

Инвестираме във Вашето бъдеще



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

## РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.

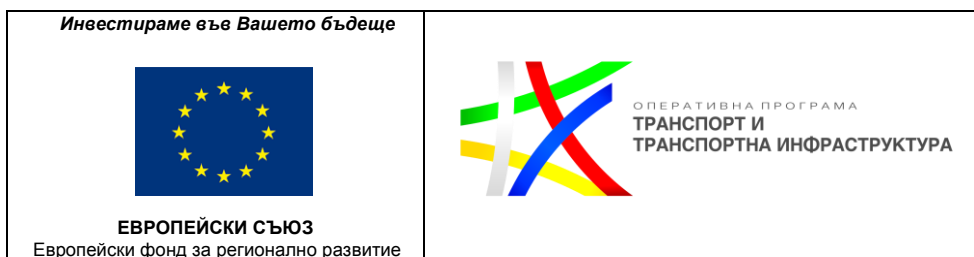
### ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ И ПРОЦЕС НА ПЛАНИРАНЕ

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

11 януари 2017 г.



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

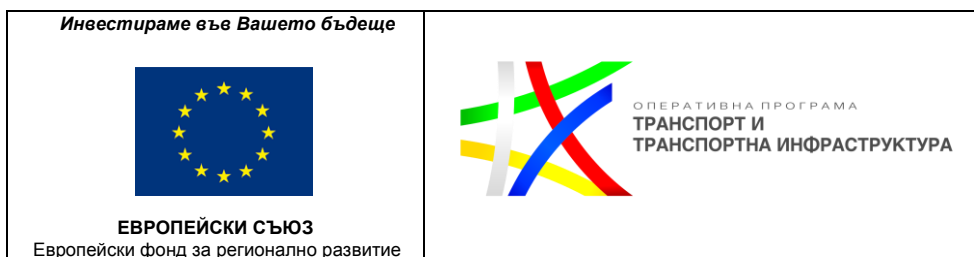


*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## СЪДЪРЖАНИЕ

|  |           |
|--|-----------|
| <b>I. МЕТОДОЛОГИЯ НА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ.....</b>  | <b>5</b>  |
| 1.1 ЦЕЛ И ЕТАПИ .....  | 5         |
| 1.2 ПЪЛЕН ПЪРВОНАЧАЛЕН СПИСЪК НА ПРОЕКТИ .....   | 6         |
| 1.3 ПЪРВОНАЧАЛНА ОЦЕНКА НА ПРОЕКТИТЕ .....   | 7         |
| <b>II. СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА .....</b>   | <b>9</b>  |
| 2.1 МЕТОДИКА ЗА ДЕФИНИРАНЕ НА СЦЕНАРИИТЕ .....   | 9         |
| 2.2 РЕФЕРЕНТЕН СЦЕНАРИЙ .....  | 11        |
| 2.3 СЦЕНАРИЙ “А” .....   | 14        |
| 2.4 СЦЕНАРИЙ “В” .....   | 22        |
| 2.5 СЦЕНАРИЙ “С” .....   | 38        |
| <b>III. ОЦЕНКА И ИЗБОР НА СЦЕНАРИЙ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.....</b>               | <b>54</b> |
| 3.1 МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНКА НА СЦЕНАРИИТЕ .....   | 54        |
| 3.1.1 ПОДХОД И ПРИНЦИПИ НА ОЦЕНКАТА .....  | 54        |
| 3.1.2 СИСТЕМА ОТ КРИТЕРИИ И ПОКАЗАТЕЛИ ЗА КОМПЛЕКСНА ОЦЕНКА НА СЦЕНАРИИТЕ. ПОДХОД ПРИ ДЕФИНИРАНЕ НА СИСТЕМАТА..... | 55        |
| 3.1.3 МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТОЙНОСТИТЕ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ.....   | 59        |
| 3.2 РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА ЧРЕЗ МУЛТИКРИТЕРИАЛЕН АНАЛИЗ.....  | 59        |
| 3.2.1 СТРАТЕГИЧЕСКИ, ПОЛИТИЧЕСКИ И ПРАВНИ КРИТЕРИИ .....   | 60        |
| 3.2.2 СОЦИАЛНО - ИКОНОМИЧЕСКИ КРИТЕРИИ И КРИТЕРИИ ЗА ПРИНОС КЪМ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ<br>62                        | 62        |
| 3.2.3 ЕФЕКТИВНОСТ НА ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА .....  | 64        |
| 3.2.4 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С РАЗХОДИТЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА СЦЕНАРИИТЕ И МЕРКИТЕ И ФИНАНСОВА<br>ИМ ПРИЛОЖИМОСТ.....       | 65        |
| 3.2.5 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА ДАДЕН СЦЕНАРИЙ. 67                               | 67        |
| 3.2.6 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С ОЦЕНКА НА ВЛИЯНИЕТО НА ДАДЕН СЦЕНАРИЙ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И<br>СИГУРНОСТТА.....         | 68        |
| 3.2.7 КЛАСИРАНЕ НА АЛТЕРНАТИВИТЕ ПО СЦЕНАРИИ .....   | 70        |

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



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

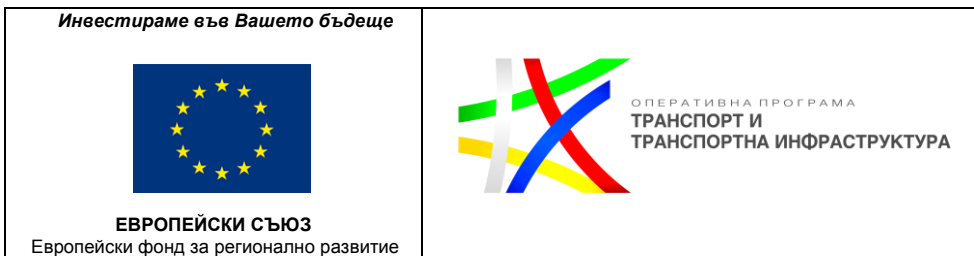
## ФИГУРИ

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

## ТАБЛИЦИ

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

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

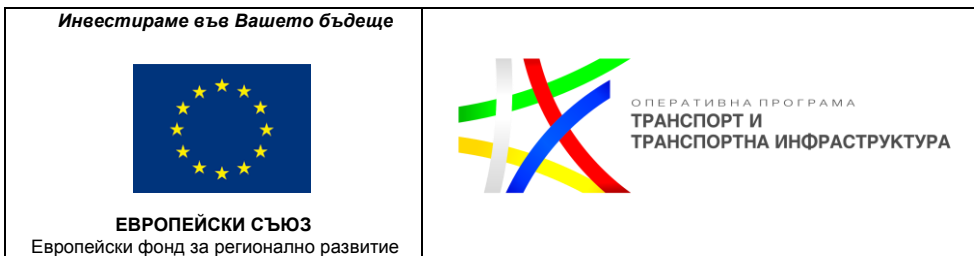


*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## СЪКРАЩЕНИЯ

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

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



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

## I. МЕТОДОЛОГИЯ НА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОЕКТИ

### 1.1 ЦЕЛ И ЕТАПИ

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

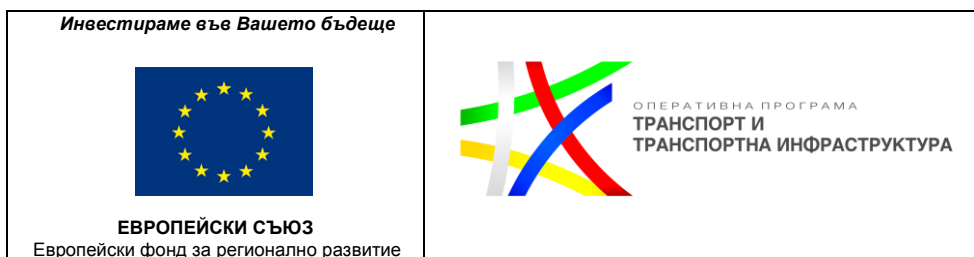
Процесът на идентифициране на проекти за реализация в рамките на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. включва следните основни стъпки (фигура 1):

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



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

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



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

## 1.2 ПЪЛЕН ПЪРВОНАЧАЛЕН СПИСЪК НА ПРОЕКТИ

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

В пълния списък са включени:

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

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

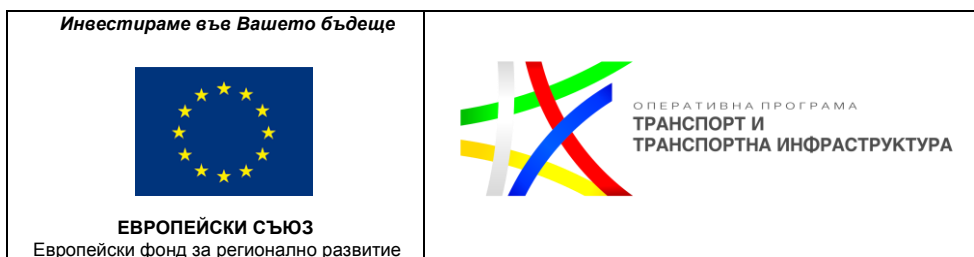
За изготвяне на първоначалния списък на проекти е направен преглед и анализ на предвидените проекти в следните документи и програми:

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

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

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

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



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

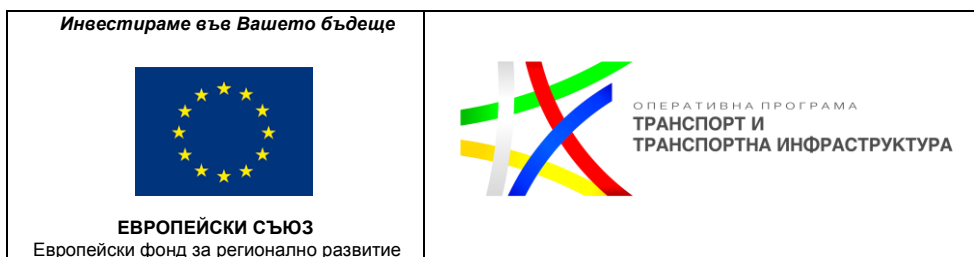
### 1.3 ПЪРВОНАЧАЛНА ОЦЕНКА НА ПРОЕКТИТЕ

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

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

- **Период на изпълнение:**
  - проекти от предходния програмен период, завършили след базовата 2014 год.;
  - проекти, предвидени за реализация по ОПТТИ 2014 – 2020 и МСЕ;  
Тези проекти могат да завършат до 2023 г. Програмният период завършва през 2020 г., но разплащанията са на принципа на възстановяване на признати разходи. Те могат да се осъществят до 2022 г. (период T + 2) и по изключение до 2023 г.
  - проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.;
  - проекти, планирани за реализация след 2022 г.
  
- **Степен на зрялост на проекта:**
  - наличен идеен проект;
  - готов технически проект;
  - готов доклад по ОВОС;
  - провеждане на отчуждения;
  - километри TEN-T мрежа.
    - **Връзка на проекта с TEN-T мрежата:**
      - основна TEN-T мрежа;
      - разширена TEN-T мрежа;
      - връзки с TEN-T мрежата.
  
- **Осигурено финансиране:**
  - по ОПТТИ 2014 – 2020 г.;
  - по МСЕ;
  - по ОПРР 2014 – 2020 г.
  
- **Структура на финансирането:**
  - финансира се и ДДС на инвестициите като признат разход;
  - бенефициентът не участва във финансирането на проекта;
  - бенефициентът участва с минимално финансиране на проекта.
  
- **Намаляване на външните ефекти от транспортната дейност**
  - развитие на интермодален транспорт;
  - приоритетно развитие на железопътен транспорт;
  - изграждане на обходни пътища около градовете.

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



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

Въз основа на оценката проектите са разделени на три групи:

- **Проекти, предвидени за реализация по ОПТТИ 2014 – 2020 и МСЕ;**
- **Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.**
- **Индикативни проекти за реализация след 2022г. до 2030 г.**

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

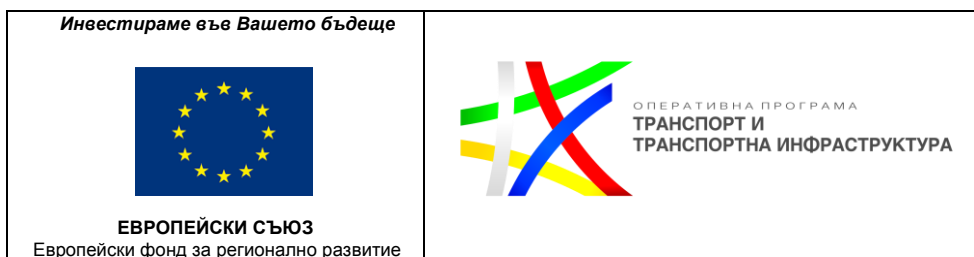
Критериите за класифициране на един проект като реалистичен и зрял са следните<sup>1</sup>:

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

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

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





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

## II. СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА

### 2.1 МЕТОДИКА ЗА ДЕФИНИРАНЕ НА СЦЕНАРИИТЕ

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

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

#### Референтен сценарий

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

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

#### СЦЕНАРИЙ А

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

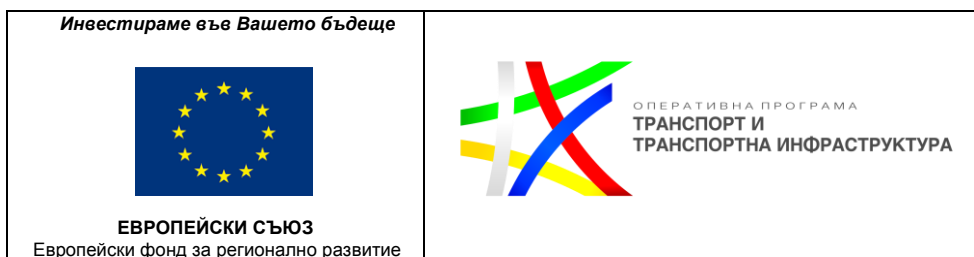
За следващите периоди са включени и планирани за реализация проекти чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ до 2022 г. и проекти планирани за реализация след 2022 г. до 2030 г., за които по-голяма тежест е структурата на финансиране. Това са предимно проекти, за които ДДС върху инвестициите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

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

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

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

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



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

## СЦЕНАРИЙ В

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

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

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

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

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

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

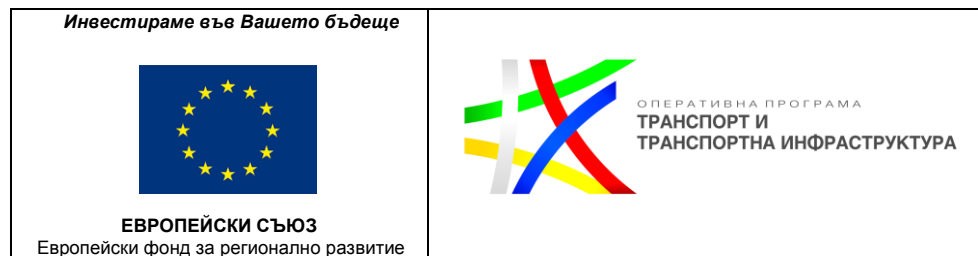
## СЦЕНАРИЙ С

Този сценарий включва всички проекти включени в референтния сценарий.

В този сценарий са включени всички зрели проекти (има наличен идеен проект, готов технически проект, готов доклад по ОВОС, провеждат се или са проведени отчуждения и проектът е разположен върху основната TEN-T мрежа) с осигурено финансиране по ОПТТИ 2014 – 2020 г., ОПРР 2014 – 2020 г. или МСЕ за този програмен период.

В сценария са включени и всички проекти включени в „Сценарий А“ и в „Сценарий В“. Допълнително са включени и проекти разположени върху разширената TEN-T мрежа и осъществяващи връзки с TEN-T мрежата. Тези проекти са планирани за последния период за реализация на сценария - 2022 – 2030 г. Този сценарий включва всички анализирани и приети като възможни за реализация проекти. Може да се каже, че това е сценарий с максимални инвестиции.

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



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

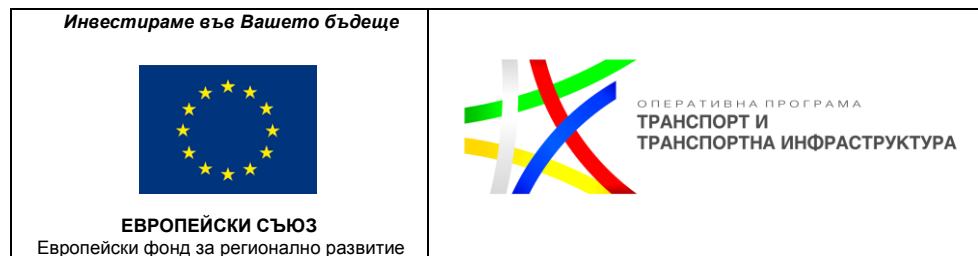
## 2.2 РЕФЕРЕНТЕН СЦЕНАРИЙ

Таблица 2-1 Референтен сценарий

### РЕФЕРЕНТЕН СЦЕНАРИЙ

| №  | Фаза                | Програма        | Проекти   | Период на изпълнение |            | Стойност<br>(без ДДС) - BGN | TEN-T   |
|--|---------------------|-----------------|---|----------------------|------------|-----------------------------|---------|
|  |                     |                 |   | От                   | До         |                             |         |
| <b>ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.</b> |                     |                 |   |                      |            |                             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b>   |                     |                 |   |                      |            |                             |         |
| 1  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013 | "Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа                           | 2014                 | 31.3.2017  | 269 050 032                 | TEN-T 1 |
| 2  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013 | „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград” | 2014                 | 31.12.2016 | 358 643 170                 | TEN-T 1 |
| 3  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013 | Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1                              | 2014                 | 31.12.2016 | 385 624 679                 | TEN-T 1 |
| 4  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2014 | Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив                                      | 2014                 | 2017       | 12 316 771                  | TEN-T 1 |
| <b>Автомобилен транспорт</b>   |                     |                 |   |                      |            |                             |         |
| 5  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013 | АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)   | 2014                 | 2015       | 358 722 000                 | TEN-T 1 |
| 6  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013 | АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)   | 2014                 | 2015       | 67 176 000                  | TEN-T 1 |
| 7  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013 | Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (Е79)  | 2014                 | 2015       | 46 572 618                  | TEN-T 1 |

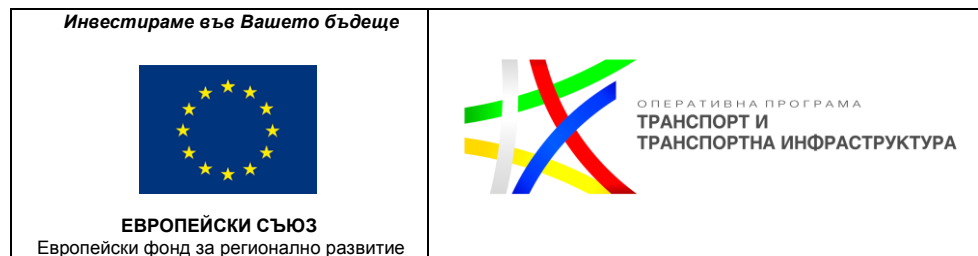
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът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



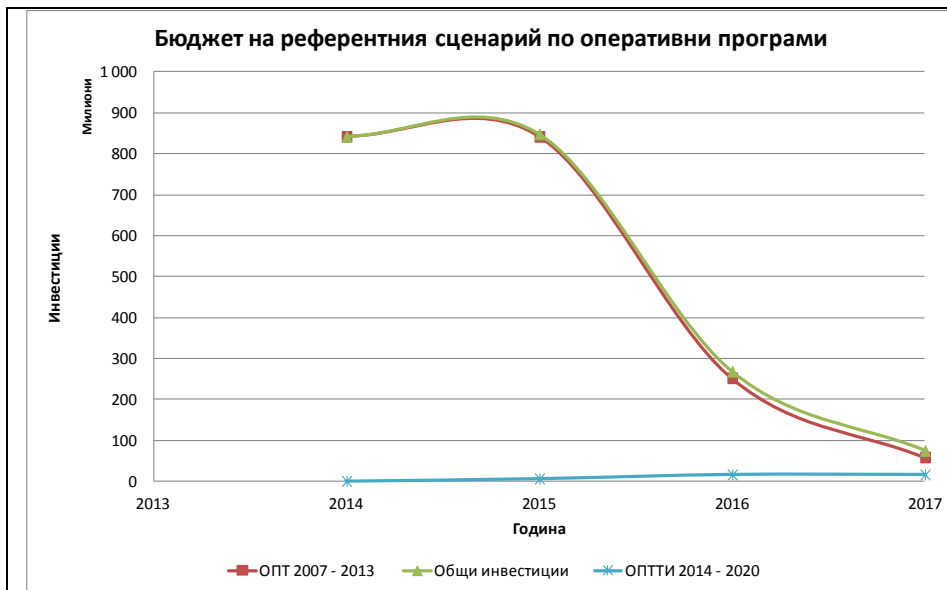
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

|                              |                     |                     |   |           |      |             |         |
|------------------------------|---------------------|---------------------|---|-----------|------|-------------|---------|
| 8                            | Фаза "Завършен"     | ОПРР<br>2007 - 2013 | Северна скоростна тангента  | 2014      | 2016 | 240 956 836 | TEN-T 1 |
| 9                            | Фаза "Завършен"     | ОПТ<br>2007 - 2013  | АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризovo-Димитровград"  | 2014      | 2015 | 133 129 678 | TEN-T 1 |
| 10                           | Фаза "Завършен"     | ОПТ<br>2007 - 2013  | АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"   | 2014      | 2015 | 122 137 000 | TEN-T 1 |
| <b>ОПТИ 2014 - 2020; МСЕ</b> |                     |                     |   |           |      |             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b> |                     |                     |   |           |      |             |         |
| 11                           | Фаза "Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези “                                     | 19.8.2016 | 2017 | 19 998 000  | TEN-T 1 |
| 12                           | Фаза "Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол | 13.8.2015 | 2017 | 17 782 623  | TEN-T 1 |

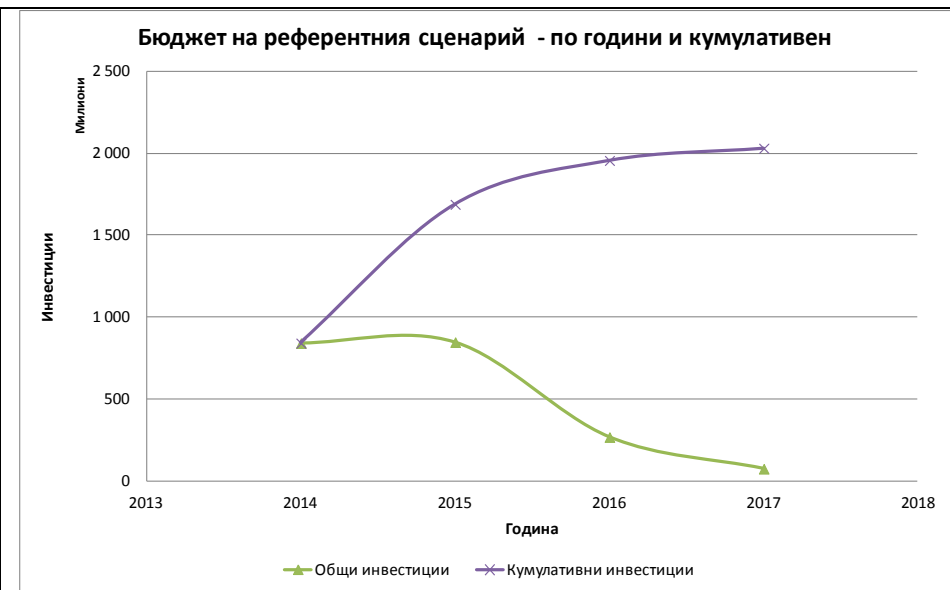
Бюджетът на референтния сценарий е показан на фиг.2-1, фиг.2-2 и в табл.2-2. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулятивен).



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



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

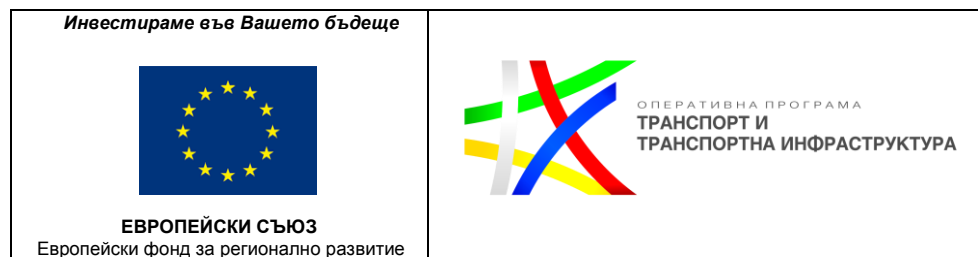


Фигура 2-2 Бюджет на референтния сценарий

Таблица 2-2 Бюджет на референтния сценарий в лв.

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

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



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

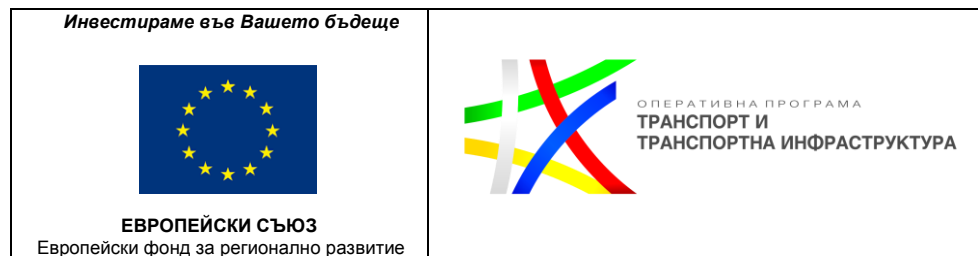
## 2.3 СЦЕНАРИЙ "А"

Таблица 2-3 Сценарий „А“

**СЦЕНАРИЙ А**

| №  | Фаза                | Програма         | Проекти   | Период на изпълнение |            | Стойност (без ДДС) - BGN | TEN-T   |
|--|---------------------|------------------|---|----------------------|------------|--------------------------|---------|
|  |                     |                  |   | От                   | До         |                          |         |
| <b>ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.</b> |                     |                  |   |                      |            |                          |         |
| <b>Железопътен транспорт</b>   |                     |                  |   |                      |            |                          |         |
| 1  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013  | "Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа                           | 2014                 | 31.3.2017  | 269 050 032              | TEN-T 1 |
| 2  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013  | „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград“ | 2014                 | 31.12.2016 | 358 643 170              | TEN-T 1 |
| 3  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013  | Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1                              | 2014                 | 31.12.2016 | 385 624 679              | TEN-T 1 |
| 4  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2014  | Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив                                      | 2014                 | 2017       | 12 316 771               | TEN-T 1 |
| <b>Автомобилен транспорт</b>   |                     |                  |   |                      |            |                          |         |
| 5  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013  | АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)   | 2014                 | 2015       | 358 722 000              | TEN-T 1 |
| 6  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013  | АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)   | 2014                 | 2015       | 67 176 000               | TEN-T 1 |
| 7  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013  | Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)  | 2014                 | 2015       | 46 572 618               | TEN-T 1 |
| 8  | Фаза "Завършен"     | ОПРР 2007 - 2013 | Северна скоростна тангента  | 2014                 | 2016       | 240 956 836              | TEN-T 1 |
| 9  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013  | АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризово-Димитровград"  | 2014                 | 2015       | 133 129 678              | TEN-T 1 |

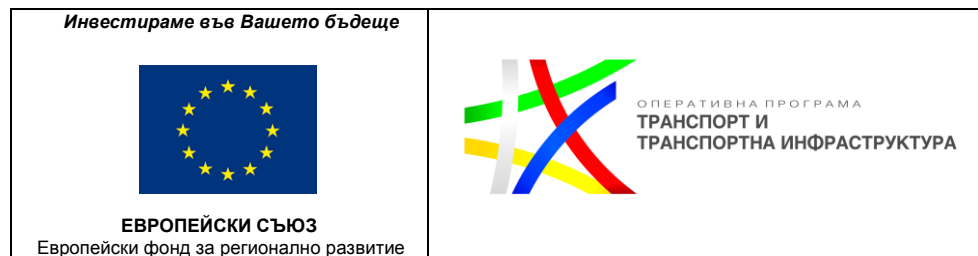
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|                               |   |                      |  |           |      |             |         |
|-------------------------------|---|----------------------|--|-----------|------|-------------|---------|
| 10                            | Фаза "Завършен"                         | ОПТ<br>2007 - 2013   | АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"  | 2014      | 2015 | 122 137 000 | TEN-T 1 |
| <b>ОПТТИ 2014 - 2020; МСЕ</b> |   |                      |  |           |      |             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b>  |   |                      |  |           |      |             |         |
| 11                            | Фаза<br>"Строителство"                  | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив:<br>част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези “   | 19.8.2016 | 2017 | 19 998 000  | TEN-T 1 |
| 12                            | Фаза<br>"Строителство"                  | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол  | 13.8.2015 | 2017 | 17 782 623  | TEN-T 1 |
| 13                            | Фаза<br>"Строителство"                  | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | „Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза 2 (включително жп възел Бургас)“<br>Проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата железопътна линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км. | 2016      | 2022 | 675 092 693 | TEN-T 1 |
| 14                            | Фаза<br>"Строителство"                  | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | „Модернизация на жп линия София-Пловдив, участък Елин Пелин- Костенец“   | 2016      | 2023 | 959 236 416 | TEN-T 1 |
| 15                            | Фаза<br>"Проектиране и<br>Строителство" | МСЕ                  | „Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“   | 2015      | 2020 | 132 966 320 | TEN-T 1 |
| 16                            | Фаза<br>"Проектиране и<br>Строителство" | МСЕ                  | „Модернизация на железопътната линия София – Септември, участък Костенец - Септември“  | 2016      | 2022 | 348 641 613 | TEN-T 1 |
| 17                            | Фаза<br>"Строителство"                  | МСЕ                  | „Развитие на възел София, железопътен участък София - Волуяк“  | 2016      | 2020 | 203 819 092 | TEN-T 1 |

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

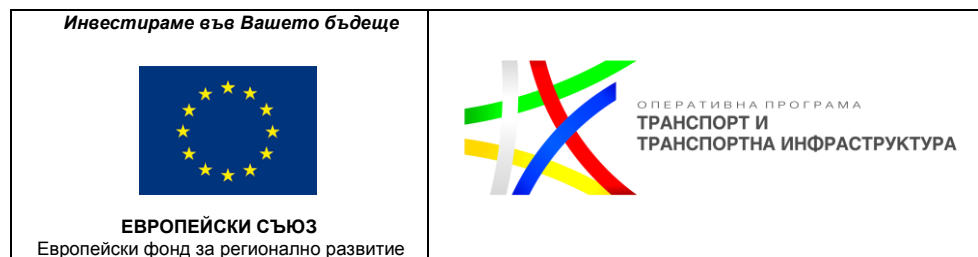


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

|   |                                   |                      |   |            |            |               |                       |
|---|-----------------------------------|----------------------|---|------------|------------|---------------|-----------------------|
| 18  | Фаза "Строителство"               | МСЕ                  | „Развитие на жп възел Пловдив“  | 2017       | 2020       | 224 870 977   | TEN-T 1               |
| 19  | Фаза "Реализация"                 | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол в жп транспорта   | 2017       | 2021       | 107 200 000   | TEN-T 2               |
| 20  | Фаза "Подготовка и Строителство"  | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | „Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“  | 2017       | 2020       | 26 000 000    | TEN-T 1               |
| <b>Железопътен и Интермодален транспорт</b> |                                   |                      |   |            |            |               |                       |
| 21  | Фаза "Реализация"                 | ПЧП                  | Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе  | 2018       | 2020       | 43 055 008    | TEN-T 1               |
| <b>Метрополитен</b>                         |                                   |                      |   |            |            |               |                       |
| 22  | Фаза "Строителство"               | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА"   | 19.01.2016 | 31.12.2020 | 1 017 219 360 | (национално значение) |
| 23  | Фаза "Строителство"               | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ОВЧА КУПЕЛ"   | 2017       | 2019       | 160 000 000   | (национално значение) |
| 24  | Фаза "Изпълнен"                   | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2  | 2014       | 20.7.2016  | 26 432 856    | (национално значение) |
| <b>Автомобилен транспорт</b>                |                                   |                      |   |            |            |               |                       |
| 25  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански<br>Проект 1 - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница | 30.12.2015 | 30.12.2020 | 739 245 318   | TEN-T 1               |
| 26  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански<br>Проект 2 - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна.  | 2017       | 2022       | 261 158 748   | TEN-T 1               |

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

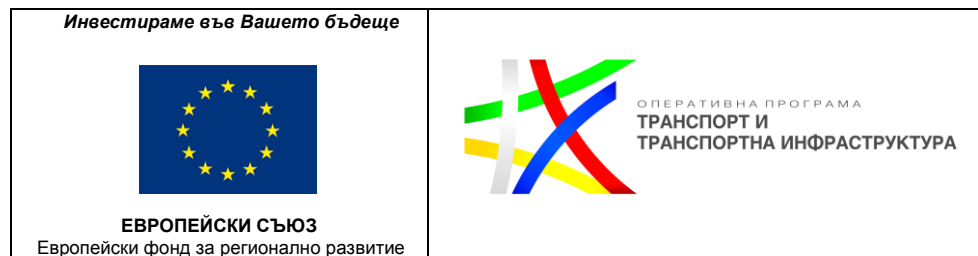




Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

|    |                                   |                      |  |            |            |             |         |
|----|-----------------------------------|----------------------|--|------------|------------|-------------|---------|
| 27 | Фаза "Изпълнен"                   | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП, участък 2 – път II-18 СОП  | 21.10.2015 | 13.9.2016  | 115 408 769 | TEN-T 1 |
| 28 | Фаза "Подготовка"                 | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път   | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 2 774 937   | TEN-T 1 |
| 29 | Фаза "Подготовка"                 | МСЕ                  | Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица  | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 3 139 131   | TEN-T 1 |
| 30 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на „Път II-57 Ст. Загора-Раднево“ (Лот 1)  | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 28 755 007  | TEN-T 3 |
| 31 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път II-81 Костинброд - Бучин проход" и Лот 3 „Път II-81 Бучин проход- Берковица“)                      | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 27 348 581  | TEN-T 3 |
| 32 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път II-29 Варна – Добрич“ и Лот 5 „Път II-29 Добрич –Кардам“)  | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 23 506 185  | TEN-T 3 |
| 33 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на „Път II-86 Пловдив - Асеновград“ (Лот 6)  | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 25 392 217  | TEN-T 3 |
| 34 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч“, Лот 11 "Път II-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път II-44 Драгановци – Габрово“) | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 32 390 729  | TEN-T 3 |
| 35 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III-904 Гроздьово-Провадия")      | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 18 580 438  | TEN-T 3 |
| 36 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски манастир“)                                       | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 28 974 843  | TEN-T 3 |

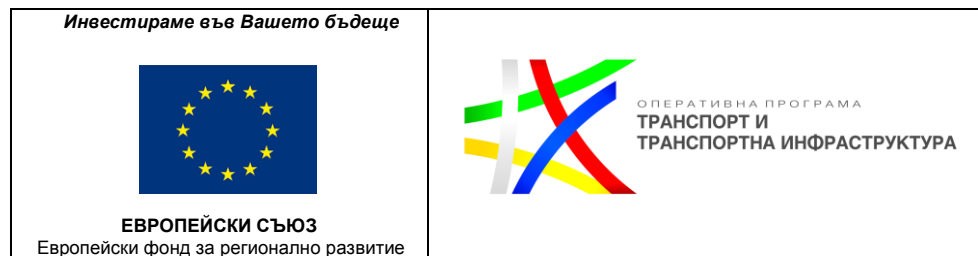
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|   |                                   |                     |   |          |            |             |         |
|---|-----------------------------------|---------------------|---|----------|------------|-------------|---------|
| 37  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР 2014 - 2020    | Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище - Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан“) | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 20 710 924  | TEN-T 3 |
| <b>Воден транспорт</b>  |                                   |                     |   |          |            |             |         |
| 38  | Фаза "Изпълнение"                 | ОПТТИ 2014 - 2020   | Предпроектни проучвания за Port Community System (PCS) за българските пристанища  | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 10 300 000  | TEN-T 1 |
| 39  | Фаза "Подготовка и Изпълнение"    | МСЕ                 | Проект FAIRway Danube - обща информация:  | 1.7.2015 | 31.12.2020 | 45 766 000  | TEN-T 1 |
| 40  | Фаза "Подготовка и Изпълнение"    | МСЕ                 | Проект "Port Bulgaria West – safe and competitive multimodal port"  | 1.7.2017 | 31.12.2020 | 29 337 450  | TEN-T 1 |
| <b>Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.</b> |                                   |                     |   |          |            |             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b>  |                                   |                     |   |          |            |             |         |
| 41  | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна   | 2018     | 31.12.2022 | 749 082 890 | TEN-T 2 |
| 42  | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията                                 | 2018     | 31.12.2022 | 338 400 000 | TEN-T 3 |
| <b>Автомобилен транспорт</b>  |                                   |                     |   |          |            |             |         |
| 43  | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Изграждане на АМ „Калотина-София“ - път I-8 Калотина – Софийски околновръстен път   | 2019     | 2021       | 150 000 000 | TEN-T 1 |
| 44  | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път  | 2018     | 2021       | 864 292 874 | TEN-T 1 |
| 45  | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път „РИЛА“ Трасе: Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия“/ АМ „Хемус“  | 2019     | 2022       | 812 400 489 | TEN-T 2 |

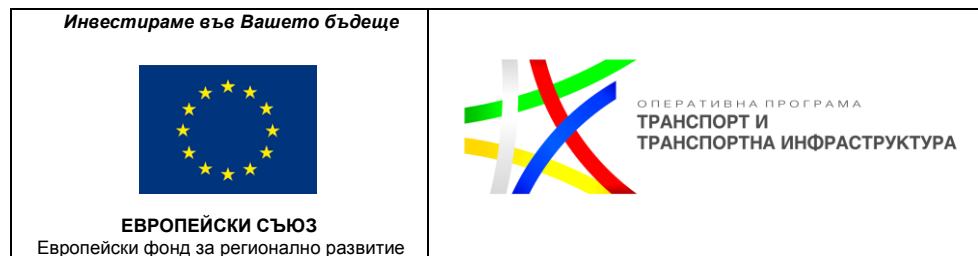
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|  |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
|--|-----------------------------------|---------------------|--|------|------|---------------|-----------------------|
| 46   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица  | 2017 | 2022 | 1 497 662 821 | TEN-T 1               |
| 47   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)-Кърджали – ГКПП Маказа»  | 2019 | 2020 | 82 612 321    | TEN-T 2               |
| 48   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7) (участък 1 - Ябланица-Път II-35 ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020 ако има възможност) и Белокопитово - Шумен | 2017 | 2022 | 2 658 152 061 | (национално значение) |
| <b>Проекти, планирани за реализация след 2022 г.</b> |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| <b>Железопътен транспорт</b>                         |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| 49   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | „Модернизация на жп линията София – Перник“  | 2023 | 2026 | 400 000 000   | TEN-T 1               |
| 50   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Развитие на жп възел София (без отсечката София – Волуяк)  | 2022 | 2027 | 419 625 303   | TEN-T 1               |
| <b>Автомобилен транспорт</b>                         |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| 51   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ“ /на р.Дунав/  | 2029 | 2034 | 357 012 582   | TEN-T 1               |
| 52   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ“ /на р.Дунав/   | 2030 | 2034 | 267 759 437   | TEN-T 1               |
| 53   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ“ /на р.Дунав/   | 2029 | 2033 | 357 012 582   | TEN-T 1               |
| 54   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /на р.Дунав/   | 2029 | 2033 | 267 759 437   | TEN-T 1               |

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



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

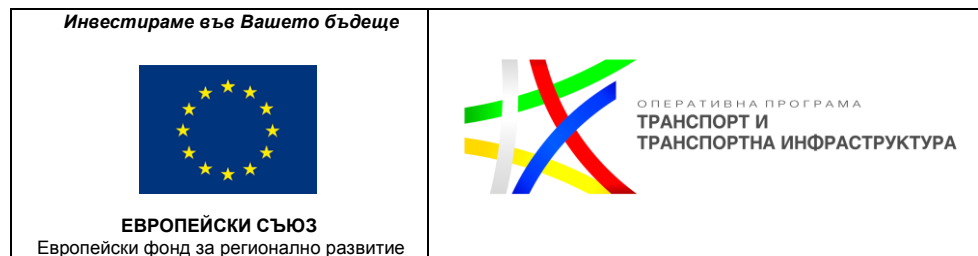
Таблица 2-4 Бюджет на сценарий „А” в лв.

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

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

|                   | 2 028 | 2 029 | 2 030 | 2 031 | 2 032 | 2 033 | 2 034 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ОПТ 2007 - 2013   | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| ОПТТИ 2014 - 2020 | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| ОПРР 2014 - 2020  | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |

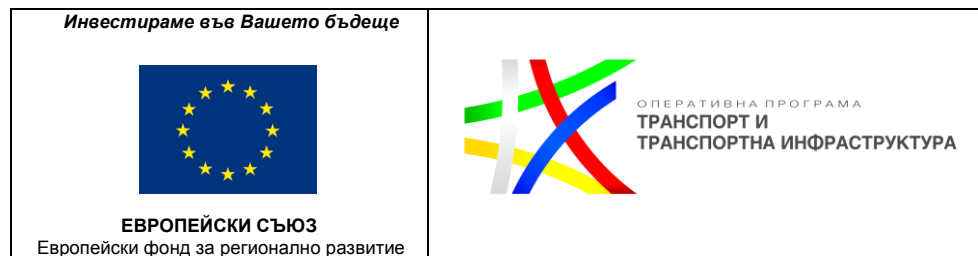
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът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



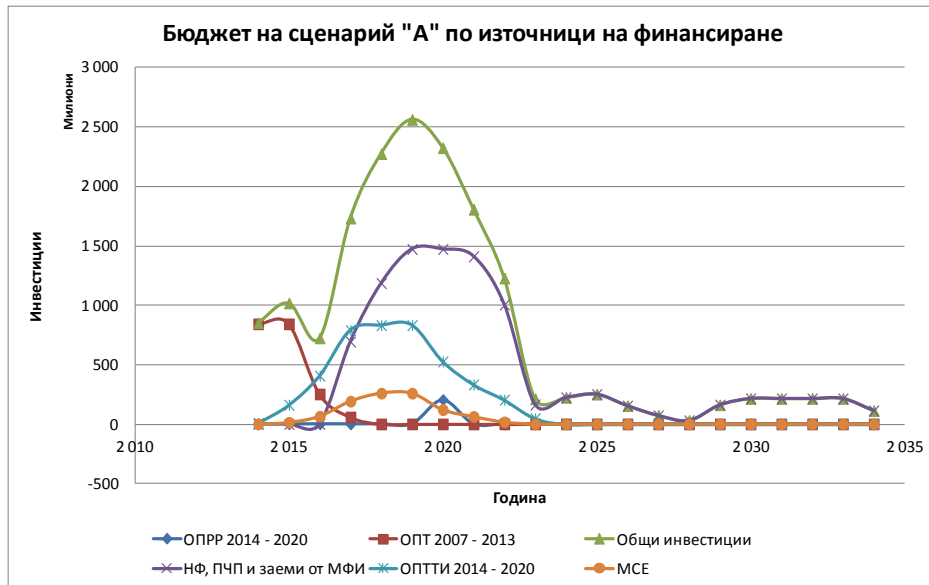
*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

|                           |  |                |                |                |                |                |                |                |
|---------------------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| МСЕ                       |  | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| НФ, ПЧП и заеми от МФИ    |  | 30 122 937     | 161 027 550    | 214 579 437    | 214 579 437    | 214 579 437    | 214 579 437    | 113 053 984    |
| Общи инвестиции           |  | 30 122 937     | 161 027 550    | 214 579 437    | 214 579 437    | 214 579 437    | 214 579 437    | 113 053 984    |
| Кумулативни инвестиции    |  | 15 458 806 532 | 15 619 834 082 | 15 834 413 519 | 16 048 992 956 | 16 263 572 393 | 16 478 151 831 | 16 591 205 815 |
| Общи инвестиции - само ОП |  |                |                |                |                |                |                |                |
| Кумулативни инвестиции    |  |                |                |                |                |                |                |                |

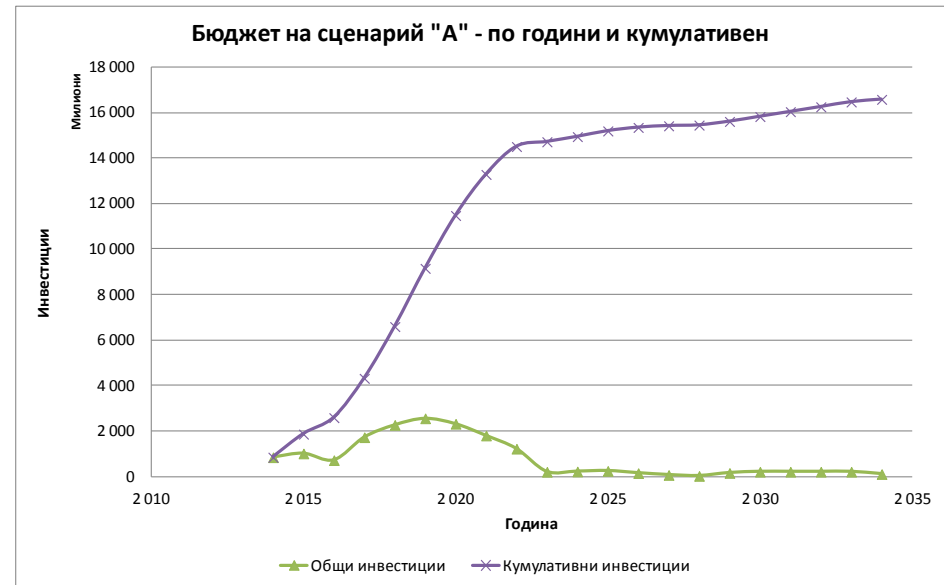
Бюджетът на сценарий „А” е показан на фиг.2-3, фиг.2-4, фиг. 2-5, фиг. 2-6, фиг. 2-7 и в табл.2-4. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулятивен). Също така е показан и бюджет съставен само от финансирането от оперативните програми и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



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

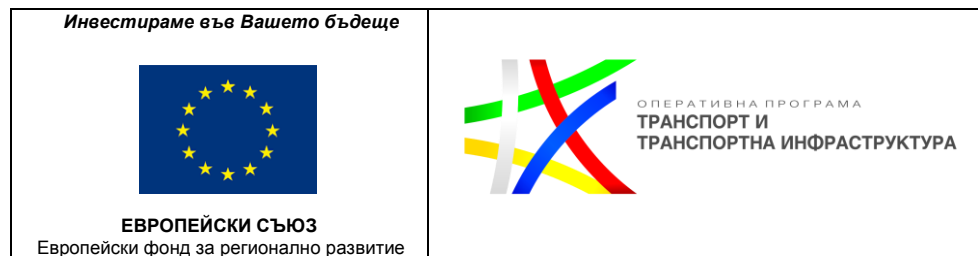


**Фигура 2-3 Бюджет на сценарий „А“ по източници на финансиране**

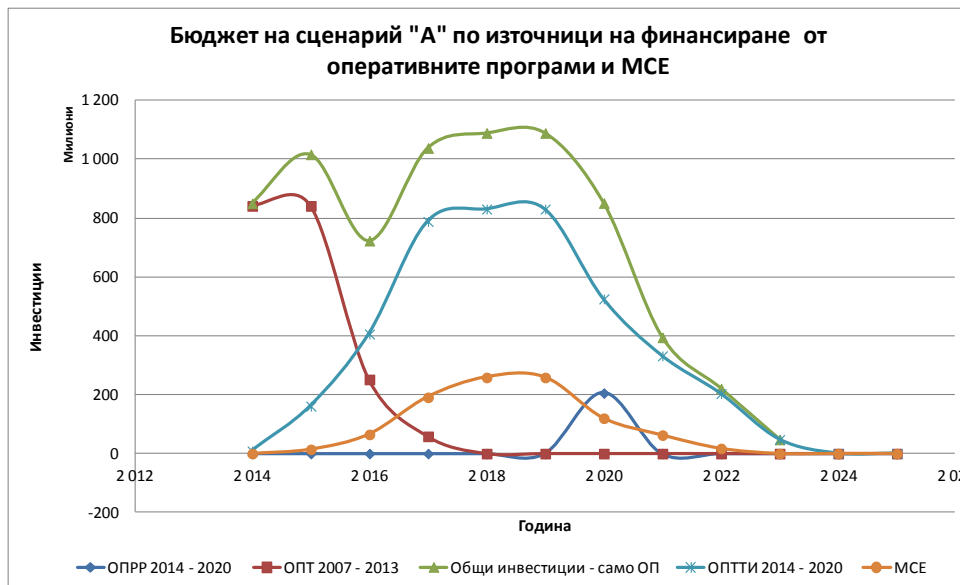


**Фигура 2-4 Бюджет на сценарий „А“**

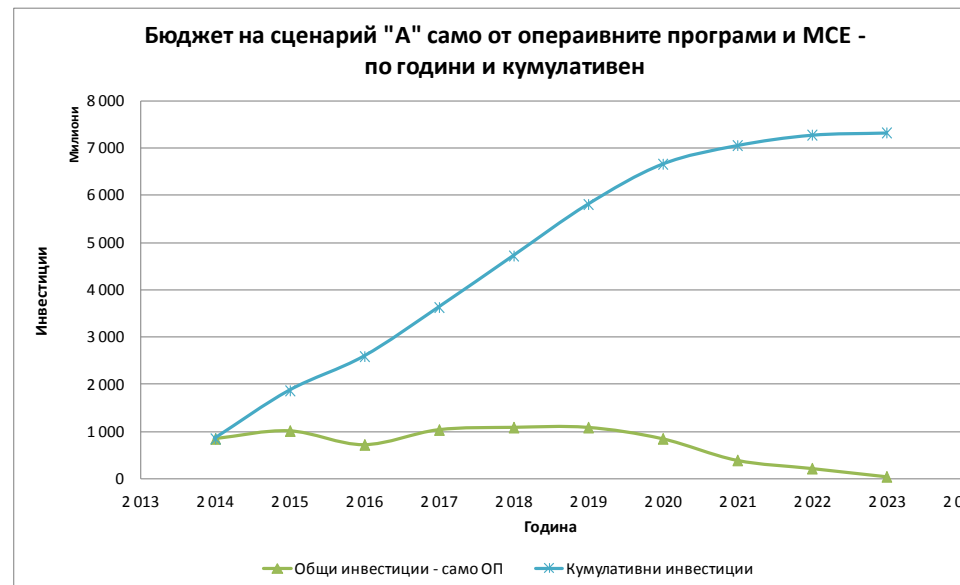
*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

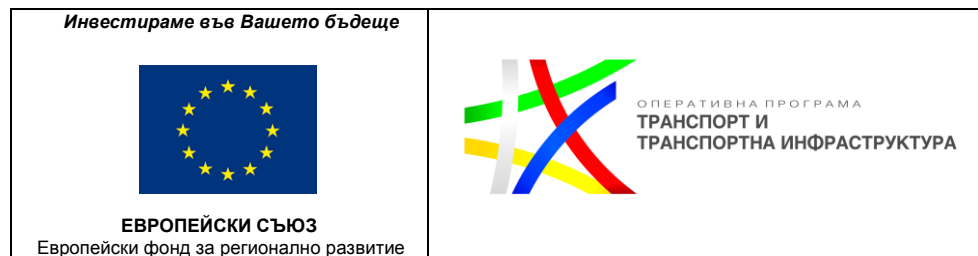


Фигура 2-5 Бюджет на сценарий „А“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ

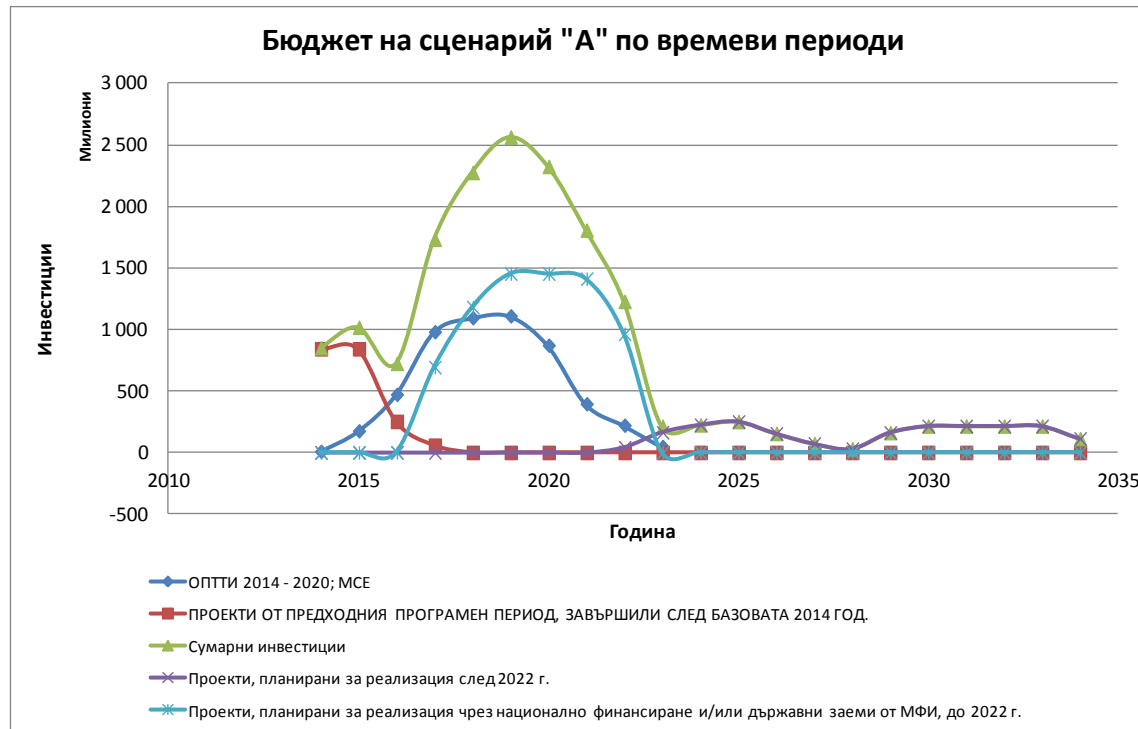


Фигура 2-6 Бюджет на сценарий „А“ само от оперативните програми и МСЕ

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



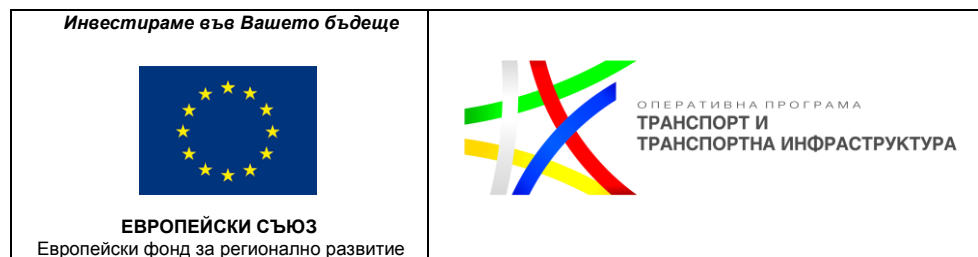
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 2-7 Бюджет на сценарий „А“ по времеви периоди

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





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

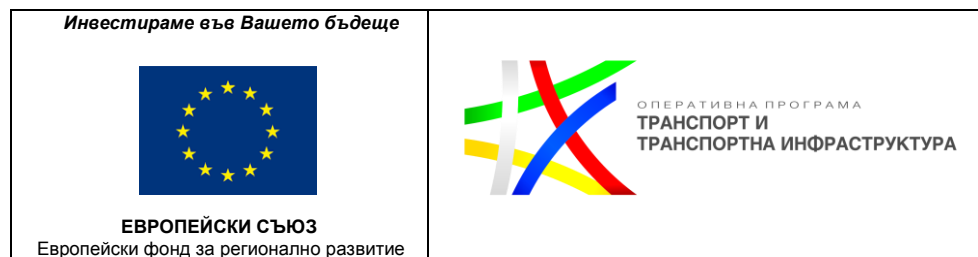
## 2.4 СЦЕНАРИЙ "В"

Таблица 2-5 Сценарий „В“

### СЦЕНАРИЙ В

| №  | Фаза                | Програма            | Проекти   | Период на изпълнение |            | Стойност<br>(без ДДС) - BGN | TEN-T   |
|--|---------------------|---------------------|---|----------------------|------------|-----------------------------|---------|
|  |                     |                     |   | От                   | До         |                             |         |
| <b>ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.</b> |                     |                     |   |                      |            |                             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b>   |                     |                     |   |                      |            |                             |         |
| 1  | Фаза "Строителство" | ОПТ<br>2007 - 2013  | "Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа                           | 2014                 | 31.3.2017  | 269 050 032                 | TEN-T 1 |
| 2  | Фаза "Строителство" | ОПТ<br>2007 - 2013  | „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград“ | 2014                 | 31.12.2016 | 358 643 170                 | TEN-T 1 |
| 3  | Фаза "Строителство" | ОПТ<br>2007 - 2013  | Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1                              | 2014                 | 31.12.2016 | 385 624 679                 | TEN-T 1 |
| 4  | Фаза "Строителство" | ОПТ<br>2007 - 2014  | Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив                                      | 2014                 | 2017       | 12 316 771                  | TEN-T 1 |
| <b>Автомобилен транспорт</b>   |                     |                     |   |                      |            |                             |         |
| 5  | Фаза "Завършен"     | ОПТ<br>2007 - 2013  | АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)   | 2014                 | 2015       | 358 722 000                 | TEN-T 1 |
| 6  | Фаза "Завършен"     | ОПТ<br>2007 - 2013  | АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)   | 2014                 | 2015       | 67 176 000                  | TEN-T 1 |
| 7  | Фаза "Завършен"     | ОПТ<br>2007 - 2013  | Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)  | 2014                 | 2015       | 46 572 618                  | TEN-T 1 |
| 8  | Фаза "Завършен"     | ОПРР<br>2007 - 2013 | Северна скоростна тангента  | 2014                 | 2016       | 240 956 836                 | TEN-T 1 |
| 9  | Фаза "Завършен"     | ОПТ<br>2007 - 2013  | АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризovo-Димитровград"  | 2014                 | 2015       | 133 129 678                 | TEN-T 1 |

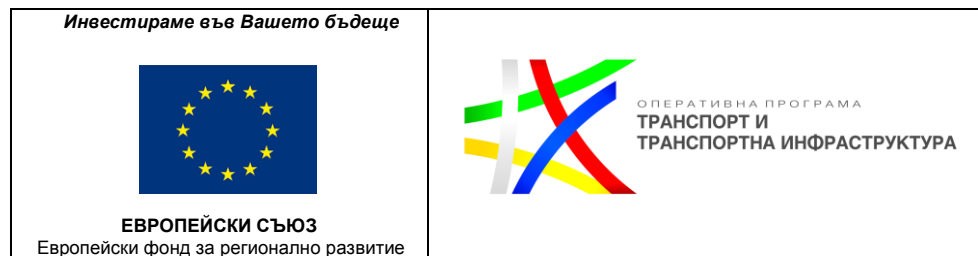
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|                              |                                   |                     |  |           |      |             |         |
|------------------------------|-----------------------------------|---------------------|--|-----------|------|-------------|---------|
| 10                           | Фаза "Завършен"                   | ОПТ<br>2007 - 2013  | AM "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"  | 2014      | 2015 | 122 137 000 | TEN-T 1 |
| <b>ОПТИ 2014 - 2020; МСЕ</b> |                                   |                     |  |           |      |             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b> |                                   |                     |  |           |      |             |         |
| 11                           | Фаза "Строителство"               | ОПТИ<br>2014 - 2020 | „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“   | 19.8.2016 | 2017 | 19 998 000  | TEN-T 1 |
| 12                           | Фаза "Строителство"               | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол  | 13.8.2015 | 2017 | 17 782 623  | TEN-T 1 |
| 13                           | Фаза "Строителство"               | ОПТИ<br>2014 - 2020 | „Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза 2 (включително жп възел Бургас)“<br>Проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата железопътна линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км. | 2016      | 2022 | 675 092 693 | TEN-T 1 |
| 14                           | Фаза "Строителство"               | ОПТИ<br>2014 - 2020 | „Модернизация на жп линия София-Пловдив, участък Елин Пелин- Костенец“   | 2016      | 2023 | 959 236 416 | TEN-T 1 |
| 15                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | МСЕ                 | „Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“   | 2015      | 2020 | 132 966 320 | TEN-T 1 |
| 16                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | МСЕ                 | „Модернизация на железопътната линия София – Септември, участък Костенец - Септември“  | 2016      | 2022 | 348 641 613 | TEN-T 1 |
| 17                           | Фаза "Строителство"               | МСЕ                 | „Развитие на възел София, железопътен участък София - Волуяк“  | 2016      | 2020 | 203 819 092 | TEN-T 1 |

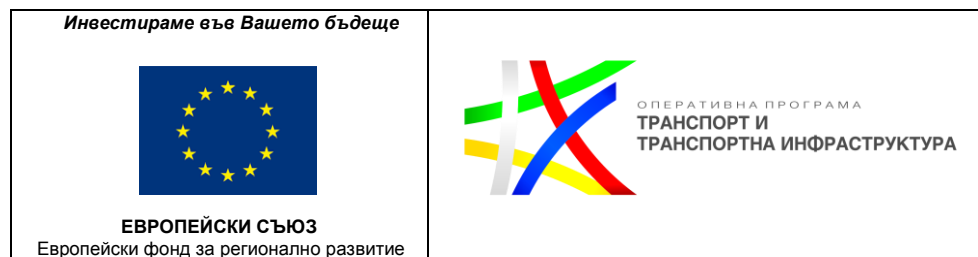
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|   |                                  |                  |   |            |            |               |                       |
|---|----------------------------------|------------------|---|------------|------------|---------------|-----------------------|
| 18  | Фаза "Строителство"              | МСЕ              | „Развитие на жп възел Пловдив“  | 2017       | 2020       | 224 870 977   | TEN-T 1               |
| 19  | Фаза "Подготовка и Строителство" | ОПТИ 2014 - 2020 | „Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“  | 2017       | 2020       | 26 000 000    | TEN-T 1               |
| 20  | Фаза "Реализация"                | ОПТИ 2014 - 2020 | Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол в жп транспорта   | 2017       | 2021       | 107 200 000   | TEN-T 2               |
| 21  | Фаза "Подготовка"                | ОПТИ 2014 - 2020 | „Техническа помощ за модернизация на жп линия София - Перник - Радомир – Гюешево - граница с Македония“ и „Подготовка на жп участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия“ | 2016       | 2018       | 26 099 225    | TEN-T 1               |
| 22  | Фаза "Подготовка"                | ОПТИ 2014 - 2020 | Техническа помощ за проучване на жп направление Русе – турска граница   | 2017       | 2019       | 3 000 000     | TEN-T 1               |
| 23  | Фаза "Реализация"                | ОПТИ 2014 - 2020 | „Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“                                  | 2018       | 2019       | 1 050 000     |                       |
| <b>Железопътен и Интермодален транспорт</b> |                                  |                  |   |            |            |               |                       |
| 24  | Фаза "Реализация"                | ПЧП              | Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе  | 2018       | 2020       | 43 055 008    | TEN-T 1               |
| <b>Метрополитен</b>                         |                                  |                  |   |            |            |               |                       |
| 25  | Фаза "Строителство"              | ОПТИ 2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА"   | 19.01.2016 | 31.12.2020 | 1 017 219 360 | (национално значение) |
| 26  | Фаза "Строителство"              | ОПТИ 2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ОВЧА КУПЕЛ"   | 2017       | 2019       | 160 000 000   | (национално значение) |
| 27  | Фаза "Изпълнен"                  | ОПТИ 2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2  | 2014       | 20.7.2016  | 26 432 856    | (национално значение) |

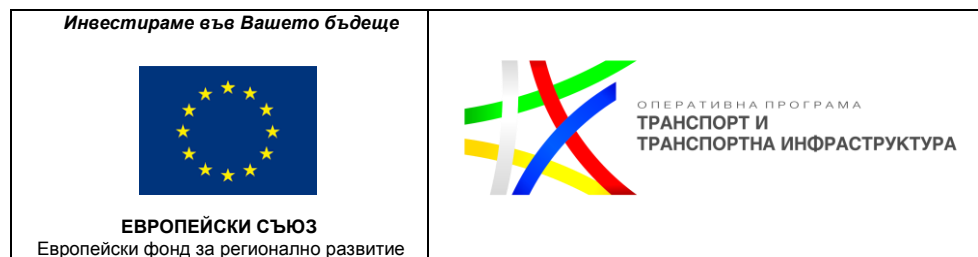
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

| Автомобилен транспорт |                                   |                     |   |            |            |             |         |
|-----------------------|-----------------------------------|---------------------|---|------------|------------|-------------|---------|
| 28                    | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански<br>Проект 1 - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница | 30.12.2015 | 30.12.2020 | 739 245 318 | TEN-T 1 |
| 29                    | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански<br>Проект 2 - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна.  | 2017       | 2022       | 261 158 748 | TEN-T 1 |
| 30                    | Фаза "Изпълнен"                   | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП, участък 2 – път II-18 СОП   | 21.10.2015 | 13.9.2016  | 115 408 769 | TEN-T 1 |
| 31                    | Фаза "Подготовка"                 | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път  | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 2 774 937   | TEN-T 1 |
| 32                    | Фаза "Проектиране и Строителство" | МСЕ                 | Обходен път на гр. Кърджали   | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 109 209 329 | TEN-T 2 |
| 33                    | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020 | Рехабилитация на „Път II-57 Ст. Загора-Раднево“ (Лот 1)   | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 28 755 007  | TEN-T 3 |
| 34                    | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020 | Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път II-81 Костинброд - Бучин проход" и Лот 3 „Път II-81 Бучин проход- Берковица")         | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 27 348 581  | TEN-T 3 |
| 35                    | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020 | Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път II-29 Варна – Добрич" и Лот 5 „Път II-29 Добрич –Кардам")                                     | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 23 506 185  | TEN-T 3 |
| 36                    | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020 | Рехабилитация на „Път II-86 Пловдив - Асеновград" (Лот 6)   | 1.1.2020   | 31.12.2020 | 25 392 217  | TEN-T 3 |

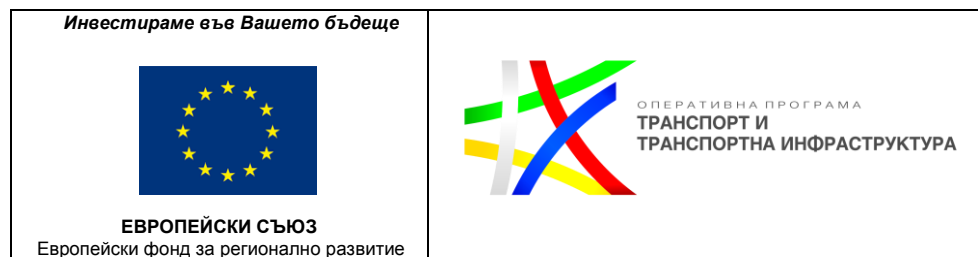
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|   |                                   |                      |  |          |            |             |         |
|---|-----------------------------------|----------------------|--|----------|------------|-------------|---------|
| 37  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч“, Лот 11 "Път II-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път II-44 Драгановци – Габрово“) | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 32 390 729  | TEN-T 3 |
| 38  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III-904 Гроздьово-Провадия")      | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 18 580 438  | TEN-T 3 |
| 39  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски манастир")                                       | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 28 974 843  | TEN-T 3 |
| 40  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище – Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан")                                | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 20 710 924  | TEN-T 3 |
| <b>Воден транспорт</b>  |                                   |                      |  |          |            |             |         |
| 41  | Фаза "Изпълнение"                 | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Предпроектни проучвания за Port Community System (PCS) за българските пристанища   | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 10 300 000  | TEN-T 1 |
| 42  | Фаза "Подготовка и Изпълнение"    | МСЕ                  | Проект FAIRway Danube - обща информация:   | 1.7.2015 | 31.12.2020 | 45 766 000  | TEN-T 1 |
| 43  | Фаза "Подготовка и Изпълнение"    | МСЕ                  | Проект "Port Bulgaria West – safe and competitive multimodal port"   | 1.7.2017 | 31.12.2020 | 29 337 450  | TEN-T 1 |
| <b>Такси за ползване на пътищата</b>  |                                   |                      |  |          |            |             |         |
| 44  | Фаза "Изпълнение"                 | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Въвеждане на система от такси за ползване на пътищата за тежкотоварни МПС  | 2018     | 2019       | 200 000 000 | TEN-T 1 |
| <b>Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.</b> |                                   |                      |  |          |            |             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b>  |                                   |                      |  |          |            |             |         |

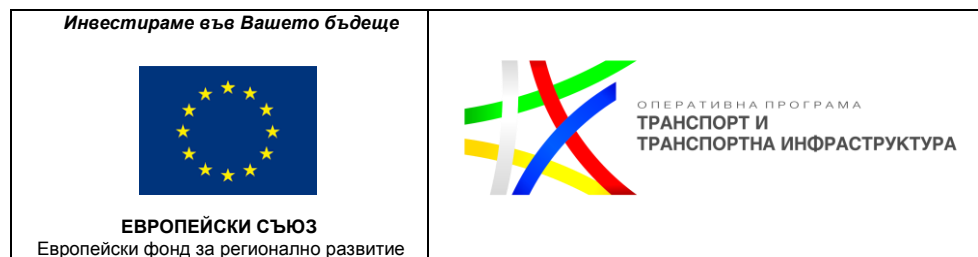
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|                              |                                   |                     |  |      |            |             |         |
|------------------------------|-----------------------------------|---------------------|--|------|------------|-------------|---------|
| 45                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | „Модернизация на жп линията Волуяк - Драгоман“   | 2017 | 2022       | 258 681 037 | TEN-T 1 |
| 46                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна  | 2018 | 31.12.2022 | 749 082 890 | TEN-T 2 |
| 47                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра – Горна Оряховица  | 2018 | 31.12.2022 | 647 663 250 | TEN-T 2 |
| 48                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Възстановяване на проектни-те параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан   | 2018 | 31.12.2022 | 466 000 000 | TEN-T 2 |
| 49                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията  | 2018 | 31.12.2022 | 338 400 000 | TEN-T 3 |
| <b>Автомобилен транспорт</b> |                                   |                     |  |      |            |             |         |
| 50                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Проект „Обход на гр. Габрово“ - Участък 3 и Участък 4  | 2017 | 2018       | 54 380 122  | TEN-T 1 |
| 51                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Проект „Обход на гр. Габрово“ - етапна връзка включително ТУНЕЛ под „ШИПКА“ /през Стара Планина/ (ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020, ако има възможност) | 2017 | 2019       | 152 554 740 | TEN-T 1 |
| 52                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Обходен път на Казанлък  | 2022 | 2022       | 28 477 819  | TEN-T 1 |
| 53                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Изграждане на скоростен обходен път на гр. Бургас  | 2022 | 2022       | 30 030 348  | TEN-T 1 |

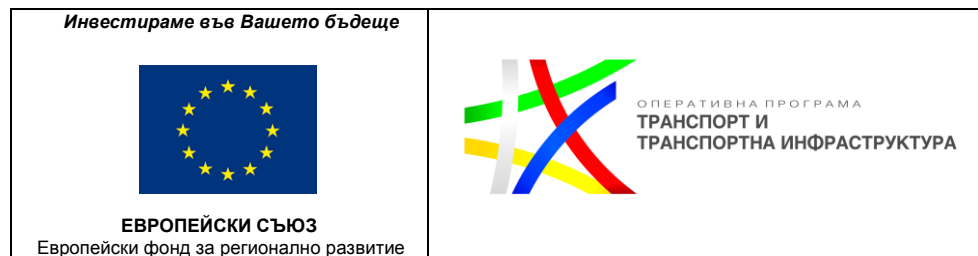
*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|  |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
|--|-----------------------------------|---------------------|--|------|------|---------------|-----------------------|
| 54   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7) (участък 1 - Ябланица-Път II-35 ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020 ако има възможност) и Белокопитово - Шумен | 2017 | 2022 | 2 658 152 061 | (национално значение) |
| <b>Воден и интермодален транспорт</b>                |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| 55   | Фаза "Подготовка и Строителство"  | НФ или заеми от МФИ | Изграждане на Интермодален терминал Варна  | 2018 | 2020 | 520 000 000   | TEN-T 2               |
| <b>Проекти, планирани за реализация след 2022 г.</b> |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| <b>Железопътен транспорт</b>                         |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| 56   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | „Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“  | 2022 | 2027 | 882 730 910   | TEN-T 1               |
| 57   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | „Модернизация на жп линията София – Перник“  | 2023 | 2026 | 400 000 000   | TEN-T 1               |
| 58   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на жп линията Перник – Радомир  | 2023 | 2025 | 303 271 257   | TEN-T 1               |
| 59   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Развитие на жп възел София (без отсечката София – Волуяк)  | 2022 | 2027 | 419 625 303   | TEN-T 1               |
| 60   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево  | 2022 | 2027 | 933 320 005   | TEN-T 1               |
| 61   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник   | 2022 | 2034 | 3 644 938 638 | TEN-T 1               |
| 62   | Фаза "Подготовка и Строителство"  | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград   | 2022 | 2027 | 1 985 049 330 | TEN-T 1               |

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

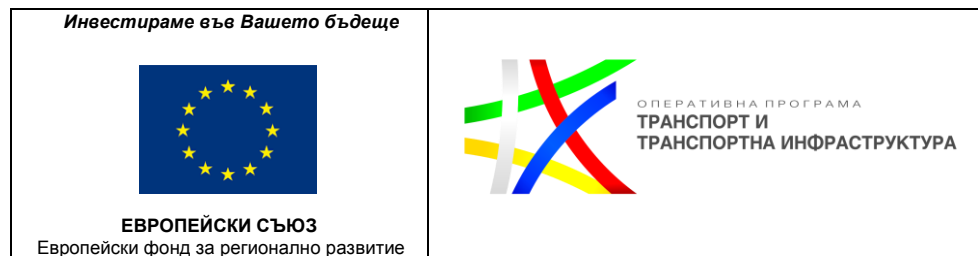


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

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

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





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

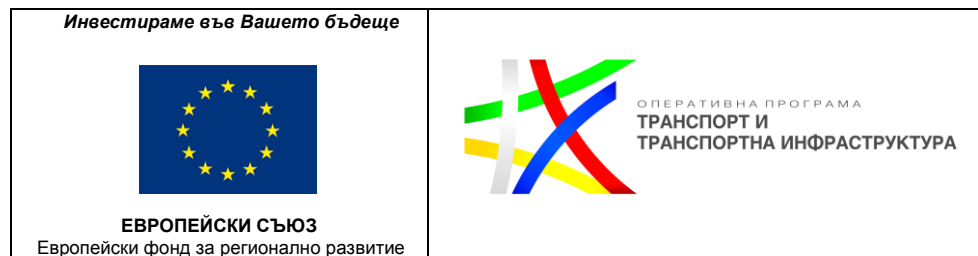
Таблица 2-6 Бюджет на сценарий „В” в лв.

|                           | 2014        | 2015          | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          | 2020           |
|---------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| ОПТ 2007 - 2013           | 841 872 304 | 841 872 304   | 252 017 101   | 58 567 074    | 0             | 0             | 0              |
| ОПТТИ 2014 - 2020         | 8 810 952   | 161 027 800   | 415 303 861   | 798 156 739   | 941 381 072   | 933 311 331   | 525 966 427    |
| ОПРР 2014 - 2020          | 0           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 205 658 925    |
| МСЕ                       | 0           | 14 275 983    | 65 168 124    | 191 267 767   | 258 729 060   | 258 729 060   | 226 253 217    |
| НФ, ПЧП и заеми от МФИ    | 0           | 0             | 0             | 546 935 088   | 970 556 640   | 1 325 293 522 | 1 274 441 942  |
| Общи инвестиции           | 850 683 256 | 1 017 176 087 | 732 489 086   | 1 594 926 668 | 2 170 666 773 | 2 517 333 913 | 2 232 320 511  |
| Кумулативни инвестиции    | 850 683 256 | 1 867 859 344 | 2 600 348 430 | 4 195 275 098 | 6 365 941 870 | 8 883 275 783 | 11 115 596 294 |
| Общи инвестиции - само ОП | 850 683 256 | 1 017 176 087 | 732 489 086   | 1 047 991 580 | 1 200 110 132 | 1 192 040 391 | 957 878 569    |
| Кумулативни инвестиции    | 850 683 256 | 1 867 859 344 | 2 600 348 430 | 3 648 340 010 | 4 848 450 142 | 6 040 490 532 | 6 998 369 101  |

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

|                   | 2 028 | 2 029 | 2 030 | 2 031 | 2 032 | 2 033 | 2 034 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ОПТ 2007 - 2013   | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| ОПТТИ 2014 - 2020 | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| ОПРР 2014 - 2020  | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |

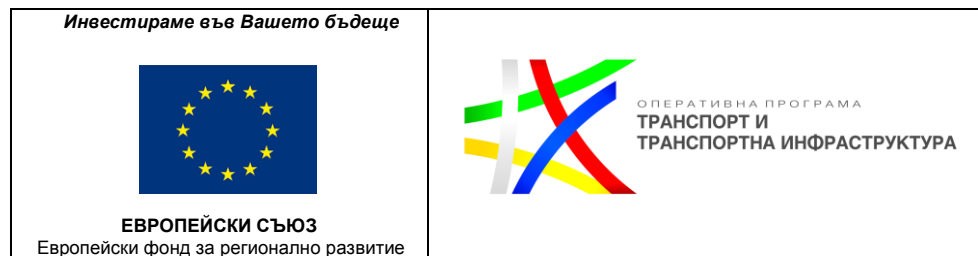
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът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



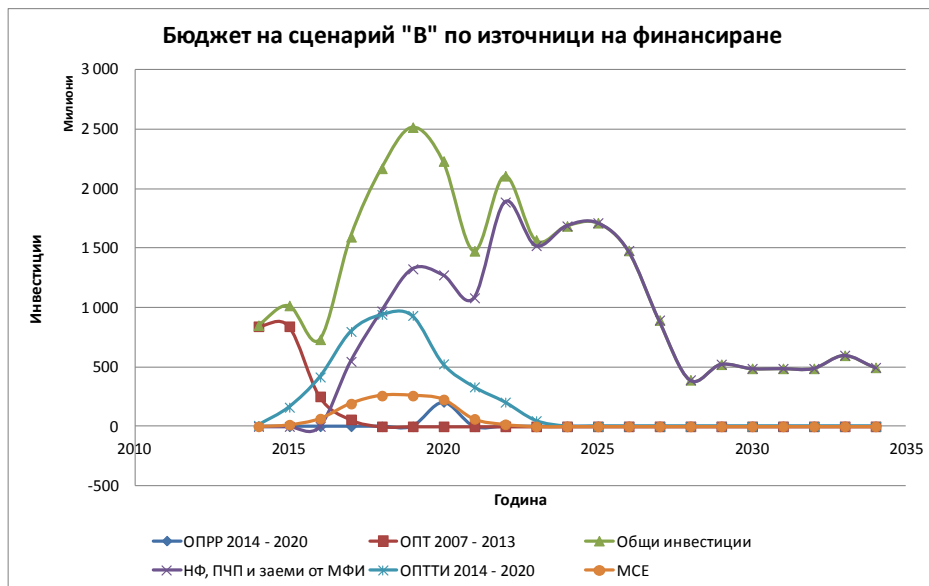
*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

|                           |  |                |                |                |                |                |                |                |
|---------------------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| МСЕ                       |  | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| НФ, ПЧП и заеми от МФИ    |  | 391 766 425    | 522 671 039    | 487 949 835    | 487 949 835    | 487 949 835    | 597 949 835    | 496 424 382    |
| Общи инвестиции           |  | 391 766 425    | 522 671 039    | 487 949 835    | 487 949 835    | 487 949 835    | 597 949 835    | 496 424 382    |
| Кумулативни инвестиции    |  | 22 434 360 401 | 22 957 031 440 | 23 444 981 275 | 23 932 931 111 | 24 420 880 946 | 25 018 830 781 | 25 515 255 163 |
| Общи инвестиции - само ОП |  |                |                |                |                |                |                |                |
| Кумулативни инвестиции    |  |                |                |                |                |                |                |                |

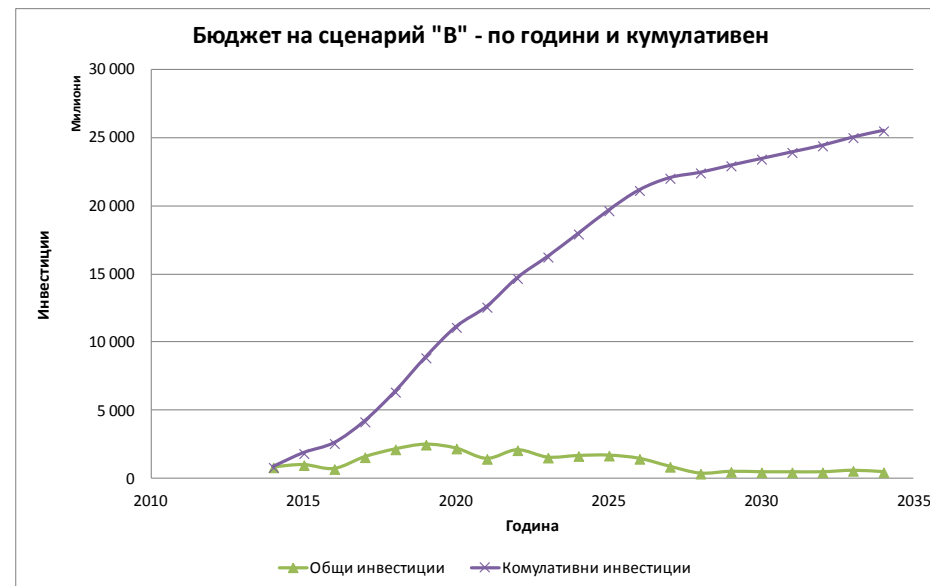
Бюджетът на сценарий „В” е показан на фиг.2-8, фиг.2-9, фиг. 2-10, фиг. 2-11, фиг. 2-12 и в табл.2-6. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулятивен). Също така е показан и бюджет съставен само от финансирането от оперативните програми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



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

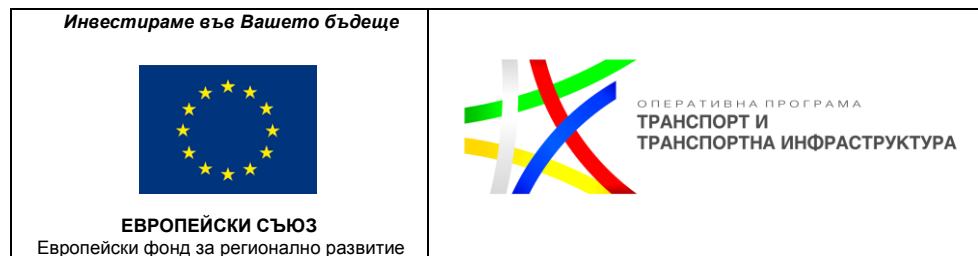


Фигура 2-8 Бюджет на сценарий „В” по източници на финансиране

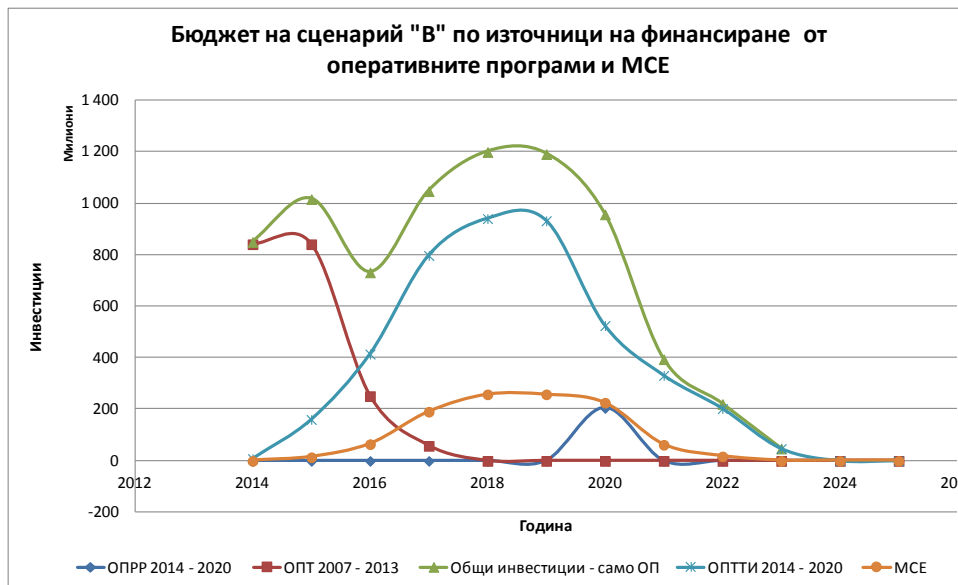


Фигура 2-9 Бюджет на сценарий „В”

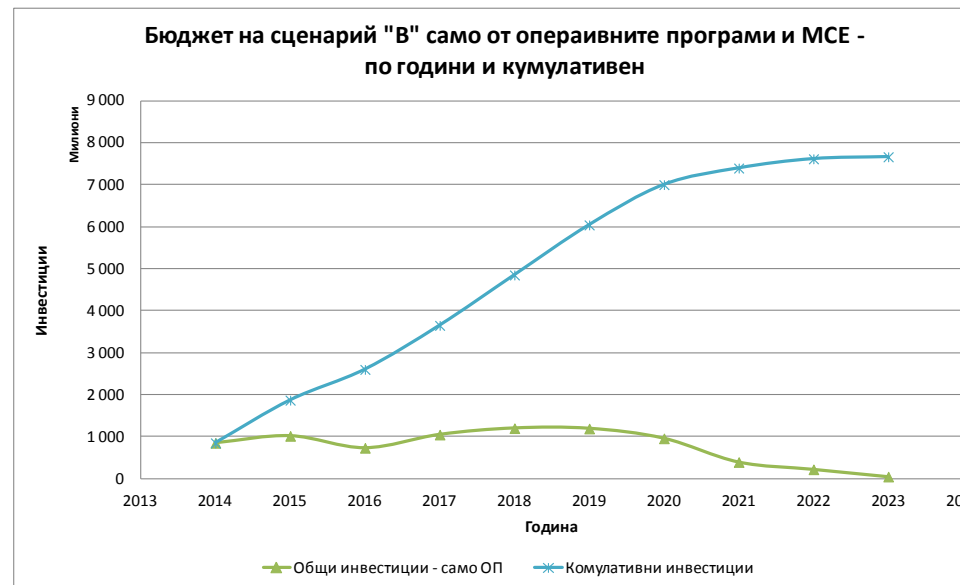
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът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



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

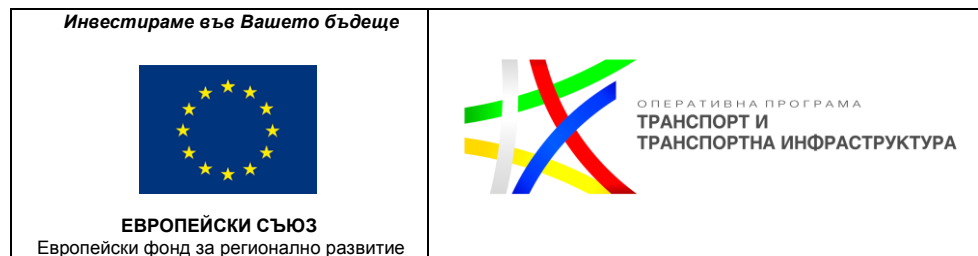


Фигура 2-10 Бюджет на сценарий „В” по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ

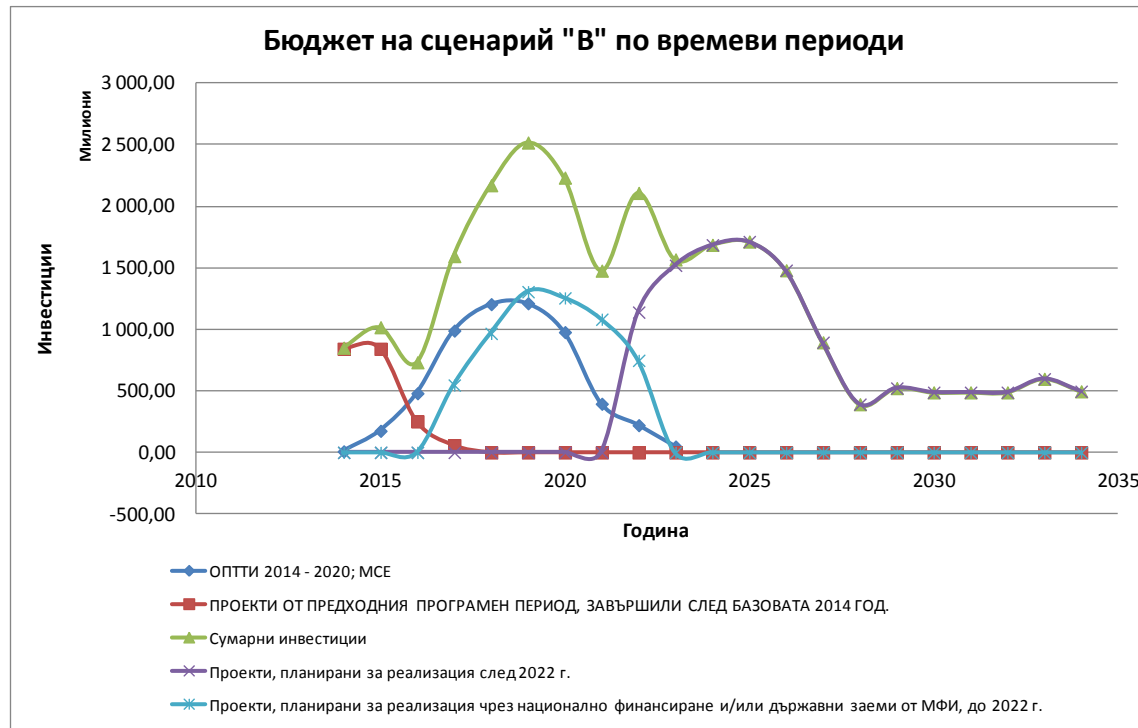


Фигура 2-11 Бюджет на сценарий „В” само от оперативните програми и МСЕ

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

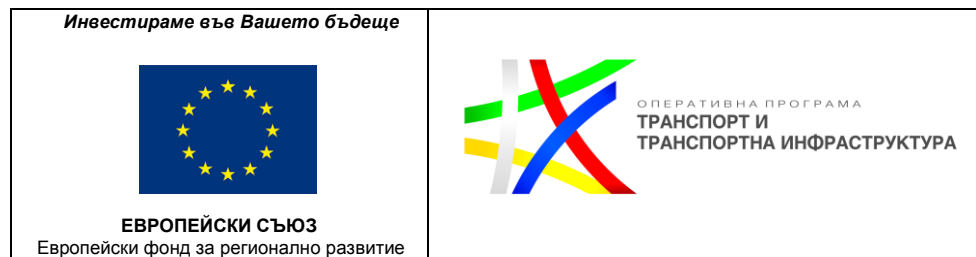


*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*



**Фигура 2-12 Бюджет на сценарий „В“ по времеви периоди**

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



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

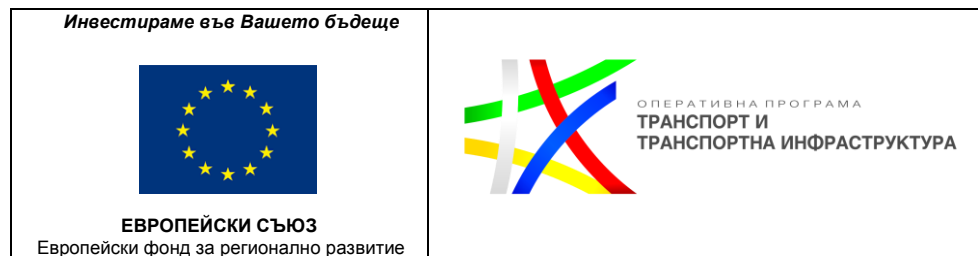
## 2.5 СЦЕНАРИЙ "С"

Таблица 2-7 Сценарий „С“

### СЦЕНАРИЙ С

| №  | Фаза                | Програма        | Проекти   | Период на изпълнение |            | Стойност (без ДДС) - BGN | TEN-T   |
|--|---------------------|-----------------|---|----------------------|------------|--------------------------|---------|
|  |                     |                 |   | От                   | До         |                          |         |
| <b>ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.</b> |                     |                 |   |                      |            |                          |         |
| <b>Железопътен транспорт</b>   |                     |                 |   |                      |            |                          |         |
| 1  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013 | "Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа                           | 2014                 | 31.3.2017  | 269 050 032              | TEN-T 1 |
| 2  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013 | „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград“ | 2014                 | 31.12.2016 | 358 643 170              | TEN-T 1 |
| 3  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013 | Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1                              | 2014                 | 31.12.2016 | 385 624 679              | TEN-T 1 |
| 4  | Фаза "Строителство" | ОПТ 2007 - 2013 | Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив                                      | 2014                 | 2017       | 12 316 771               | TEN-T 1 |
| <b>Автомобилен транспорт</b>   |                     |                 |   |                      |            |                          |         |
| 5  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013 | АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)   | 2014                 | 2015       | 358 722 000              | TEN-T 1 |
| 6  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013 | АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)   | 2014                 | 2015       | 67 176 000               | TEN-T 1 |
| 7  | Фаза "Завършен"     | ОПТ 2007 - 2013 | Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)  | 2014                 | 2015       | 46 572 618               | TEN-T 1 |

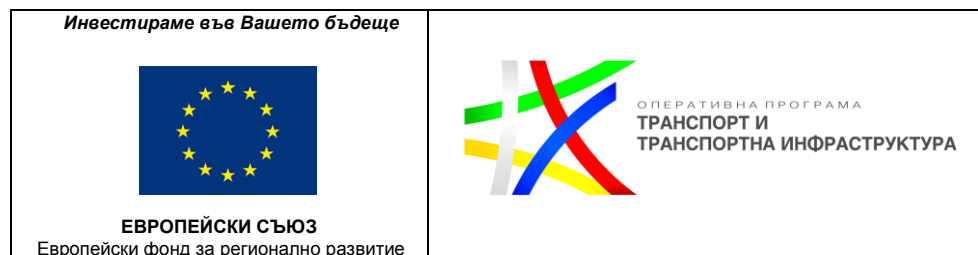
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|                              |                     |                     |  |           |      |             |         |
|------------------------------|---------------------|---------------------|--|-----------|------|-------------|---------|
| 8                            | Фаза "Завършен"     | ОПРР<br>2007 - 2013 | Северна скоростна тангента   | 2014      | 2016 | 240 956 836 | TEN-T 1 |
| 9                            | Фаза "Завършен"     | ОПТ<br>2007 - 2013  | АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризово-Димитровград"   | 2014      | 2015 | 133 129 678 | TEN-T 1 |
| 10                           | Фаза "Завършен"     | ОПТ<br>2007 - 2013  | АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"  | 2014      | 2015 | 122 137 000 | TEN-T 1 |
| <b>ОПТИ 2014 - 2020; МСЕ</b> |                     |                     |  |           |      |             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b> |                     |                     |  |           |      |             |         |
| 11                           | Фаза "Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“   | 19.8.2016 | 2017 | 19 998 000  | TEN-T 1 |
| 12                           | Фаза "Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол  | 13.8.2015 | 2017 | 17 782 623  | TEN-T 1 |
| 13                           | Фаза "Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | „Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза 2 (включително жп възел Бургас)“<br>Проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата железопътна линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км. | 2016      | 2022 | 675 092 693 | TEN-T 1 |
| 14                           | Фаза "Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | „Модернизация на жп линия София-Пловдив, участък Елин Пелин- Костенец“   | 2016      | 2023 | 959 236 416 | TEN-T 1 |

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

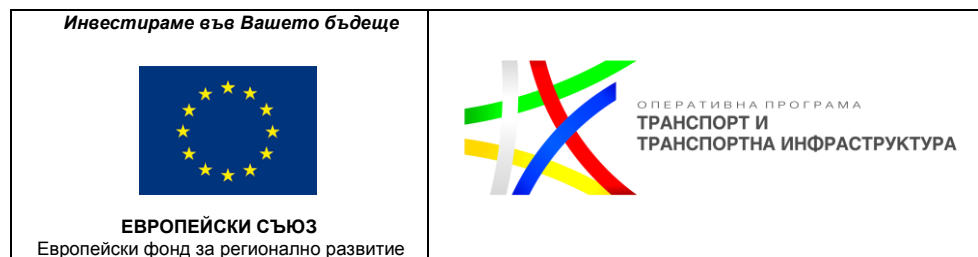


**Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.**

|   |                                   |                  |   |      |      |             |         |
|---|-----------------------------------|------------------|---|------|------|-------------|---------|
| 15  | Фаза "Проектиране и Строителство" | МСЕ              | „Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“  | 2015 | 2020 | 132 966 320 | TEN-T 1 |
| 16  | Фаза "Проектиране и Строителство" | МСЕ              | „Модернизация на железопътната линия София – Септември, участък Костенец - Септември“   | 2016 | 2022 | 348 641 613 | TEN-T 1 |
| 17  | Фаза "Строителство"               | МСЕ              | „Развитие на възел София, железопътен участък София - Волюяк“   | 2016 | 2020 | 203 819 092 | TEN-T 1 |
| 18  | Фаза "Строителство"               | МСЕ              | „Развитие на жп възел Пловдив“  | 2017 | 2020 | 224 870 977 | TEN-T 1 |
| 19  | Фаза "Подготовка и Строителство"  | ОПТИ 2014 - 2020 | „Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“  | 2017 | 2020 | 26 000 000  | TEN-T 1 |
| 20  | Фаза "Реализация"                 | ОПТИ 2014 - 2020 | Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол в жп транспорта   | 2017 | 2021 | 107 200 000 | TEN-T 2 |
| 21  | Фаза "Подготовка"                 | ОПТИ 2014 - 2020 | „Техническа помощ за модернизация на жп линия София - Перник - Радомир – Гюешево - граница с Македония“ и „Подготовка на жп участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия“ | 2016 | 2018 | 26 099 225  | TEN-T 1 |
| 22  | Фаза "Подготовка"                 | ОПТИ 2014 - 2020 | Техническа помощ за проучване на жп направление Русе – турска граница   | 2017 | 2019 | 3 000 000   | TEN-T 1 |
| 23  | Фаза "Реализация"                 | ОПТИ 2014 - 2020 | „Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“                                  | 2018 | 2019 | 1 050 000   |         |
| <b>Железопътен и Интермодален транспорт</b> |                                   |                  |   |      |      |             |         |

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

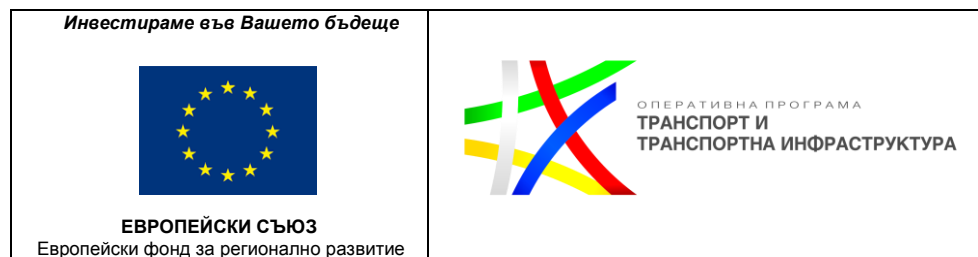




**Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.**

|                              |                                   |                     |   |            |            |               |                       |
|------------------------------|-----------------------------------|---------------------|---|------------|------------|---------------|-----------------------|
| 24                           | Фаза "Реализация"                 | ПЧП                 | Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе  | 2018       | 2020       | 43 055 008    | TEN-T 1               |
| <b>Метрополитен</b>          |                                   |                     |   |            |            |               |                       |
| 25                           | Фаза "Строителство"               | ОПТИ<br>2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА"   | 19.01.2016 | 31.12.2020 | 1 017 219 360 | (национално значение) |
| 26                           | Фаза "Строителство"               | ОПТИ<br>2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ОВЧА КУПЕЛ"   | 2017       | 2019       | 160 000 000   | (национално значение) |
| 27                           | Фаза "Изпълнен"                   | ОПТИ<br>2014 - 2020 | ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2  | 2014       | 20.7.2016  | 26 432 856    | (национално значение) |
| <b>Автомобилен транспорт</b> |                                   |                     |   |            |            |               |                       |
| 28                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански<br>Проект 1 - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница | 30.12.2015 | 30.12.2020 | 739 245 318   | TEN-T 1               |
| 29                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански<br>Проект 2 - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна.  | 2017       | 2022       | 261 158 748   | TEN-T 1               |
| 30                           | Фаза "Изпълнен"                   | ОПТИ<br>2014 - 2020 | Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП, участък 2 – път II-18 СОП   | 21.10.2015 | 13.9.2016  | 115 408 769   | TEN-T 1               |

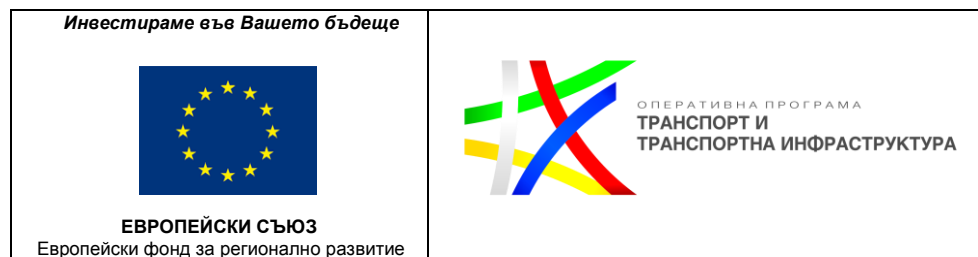
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|    |                                   |                  |   |          |            |             |         |
|----|-----------------------------------|------------------|---|----------|------------|-------------|---------|
| 31 | Фаза "Подготовка"                 | ОПТИ 2014 - 2020 | Подготовка за доизграждане на автомагистрала „Черно море“   | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 2 592 000   | TEN-T 2 |
| 32 | Фаза "Подготовка"                 | ОПТИ 2014 - 2020 | Подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път  | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 2 774 937   | TEN-T 1 |
| 33 | Фаза "Подготовка"                 | МСЕ              | Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица   | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 3 139 131   | TEN-T 1 |
| 34 | Фаза "Подготовка"                 | МСЕ              | Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа»  | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 2 611 303   | TEN-T 2 |
| 35 | Фаза "Проектиране и Строителство" | МСЕ              | Обходен път на гр. Кърджали   | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 109 209 329 | TEN-T 2 |
| 36 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР 2014 - 2020 | Рехабилитация на „Път II-57 Ст. Загора-Раднево" (Лот 1)   | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 28 755 007  | TEN-T 3 |
| 37 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР 2014 - 2020 | Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път II-81 Костинброд - Бучин проход" и Лот 3 „Път II-81 Бучин проход- Берковица") | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 27 348 581  | TEN-T 3 |
| 38 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР 2014 - 2020 | Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път II-29 Варна – Добрич" и Лот 5 „Път II-29 Добрич –Кардам")                             | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 23 506 185  | TEN-T 3 |
| 39 | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР 2014 - 2020 | Рехабилитация на „Път II-86 Пловдив - Асеновград" (Лот 6)   | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 25 392 217  | TEN-T 3 |

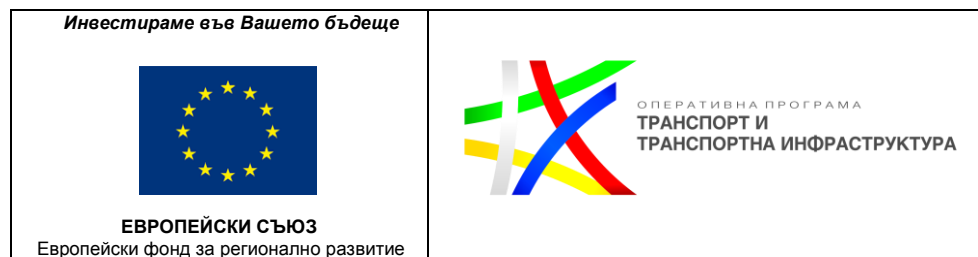
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|   |                                   |                      |  |          |            |             |         |
|---|-----------------------------------|----------------------|--|----------|------------|-------------|---------|
| 40  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч“, Лот 11 "Път II-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път II-44 Драгановци – Габрово“) | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 32 390 729  | TEN-T 3 |
| 41  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III-904 Гроздьово-Провадия")      | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 18 580 438  | TEN-T 3 |
| 42  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски манастир“)                                       | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 28 974 843  | TEN-T 3 |
| 43  | Фаза "Проектиране и Строителство" | ОПРР<br>2014 - 2020  | Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище – Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан“)                                | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 20 710 924  | TEN-T 3 |
| <b>Воден транспорт</b>  |                                   |                      |  |          |            |             |         |
| 44  | Фаза "Изпълнение"                 | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Предпроектни проучвания за Port Community System (PCS) за българските пристанища   | 1.1.2020 | 31.12.2020 | 10 300 000  | TEN-T 1 |
| 45  | Фаза "Подготовка и Изпълнение"    | МСЕ                  | Проект FAIRway Danube - обща информация:   | 1.7.2015 | 31.12.2020 | 45 766 000  | TEN-T 1 |
| 46  | Фаза "Подготовка и Изпълнение"    | МСЕ                  | Проект "Port Bulgaria West – safe and competitive multimodal port"   | 1.7.2017 | 31.12.2020 | 29 337 450  | TEN-T 1 |
| <b>Такси за ползване на пътищата</b>  |                                   |                      |  |          |            |             |         |
| 47  | Фаза "Изпълнение"                 | ОПТТИ<br>2014 - 2020 | Въвеждане на система от такси за ползване на пътищата за тежкотоварни МПС  | 2018     | 2019       | 200 000 000 | TEN-T 1 |
| <b>Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.</b> |                                   |                      |  |          |            |             |         |
| <b>Железопътен транспорт</b>  |                                   |                      |  |          |            |             |         |

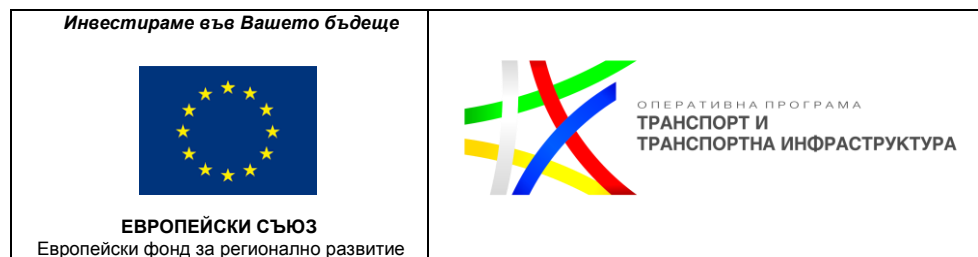
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|                              |                                   |                     |   |      |            |               |         |
|------------------------------|-----------------------------------|---------------------|---|------|------------|---------------|---------|
| 48                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | „Модернизация на жп линията Волуяк - Драгоман“  | 2017 | 2022       | 258 681 037   | TEN-T 1 |
| 49                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна   | 2018 | 31.12.2022 | 749 082 890   | TEN-T 2 |
| 50                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра – Горна Оряховица   | 2018 | 31.12.2022 | 647 663 250   | TEN-T 2 |
| 51                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан                             | 2018 | 31.12.2022 | 466 000 000   | TEN-T 2 |
| 52                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията | 2018 | 31.12.2022 | 338 400 000   | TEN-T 3 |
| <b>Автомобилен транспорт</b> |                                   |                     |   |      |            |               |         |
| 53                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път Трасе: Скоростен път „Русе - Шумен“ или рехабилитация   | 2019 | 2021       | 193 797 707   | TEN-T 2 |
| 54                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Изграждане на АМ „Калотина-София“ - път I-8 Калотина – Софийски околовръстен път                                      | 2019 | 2021       | 150 000 000   | TEN-T 1 |
| 55                           | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път  | 2018 | 2021       | 864 292 874   | TEN-T 1 |
| 56                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път „РИЛА“ Трасе: Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия“/ АМ „Хемус“                    | 2019 | 2022       | 812 400 489   | TEN-T 2 |
| 57                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица                                     | 2017 | 2022       | 1 497 662 821 | TEN-T 1 |

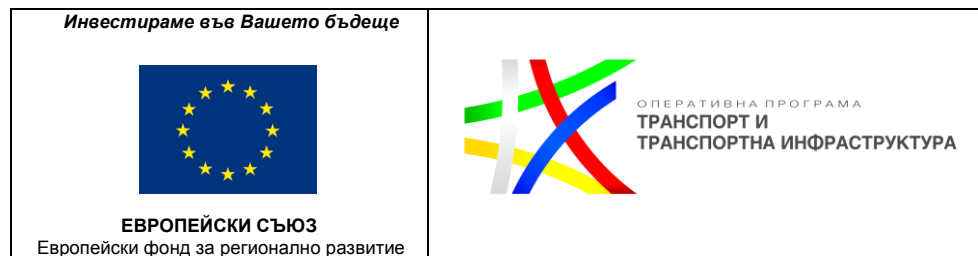
*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

|    |                                   |                     |  |      |      |             |                   |
|----|-----------------------------------|---------------------|--|------|------|-------------|-------------------|
| 58 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа»   | 2019 | 2020 | 91 338 632  | TEN-T 2           |
| 59 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път „Гюешево-София” - Трасе: "ГКПП Гюешево – Кюстендил – Радомир –Перник- София"   | 2017 | 2022 | 670 757 124 | TEN-T 2 и TEN-T 3 |
| 60 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Доизграждане на АМ „ЧЕРНО МОРЕ”  | 2017 | 2022 | 450 000 000 | TEN-T 2           |
| 61 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на пътя "Асеновград – Смолян – Рудозем" (частично до ниво скоростен път)  | 2017 | 2022 | 543 374 192 | TEN-T 2           |
| 62 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Проект „Обход на гр. Габрово” - Участък 3 и Участък 4  | 2017 | 2018 | 54 380 122  | TEN-T 1           |
| 63 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Проект „Обход на гр. Габрово” - етапна връзка включително ТУНЕЛ под „ШИПКА” /през Стара Планина/ (ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020, ако има възможност) | 2017 | 2019 | 152 554 740 | TEN-T 1           |
| 64 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Обходен път на Казанлък  | 2022 | 2022 | 28 477 819  | TEN-T 1           |
| 65 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път „ПЛОВДИВ-АСЕНОВГРАД” - Трасе: « Пътен възел на АМ Тракия – обходен път Пловдив - Асеновград»   | 2021 | 2022 | 214 858 407 | TEN-T 2           |
| 66 | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Изграждане на скоростен обходен път на гр. Бургас  | 2022 | 2022 | 30 030 348  | TEN-T 1           |

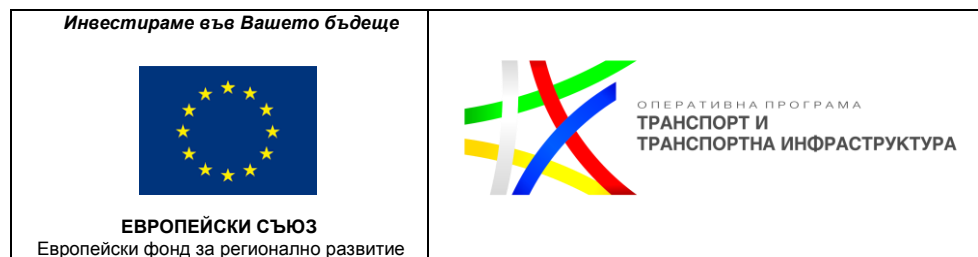
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът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



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

|  |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
|--|-----------------------------------|---------------------|--|------|------|---------------|-----------------------|
| 67   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7) (участък 1 - Ябланица-Път II-35 ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020 ако има възможност) и Белокопитово - Шумен | 2017 | 2022 | 2 658 152 061 | (национално значение) |
| <b>Воден и интермодален транспорт</b>                |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| 68   | Фаза "Подготовка и Строителство"  | НФ или заеми от МФИ | Изграждане на Интермодален терминал Варна  | 2018 | 2020 | 520 000 000   | TEN-T 2               |
| <b>Проекти, планирани за реализация след 2022 г.</b> |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| <b>Железопътен транспорт</b>                         |                                   |                     |  |      |      |               |                       |
| 69   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | „Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“  | 2022 | 2027 | 882 730 910   | TEN-T 1               |
| 70   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | „Модернизация на жп линията София – Перник“  | 2023 | 2026 | 400 000 000   | TEN-T 1               |
| 71   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на жп линията Перник – Радомир  | 2023 | 2025 | 303 271 257   | TEN-T 1               |
| 72   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Развитие на жп възел София (без отсечката София – Волюяк)  | 2022 | 2027 | 419 625 303   | TEN-T 1               |
| 73   | Фаза "Строителство"               | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево  | 2022 | 2027 | 933 320 005   | TEN-T 1               |
| 74   | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник   | 2022 | 2034 | 3 644 938 638 | TEN-T 1               |
| 75   | Фаза "Подготовка и Строителство"  | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград   | 2022 | 2027 | 1 985 049 330 | TEN-T 1               |
| 76   | Фаза "Подготовка и Строителство"  | НФ или заеми от МФИ | Модернизация на железопътната линия Радомир - Кулата   | 2022 | 2027 | 1 691 154 792 | TEN-T 1               |

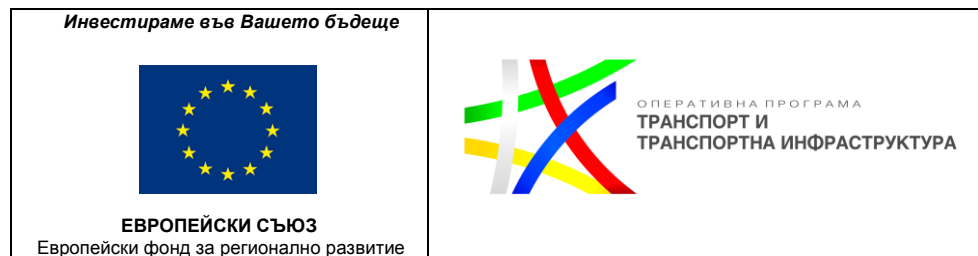
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

| <b>Автомобилен транспорт</b> |                                   |                     |   |      |      |               |                               |
|------------------------------|-----------------------------------|---------------------|---|------|------|---------------|-------------------------------|
| 77                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Скоростен път „ВАРНА-ДУРАНКУЛАК” - Трасе: «Варна – Каварна – ГКПП Дуранкулак - /връзка към Констанца, Румъния/»   | 2025 | 2050 | 678 299 832   | TEN-T 2                       |
| 78                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ” /на р.Дунав/   | 2029 | 2034 | 357 012 582   | TEN-T 1                       |
| 79                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ” /на р.Дунав/  | 2030 | 2034 | 267 759 437   | TEN-T 1                       |
| 80                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ” /на р.Дунав/  | 2029 | 2033 | 357 012 582   | TEN-T 1                       |
| 81                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /на р.Дунав/  | 2029 | 2033 | 267 759 437   | TEN-T 1                       |
| 82                           | Фаза "Проектиране и Строителство" | НФ или заеми от МФИ | Крайдунавски северен път от Видин до Силистра /„Северна хоризонтала”/ - II-12 Видин – Брегово - границата с Република Сърбия; II-11 Видин – Арчар – Лом - Козлодуй – Оряхово – Гиген – Брест – Гулянци - (Дебово - Никопол); II-52( Русе - Бяла) - Мечка - Новград – Свищов – Деков - Бяла вода - Никопол; II-21 Русе - Тутракан - Силистра | 2026 | 2034 | 1 485 732 287 | TEN-T 3 (национално значение) |

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

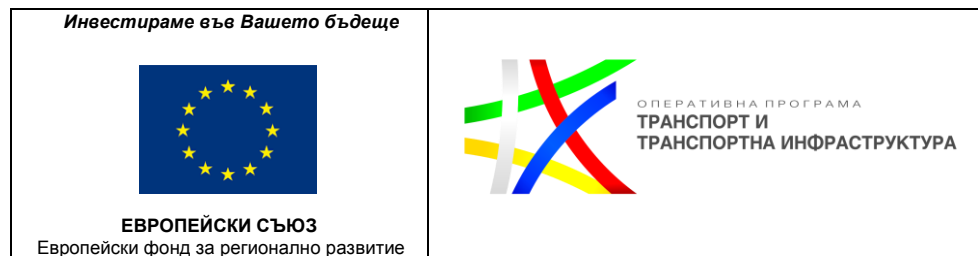


*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

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

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





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

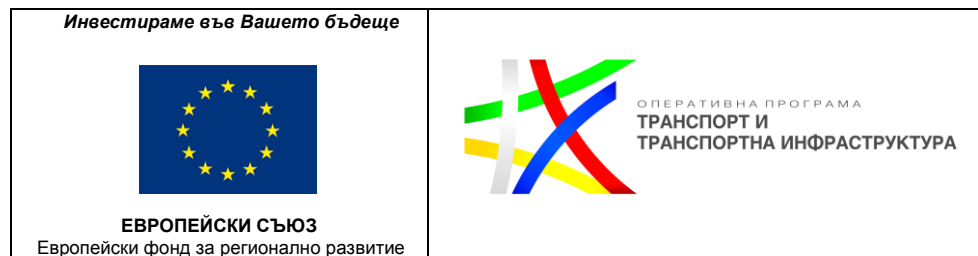
Таблица 2-8 Бюджет на сценарий „С” в лв.

|                           | 2014        | 2015          | 2016          | 2017          | 2018          | 2019           | 2020           |
|---------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| ОПТ 2007 - 2013           | 841 872 304 | 841 872 304   | 252 017 101   | 58 567 074    | 0             | 0              | 0              |
| ОПТТИ 2014 - 2020         | 8 810 952   | 161 027 800   | 415 303 861   | 798 156 739   | 941 381 072   | 933 311 331    | 528 375 491    |
| ОПРР 2014 - 2020          | 0           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0              | 205 658 925    |
| МСЕ                       | 0           | 14 275 983    | 65 168 124    | 191 267 767   | 258 729 060   | 258 729 060    | 232 003 651    |
| НФ, ПЧП и заеми от МФИ    | 0           | 0             | 0             | 1 073 900 778 | 1 876 075 646 | 2 391 081 079  | 2 340 229 499  |
| Общи инвестиции           | 850 683 256 | 1 017 176 087 | 732 489 086   | 2 121 892 358 | 3 076 185 778 | 3 583 121 470  | 3 306 267 566  |
| Кумулативни инвестиции    | 850 683 256 | 1 867 859 344 | 2 600 348 430 | 4 722 240 787 | 7 798 426 565 | 11 381 548 035 | 14 687 815 601 |
| Общи инвестиции - само ОП | 850 683 256 | 1 017 176 087 | 732 489 086   | 1 047 991 580 | 1 200 110 132 | 1 192 040 391  | 966 038 067    |
| Кумулативни инвестиции    | 850 683 256 | 1 867 859 344 | 2 600 348 430 | 3 648 340 010 | 4 848 450 142 | 6 040 490 532  | 7 006 528 599  |

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

|                   | 2 028 | 2 029 | 2 030 | 2 031 | 2 032 | 2 033 | 2 034 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ОПТ 2007 - 2013   | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| ОПТТИ 2014 - 2020 | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| ОПРР 2014 - 2020  | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |

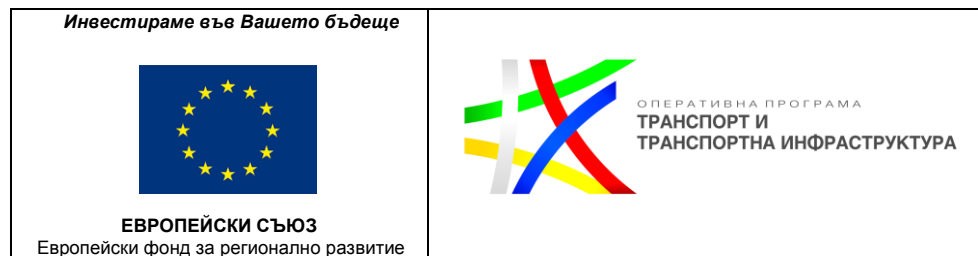
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът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



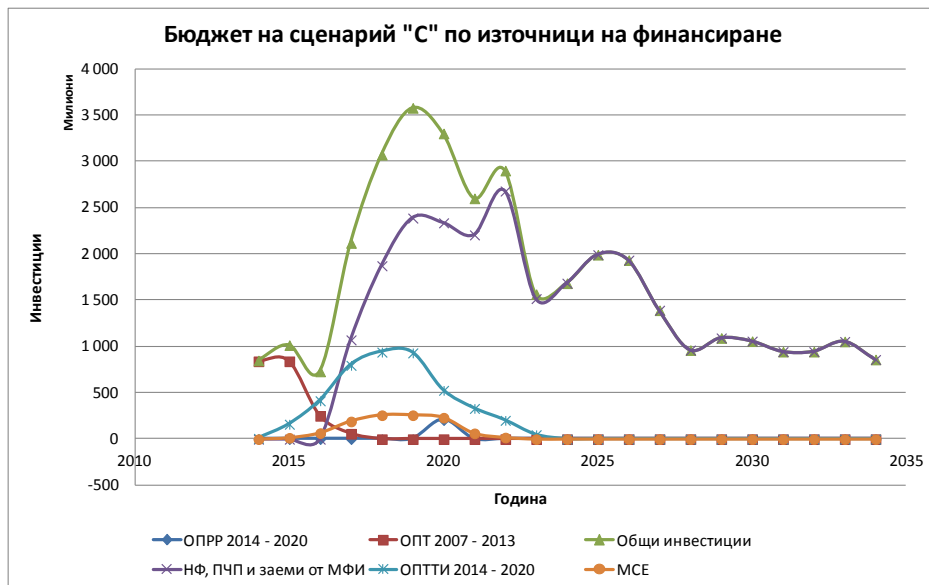
*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

|                           |  |                |                |                |                |                |                |                |
|---------------------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| МСЕ                       |  | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| НФ, ПЧП и заеми от МФИ    |  | 963 442 093    | 1 094 346 707  | 1 059 625 503  | 946 575 531    | 946 575 531    | 1 056 575 531  | 861 618 401    |
| Общи инвестиции           |  | 963 442 093    | 1 094 346 707  | 1 059 625 503  | 946 575 531    | 946 575 531    | 1 056 575 531  | 861 618 401    |
| Кумулативни инвестиции    |  | 29 740 154 143 | 30 834 500 849 | 31 894 126 352 | 32 840 701 883 | 33 787 277 414 | 34 843 852 944 | 35 705 471 345 |
| Общи инвестиции - само ОП |  |                |                |                |                |                |                |                |
| Кумулативни инвестиции    |  |                |                |                |                |                |                |                |

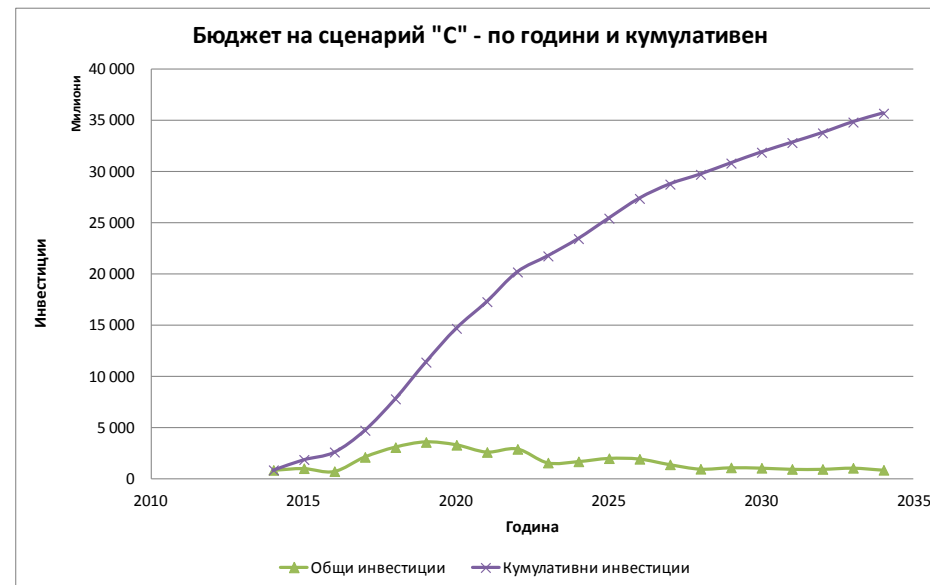
Бюджетът на сценарий „С” е показан на фиг.2-13, фиг.2-14, фиг. 2-15, фиг. 2-16, фиг. 2-17 и в табл.2-8. Той е представен по източници на финансиране, по години и като общи разходи към всяка текуща година (кумулятивен). Също така е показан и бюджет съставен само от финансирането от оперативните програми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



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

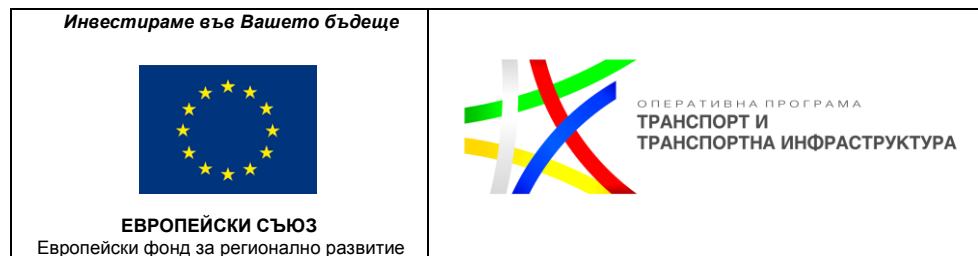


**Фигура 2-13 Бюджет на сценарий „С“ по източници на финансиране**

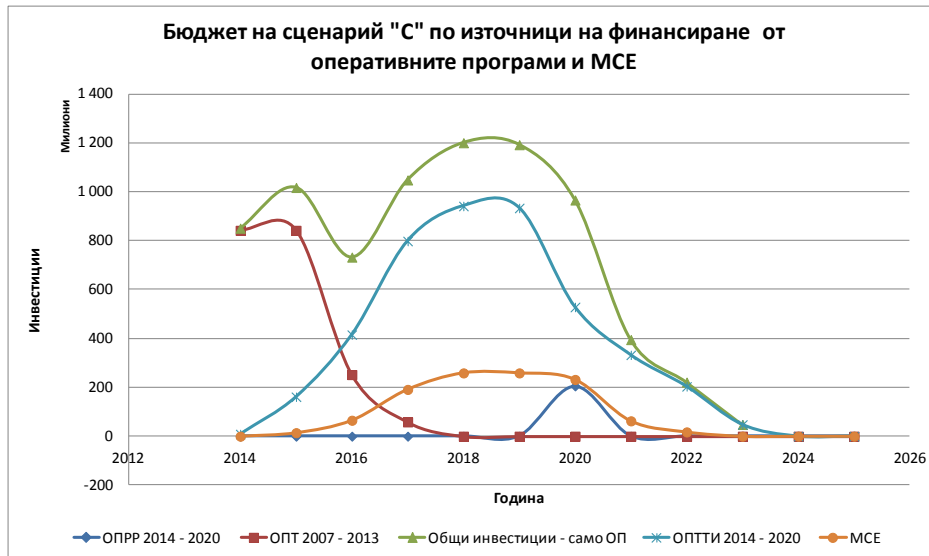


**Фигура 2-14 Бюджет на сценарий „С“**

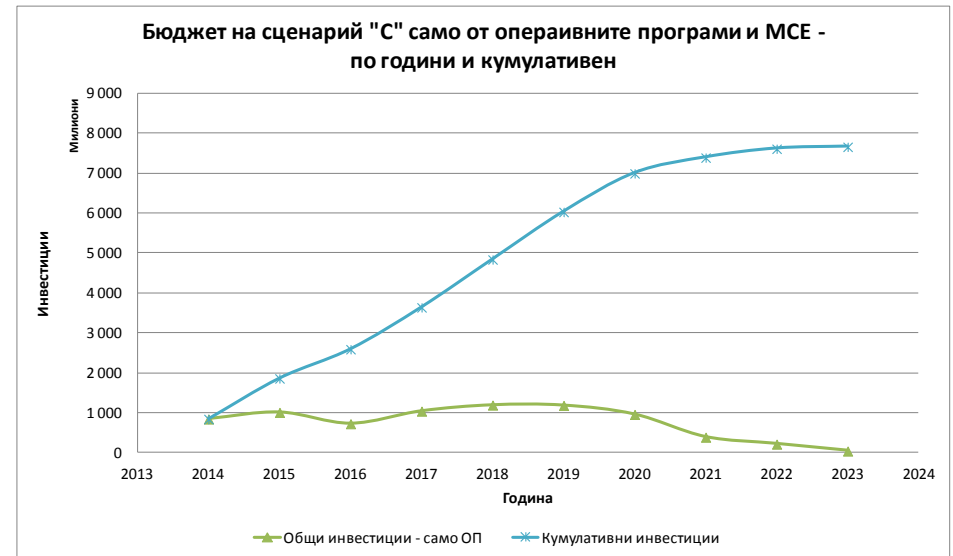
*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

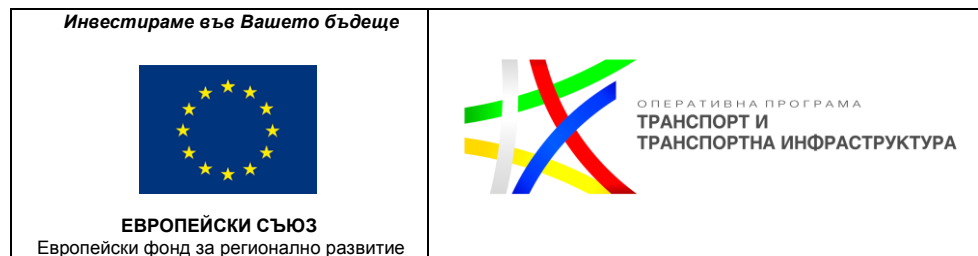


**Фигура 2-15 Бюджет на сценарий „С“ по източници на финансиране само от оперативните програми и МСЕ**

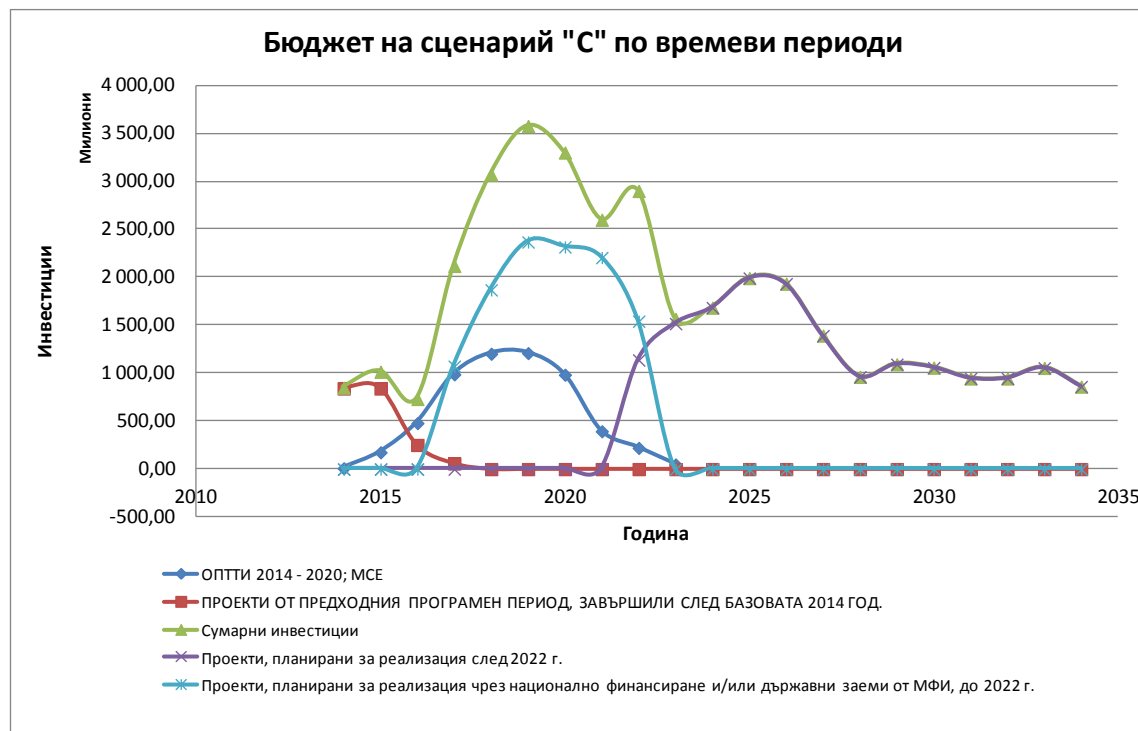


**Фигура 2-16 Бюджет на сценарий „С“ само от оперативните програми и МСЕ**

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

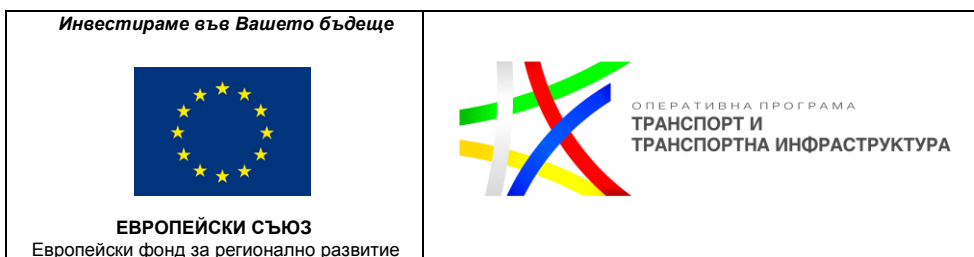


*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*



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

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



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

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

### 3.1 МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНКА НА СЦЕНАРИИТЕ

#### 3.1.1 ПОДХОД И ПРИНЦИПИ НА ОЦЕНКАТА

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

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

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

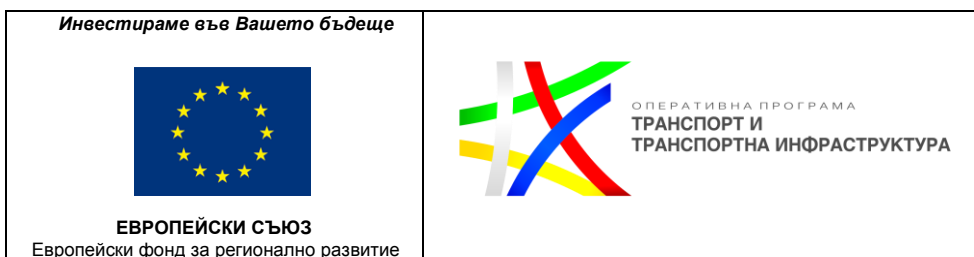
При изготвяне на оценката на алтернативите е приложена следната методика:

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

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

На базата на всички изведени показатели, описанието на тяхната цел и съдържание се извеждат стойности, определящи степента на съответствие с изискванията на съответния критерий. Избрана е скала със стойности от 1 до 5, чрез която се дава сравним количествен измерител на всеки показател, като конкретната стойност се мотивира след експертно приемане или след нормиране на интервала от 1 до 5 на подходящи и релевантни количествени данни получени при моделиране на транспортната система с разработения транспортен модел, за всяка от алтернативите. По-малките стойности са негативни, а по-високите стойности са позитивни.

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



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

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

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

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

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

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

- Стратегически, политически и правни изисквания.

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

- Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие.

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

- Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура.

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

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

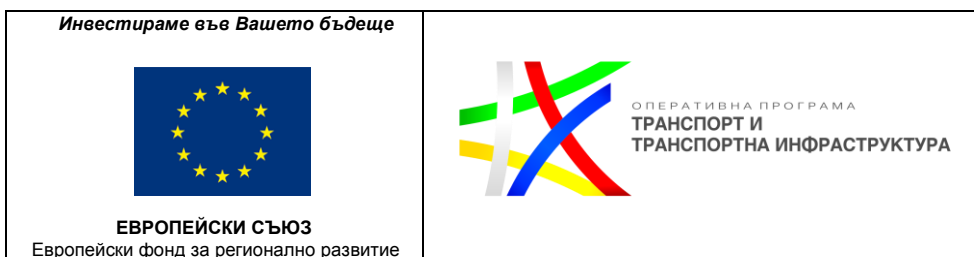
Обхваща и отчита общата стойност на инвестициите за реализация на съответния сценарий, разходите за експлоатация и поддръжка, финансовата приложимост (осигурено ли е финансиране), жизнения цикъл на активите в края на прогнозния период и ефективността на разходите.

- Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий.

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

- Влияние на даден сценарий върху околната среда и сигурността.

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



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

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

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

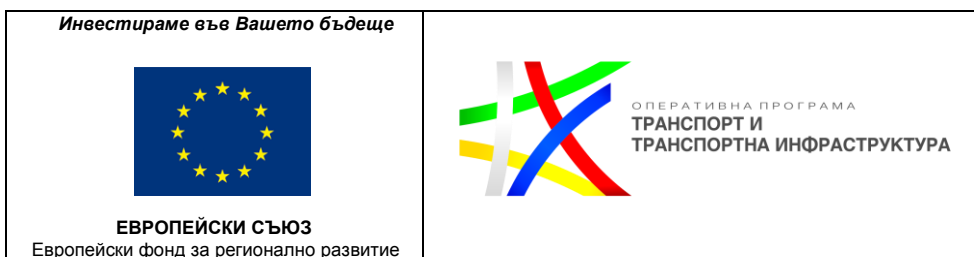
- Стратегически, политически и правни изисквания
- Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие
- Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура
- Разходи за реализация на сценариите и мерките и финансова им приложимост
- Финансово-икономическа ефективност на даден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

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

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

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



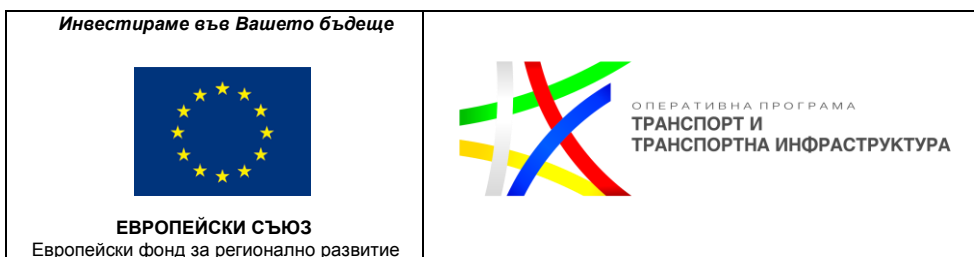


**Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.**

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

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

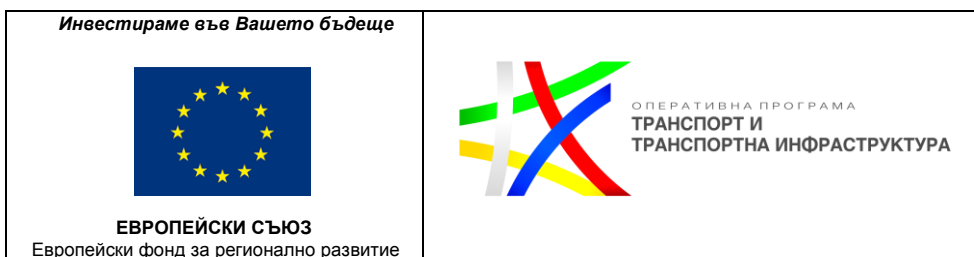
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

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

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



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

### 3.1.3 МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТОЙНОСТИТЕ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ

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

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

Скалата с оценки е дадена в табл.3-2

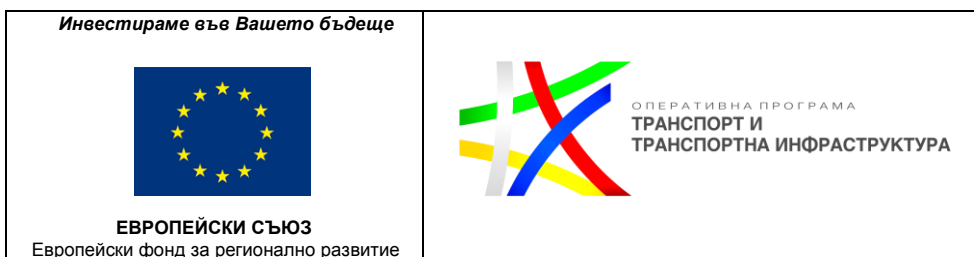
Таблица 3-2 Скала с оценки

|                |   |
|----------------|---|
| отлично        | 5 |
| благоприятно   | 4 |
| средно         | 3 |
| неблагоприятно | 2 |
| критично       | 1 |

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

### 3.2 РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА ЧРЕЗ МУЛТИКРИТЕРИАЛЕН АНАЛИЗ

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



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

### 3.2.1 СТРАТЕГИЧЕСКИ, ПОЛИТИЧЕСКИ И ПРАВНИ КРИТЕРИИ

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

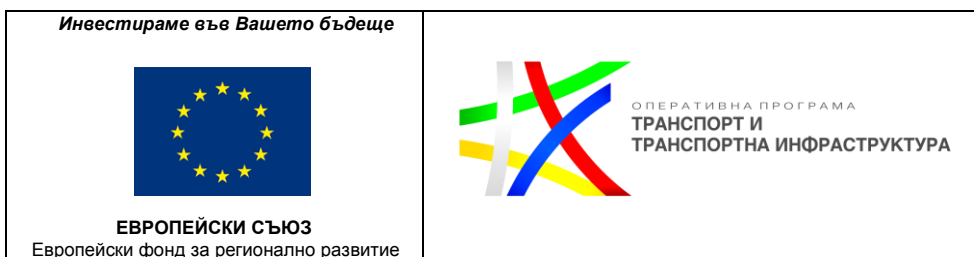
Таблица 3-3 Стратегически, политически и правни критерии

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

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

- Принос за постигане на съответствието с европейските и националните политики, стратегии, програми и планове (показателя показва съответствието).
- Ефективна модернизация на транспортната инфраструктура оценена чрез премахване на „тесни места“ и увеличаване на транспортния капацитет и подобряване на достъпността до съответната инфраструктура.

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



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

- Създаване на транс-европейската мрежа, чрез интегриране на българската транспортна система в транспортната система на ЕС.
- Подкрепа за балансирано териториално развитие чрез развитие на устойчив транспорт.

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

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

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

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

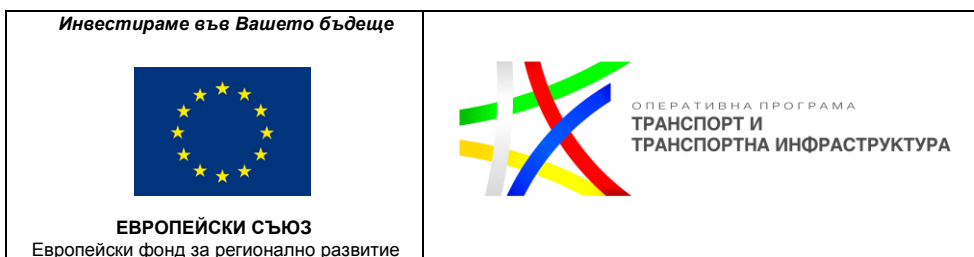
Трябва да се получи такова развитие на различните видове транспорт, така че да се получи устойчива транспортна система и балансирано териториално развитие.

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

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

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

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



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

развитие на железопътния транспорт, като в същото време се съобрази с ограниченията във финансирането.

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

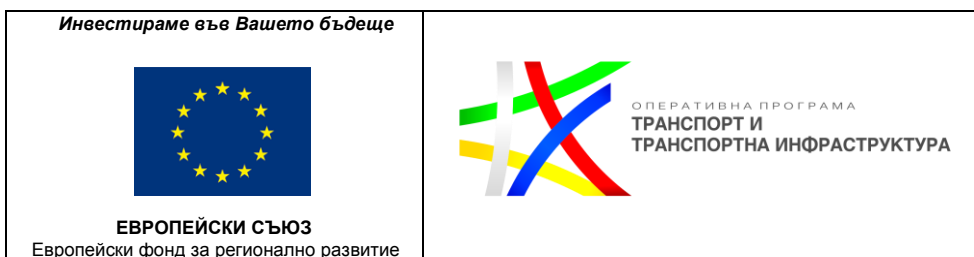
### 3.2.2 СОЦИАЛНО - ИКОНОМИЧЕСКИ КРИТЕРИИ И КРИТЕРИИ ЗА ПРИНОС КЪМ РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

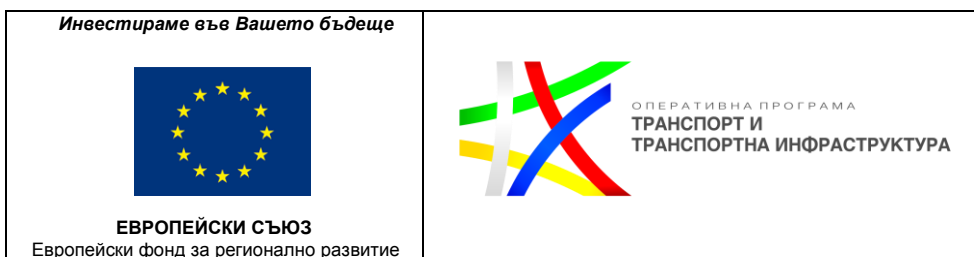
- Критерии за принос към регионалното развитие свързани с повишаване на регионалния туристически потенциал, подобряване на мобилността и достъпността на населението (оценена на базата на процентното намаляване на времепътуванията с частен и обществен транспорт), подобряване на достъпността до туристически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

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

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

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

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



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

### 3.2.3 ЕФЕКТИВНОСТ НА ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

Таблица 3-5 Икономическа ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура

| Ефективност на ползвателите на транспортната инфраструктура |  |   | Референтен сценарий | Сценарий А | Сценарий В | Сценарий С |
|---|--|---|---------------------|------------|------------|------------|
| Главен критерий   | Подкритерии  | Въздействие   |                     |            |            |            |
| 3. Икономическа ефективност на операторите                  | 3.1 Изразходвано количество енергия                                | 3.1.1 Изразходвано количество гориво                                      | 1,00                | 2,00       | 4,00       | 4,00       |
|   |  | 3.1.2 Изразходвано количество тягов ток                                   | 1,00                | 2,00       | 4,00       | 4,00       |
|   | 3.2 Разходи за експлоатация и поддържане на транспортните средства | 3.2.1 Разходи за експлоатация и поддържане на моторните превозни средства | 2,89                | 2,25       | 3,92       | 3,65       |
|   |  | 3.2.2 Разходи за експлоатация и поддържане на вагоните и локомотивите     | 3,00                | 3,00       | 3,00       | 3,00       |
|   | Сумарни стойности на критерия по сценарии                          |   |                     | 7,89       | 9,25       | 14,92      |
| Стойности на критерия с отчитане на теглото му по сценарии  |  |   | 0,39                | 0,46       | 0,75       | 0,73       |

Сценариите са сравнени от гледна точка на:

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

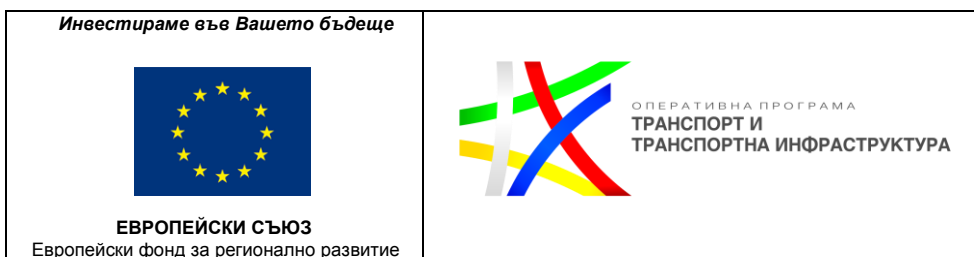
Стойностите на показателите са получени експертно или след нормиране на изходните данни към стойности в интервала от 1 до 5.

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

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

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





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

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

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

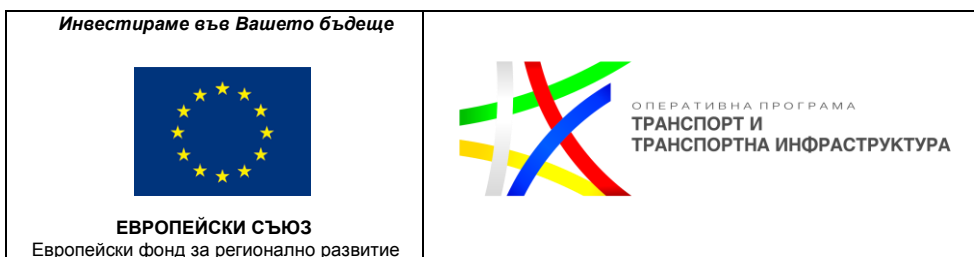
Таблица 3-6 Разходи за реализация на проектите и мерките

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

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

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

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



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

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

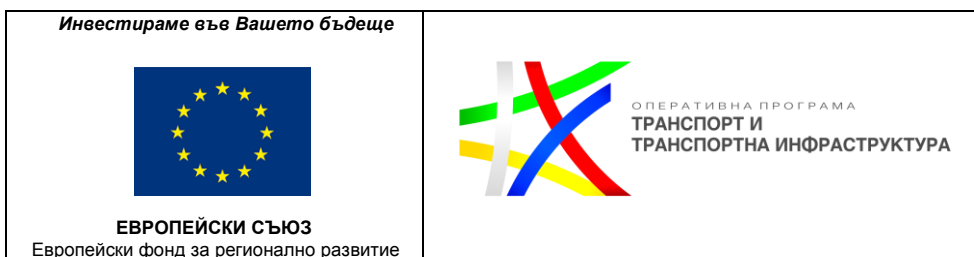
- Стойността на разходите за експлоатация и поддръжка (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата – общи километри новоизградени, модернизирани и рехабилитирани пътни и железопътни участъци за дадения сценарий).
- Финансова приложимост свързана с осигурено финансиране и финансова устойчивост на проектите и мерките, включени в съответния сценарий.
- Жизнен цикъл на активите в края на прогнозния период свързан с оценка на амортизациите и амортизационната политика, оценката на реинвестициите (подновяване на активите) и оценка на остатъчната стойност на активите (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата – общи километри новоизградени, модернизирани и рехабилитирани пътни и железопътни участъци за дадения сценарий).
- Ефективност на разходите свързана с оценката на NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддръжане и на частта от NPV на общите инвестиции и разходите за експлоатация и поддръжане, попадаща се на единица транспортна работа (оценена на базата на общото развитие на инфраструктурата и на трафика).

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

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

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

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



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

### 3.2.5 КРИТЕРИИ СВЪРЗАНИ С ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА ДАДЕН СЦЕНАРИЙ

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

Таблица 3-7 Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий

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

Сценариите са сравнени и оценени от гледна точка на:

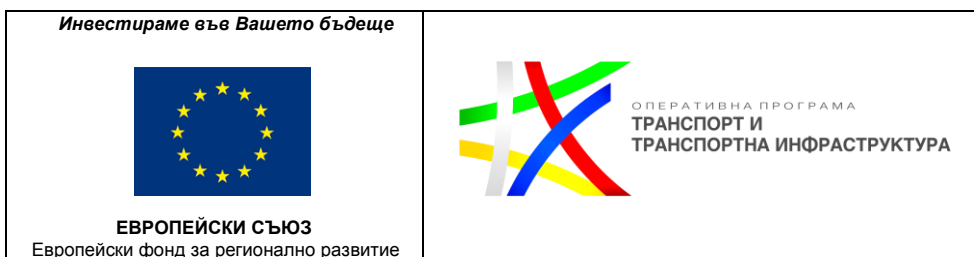
- Финансова ефективност свързана с оценяване на вероятните стойности на финансовата вътрешна норма на възвръщаемост на инвестициите, принос на Общността и финансовата вътрешна норма на възвръщаемост на капитала.
- Икономическата ефективност свързана с оценяване на вероятните стойности на икономическа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

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

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

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

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



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

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

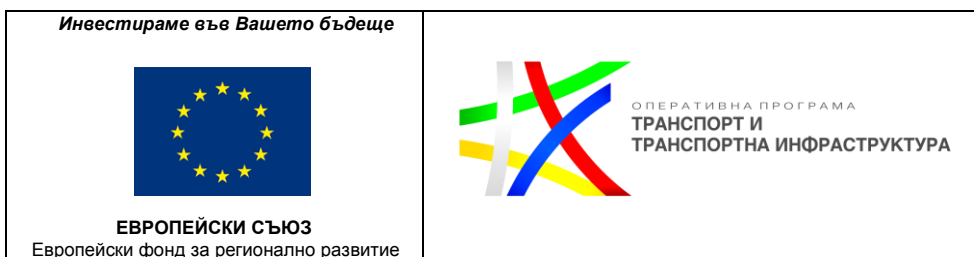
В долната табл. 3-8 са представени критериите и показателите свързани с влиянието върху околната среда, климата и нивото на сигурност при реализация на всеки от приетите сценарии. Показателите са оценени и остойностени.

Таблица 3-8 Околна среда и сигурност

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

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

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



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

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

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

Оценени са следните емисии газове, твърди частици и елементи: CO (carbon monoxide); CO<sub>2</sub> (carbon dioxide); PM (particle matters); HC (hydrocarbons); NO<sub>x</sub> (nitrogen oxide); PN (particle number); Benzene; CH<sub>4</sub> (methane); SO<sub>2</sub> (sulfur dioxide); NO<sub>2</sub> (nitrogen dioxide); NMHC (non-methane hydrocarbon); NH<sub>3</sub> (ammoniac) и N<sub>2</sub>O (nitrous oxide). Стойностите за емисиите са получени след моделиране на сценариите с разработения транспортен модел.

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

- Влиянието на реализацията на даден сценарий върху биологичното разнообразие.

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

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

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

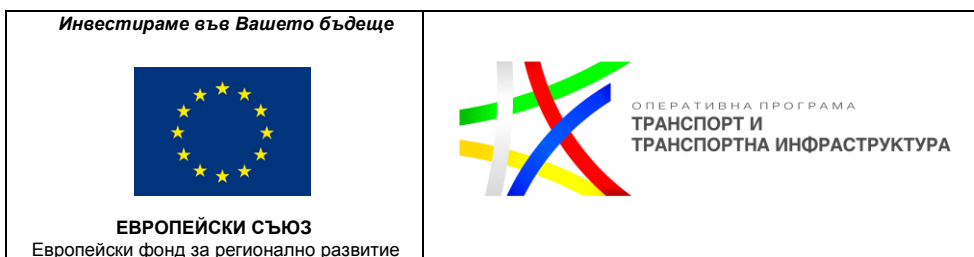
Този показател е оценен на базата на вероятността за засягане на зони и обекти на културно-историческото наследство.

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

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

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

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



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

### 3.2.7 КЛАСИРАНЕ НА АЛТЕРНАТИВИТЕ ПО СЦЕНАРИИ

#### 3.2.7.1 Остойносттаване на вариантите.

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

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

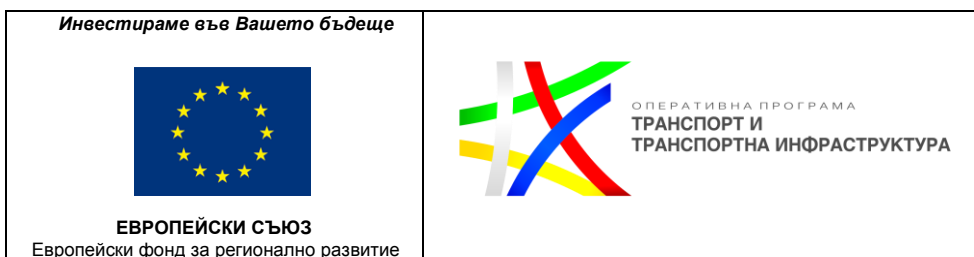
Получените стойности по съответните критерии се умножават по относителните им тежести и накрая се сумират. По този начин се получава крайната оценка за дадения сценарий след прилагане на МКА.

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

#### 3.2.7.2 Оценка на алтернативите и предложение за избор

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

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



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

**Таблица 3-9 Крайно класиране на сценариите**

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

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

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