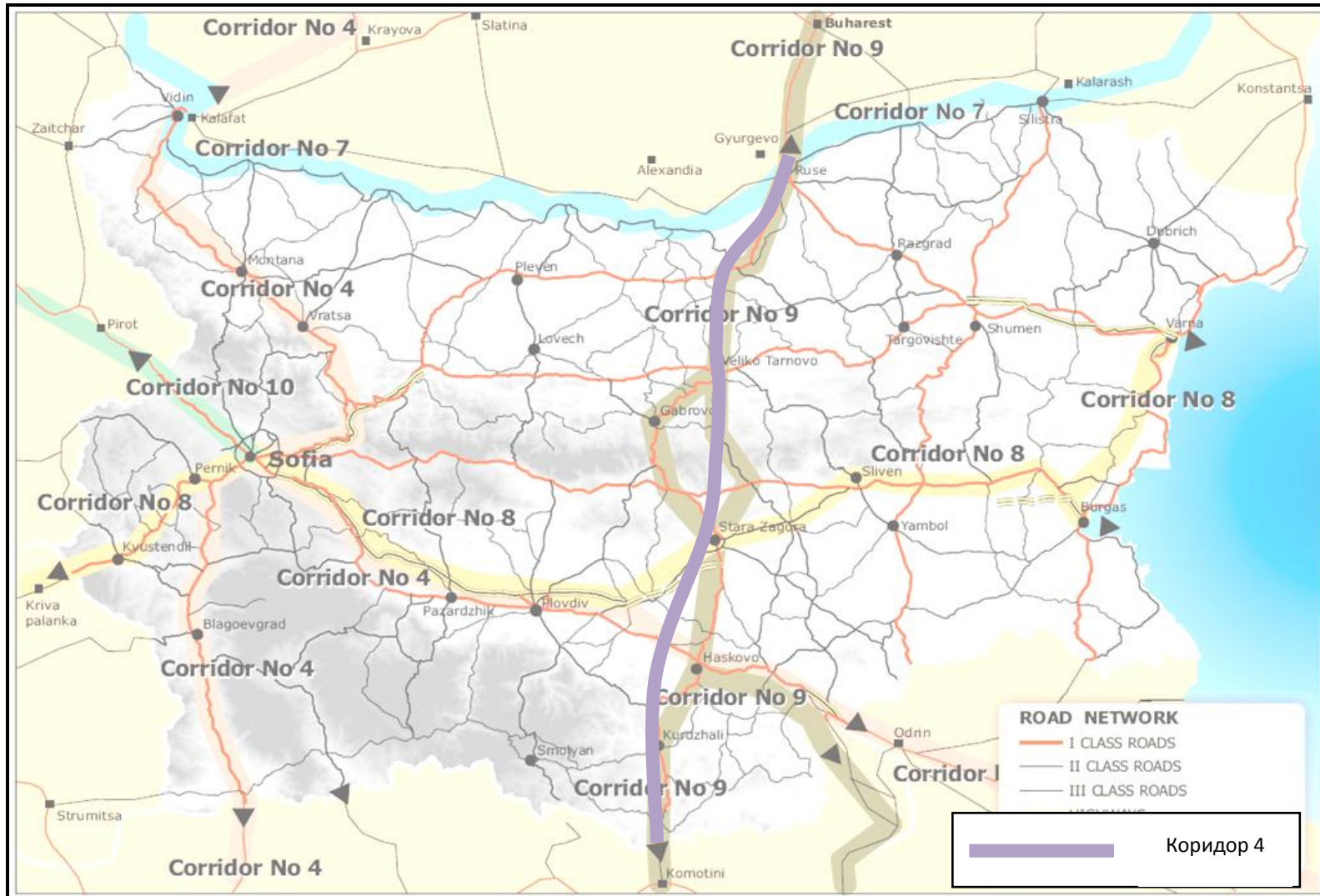
Коридор 3: Румъния (Видин) – Мездра – София – Гърция (Кулата) TEN-T IV и Приоритетни проекти на ЕС 7 и 22

- **Железопътен транспорт**

- R12 “Подобряване и модернизация на железопътната линия Видин - Мездра - София” и R14 “Подобряване и модернизация на железопътната линия София до Кулата” - Генералният план предлага да се подобри съществуващата линия, да се подновят инфраструктурата и системите и по този начин да се подобри оперативната работа чрез намаляване на времето за пътуване и осигуряване на по-голяма надеждност. Строежът на нова линия от Мездра до София през Ботевград не е препоръчителен според Генералния план заради изключително високите разходи, въпреки постигането на потенциално намаление на времето за пътуване от 45 минути.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013

Коридор 4: Румъния (Русе) – Гърция (Маказа)



Коридор 4: Румъния (Русе) – Велико Търново – Хасково – Гърция (Маказа) TEN-T IX

- **Автомобилен транспорт**

- H23b “Русе до Маказа през Велико Търново, Проход на Републиката и Димитровград” - бяха разгледани два варианта за пътни подобрения в този коридор. Двата имат общи части на север и юг, но два алтернативни маршрута през Стара планина: западен маршрут с тунел под прохода Шипка и източен маршрут през Прохода на Републиката. Всеки от тях ще постигне едни и същи цели за осигуряване на по-висококачествена стратегическа пътна връзка Север-Юг през централната част на България, но маршрутът през Шипка ще изисква нови подходни пътища и тунел, което ще бъде много скъпо и ще окаже значителни негативни въздействия върху околната среда. Анализът ползи-разходи определя варианта през Прохода на Републиката като по-печеливш.

Проект с второстепенен приоритет – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2014-2020

Коридор 4: Румъния (Русе) – Велико Търново – Хасково – Гърция (Маказа) TEN-T IX

- **Железопътен транспорт**

- R23 “Подновяване и подобряване на железопътната линия Русе - Горна Оряховица - Стара Загора” - Русе, като единственото сухопътно преминаване на река Дунав към Румъния обуславя една стратегическа роля за тази железопътна линия, а и по-специално, защото тя пресича Старопланинската верига. Предложената интервенция включва подобряване на линията, подновяване на сигнализацията и подновяване на съществуващите инфраструктурни системи с цел подобряване на цялостната оперативна работа.

Проект с второстепенен приоритет – трябва да се финансира чрез държавния бюджет.

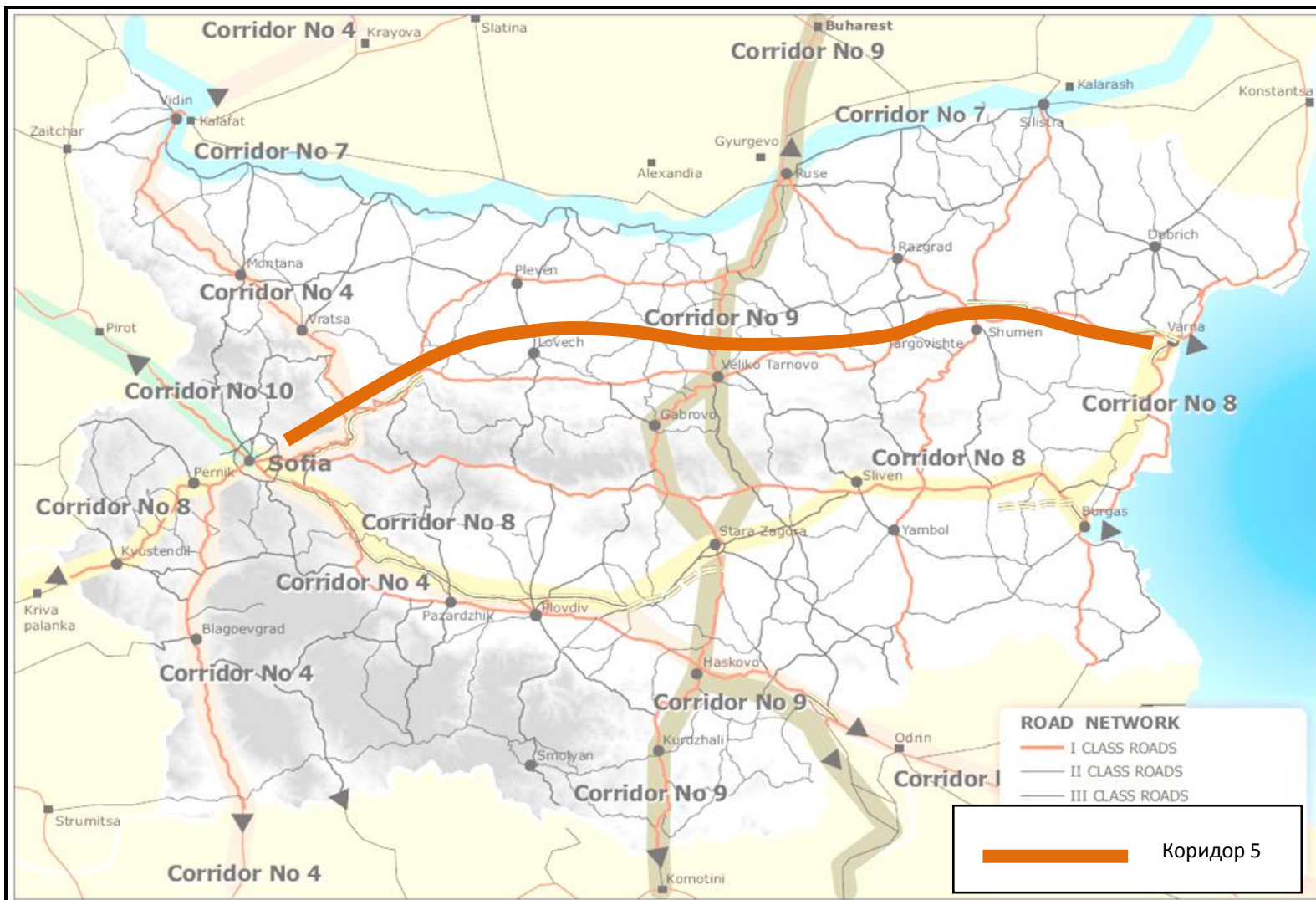
Коридор 4: Румъния (Русе) – Велико Търново – Хасково – Гърция (Маказа) TEN-T IX

- **Интермодален транспорт**

- IM02 “Интермодален терминал Русе” - проектиране и изграждане на терминал за трансфер между воден, железопътен и автомобилен товарен транспорт в Русе. Тръжната процедура за предпроектно проучване, идеен проект, анализ ползи-разходи и ОВОС стартираха през май 2009 г. Това потвърждава важността на инвестициите в интермодални съоръжения, които стимулират една по-голяма оперативна ефективност на транспорта и подкрепят по-устойчиви транспортни решения. Този вариант е важен и в контекста на подобренията в Коридор 6, река Дунав.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013

Коридор 5: София – Варна



Коридор 5: София – Велико Търново – Шумен – Варна

- **Автомобилен транспорт**

- Н10 “А2 Автомагистрала „Хемус” - Софийски околоръстен път до Яна” - изграждане на нова автомагистрала, която ще свързва Софийския околоръстен път със съществуващото начало на АМ „Хемус” при Яна. Въпреки че участъкът е много къс (8.5 км), той е от стратегическа и от местна важност. В стратегическо отношение, тази отсечка лежи на най-оживения участък от АМ „Хемус” и е жизнено важна в Коридор 3 (TEN-T Коридор IV). На местно ниво тя ще осигури екологични и социални ползи и ползи за безопасността на жилищните имоти и бизнеса по съществуващия път, където той минава през застроени райони.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013

Коридор 5: София – Велико Търново – Шумен – Варна

- Н11 “А2 Автомагистрала „Хемус” Ябланица до Шумен” - изграждането на нова автомагистрала между Ябланица и Шумен в комбинация с Н10 по-горе ще предостави една завършена АМ „Хемус” от София до северните части на Черно море през най-прекия маршрут. Заедно със завършването на АМ „Тракия” и „Черно море”, тя ще формира една автомагистрална кутия, предоставяйки висококачествени автомагистрални връзки между главните градове в България. Ниските нива на прогнозирания трафик, високите разходи и фактът, че този маршрут не е част от TEN-T коридор, сочат, че няма да е възможно изцяло публично финансиране или скорошно осъществяване на проекта.

Проект с второстепенен приоритет – препоръчва се финансиране чрез концесия.



Коридор 5: София – Велико Търново – Шумен – Варна

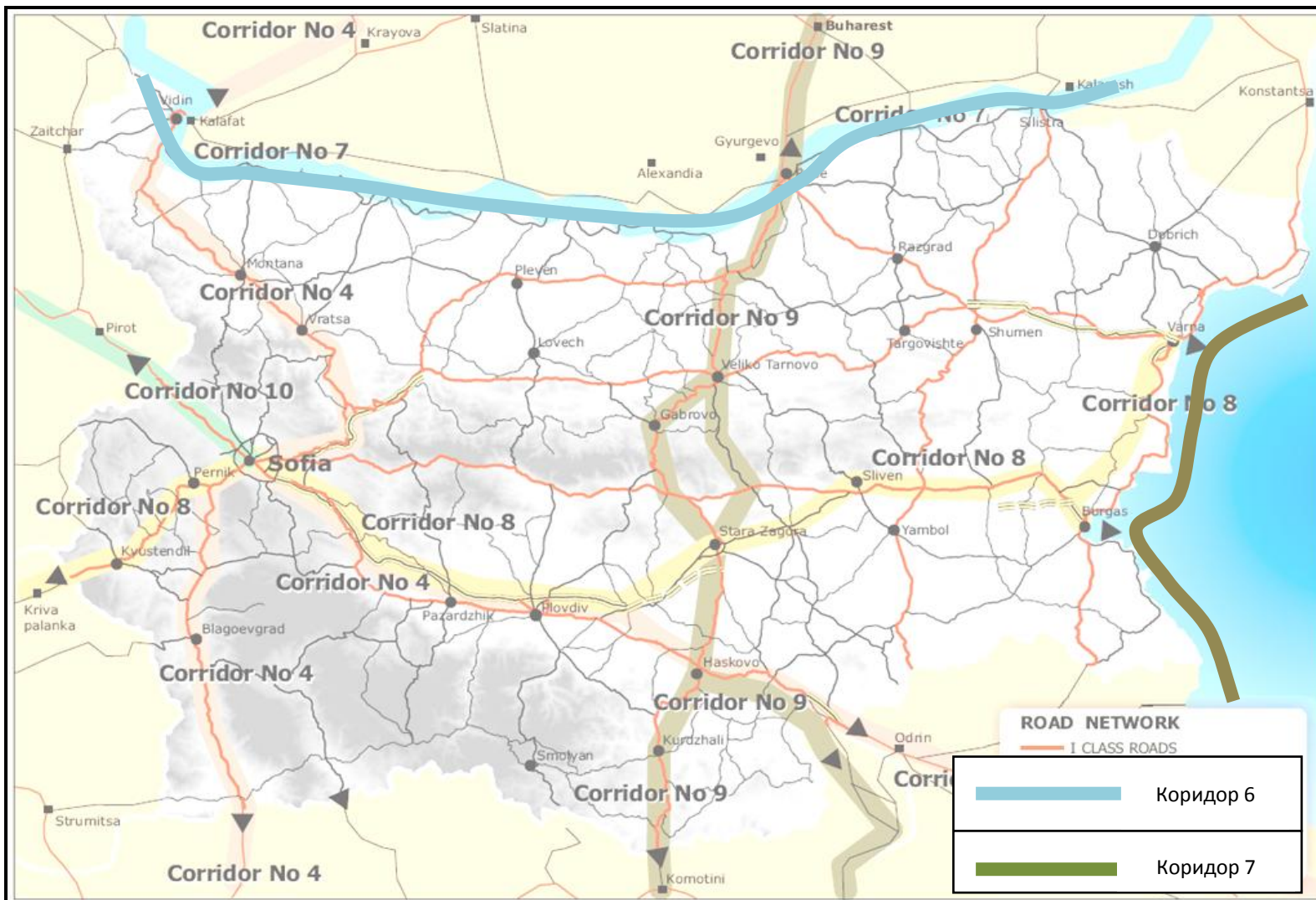
- **Железопътен транспорт**

- R21 “Подновяване и подобряване на железопътната линия София – Горна Оряховица - Варна” - линията е вторият стратегически маршрут Запад-Изток, свързващ София със Северна и Североизточна България. Маршрутът е с двойна линия и е изцяло електрифициран. Предложеният вариант е за подобряване на линията, подновяване на сигнализацията и инфраструктурните системи. Това ще осигури един по-високоскоростен маршрут, с повишена надеждност и капацитет между София и Черно море, който ще бъде от голяма полза и за пътниците, и за товарите.

Проект с второстепенен приоритет – препоръчва се финансиране чрез държавния бюджет.



Коридори 6 и 7: Река Дунав и Черно море



Коридор 6: Река Дунав TEN-T VII

- **Воден транспорт**

- W11 “Подобрения на навигацията” - увеличаване дълбочината, ремонт на конструкциите за контрол, укрепване на бреговете и възстановяване на каналите в съответствие с международно приетите проектни стандарти. Главните ползи от варианта ще бъдат подобрена безопасност и увеличен капацитет за превози по реката.

Проект с второстепенен приоритет – трябва да се финансира чрез ОПТ 2014-2020

- W13 “Изграждане на зимно укритие за 39 плавателни съда” - изграждане на съвременно речно съоръжение, което да предоставя сигурно акостиране за 39 български и международни кораба, които плават по река Дунав през зимните месеци.

Проект с второстепенен приоритет – трябва да се финансира чрез държавния бюджет.

Коридор 6: Река Дунав TEN-T VII

- W41 “Преглед на Генералния план и стратегията за развитие на пристанище Лом” - одит и преглед на генералните планове за всички пристанища под администрацията на пристанище Лом, включително определяне на бъдещите изисквания за пристанищата и терминалите, изискванията за земя и водни площи, хронологично разпределение на развитието и стратегия за развитие на пристанището. Прегледът на Генералния план ще включва разглеждане на разделянето на пристанището на три части, това са Лом, Оряхово и Видин. Тази инициатива по Националната програма за развитие на пристанищата има за задача да стимулира конкуренцията и отварянето на пристанищата за концесии.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013; Приоритетна ос V – Техническа помощ.



Коридор 6: Река Дунав TEN-T VII

- W47 “Преглед на Генералния план и стратегията за развитие на пристанище Русе” - одит и преглед на генералните планове за всички пристанища под администрацията на пристанище Русе, включително определяне на бъдещите изисквания за пристанищата и терминалите, изискванията за земя и водни площи, хронологично разпределение на развитието и стратегия за развитие на пристанището. Прегледът на Генералния план ще включва разглеждане на разделянето на пристанището на шест части, това са: Русе - Изток, Русе - Запад, Свищов, Сомовит, Силистра и Тутракан. Тази инициатива по Националната програма за развитие на пристанищата има за задача да стимулира конкуренцията и отварянето на пристанищата за концесии.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013; Приоритетна ос V – Техническа помощ.



Коридор 7: Черно море

- **Воден транспорт**

- W14 “Преглед на Генералния план и стратегията за развитие на пристанище Варна” - одит и преглед на генералните планове за всички пристанища под Варненска администрация, включително определяне на бъдещите изисквания за пристанищата и терминалите, изискванията за земя и водни площи, хронологично разпределение на развитието и стратегия за развитие на пристанището. Прегледът на Генералния план ще включва разглеждане на разделянето на пристанището на три части, това са: Балчик, Варна - Изток и Варна - Запад. Тази инициатива по Националната програма за развитие на пристанищата има за задача да стимулира конкуренцията и отварянето на пристанищата за концесии.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013; Приоритетна ос V – Техническа помощ.



Коридор 7: Черно море

- W26 “Преглед на Генералния план и стратегията за развитие на пристанище Бургас” – одит и преглед на генералните планове за всички пристанища под Бургаска администрация, включително определяне на бъдещите изисквания за пристанищата и терминалите, изискванията за земя и водни площи, хронологично разпределение на развитието и стратегия за развитие на пристанището. Прегледът на Генералния план ще включва разглеждане на разделянето на пристанището на четири части: Бургас - Изток, Бургас - Запад, Росенец и Несебър. Тази инициатива по Националната програма за развитие на пристанищата има за задача да стимулира конкуренцията и отварянето на пристанищата за концесии.

Приоритетен проект – финансирането трябва да се осигури чрез ОПТ 2007-2013; Приоритетна ос V – Техническа помощ.



Коридор: София

- **Автомобилен транспорт**

- Н16 “Южна дъга на Софийски околновръстен път” - подобряване на участъка на Южната дъга на Софийския околновръстен път до стандарт на път с две платна за движение с разделение на важните кръстовища на нива и затваряне на по-маловажните. Въпреки че са направени и продължават да се правят частични подобрения на пътя, много участъци са все още с ниско качество и са в лошо физическо състояние. Кръстовищата с радиални маршрути към центъра на столицата са особено важен проблем поради сериозните задръствания. На много места пътят има също директен достъп до жилищни и стопански имоти покрай пътя.

Проект с второстепенен приоритет – трябва да се финансира чрез държавния бюджет.



Коридор: София

- Н15 “Северна дъга на Софийски околновръстен път” - подобряване на участъка на Северната дъга на Софийския околновръстен път до стандарт на път с две платна за движение с разделение на важните кръстовища на нива и затваряне на по-маловажните. Този участък ще осигури един висококачествен маршрут за транзитния трафик около София и ще свърже автомагистралите и TEN-T коридорите, които се събират и пресичат столицата. Това ще насърчи трафика да се изнесе извън центъра на София. Планирането на подобрения на Северната дъга се усложнява от неяснотата относно предложенията за ползване на земята за развитие на северната част на града и от потенциални алтернативни маршрути (Северната скоростна тангента).

Проектът трябва да се дискутира отново в комбинация със “Западната тангента” и пътя София – Калотина.



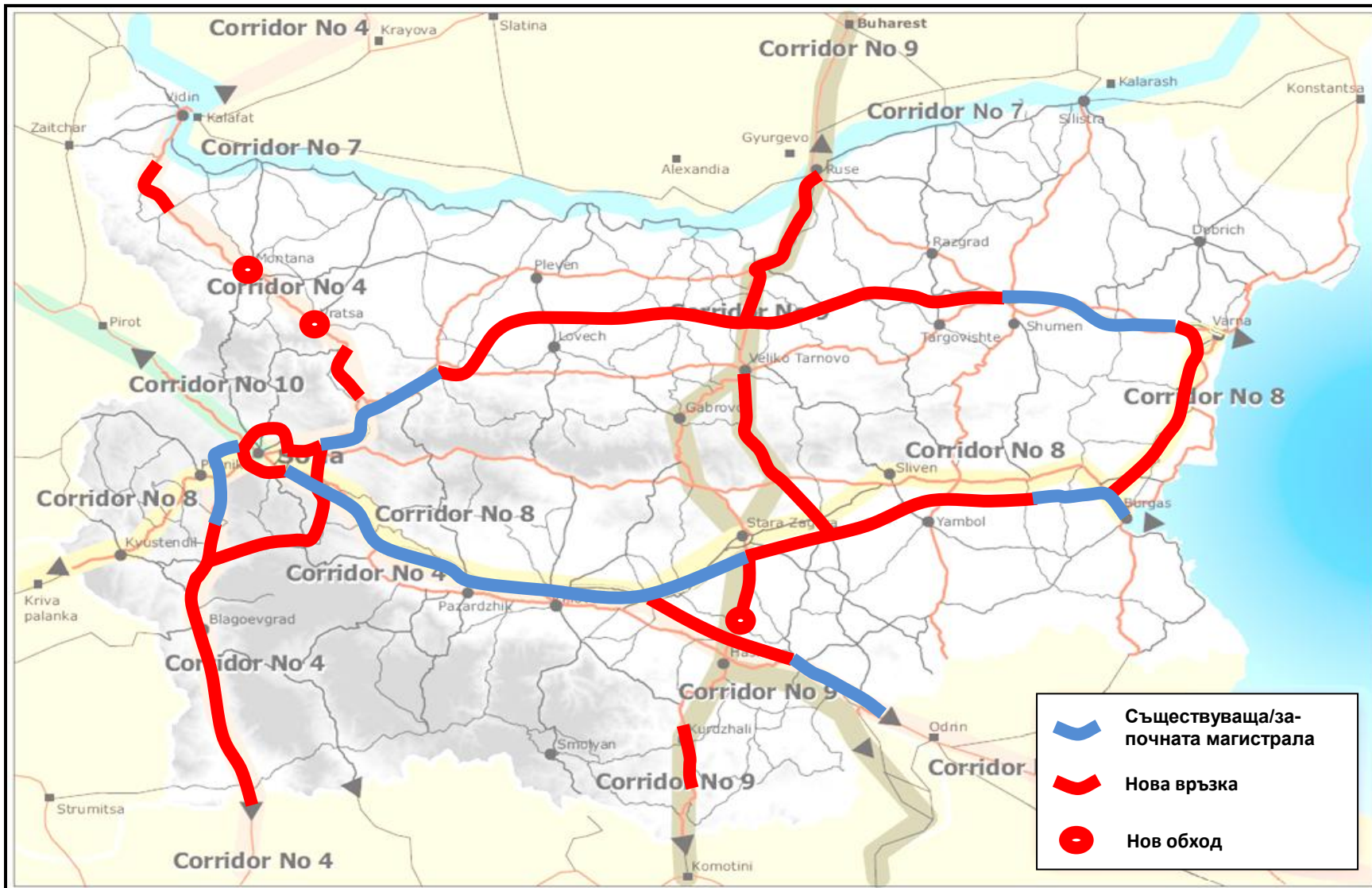
Коридор: София

- **Въздушен транспорт**

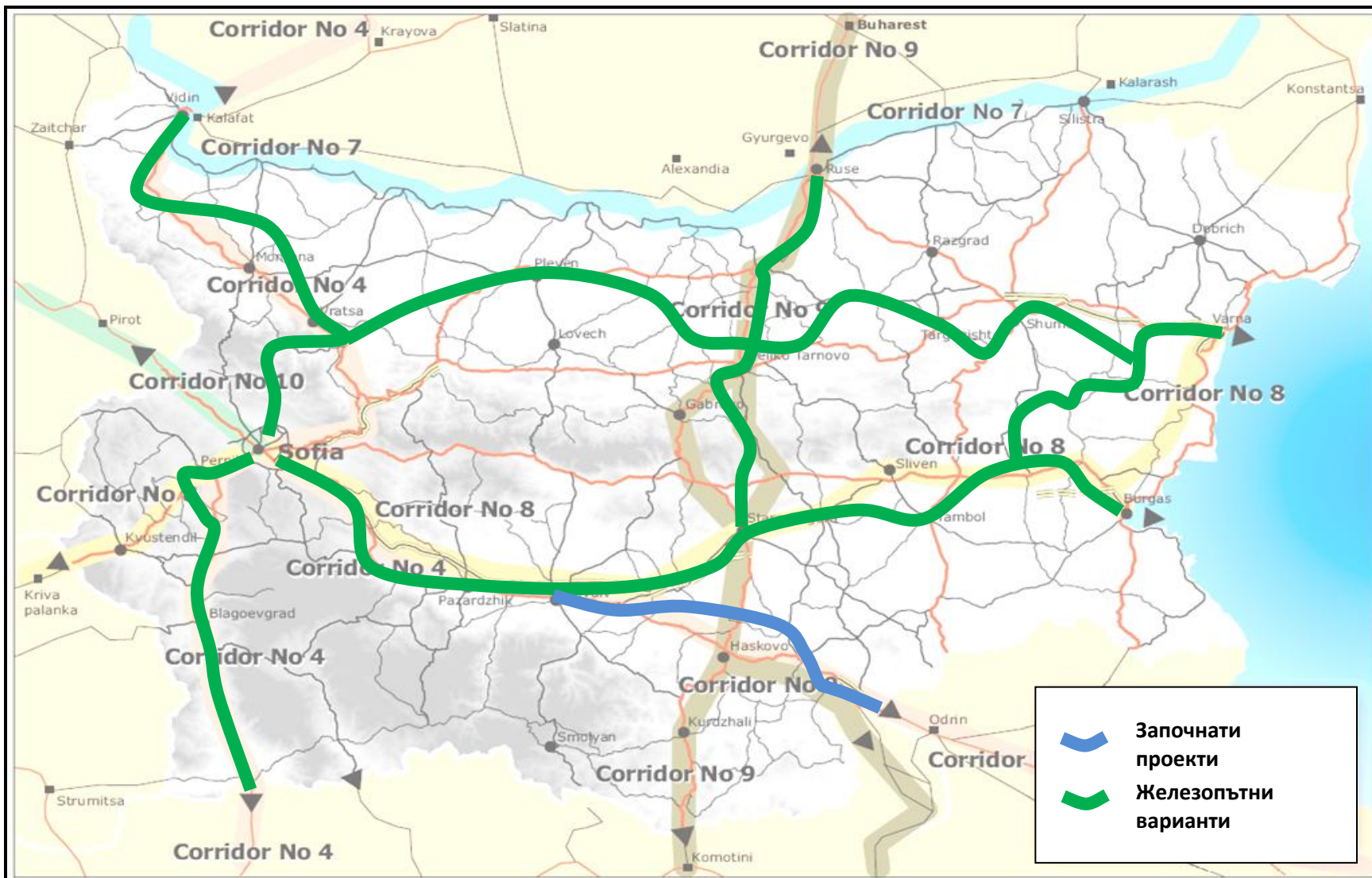
– A09 “Увеличаване на капацитета на пистата и терминала на летище София” - въпреки че не е първостепенен приоритет, с продължаващото увеличаване броя на полетите и пътниците на летище София, е вероятно да възникне средна до дългосрочна необходимост от увеличаване капацитета на пистата и на терминала. Екологичният натиск и нуждата от намаляване на шумовите въздействия могат да наложат строителството на нова писта.

Проект с второстепенен приоритет – трябва да се търси финансиране от държавния бюджет за предпроектни проучвания.

Варианти за автомобилна инфраструктура от Генералния план



Варианти за железопътна инфраструктура от Генералния план



Развитие на инфраструктурните схеми – Следващите стъпки

За да се изпълнят успешно отделните схеми, Министерствата на транспорта и регионалното развитие трябва да се заемат с тяхното развитие, което обикновено би включвало:

- Малки обществени поръчки за разработване на Технически спецификации за предпроектни проучвания по отделните проекти;
- Обществени поръчки за предпроектни проучвания, които да включват:
 - Преглед на вариантите
 - Транспортни прогнози
 - Насоки за проектиране
 - Оценка на въздействието върху околната среда
 - Анализ ползи-разходи
 - Подготовка на бизнес план и апликационни форми за финансиране



Препоръки на Генералния план за стратегии за мрежите

Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- **Автомобилен транспорт**

- Н03 “Изготвяне на план за поддръжка на мрежата и система за наблюдение на активите на мрежата” – техническо проучване за обосноваване на най-подходящия дългосрочен план за поддръжка и система за наблюдение на състоянието на активите. Представянето на такъв план ще допринесе за осигуряването на подобрени и навременни интервенции, които ще осигурят поддържане на инфраструктурата в състояние, подходящо за нейната функция. *Приоритетен проект.*



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- H05 “Разработване на информационна и образователна кампания за пътна безопасност” – преглед на възможностите за развитие и изпълнение на национална информационна и образователна кампания за пътна безопасност с цел понижаване на броя пътни произшествия в страната до средния за ЕС 27 до 2020 г.
- H06 “Въвеждане на информационна система за водачи на автомобили” - предпроектно проучване за въвеждането на Информационна система за водачите на автомобили (ИСВ), която да предоставя на водачите информация за задръствания, катастрофи или други проблеми по техните маршрути преди или по време на техните пътувания. Тя също би могла да предоставя информация и за алтернативни възможности за пътуване.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

• Железопътен транспорт

- R03 “Рационализиране на мрежовите, гаровите и товарните съоръжения” - преглед на съществуващите активи и разглеждане на рационализирането на гарите, товарните съоръжения и линиите, където очакваните постъпления са по-ниски от очакваните дългосрочни разходи, вземайки под внимание по-широките социални и икономически фактори. Тези финансови икономии могат след това да бъдат инвестирани по-ефективно в други части на мрежата.
- R05 “Изготвяне на планове за управление на активите и информацията и за поддръжка на мрежата” - предложението е за изготвяне на подробен регистър за информацията за управление и активите на държавната железопътна мрежа, като по този начин да се позволи работата по поддръжката и подновяването да се извършва ефективно и превантивно, а не впоследствие. Поддръжката ще бъде планирана да отговаря на използването на маршрута с ефективно приоритизиране на ресурсите.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- R07 “Преглед на възможностите за увеличаване на скоростта по мрежата” - преглед на мрежата за идентифициране на участъци по маршрутите, където има възможност за увеличаване на скоростта и съответно - намаляване на времето за пътуване. Това е потенциално важно за дългосрочната конкурентоспособност на железопътния транспорт и за обезпечаването на големи икономически и екологични ползи.
- R11 “Преглед и план за подобряване на локомотивите и подвижния състав” - преглед на сегашния състав от локомотиви, пътнически вагони и товарни вагони по отношение на брой, функционалност и надеждност от гледна точка на оперативните и търговски нужди сега и като прогноза за бъдещето. Това ще бъде базата за разработване на план за скрап, подобряване на съществуващия и доставяне на нов състав.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- R08 “План за подобряване на пътническите съоръжения на главните гари” - съоръженията на много гари не отговарят на очакваните стандарти за модерна транспортна система. Това възпира пътниците да използват железопътната мрежа. Следователно е необходимо подобряване на пътническите съоръжения на много от критичните гари, за да бъдат приведени към стандартите в другите европейски страни.
- R09 “План за подобряване на информацията за пътниците” – информацията, която е на разположение на пътниците по време на цялото пътуване е с ниско качество и ги възпира да използват железопътен транспорт. Вариантът ще дефинира подобрена информационна система за пътници, която ще включва усъвършенствани разписания и информация за движението на влаковете в реално време. Ако тази система се свърже с предложената информационна система за водачи на автомобили (H06), ще послужи за база на национален уебсайт за планиране на пътуванията. *Приоритетен проект*



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- **Воден транспорт**

- W00 “Оценка на оперативността на пристанищата и сертифициране” - установена е необходимост от постигане и утвърждаване на международните и европейски стандарти за оперативност, безопасност, сигурност и опазване на околната среда за пристанищата и плавателните съдове. Този вариант има три главни компонента:

- Оценка и сертификация на оперативната годност на пристанищата;
- Оценка и подобряване на безопасността и сигурността на пристанищата; и
- Одити за съответствие с оперативните и екологичните нормативи.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- W05 “Идентифициране на възможностите за подобряване ефективността на пристанищата” - Скоростта на обработване на товарите е по-ниска според съвременните стандарти с прекомерно дълго време за чакане и обслужване на корабите, в резултат на което българските пристанища са по-неконкурентоспособни в сравнение с тези в съседните страни. Вариантът ще направи оценка на всички причини за бавното обработване на плавателните съдове и ще идентифицира мерките, които ще се приложат за коригиране на тази ситуация.
- W06 “Идентифициране на възможностите за подобряване на ефективността на процедурите за поддръжка на терминалите” - този вариант ще направи преглед на проблемите по поддръжката, които имат пристанищните инфраструктурни компании и пристанищните оперативни компании, и ще разработи подходящи стратегии за управление на поддръжката и ремонтните работи.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- W08 “Изготвяне на планове за управление на отпадъците във всички пристанища” - изготвяне на планове за управление на отпадъците във всички пристанища, изготвяне на база данни за отпадъците от корабите, изграждане на съоръжения за приемане и третиране и осигуряване на системи за управление и контрол на околната среда.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- W10 “Разработване на Етап 3 на Информационна система за управление на трафика на морските плавателни съдове (VTMIS)” - Завършването на разработката на системата се счита като особено важно за постигане на цялостни процедури за управление на корабоплаването, отговарящи на европейските оперативни стандарти със система, способна да бъде интегрирана с тези на съседните страни. *Приоритетен проект*
- W12 “Разработване на речна информационна система в реално време” – проектиране на система за постоянно събиране и обработване на всички физически данни, свързани с навигацията по реката, включващи геодезически, хидрографски, морфологични, хидрологични, метеорологични и статистически данни. Тези данни ще бъдат налични в реално време, позволявайки непрекъснато наблюдение. *Приоритетен проект*



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- **Въздушен транспорт**

- A02 “Проучване на пазара за летищата в Централна и Северна България” - проучване, което да оцени търсенето на услуги във въздушния транспорт, нужно за стратегията за летищата в областта. То ще предостави информация за бъдещите възможности за развитие/концесия на летищата и ще посочи дали има потенциал някое летище да обслужва тази част от България. *Приоритетен проект*
- A08 “Разработване на маршрути и маркетингово проучване за летища Пловдив, Бургас и Варна” - проучване за търсенето на пазара на въздушния транспорт за трите летища и развитие на стратегия за целогодишно устойчиво предоставяне на услуги. Всяка работа, свързана с летища Бургас и Варна, ще трябва да бъде извършена в сътрудничество с летищния оператор ФРАПОРТ.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- A03 “Повторно дефиниране на отговорностите за сигурността на летищата” - предефиниране и изяснение на отчетностите и отговорностите на различните организации, предоставящи услуги за сигурност на българските летища с цел да се предостави една усъвършенствана система.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- **Интермодален транспорт**

- IM03 “Преглед на изискванията за подобряване на местата за смяна на обществения транспорт в големите центрове” - техническо проучване за идентифициране на необходимостта от подобряване на местата за смяна на обществения транспорт, техният обхват и местоположение в главните транспортни центрове в България. *Приоритетен проект*
- IM04 “Преглед на изискванията за подобряване на съоръженията за трансфер между водния/железопътния транспорт в главните пристанища” - прегледът ще се извърши в два етапа. Първо, обосновка за необходимостта и областта за подобрения на стратегическо ниво, която да подкрепи националните транспортни и икономически цели. Вторият етап на прегледа ще включва по-подробни предпроектни проучвания за отделните пристанища.



Обобщение на вариантите за мрежите на Генералния план

- IM05 “Преглед на изискванията за нов интермодален железопътен подвижен състав” - преглед на изискванията за нов интермодален подвижен състав, подходящ за вътрешен и международен превоз на контейнери и ремаркета.



Резюме на оценката на Генералния план

Оценка на Генералния план – Резюме на оценката

Цел	Под-цел	Качествени въздействия	Количествена оценка (комбинирани пътни и железопътни проекти)	Качествена оценка
Стратегически, политически и законови	Изграждане на Транс-европейска мрежа	Съществен принос за продължаващото развитие на Транс-европейска мрежа чрез подобрения по TEN-T коридорите в България, обхващащи схеми и допълнителни мерки за управление на пътен, железопътен, воден и интермодален транспорт.	Общо 453 км нови/подобри пътища и 1,150 км подобри железни пътища по TEN-T мрежата.	Силно положителна
	Развитие на интермодален транспорт	Значителен принос чрез подобряване на железопътните и водните мрежи, съоръжения и услуги, свързани с определени предложения за интермодални терминали.		Силно положителна
	Развитие на устойчив транспорт	Препоръчват се големи инвестиции във всички видове транспорт с ударение върху железопътния транспорт и в интермодалните съоръжения, които да са полезни за стратегическия транспорт на всички пътници и товари.		Положителна
	Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура и капацитет	Планът отбелязва и коментира липсата на капацитет в съществуващите транспортни системи и лошата поддръжка на инфраструктурата.		Силно положителна
	Повишаване на регионалния туристически потенциал	Предложения за нова и подобрена транспортната инфраструктура, за подпомагане на увеличеното движение на хора към и в България, ще подобрят значително достъпа до регионалните места за туризъм.		Положителна



Цел	Под-цел	Качествени въздействия	Количествена оценка (комбинирани пътни и железопътни проекти)		Качествена оценка
Икономически и финансови	Капиталови и нетни оперативни разходи	Проектите в Генералния план ще могат да се финансират по различни начини, включително ОПТ и ОПРР, заеми от ЕИБ и Световната банка, държавни и общински фондове, частния сектор и ПЧП.	€5.920 млрд.		Н.П.
	Транспортна икономическа ефективност: Пътници	Значителни ползи от транспортна икономическа ефективност за пътниците, които ползват всички видове транспорт. Също толкова важна е подобрената надеждност на времето за пътуване с автомобилен и железопътен транспорт, особено чрез подобрени процеси на управление и поддръжка.	Икономии от спестено време €7.4 млрд.	Оперативни разходи за превозни средства €1.2 млрд.	Икономии от спестено време €7.4 млрд.
	Транспортна икономическа ефективност: Товари	Значителни ползи от транспортна икономическа ефективност за превозите на товари с всички видове транспорт чрез намаляване на времето за пътуване и повишаване на надеждността.	Икономии от спестени оперативни разходи за железопътен товарен транспорт €925 млн.		Силно положителна
	Капацитет	Планът значително ще увеличи капацитета на всички видове транспорт до нива, които съответстват на прогнозното търсене на транспортни услуги.			Силно положителна

Цел	Под-цел	Качествени въздействия	Количествена оценка (комбинирани пътни и железопътни проекти)	Качествена оценка
Социални критерии	Достъпност за социално неравнопоставени	Тези елементи на плана, които ще предоставят достъп до подобрени обществени транспортни услуги, ще са полезни за хората, които нямат достъп до личен автомобил и разполагат с ограничени средства.		Положителна
	Създаване и подпомагане на възможности за трудова заетост	Планирането, проектирането и строителството ще създадат нови работни места, някои временни и някои постоянни. Разполагането с подобрени услуги ще позволи на хората по-добър достъп до възможности за работа.		Положителна
	Подкрепа за урбанизацията на други градове, освен София	Планът е национален по географско покритие. Подобрената транспортна ефективност във всички части на България ще подкрепи урбанизацията на градове, различни от София.		Положителна

Цел	Под-цел	Качествени въздействия	Количествена оценка (комбинирани пътни и железопътни проекти)	Качествена оценка
Околна среда	Биоразнообразие	Планът, като цяло, и пътните инфраструктурни проекти, в частност, имат потенциал да нанесат отрицателни въздействия върху биоразнообразието, включително защитени територии и видове. Въздействията могат да се намалят чрез подходящи проекти и стратегии за смекчаване.		Отрицателна
	Води	Планът, като цяло, и пътните инфраструктурни проекти, в частност, имат потенциал да нанесат отрицателни въздействия върху качеството на водите чрез повишено изтичане, замърсяване по време на строителството и по време на експлоатация на пътя. Въздействията ще се намалят чрез подходящи проекти и стратегии за смекчаване.	Замърсяване на почви и води € -22.2 млн.	Слабо отрицателна
	Почви и минерали	Планът, като цяло, и пътните инфраструктурни проекти, в частност, могат да доведат до загуба на обработваема земеделска земя. Въздействията ще се намалят чрез подходящи проекти и стратегии за смекчаване.		Слабо отрицателна
	Ландшафт	Планът, като цяло, и пътните инфраструктурни проекти, в частност, могат да доведат до отрицателни въздействия върху ландшафта. Въздействията ще се намалят чрез подходящи проекти и стратегии за смекчаване.	€ - 254 млн.	Отрицателна
	Културно наследство	Планът, като цяло, и пътните инфраструктурни проекти, в частност, могат да доведат до отрицателни въздействия върху защитени исторически и археологически обекти. Въздействията ще се намалят чрез подходящи проекти и стратегии за смекчаване.		Отрицателна
	Население и здравеопазване	Отклоняването на трафика далеч от населените места ще допринесе чрез намаляване на шума и подобряване качеството на въздуха. Но увеличението на автомобилните километри, в следствие на повишената икономическа активност, ще има отрицателно въздействие извън градовете. Въпреки това неизмеримите подобрения по надеждността в железопътния транспорт ще поощрят по-голямата нужда от устойчиви видове транспорт и ще смекчат това въздействие.	€ - 44 млн.	Неутрална
	Емисии на CO ₂	Пътните варианти в плана ще доведат до комбинация от увеличаване на автомобилните километри от настоящите потребители и допълнителни километри в резултат на новите пътувания. Това въздействие се смекчава от положителните последици свързани с прехвърляне между видовете транспорт, произтичащи от проектите с инвестиции в железопътния транспорт.	€ - 222 млн.	Отрицателна



Цел	Под-цел	Качествени въздействия	Количествена оценка (комбинирани пътни и железопътни проекти)	Качествена оценка
Сигурност и безопасност	Инциденти	Ползите от намаляване на катастрофите, като резултат от прехвърлянето на трафик от пътищата към железопътен и воден транспорт и от прехвърлянето на трафик към пътища с по-добро качество и с по-високо ниво на безопасност, се компенсират от генерирането на трафик и промененото разпределение заради по-ниските разходи за автомобилни пътувания. Това ще се преодолее чрез предложения за нови инициативи за безопасност по пътищата, които не са оценени количествено.	€ - 313 млн.	Слабо отрицателна
	Сигурност	Предложенията в общия план, които се отнасят за управление, администрация и експлоатация за подобряване на съоръженията за пътници, използващи обществен транспорт, ще окажат положително въздействие върху сигурността.		Слабо положителна
Възможност за финансиране	Възможност за получаване на държавно, частно или финансиране от страна на ЕС	Повечето от големите инвестиционни проекти за транспортна инфраструктура се намират върху TEN-T коридори и изпълняват целите на ЕС за развитие на транспорта в страните членки и затова могат да се финансират от ЕС. Други проекти, които постигат национални цели за транспортно и икономическо развитие, би трябвало да са добри кандидати за държавно финансиране. Инвестиции, в които се очаква крайните бенефициенти да са частни организации, ще привличат частни капитали, ако потенциалните инвеститори ги сметат за печеливши.		Положителна
Етап на изпълнение	Сегашно състояние на схемата	Много от проектите в общия план, особено големите инфраструктурни инвестиционни проекти в пътни и железопътния сектор, се развиват от значителен период от време и подготовката на схемите е напреднала доста. Това ще позволи приоритетните проекти да се потвърдят и да се изпълнят с минимални закъснения.		Положителна
Риск	Оценка на риска за изпълнение на схемата и за капиталовите и оперативните разходи	При всички проекти има риска от закъснение или прекратяване, но Генералният план обхваща голям брой проекти, което ще позволи на схеми с по-нисък ранг по отношение на приоритет да се осъществят, ако други схеми се забавят или прекратят по каквито и да било причини. Рисковете за общия план са относително малки.		Слабо отрицателна

Оценка на Генералния план – Анализ ползи-разходи

- Сегашна стойност на разходите (ССР) = € 5.9 млрд.
- Сегашна стойност на приходите (ССП) = € 8.7 млрд.
- Нетна сегашна стойност (НСС) = € 2.8 млрд.
- Отношение приходи/разходи = 1.47

Бележка: Беше възможно да се подготвят анализи ползи-разходи за тези части от плана, които включват големи инфраструктурни проекти, където разходите и ползите могат да бъдат количествено определени. Резултатите на всички пътни и железопътни инфраструктурни проекти в комбинация са посочени по-горе.



Постигане на целите на Генералния план

Генералният план – Постигане на цели и задачи (1)

- “Да осигури мобилност за всички хора и стоки при възможно най-добрите социални условия и условия за безопасност...” – *тези цели са в основата на развитието на Генералния план и са отразени в целите, представени в обобщената таблица за оценка;*
- “Да осигури планирането на висококачествена инфраструктура при приемливи икономически условия” – *планът акцентира върху проектите с висок стандарт, които да отговарят на очакваното бъдещо търсене на транспортни услуги и по този начин да предоставят стойност за направените инвестиции;*
- “Да включи всички видове транспорт, вземайки предвид техните относителни предимства” – *планът е балансиран и интегриран и включва проекти във всички видове транспорт и такива, които предоставят връзки между отделните видове;*



Генералният план – Постигане на цели и задачи (2)

- “Да се позволи оптималното използване на съществуващия капацитет на инфраструктурата” – *голяма част от плана се отнася до поддръжката на съществуващата инфраструктура и подобряване на нейното управление, за да се увеличи нейният потенциал;*
- “Насърчаване на интермодалността и хармонизацията между различните видове транспорт” – *това е отразено чрез наблягане на подобренията в железопътните, водните и интермодалните съоръжения;*
- “Да е осъществим на макроикономическо равнище” – *мащабът на предлаганите инвестиции (6+ млрд. €) е много висок, но не надвишава потенциалните инвестиции в средносрочен план; и*
- “Да допринесе за изпълнението на транспортните дейности, съобразени с екологичните изисквания” – *проектите са разработени с цел свеждане до минимум или смекчаване на въздействието върху околната среда.*



Генералният план – Национални приоритети (1)

- Да се изградят и развият ключови инфраструктурни транспортни връзки от национално, трансгранично и европейско значение – *инфраструктурните проекти от Генералния план поддържат стратегически национални и международни връзки със значителен дял на инвестициите в железопътния транспорт;*
- Да се развие националната пътна инфраструктура и да се интегрира с тази на страните-членки на ЕС – *инвестирането в националната пътна инфраструктура е главен пункт в плана заедно с интегрирането на мрежата с тези на съседните държави-членки на ЕС (Гърция и Румъния);*
- Да се развие и подобри пътната мрежа и да се приспособи към европейските норми и стандарти – *схемите за пътната мрежа се предлагат със стандарти, които са подходящи за прогнозирания трафик и съответстват на европейските норми;*



Генералният план – Национални приоритети (2)

- Да се оптимизира капацитетът и ефективността на съществуващата и новата инфраструктура – *голяма част от плана се съсредоточава върху поддръжката на съществуващата и новата инфраструктура, така че да се увеличи нейният потенциал;*
- Да се модернизира инфраструктурата по р. Дунав и морските пътища – *има голям брой отделни схеми, които целят подобряване на инфраструктурата на водните пътища и пристанищата;*
- Да се подобрят условията за корабоплаване и да се насърчава интермодалният транспорт – *включени са схеми, които целят подобряването на плавателните канали и информационните системи за съдовете;*



Генералният план – Национални приоритети (3)

- Да се развият и модернизират летищата и да се приспособят към изискванията на ЕС за опазване на околната среда – *предложенията са ясно фокусирани върху устойчивото развитие и модернизация на тези летища, които най-добре биха обслужвали нуждите на България и ЕС; и*
- Да се насърчават публично-частните партньорства – *в плана са идентифицирани схеми за автомобилен, воден и въздушен транспорт, които ще насърчат участието на частния сектор.*



Генералният план – Въздействие върху околната среда

Обобщение на резултатите от ОВОС

- *Въздействията върху околната среда на предложения Общ Генерален план за транспорта няма да доведат до недопустими рискове за околната среда и могат да се обобщят като пренебрежителни.*

Решения на Министерството на околната среда и водите

- Министерството на околната среда и водите на основание чл. 26, ал. 1, т.1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми*, във връзка с чл. 31 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл.37, ал.4 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони*, **СЪГЛАСУВА** *Общия генерален план за транспорта на България.*



Изпълнение на Генералния план

Изпълнение на Генералния план – Поддръжка на активите

Един от най-сериозните проблеми, които са идентифицирани по време на разработването на Общия Генерален План за Транспорта на България е лошото физическо състояние на транспортната инфраструктура в България.

Развитието на стратегия за поддръжка на инфраструктурата е ключов елемент от Генералния план. От съществено значение е новата или рехабилитираната инфраструктура да бъде поддържана така, че да може да продължи да осигурява планираните нива на качество и капацитет в бъдеще.

Всеки от четирите главни вида транспорт е разгледан по отделно като състоянието на съществуващите активи и настоящите програми за поддръжка на активите се считат за контекст на препоръките за стратегия за поддръжка



Изпълнение на Генералния план – Финансиране и изпълнение на схемите (1)

Приемането на Генералния план е само първият етап от процеса на въвеждане на реална промяна и подобряване на транспортните мрежи, системи и операции в България. Планът е с малка стойност, ако предложенията, съдържащи се в него, не се развият и изпълнят.

За да се подпомогне осъществяването и да се създаде рамка за финансиране и изпълнение на проектите от Генералния план, е разработена стратегия за направление на отговорните за изпълнение на препоръките на плана. Стратегията се състои от четири главни елемента:

Изпълнение на Генералния план – Финансиране и изпълнение на схемите (2)

- Преглед на сегашната ситуация за финансиране и изпълнение на програмата от проекти, които са вече идентифицирани в Оперативна програма Транспорт;
- Преглед на различните варианти за финансиране на всеки проект от ОГПТ и влиянието им върху изпълнението;
- Препоръки за начина на финансиране на всеки вариант в рамките на ОГПТ; и
- Цялостна програма, показваща етапите на проектиране, развитие, строителство/изпълнение и начало на експлоатацията за всеки вариант от ОГПТ.



Изпълнение на Генералния план – Човешки ресурси (1)

Изпълнението на ОГПТ ще окаже въздействие върху трудовата заетост и човешките ресурси в България, поради мащаба и обхвата на засегнатите проекти. Възможността на страната да предостави работна ръка с подходящи знания и умения ще има директно въздействие върху това колко бързо се изпълняват проектите и върху това дали България ще извлече максимални икономически ползи.

Разработена е стратегия за развитие на човешките ресурси в транспортния сектор, която да помогне за осигуряването на подходящите умения. Стратегията се основава на преглед на сегашната ситуация в сектора и на идентифицирани силни и слаби страни.

Изпълнение на Генералния план – Човешки ресурси (2)

Стратегията цели:

- осигуряване на ефективно управление на най-важните активи на транспортния сектор - хората, които работят в него;
- идентифициране на недостатъците в тези умения, които са нужни за развитието и изпълнението на отделните схеми от Генералния план;
- идентифициране на образователни курсове и обучения, които са нужни за попълване на определени пропуски в уменията; и
- стимулиране развитието на ключовите области от управлението на човешките ресурси.



Изпълнение на Генералния план – Наблюдение и оценка (1)

Наблюдението и оценката на Генералния план ще играят ключова роля. Ще определят слабо представящите се проекти, така че да могат да бъдат предприети коригиращи действия; ще помогнат за подобряване на идентифицирането и изпълнението на бъдещи проекти; ще се изискват при финансиране от ЕС.

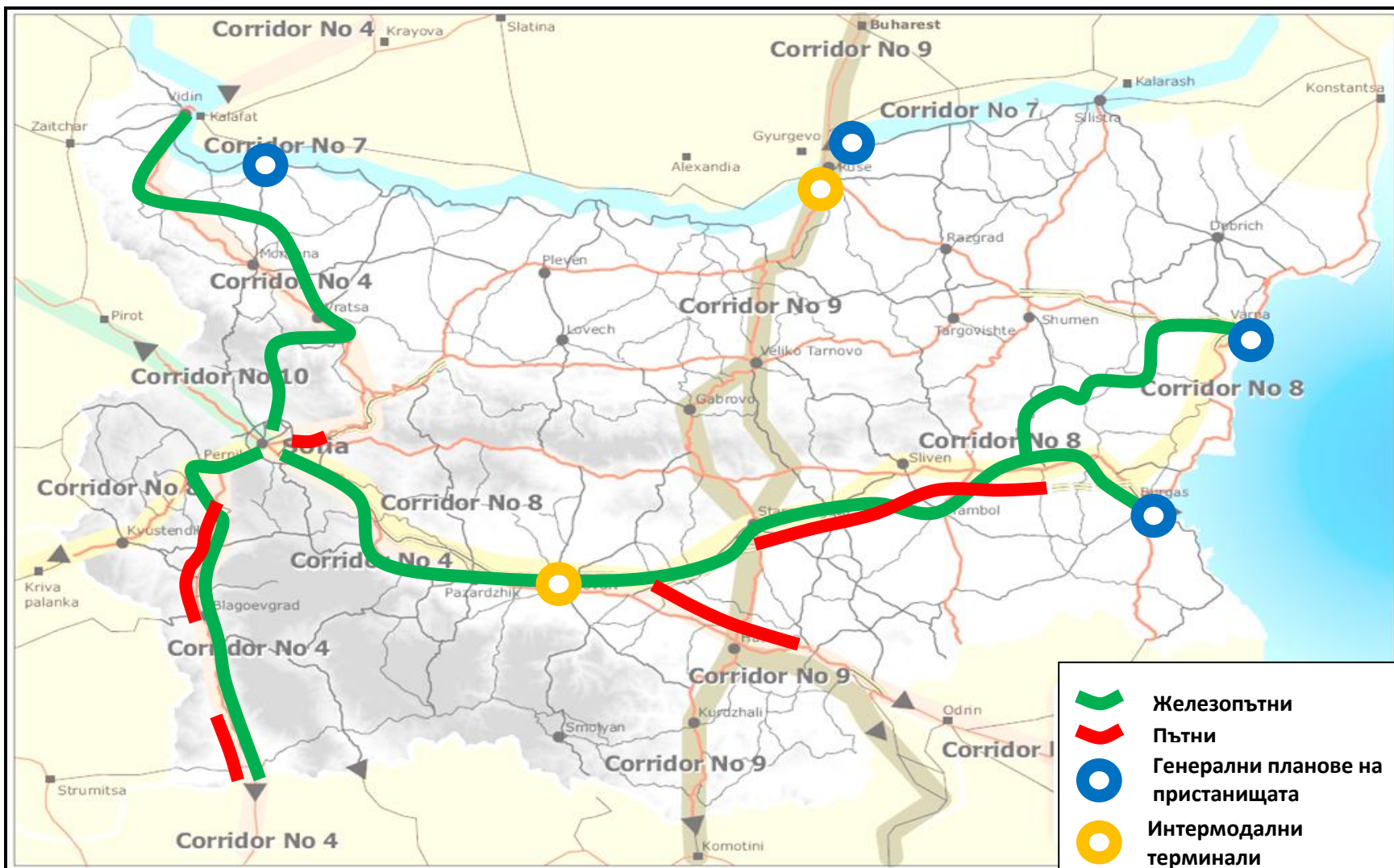
За да се постигнат ефективни наблюдение и оценка, трябва да се удовлетворят четири изисквания:

Изпълнение на Генералния план – Наблюдение и оценка (2)

- Трябва да се определи звено, което да събира данни , нужни за наблюдението на плана;
- Незабавно трябва да започне предварително наблюдение, което да осигури база за сравнение за крайните резултати;
- Трябва да се определят “зони на влияние” за приоритетните проекти, които да ограничават предварителното наблюдение; и
- Трябва да се предприеме преглед на това какви статистически данни се събират в момента, който да послужи за база за определяне на допълнителни изисквания за данни.



Приоритетни проекти на Генералния план



Резюме на препоръките

- € 6.0+ млрд. инвестиции в нова/подобнена стратегическа инфраструктура за автомобилен и железопътен транспорт
- Структурна промяна в управлението, администрацията, законодателството и финансирането в Министерствата на транспорта и регионалното развитие и държавните агенции
- Модернизация и консолидиране на Черноморските и Дунавските пристанища със засилени инвестиции в съоръжения за интермодален трансфер
- Модернизация на системите за управление и контрол на мрежите, за да се подобрят оперативната ефективност и безопасност



Следващи стъпки

- Приемане на плана от българското правителство като база за инвестиции, управление и законодателство в транспортния сектор за следващите 20 години
- Приемане на плана от страна на Европейската комисия като довод за отпускане на финансиране по Оперативните програми на ЕС
- Проектни проучвания за отделните инвестиционни проекти, подкрепени от подходящите технически и екологични оценки
- Изготвяне на финансови и икономически анализи ползи-разходи, които да подкрепят развитието на бизнес плановете, нужни за кандидатстване за финансиране
- Развитие на проектни спецификации за проучвания, които да развият и осъществят предложения за други препоръки от плана, включително административни и инициативи за управление на мрежите



Общ Генерален план за транспорта на България

Благодаря за вниманието!

9 Юли 2010



AECOM