

Приложение 10

Материални активи – текущо състояние

1 Материални активи

ОПТТИ 2014 - 2020 г. се фокусира върху развитието на железопътната и пътната инфраструктура на страната и насърчаване развитието на водния и интермодалния транспорт, в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа. По-долу е представен анализ и оценка на текущото състояние на материалните активи по видове транспорт, имащи отношение към предвижданията на ОПТТИ 2014 - 2020 г. Това са основно материалните активи, свързани с предвидените в програмата дейности по трите основни приоритетни оси – Приоритетна ос 1, 2 и 3.

1.1 Материални активи свързани с железопътния транспорт

Железопътният транспорт е основен елемент от националната транспортна система и неговото развитие, в съответствие с европейската транспортна политика, е от съществено значение за цялостното развитие на икономиката в Република България. Развитие на железопътната система в България е част от процеса на реструктуриране на националната икономика през последните години, в съответствие както с принципите на пазарната икономика, либерализирания пазар и свободната конкуренция, така и с изпълнението на функции от общ икономически интерес.

Реструктурирането на железопътния сектор, в съответствие с политиката на ЕС, е част от провежданата политика за подобряване на ефективността и конкурентоспособността на железопътния транспортен сектор и утвърждаването му като модерен, екологосъобразен и сигурен транспорт.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) отговаря за управлението на железопътната инфраструктурна мрежа на България. НКЖИ е създадена през 2002 г. като национална компания за поддържане и управление на железния път и съоръженията от ж.п. мрежата на страната. Стопанисва 348 гари и над 6800 km ж.п. линии. Компанията е бенефициент по Приоритетна ос I – „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“, по Приоритетна ос III - „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“ и Приоритетна ос V - „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.

Една от приоритетните задачи на предприятието е необходимостта от привеждане на параметрите на железопътната инфраструктура в съответствие с изискванията на ЕС и въвеждането на Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС).

1.1.1 Технически параметри

Разгънатата дължина на железопътните линии на територията на страната е около 6637 km. С най-голяма дължина са единичните железопътни линии със стандартно междурелсие - около 3094 km. Дължината на удвоените железопътни линии със стандартно междурелсие е едва около 1954 km, а единичните железопътни линии със стеснено междурелсие са 125 km. В сравнение с много европейски страни оперативните и технически параметри на железопътната инфраструктура са незадоволителни.

Значителна част от **железопътните линии** са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 km/ч. Налични са участъци от железопътната мрежа с почти изчерпани възможности за задържане на скоростите на движение и гарантиране сигурност и безопасност, а именно: в рамената Димитровград – Подкова по IV жп линия, Радомир –

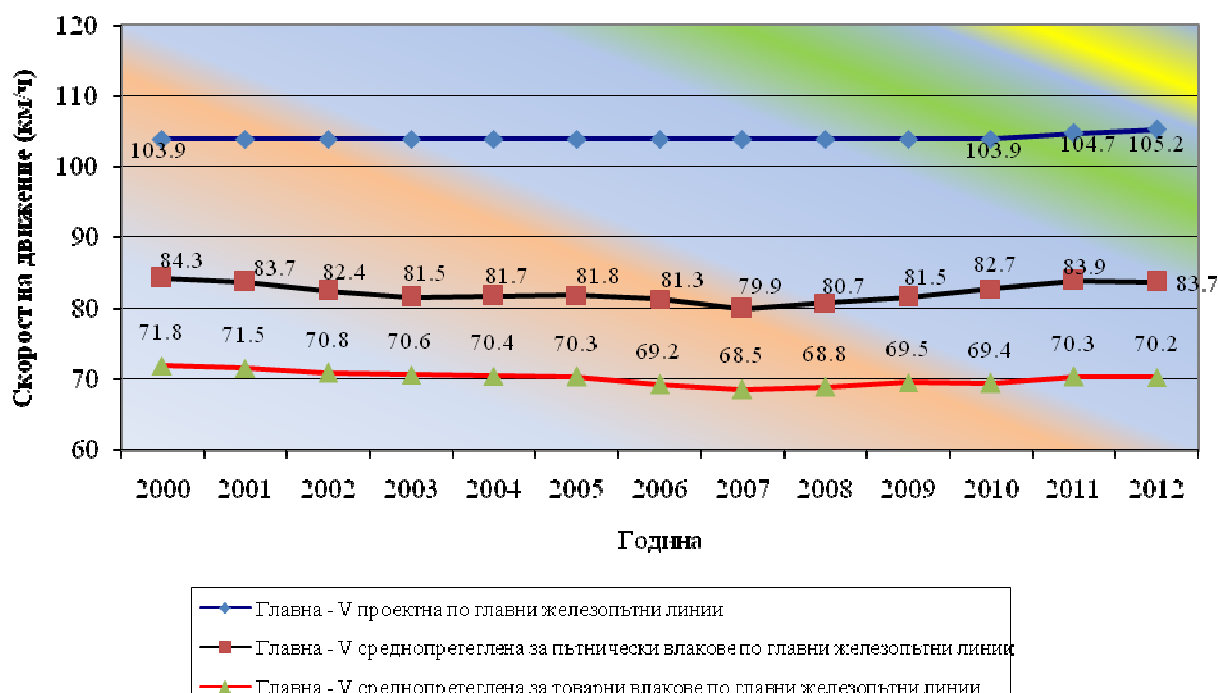
Кюстендил – Гюешево по VI жп линия, Самуил – Каспичан по IX жп линия и др. Над 660 хиляди траверси са тип СТ-4 със скрепление ПАК 68И, напукани и с разбити гнезда за анкерния болт, което надвишава 9% от вложените такива. На местата с вложени траверси тип СТ4-Т и СТ4-Д при криви с радиуси, по-малки от 500 м, се наблюдава масово скъсване на един и повече тирфони, с което се създават предпоставки за увеличаване на междурелсието и се застрашава сигурността на движение на подвижния железопътен състав. Значителни по дължина са участъците от железния път с масово компрометирано ПАК 68И скрепление (изолационните и уплътнителни втулки са смачкани, ПАК болтовете са завъртени или скъсани, ребровите подложки са счупени, голям брой от здравите са с елипсовидни отвори, което позволява напречно и надлъжно изместване на релсовите нишки, и счупени пружинни пръстени). Използват се предимно релси втора употреба, които също са в недостатъчни количества, вследствие на което има релси със сработване, близко до допустимото, откриват се голям брой дефектни, налице са и голям брой избуксувани и с вълнообразно износване релси. Само от началото на 2012 г. до 31.03.2012 г. са реализирани счупвания на 59 бр. релси, 2 бр. стрелкови елементи и скъсани 37 бр. заварки. Ежегодно се влагат по-малко от 10 бр. нови жп стрелки, което е крайно недостатъчно. Поради това в редица големи гари като Централна гара София, Пловдив, Стара Загора, Мездра, Синдел, Тулово, Дъбово и други са въведени намаления на скоростта поради износване на стрелкови елементи. Много са участъците, в които при последното измерване с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120, апаратурата не е в състояние да параметрира неизправността, поради лошото състояние на железния път. Това са места, където запасът на коефициента на сигурност на железния път е пред изчерпване и се създават условия за увеличени странични и вертикални динамични удари, ускорено влошаване на параметрите на железния път и комфорта на влаковото движение. Обобщеният качествен индекс QI (бална оценка) в някои участъци надхвърля граничния за съответната проектна скорост, което налага ограничаване скоростта на влаковото движение при невъзможност за отстраняване на неизправностите.

Основните проблеми при стоманените **железопътни мостове** са високата степен на корозия, изтичането на олово под лагерите, пукнатини по елементите на конструкциите, слаби или липсващи нитове, което отслабва връзките и изисква спешно отстраняване. Това са най-често срещаните констатации при Генералната ревизия на мостовете. Преобладаващата неизправност при масивните мостове е нарушената хидроизолация.

Основни проблеми в състоянието на **железопътните тунели** са липсата на хидроизолация в почти всички тунели, пукнатини в облицовката и влошено отводняване поради лошо изпълнение на отводнителните канали.

От графиката по-долу се вижда съотношението на скоростите на движение спрямо проектните. При средна проектна скорост 105,2 km/h за главните жп линии, допустимата скорост по книжка-разписание е 83,7 km/h, т.е. разликата от 21,5 km/h е много осезаема.

**Среднопретеглена скорост на движение по техническо състояние на
железния път към 31.03.2012 год.**



Основната част от съоръженията за **осигурителна техника, телекомуникации и електрозахранване** са пуснати в действие през периода 1965-1985 г., а от 1990 г. се осигуряват минимални средства за тяхната подмяна и модернизация.

Преди повече от десет години със средства по международни програми, национално съ-финансиране и част от заем от Световна банка е извършено следното:

- въвеждане на автоматизирана локомотивна сигнализация по линията Пловдив-Бургас
- доставка и въвеждане на цифрови телефонни централи-втора равнина
- доставка и монтаж на броячи на оси на участъци от главните линии в мрежата
- система влакови диспечерски радиовръзки за линия София-Кулата
- доизграждане на мрежата за предаване на данни.

През последните 2 години са автоматизирани 32 бр. прелези, а за подаване на информация към водачите на ППС, съгласно изискванията на Наредба № 17 за регулиране на движението със светлинни сигнали, на 126 бр. прелези са монтирани нов тип шосейни светофари с трети фар с бавно мигаща бяла светлина.

В изпълнение на европейските изисквания за интероперативност и безопасност на превозите, НКЖИ планира да изгради и развие оптична мрежа на стопанисваните от нея железопътни линии. Една част от необходимите средства се предвижда да бъдат осигурени от държавния бюджет. По ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. се осигуряват необходимите средства за големите инфраструктурни проекти, включени в обхвата на програмата.

Съоръжеността на действащи в момента гари и разделни постове с осигурителни системи е както следва:

- Маршрутно - компютърни централизации – 4 бр.
- Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация ЕЦ-М - МКВ - 4бр.
- МРЦ, ЕЦ-М -192 бр.
- Електромеханични централизации - 37 бр.
- Релейни уредби за ключови зависимости - 86 бр.
- Без осигурителна инсталация (пултове за временно управление) - 25 бр.

Разгърнатата дължина на междугарията, осигурени с автоблокировка с проходни сигнали, осигуряваща пакетно движение на влаковете в междугарията, е 478 km, а с автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси са съоръжени 1219 km. С релейна полуавтоматична блокировка са съоръжени около 2000 km от жп мрежата.

Изградените два центъра за дистанционно управление и контрол на влаковото движение по железопътните линии София – Пловдив и София – Карлово поетапно излизат от експлоатация поради морално и физическо остаряване на техническата екипировка и спиране от производство на резервни части и апаратура.

От всички 788 железопътни прелези, 654 броя са оборудвани с елементи и устройства, осигуряващи безопасното преминаване на влак през прелеза, както следва:

- електрически бариери – 127 бр.
- автоматични прелезни устройства с бариери – 81 бр.
- автоматични прелезни сигнализации – 268 бр.
- ръчни бариери – 178 бр.

На мястото на ръчните прелезни устройства е планирано да бъде извършено проектиране и изграждане на автоматични прелезни бариери. Прилагат се системи за видео наблюдение на 13 бр. прелези. По протежение на железопътната линия София – Пловдив – Бургас (440 km) е инсталирана система за автоматична локомотивна сигнализация, която не допуска надвишаването на максималната разрешена скорост за движение на влака и не позволява подминаването на червен сигнал. В експлоатация са два пункта (Зимница и Драгоман) със система, контролираща и осигуряваща информация за състоянието на подвижния влаков състав и водеща към намаляване на причините за дерайлирането на влакове и запалването на вагони от загрети спирачки.

Железопътните телекомуникации са базирани на кабелна мрежа, състояща се от 3 800 km магистрални кабели, 500 km въздушни кабелни линии и 360 km оптични кабелни линии. НКЖИ разполага с 28 бр. цифрови и 41 бр. електромеханични телефонни центри с общ капацитет 27 000 абоната. Изградена е мрежа за предаване на данни (МПД), състояща се от 4 главни възела, свързани помежду си, и 48 второстепенни възела, които са свързани регионално към главните възли. МПД разполага с общо 640 порта. Предвижда се проектиране и изграждане на оптична връзка и телекомуникационно оборудване в участъците Карнобат – Бургас; Плевен – гара Долен Дъбник; ЖАТС Русе – Русе разпределителна; ЖАТС Варна – ТПС Варна. Също така се планира да бъде извършено полагане на оптичен кабел, проектиране и изграждане на телекомуникационно оборудване в участъците София – Пловдив, Пловдив – Карлово, Мездра - Горна Оряховица, Радомир – Благоевград.

Тези и другите елементи на телекомуникациите са на много ниско технологично ниво, спрямо темповете на развитие в тази област и въведените нови технологии. Работата на телекомуникационните системи е затруднена от ниската им пропускателна способност и физическата им амортизация при 24 часова ежедневна експлоатация за период вече повече от 10 години.

Покрити с радиосигнал са всички магистрални жп линии - 2400 km (София -

Г.Оряховица - Варна; София - Карлово - Бургас; София - Пловдив; Пловдив - Зимница; Пловдив - Карлово; Мездра - Лом – Видин; Г.Оряховица – Русе; София – Кулата). В момента се налага подновяване и рехабилитация на антеннофидерните системи, за да се поддържат техническите параметри на системата и за нормална гласова комуникация.

Към момента **електрифицираните жп линии** са 68,4% от общата дължина на железопътната мрежа. Енергоразпределителните подрайони, които обезпечават текущото поддържане и експлоатацията на контактната мрежа са 50. По показателят „срок на експлоатация“ отчитащ състоянието на контактната мрежа е, както следва:

- от 35 до 45 години - 25%
- от 25 до 35 години - 22%
- от 10 до 25 години - 43%
- до 10 години - 10%

Необходим е ремонт и внедряване на нови системи и технологии за контактна мрежа за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт по основни железопътни линии. Посредством реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа ще се повиши надеждността на контактната система, ще се подобри състоянието на съоръженията, като параметрите им се приведат в съответствие с действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми) и с изискванията за оценка по националните правила за надеждност и безопасност. Необходимите средства за реконструкцията и модернизацията на контактната мрежа се осигуряват от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (за инфраструктурните проекти, включени в обхвата ѝ), капиталови трансфери, инфраструктурни такси и електроразпределение.

На територията на Република България са разположени 53 бр. стационарни тягови подстанции (ТПС). От началото на 2012 г. влизат в действие 3 нови ТПС - Алдомировци, Крумово и Първомай. В 45 от тяговите подстанции основен проблем са комутационните съоръжения (прекъсвачи и разединители) 110 kV и 27,5 kV, акумулаторни батерии и др. с ниска надеждност, неотговарящи на изискванията за телеуправление. С цел подготовка изграждането на система за телеуправление е необходима модернизация на електрозахранващите съоръжения в 47 бр. ТПС и 45 бр. секционни постове с такива, отговарящи на Европейските норми и стандарти.

Средната гъстота на железопътната мрежа е 60,3 km/1000 km² територия. Имайки предвид планинския релеф на страната, гъстотата на съществуващите железопътни линии и съоръжения е относително висока.

Недостигът на средства за поддръжка на железопътните линии и свързаните с тях железопътни съоръжения са причина за лошото състояние на инфраструктурата и ограниченията на скоростта на значителна част от железопътната мрежа. През последните пет години 112,87 km от железопътната мрежа са подновени, което представлява 2% от общата дължина на железопътните линии, а ремонтни работи от среден обхват са извършени на 296 km от основните железопътни линии. Постигнати са високи резултати по отношение на следните показатели:

- повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци;
- повишаване на безопасността на превозите, чрез намаление броя на инцидентите по вина на НКЖИ;
- повишаване на качеството на железопътната инфраструктура, измерено чрез балната оценка.

Въпреки политиката, насочена към обновление и/или ремонтни работи на

определени участъци през последните години, транспортният капацитет на железопътната мрежа като цяло все още е недостатъчен. Развитието, модернизацията, поддържането и ремонтът на железопътната инфраструктура е сложен и дълъг процес.

Българските железопътни връзки със съседните страни не са достатъчно развити, което ограничава възможностите за развитие на икономическото сътрудничество със съседните страни и особено за трансгранично сътрудничество между граничните райони. Междувременно глобализацията и развитието на международната икономика поставят все по-високи изисквания към качеството и оперативната съвместимост на железопътната инфраструктура, поради факта, че българската железопътна мрежа е част от Трансевропейската транспортна мрежа.

На територията на България част от „основната” железопътна TEN-T мрежа са следните направления:

- Видин – София – Кулата
- Драгоман (сръбска граница) – София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска/гръцка граница)
- София – Радомир – Гюешево (македонска граница)
- София – сръбска граница
- София – македонска граница

В допълнение към направленията от „основната мрежа” са идентифицирани и следните направления, част от „разширената” TEN-T мрежа:

- Русе – Варна
- Горна Оряховица – Варна
- Карнобат – Синдел

1.1.2 Обща оценка на материалните активи свързани с железопътния транспорт

Понастоящем, железопътната мрежа на страната е недоразвита, в сравнение с железопътните мрежи на другите европейски страни. Имайки предвид планинския релеф на страната, гъстотата на съществуващите железопътни линии е относително висока, но разпределението на железопътните линии е доста небалансирано (най-неразвити региони са Рило-Родопския планински масив и Югоизточна България). В сравнение с много европейски страни, оперативните и технически параметри на железопътната инфраструктура са незадоволителни. Недостатъчно развити са железопътните връзки със съседните страни (само 6). Това е причината за големият брой крайни гари – 10 крайни гари като една от тях позволява фериботна връзка.

Въпреки политиката, насочена към обновяване и/или ремонт на определени участъци от железопътната мрежа през последните години, транспортният ѝ капацитет като цяло все още е недостатъчен. Необходими са значителни инвестиции за модернизация, рехабилитация и поддръжка на железопътните линии и съоръжения, както и преход към нови технологии, което да допринесе за изпълнение на по-високите изисквания за качество и оперативна съвместимост.

През последните години, пътническият трафик в българските железници постепенно намалява, поради множество фактори като ниска скорост на движение поради недоброто състояние на железния път; чувствително намаляване на вагоните в експлоатация поради необходимост от ремонт на остарелия подвижен състав и съответно намаляване на капацитета за превоз на пътници и качеството на услугата; несъобразена с търсенето промяна в разписанията; спиране от експлоатация на т.нар. нерентабилни линии. Тези и други фактори водят до по-ниска привлекателност на

железопътния транспорт и намаляване на мобилността на гражданите.

1.2 Материални активи свързани с автомобилния транспорт

Пътната мрежа се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението. Добре развитата и поддържана пътна инфраструктура осигурява основата за икономическото развитие на страната и предоставя необходимите условия за развитие на автомобилния транспорт.

Институциите, отговорни за управлението на републиканските пътища в България (автомагистрала, пътища I, II и III клас) е Агенция „Пътна инфраструктура” към министъра на регионалното развитие и благоустройството и Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (основният предмет на дейност на компанията е финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма”, автомагистрала „Хемус” и автомагистрала „Черно море”).

1.2.1 Технически параметри

Пътищата се класифицират като републикански и местни. Републикански пътища са автомагистралите и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Отделни републикански пътища са включени в Трансевропейската транспортна мрежа. Местните пътища са общински и частни, отворени за обществено ползване, които осигуряват транспортни връзки от местно значение и са свързани с републиканските пътища или с улиците.

Към 01.01.2012 г., общата дължина на републиканската пътна мрежа (РПМ) е 19 512 km, разпределена, както следва:

- автомагистрала - 458 km, 2,3% от РПМ;
- първокласни пътища - 2970 km, от тях 272 km. са с четири ленти за движение, 15,2% РПМ;
- второкласни пътища - 4030 km, от тях 152 km. са с четири ленти за движение, 20,7% РПМ;
- третокласни пътища - 11766 km, от тях 64 km. са с четири ленти за движение, 60,3% от РПМ;
- пътни връзки - 288 km, 1,5% РПМ.

В републиканската пътна мрежа най-голям е дялът на третокласните пътища – около 60% от общата дължина на РПМ, следвани от второкласните пътища – приблизително 21%. Автомагистралите са само около 2% от общата дължина на РПМ.

Концепцията за развитието на автомагистралите в България включва изграждане на автомагистрала с обща проектна дължина от 1 196 km., а именно:

- А – 1, (АМ „Тракия”) София-Пловдив-Ст.Загора-Ямбол-Бургас – 361 km;
- А – 2, (АМ „Хемус”) София-Ботевград-Шумен-Девня-Варна – 433 km;
- А – 3, (АМ „Струма” – Перник-Дупница-Благоевград-Сандански-ГКПП Кулата - 156 km);
- А – 4, (АМ „Марица”) АМ „Тракия”/Пловдив-Ст.Загора/-Харманли-ГКПП – 117 km;
- А – 5, (АМ „Черно море”) Варна – Бургас – 110 km;

- А – 6, (АМ „Люлин”) София – Перник – 19 km.

Към 01.01.2012 г. в експлоатация са 38,3% от общата проектна дължина на автомагистралите.

Гъстотата на републиканската пътна мрежа по видове пътища е следната:

- автомагистрали – 4,13 km на 1000 km², при около 28-32 km на 1000 km² за развитите страни и 14-20 km на 1000 km² за Словения, Австрия и др.;
- скоростни (четирилентови) пътища – 3,82 km на 1000 km², при 16-26 km на 1000 km² за европейските страни;
- първи, втори и трети клас пътища – 172 km на 1000 km², съпоставима със средната гъстота на страните-членки на ЕС.

Гъстотата на автомагистралите в страната е значително по-ниска, в сравнение с повечето страни-членки на Европейския съюз. Ниска е и гъстотата на пътищата от първи, втори и трети клас, както и на пътищата, които отговарят на изискванията за скоростни пътища, съгласно Закона за пътищата. По отношение на гъстотата на пътната мрежа трябва да се отбележи, че около 40% от релефа на България е планински и с по-ниска гъстота на населението, но относително ниският дял на автомагистралите и скоростните пътища е съществен недостатък на републиканската пътна мрежа, особено предвид факта, че през територията на страната преминават пет от дефинираните десет Трансевропейски транспортни коридора. Покритието на територията на страната с автомагистрали и пътища с четири и три ленти е значително разпокъсано. По-високата гъстота на изградените автомагистрали и първокласните пътища в Североизточен, Югозападен и Югоизточен район определя по-добрата достъпност и комуникативност с по-малко времетраене на пътуванията. Необходимо е разширение и реконструкция на участъците от пътната мрежа с най-интензивен трафик, които са изчерпали или са близко до изчерпване на своя капацитет за обслужване на трафика. Изградените обходни пътища с цел изнасяне на част от трафика извън населените места са недостатъчни.

Съгласно поетите от страната международни ангажменти, е необходимо да се увеличи товароносимостта на пътната настилка до 11.5 т/ос по основните международни транспортни коридори и дестинации.

Състоянието на пътната мрежа е незадоволително поради постоянен недостиг на средства за поддръжка, текущ и планов ремонт. Главен индикатор за това е състоянието на пътната настилка, което се определя, съгласно действащата “Методика за измерване и оценка на повредите по пътните настилки”, като се отчитат вида и количеството на съществуващите повреди, измерени и оценени спрямо общата повърхност на съответния път. Тези състоянията са както следва:

- добро състояние – с повреди по настилките под 10 %;
- средно състояние – с повреди по настилките от 10 % до 30 %;
- лошо състояние – с повреди по настилките на повече от 30 %.

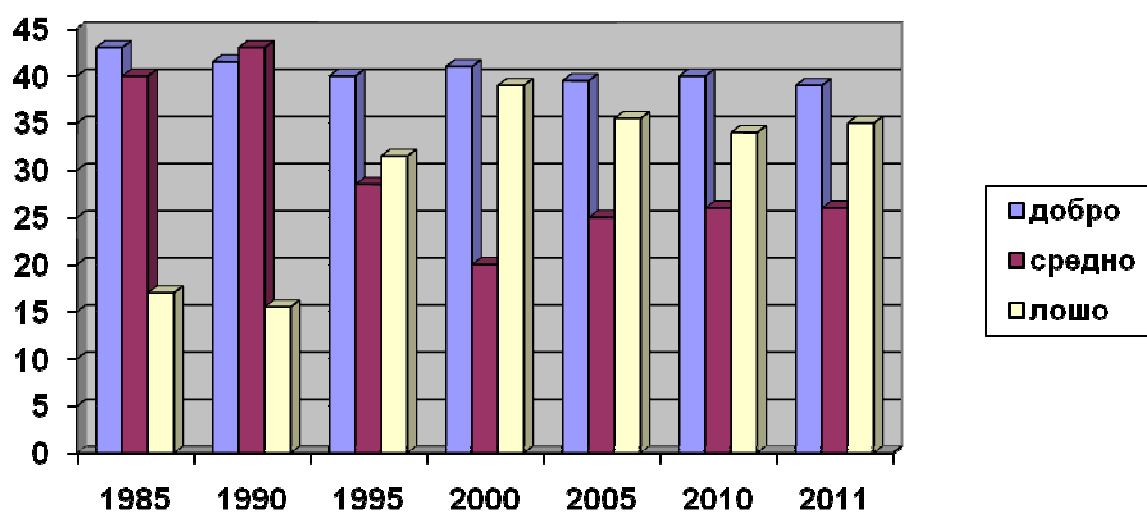
Състоянието на настилките на Републиканските пътища към 01.01.2012 г. е, както следва:

	АМ	I клас	II клас	III клас	Пътни връзки	Общо km
Добро	307	1539	1905	3 612	173	7 536

	АМ	I клас	II клас	III клас	Пътни връзки	Общо km
Средно	119	833	913	3 140	102	5 107
Лошо	32	598	1212	5014	13	6 869
ОБЩО	458	2 970	4 030	11 766	288	19 512

По данни от Областните пътни управления, от реконструкция и основен ремонт спешно се нуждаят над 32 km автомагистрала, 598 km пътища I-ви клас, 1 212 km пътища II-ри клас и 5 014 km третокласни пътища, които са с лошо състояние на настилките. Това са приблизително 6 900 km пътища, т.е. над 35% от републиканските пътища с настилка се нуждаят от извършване на неотложни ремонтни дейности. Състоянието на третокласната пътна мрежа, която е от важно значение за общините, е тревожно. Тя не е ремонтирана в по-голямата си част над двадесет и пет години. От третокласните пътища в лошо състояние са около 43%, а те осъществяват вътрешно регионалните връзки и са в основата за преодоляване на различията в регионите и основна предпоставка за развитие на туризма и привличане на инвестиции. Средства за развитието на II и III клас пътища се осигуряват по Оперативна програма „Регионално развитие” 2007-2013 г.

Състояние на настилката на републиканските пътища през пет години в % от общата им дължина за периода 1985-2011 г. е дадено на долната графика:



Анализът на данните по отношение на експлоатационното състояние на настилките по пътищата от републиканската пътна мрежа по години показва влошаване на състоянието им, като цяло. В сравнение със състоянието на настилките по РПМ през 1989-90 г. (с включена IV класна пътна мрежа), когато пътните настилки в лошо състояние са били около 15-16%, то сега те са над 35%. Статистиката сочи, че след 1990 г. намаляват средствата за поддържане и планирани ремонти по пътната мрежа. Така започва влошаване на състоянието на пътните настилки, което се оформя като трайна тенденция, която все още не е преодоляна. Въпреки предприетите през последните години мерки, няма трайно подобрение на цялостното състояние на пътищата.

Пътните съоръжения са важна и неделима част от пътната инфраструктура.

Общият брой на съоръженията по РПМ под 5 м. (водостоци) е 38 812, като тяхната обща дължина е 511 926 м. общо. Съоръженията над 5 метра са общо 3 421 броя, с обща дължина от 118 844 м. Съоръженията по републиканската пътна мрежа, по-дълги от 20 метра, са общо 1 409 моста, с обща дължина от 108 130 м. и обща площ от около 1 880 000 м².

Състоянието на пътните съоръжения по републиканските пътища също е незадоволително. Пълно обследване на състоянието на пътните съоръжения е извършено в периода 2002-2005 г. от френската фирма „Фрейсине“, съвместно с представители на „Мостконсулт“ и ЦИПТНЕНС /ЦЛПМ/, по програма „ФАСЕП“. Резултатите показват, че 36% от обследваните съоръжения от основната пътна мрежа (605 бр.) имат нужда от незабавни възстановителни действия, чрез методите и технологиите на поддържането и ремонта. Те показват дефекти, които ако не бъдат отстранени, могат да предизвикат по-нататъшни сериозни разрушения.

Над 193 съоръжения или 15 % от обследваните, с обща площ около 219 000 м², имат поне един дефект, който се нуждае от незабавен ремонт в кратък срок.

1.2.2 Обща оценка на материалните активи свързани с автомобилния транспорт

Гъстотата на автомагистралите в страната е значително по-ниска, в сравнение с другите страни-членки на ЕС. Ниска е и гъстотата на пътищата от първи, втори и трети клас, както и на пътищата, които отговарят на изискванията за скоростни пътища, съгласно Закона за пътищата. Относително ниският дял на автомагистралите и скоростните пътища е съществен недостатък на републиканската пътна мрежа, особено предвид факта, че през територията на страната преминават пет от дефинираните десет трансевропейски транспортни коридора.

Всички пътища от международна важност са покрити с асфалтова настилка, но като цяло, качеството на тези пътища, както и състоянието на пътните съоръжения е лошо. Покритието на страната с пътища от висок клас е неравномерно.

За подобряването на пътната мрежа са необходими инвестиции за развитието на „основната“ и „разширената“ транс-европейска транспортна мрежа на територията на страната, с оглед интегриране на националната пътна мрежа в транспортната мрежа на ЕС, въвеждането на модерни процеси на планиране и осигуряване на ефективна поддръжка на пътната инфраструктура, генериране на финансови ресурси посредством модерна система за таксуване, постигане на съответствие на техническите и експлоатационните параметри на пътната инфраструктура с европейските технически стандарти за осигуряване на безопасност и комфорт на транспорта.

1.3 Материални активи, свързани с водния транспорт

Река Дунав е единственият вътрешен воден път в Република България. Българският участък на река Дунав е в долното течение на реката. Транспортните функции на река Дунав са от изключително значение за развитието на прилежащите й речни райони. Река Дунав е включена в общата схема на Европейските вътрешни водни пътища (Транс-европейски транспортен коридор VII) на срещите на европейските транспортни министри, състояли се на о. Крит през 1994 г. и в Хелзинки през 1997 г. Реките Рейн, Майн и Дунав свързват Западна и Източна Европа по Канала Рейн-Майн-Дунав, като по този начин дават отлични възможности за директни навигационни връзки между Черно и Северно море и удобен воден достъп до много от европейските страни и техните индустриални центрове. Повишеният интерес в този важен

европейски вътрешен воден път е потвърден в доклада на Групата на високо равнище относно Транс-европейската транспортна мрежа от 27 юни 2003 г. (доклад на Ван Мийрт) и в Решение (ЕК) 1692/96 изменено с Решение (ЕК) № 884/2004 чрез идентифицирането на река Дунав като приоритетна ос № 18. Значението на река Дунав е потвърдено и в новите насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа, съгласно които река Дунав е част от „основната” Трансевропейската транспортна мрежа.

Република България е външна граница на съюза и връзка с централна Азия, Близкия Изток, Средния Изток, Далечния Изток и страните от Черноморския басейн. Морският транспорт е от голямо значение за развитието на външната търговия на Европейския съюз.

В съответствие с разпоредбите на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Държавно предприятие “Пристанищна инфраструктура” управлява собствеността и организира работата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Изпълнителна агенция “Морска администрация” към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията контролира условията за безопасност на корабите и осъществява надзор върху корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища на Република България и изпълнява регулаторните и контролните функции на държавата в областта на пристанищата. Институцията, отговорна за проучването и поддържането на условията за корабоплаване по вътрешните водни пътища на Република България е „Изпълнителна агенция за проучване и поддържане на река Дунав” към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

1.3.1 Технически параметри

Пристанища

Повечето от българските пристанища са построени в началото на миналия век за мултифункционални цели, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на българските пристанища са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддръжка и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете. Основните тенденции за развитието на българските пристанища са насочени към модернизация и развитие в съответствие с принципите на пазарната икономика и изискванията на Европейския съюз.

Морски пристанища за обществен транспорт с национално значение в България са Пристанище Варна АД (което включва: Варна-изток, Варна-запад, ТЕЦ Езерово, Петрол, Леспорт, Фериботен комплекс - Варна, и Балчик и Пристанище Бургас АД (което включва: Бургас-изток, Бургас-запад, Росенец, Несебър). Те реализират около 60% от националната вносно-износна търговия. Пристанищата Варна и Бургас са включени в концепцията за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа, поради тяхното стратегическо разположение на кръстопътя между Европа и Азия. Пристанище Бургас е част от „основната мрежа”, а пристанище Варна от „разширената” транс-европейска транспортна мрежа. Пристанищата имат капацитет за универсални товари, твърди и течни насипни товари, контейнери, тежки товари и съоръжения за RO-RO транспорт.

Пристанищата за обществен транспорт от национално значение по река Дунав са пристанища Видин (което включва: Видин-център, Видин-юг, Видин-север и Фериботен комплекс – Видин), пристанище Лом (което включва: Лом и Оряхово) и

пристанище Русе (което включва: Русе-изток, Русе-център, Русе-запад, Силистра, Фериботен терминал - Силистра, Тутракан, Свищов, Фериботен терминал - Никопол и Сомовит). Пристанище Видин и пристанище Русе са част от „основната” Трансевропейска транспортна мрежа. Най-голямото българско речно пристанище е Пристанище Русе, което е важен търговски, промишлен и транспортен център на страната по река Дунав. Пристанище Русе е разположено на кръстопътя на Трансевропейски транспортни коридори VII и IX и е от особено значение за развитието на комбинирания транспорт.

Необходимо е подобрене на транспортните инфраструктурни връзки, свързващи ги с републиканската пътна и железопътна система.

Инфраструктура за осигуряване на корабоплаване по вътрешните водни пътища

В общия българо-румънски участък от река Дунав бреговете и островите не са укрепени и са подложени на интензивни ерозивни процеси, които видимо се засилиха след пускането в експлоатация на ХТК „Железни врата” I и II. Тенденцията за разширяване на речното легло води до намаляване на дълбочините в реката и до влошаване на условията за корабоплаване. Голяма част от ерозиралите брегове са плодородни земи, които са напълно загубени.

При липса на хидротехнически комплекси в общия българо-румънски участък за подобряване на условията за корабоплаване са необходими системни инженерни намеси. Предпочитаните методи са комбинация от съоръжения, насочващи течението по траекторията на фарватера, укрепване на брегове и острови, с цел спиране на разширяването на речното легло, и поддържащо драгиране. Общият брой и прогнозното разположение и вид на съоръженията се определят след актуални предварителни проучвания за общия българо-румънски участък, включващи разработки чрез използване на математически хидравлични модели.

По протежението на българския бряг на река Дунав има изградени няколко укрепителни съоръжения, които са построени с цел защита на населени места и културни ценности и техният ефект върху състоянието на фарватера е минимален. Липсата на съответни такива и на румънски бряг още повече намалява тяхното положително въздействие. За някои от тях текущото състояние е незадоволително, тъй като не се поддържат във времето.

Изградени са и два дънни прага в район Белене, които пренасочват речния поток в корабоплавателните канали. Единият от тях е разположен в канала между остров Белене и българския бряг, но не е в добро техническо състояние. Другият блокира канала на остров Милка, но поради липса на поддръжка в момента не функционира ефективно.

Надолу от Железни врата II, р. Дунав тече свободно без заприщвания. За тази част на реката, препоръчителната дълбочина на корабоплавателния път според препоръките на Дунавската комисия е 25 dm при Ниско корабоплавателно и регулационно ниво (НКРН), което осигурява използване на реката за корабоплаване до 94% годишно на многогодишна база. Препоръчителната ширина на плавателния канал при НКРН възлиза на 180 м с минимален радиус на кривите 1000 м.

По отношение на тези препоръки, трябва да се отбележи, че най-малката налична дълбочина е преобладаващият фактор, засягащ условията на плаване, тъй като тя лимитира газенето и съответно водоизместимостта на плавателните съдове и следователно товароподемността на флота.

Плавателният път на река Дунав не съответства на международно приетите проектни стандарти, създадени от Дунавската комисия на основата на Конвенция за

режима на корабоплаването по Дунава.

Критичните участъци са идентифицирани с предварителните проучвания в рамките на проект „Техническа помощ за подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на река Дунав и съпътстващи проучвания” (EUROPEAD/122137/DISV/RO) (Приложение, 1, таблица 7), финансирани от румънска страна по ИСПА, които се очаква да приключат до края на 2012 г. Тези проучвания имат за цел да осъвременят проучванията на Фредерик и Харис, осъществени в периода 1999-2000 г., и нуждата отприлагане на инженерни мерки за подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък. Според сегашните проучвания на този етап са установени 38 броя критични участъци, като във времето той може да се измени в зависимост от морфологичните изменения в условията на свободно течаща вода без подприщвания. Според същите проучвания към 2011 г. броят на активните участъци е 21 с обща дължина от 149 km.

Участъците, за които се предвиждат строителни мерки и основно драгиране са 14 броя с обща дължина 122 km, като 10 броя от тях попадат в Натура 2000. С най-голяма дължина са Остров Белене – 17 km (от ркм 577 до ркм 560), Остров Батин – 15 km (от ркм 530 до ркм 515) и Остров Мишка-Бръшлян – 17 km (от ркм 467 до ркм 450). Участъците, за които се предвижда само основно драгиране са 7 броя с обща дължина 39 km, като 2 броя от тях попадат в Натура 2000. С най-голяма дължина са Лом – остров Линово – 10 km (от ркм 745 до ркм 735), Байкал – 7 km (от ркм 641 до ркм 634) и критичният участък при остров Калновец – 8 km (от ркм 615 до ркм 607).

Неактивните участъци, за които не се предвиждат никакви мерки са 17, с обща дължина от 83 km, като 6 броя от тях попадат в Натура 2000.

Отговорна страна за поддържане на корабоплавателния път от ркм 845 до ркм 610 е Румъния, а Република България отговаря за поддържане на корабоплавателния път от ркм 610 до ркм 375.

Според данни, предоставени от Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав”, относно състоянието (обезпечаването) на корабоплавателния път през 2011 г. (една от четирите най-неблагоприятните години за корабоплаване в периода 1981 -2011 г. с водни стоежи под НКРН между 110 и 143 дни годишно) поради засушаване в басейна на Среден и Горен Дунав и общо увеличено водопотребление е имало 228 дни (62.5% в годината) с прагови участъци, в които корабоплаването е било затруднено. В 111 дни от тях (30.4 % в годината) е имало ниски водни стоежи под НКРН (Ниско корабоплавателно регулационно ниво), в които поради тази причина не се изисква поддържане на минималната дълбочина според препоръките на Дунавската комисия. От 228 дни с прагови участъци в 117 дни от тях (32.1% от годината) условията за корабоплаване не са били осигурени (не са изпълнени препоръките на Дунавската комисия), поради неизвършвани строителни корекционни мерки в руслото на реката и поддържащ драгаж, в следствие на недостиг на финансови средства и липса на подходящи драгажни съоръжения. През годината в 137 дни (37.5% от дните в годината) е имало минимални и по-големи дълбочини за корабоплаване, т.е. корабоплаването е било обезпечено.

Също по данни на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав” извършената от българска страна драгажна дейност за осигуряване на фарватера в общия българо-румънски участък на реката за периода 1998-2010 г. е 1 048 340 м³., като от румънска страна за същия период е 59 640 м³. Драгажната дейност е извършена основно в периода 2000-2004 г. От 2005 г. насам драгиране не е извършвано, както от българска, така и от румънска страна.

Хидротехническите съоръжения, включително брегоукрепването, в общия българо-румънски участък на река Дунав са крайно необходими, с оглед подобряване

на условията за корабоплаване за изпълнение на препоръките за обезпечаване на корабоплаването до 94 % в годината на многогодишна база.

Тенденции за развитие на инфраструктурата и на водния транспорт

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

През последните години са реализирани редица успешни ПЧП проекти (концесионирани са морските пристанищни терминали: Леспорт, Бургас Изток-2, Балчик и Росенец, речните терминали Свищов, Оряхово, Сомовит, Видин-север и Видин-ферибот).

Следва се политика за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав и морските пространства на Република България. Необходимо е тя да бъде подкрепена чрез осъществяването на проекти, съфинансирани от ЕС за усъвършенстването на техническите параметри на корабоплавателния път по вътрешните водни пътища, засилването на морската безопасност и безопасността на вътрешните водни пътища и опазване на околната среда, в съответствие с политиката на Общността за укрепване на морския транспорт и мрежата на вътрешните водни пътища.

През следващите години Република България ще се стреми към повишаване на товарния и пътнически трафик, и насърчаване развитието на водния транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз.

1.3.2 Обща оценка на материалните активи свързани с водния транспорт

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и продължава да съществува свободен пристанищен капацитет. Повечето от българските пристанища са построени в началото на миналия век и са необходими инвестиции за поддръжка и развитие на пристанищната инфраструктура и технологии.

Техническите параметри на корабоплавателния път по река Дунав са незадоволителни. Проблемите са свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и необходимото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

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

1.4 Материални активи, свързани с интермодалния транспорт

Развитието на интермодалните превози е приоритет на европейската и националната транспортна политика. Сред по-важните причини за това са претоварването на пътната инфраструктура, в резултат на увеличаващите се превози, замърсяване на околната среда, безопасността и надеждността на железопътния транспорт при различните атмосферни условия и др. Интермодалните превози предлагат възможност за осъществяване на пълна логистична схема за доставка „от врата до врата“, което улеснява потребителите на услугите. Потенциалните възможности на България за развитие на интермодални превози, са свързани основно

със следните факти:

- Основните маршрути за вътрешни и международни интермодални превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в AGTC, Общоевропейските транспортни коридори - IV, VII, VIII, IX и X и направленията от Трансевропейската транспортна мрежа;
- Съществува регулярен и устойчив трафик на тежкотоварни автомобили от България и страните от Близкия изток към Европа, което позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, регламентиран срок на доставка, гарантиране потребителска стойност на стоките и стимулиращи цени;
- Не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав.

С финализиране на процеса на преразглеждане на насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа ще бъдат определени и основните интермодални възли на територията на Република България, които ще станат част от мрежата и ще трябва да се изградят в сроковете, предвидени в новия Регламент.

1.4.1 Технически параметри

Интермодалната инфраструктура се състои от товарни транспортни възли (терминали) и железопътни връзки между тях. Терминалите осъществяват най-важната връзка в една логистична верига, а именно прехвърлянето на товари от един вид транспорт на друг, с цел ефективно и екологосъобразно използване на транспорта.

Приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на комбинирани превози, определени на базата на международни договорености и проучвания (AGTC, TER, AGN, TINA, транс-европейски транспортни коридори) и маркетингови анализи, са:

Линейни:

- Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград (коридор 4)
- Калотина – София (коридор 10)
- Гюешево – София – Бургас/Варна (коридор 8)
- Русе – Димитровград/София/Варна (коридор 7 и 8)

Точкови:

- Пристанища Варна, Бургас, Лом, Видин, Оряхово
- Интермодални терминали: София, в ЮИ, СИ и СЗ България.

Наличните съоръжения за контейнерни превози са изградени през 70-те и 80-те години на миналия век. Най-разпространената технология през този период е била транспортирането на товари с големи тонажни контейнери (ГТК). Затова наличното машинно оборудване е специализирано основно за работа с такива ГТК.

Състоянието на железопътната инфраструктура за интермодални превози като цяло не отговаря на изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. От съществуващи 9 терминални площадки за комбинирани превози до 1990 г. в момента действащи са само 3 - в София-товарна, Филипово и Стара Загора.

Интермодален терминал София

При реализиране на проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Изграждане на интермодален терминал в гр. София” – фаза 1” по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., се наложиха промени, поради липса на подкрепа от браншовите и неправителствени организации и от Столична община по отношение на изграждането на ИМТ София на избраното място. Взето е решение да се направи ново

проучване и обследване на необходимостта от изграждане на нови терминали в района на град София, съобразено с планираните мероприятия за развитие на железопътната инфраструктура в региона и с изградените междувременно частни терминали.

Интермодален терминал Пловдив

За изграждането на интермодален терминал Пловдив е реализиран проект „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в южен централен район на планиране в България – Пловдив”, съ-финансиран по Годишната работна програма TEN-T, който е част от подготовката на основния проект за строителството на терминала. В рамките на проекта е подготвено прединвестиционно проучване и е избрана площадка за изграждане на терминала, изработен е идеен проект за обекта - база за следващия етап на проектиране и строителството. Издадено е решение за липсата на необходимост от ОВОС за обекта (Решение No ПВ-5-ЕО/2010 на РИОСВ Пловдив). Изготвен е финансово-икономически анализ „Разходи и ползи”, анализирани са и възможните варианти за експлоатация на терминала с използване на ПЧП. Интермодален терминал „Пловдив” се планира да бъде изграден на гара Тодор Каблешков, която е част от жп възел Пловдив и е разположена на магистрална ж.п. линия София – Пловдив, като самата площадка се разположи от северната страна на гарата (в землището на село Златитрап) върху площ от 69 хил.м².

Интермодален терминал Русе

В процес на изпълнение по ОП „Транспорт” 2007-2013 г. е проект „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране - Русе”. По проекта ще бъдат подготвени прединвестиционно проучване, финансов и икономически анализ „Разходи-ползи”, ще бъде определено местоположението на терминала в района на град Русе и ще бъде изготвени идеен проект и стратегия за реализация на инвестиционния проект. Предвижда се по нататъшното проектиране и изграждането на терминала да се реализират през програмен период 2014-2020 г. Посредством строителството на интермодален терминал в Северен централен район за планиране на регионалното развитие в България - Русе ще се създадат условия за оптимално съчетаване и интегриране на различни видове транспорт (вътрешно-воден, железопътен и автомобилен). По този начин ще се осигури възможност за извършване на голям обем товарни превози от Черно море до Централна Европа. Пристанище Русе е най-голямото българско речно пристанище. Железопътната гара Русе е свързана с голямото черноморско пристанище Варна, посредством железопътна линия Русе – Варна, която е много важна връзка за интермодалния транспорт.

Терминал за Ро-Ла превози Драгоман

През 2010 г. с финансиране от държавния бюджет беше реализиран проект „Проектиране и изграждане на терминал за комбинирани превози при гара Драгоман”. В изпълнение на държавната политика за развитие на Ро-Ла превозите на територията на Република България, в района на гара Драгоман беше изградена терминална площадка за качване на влак на част от товарните автомобили, които се движат по направление Турция - Западна Европа - Турция. С реализирането на този проект се създават условия за разтоварване на трафика по магистралните пътища в България, което ще доведе до редица положителни резултати - намаляване на замърсяването от вредни емисии в околната среда, намаляване на пътните транспортни произшествия и други.

Въпреки остарялата техника и оборудване, българските железници притежават

потенциал за осъществяване на интермодални превози. Терминалите трябва да бъдат обезпечени с необходимото оборудване, съгласно изискванията за извършване на комбиниран транспорт (кранове, складове, платформи за товарене на товарни камиони и вериги камиони). С оглед интегриране на железопътната мрежа на страната в европейската мрежа за интермодален транспорт, е необходимо поетапно да се извърши подобряване на техническото състояние на железопътните линии и съоръженията по направленията от транс-европейската транспортна мрежа и изграждане на мрежа от железопътни специализирани терминали за интермодални превози.

1.4.2 Метро

Метрото в София също е част от системата за интермодален транспорт. Поради високата си превозна способност от 50 хил.пътника в час, метрото осигурява ефективно обслужване на тези направления, вместо по тях да функционират значителен брой паралелни линии на надземния транспорт с превозна способност до 4-5 хил.пътн.в час. В София по направление Люлин – Център - Младост в пиковите часове пътническите потоци достигат 30 хил.пътника, а прогнозите са за нарастването им до 38 хил.пътника в час. По направление „Север – Юг” техният размер достига 24 хил.пътника в час при прогнозно нарастване до 32 хил.пътника. Другото най-натоварено направление е бул. „Владимир Вазов” – ЦГЧ – ж.к. „Овча купел”, където размерът на максималните пътнически потоци достига 18 хил. пътника в час с прогнозно нарастване до 25 хил.пътника в час. Именно по тези най-натоварени направления на града са ситуирани трите метродиаметъра на линиите на метрото в София от Генералната схема за развитието на неговите линии. За обхващане на по-голяма част от столицата в периферните части на тези линии се предвиждат отклонения към разположените в тези части големи жилищни комплекси на града.

На 28.01.1998 г. е въведен в експлоатация първия участък от първия диаметър на метрото с 5 метростанции и дължина 6,5 km, от бул. „Сливница” през ж. к. „Люлин” до бул. „К. Величков” с 5 метростанции и дължина 6,5 km. На 17.09.1999 г. е въведена в експлоатация метростанция „Опълченска”, а на 31.10.2000 г. метростанция „Сердика” на пл. „Св. Неделя”, като общата дължина на трасето на първия метрорадиус е 8,1 km със 7 метростанции. На 20 април 2003 г. действащият участък се свързва с ж. к. „Обеля” с нов участък от 1,8 km. По този начин общата дължина на първия метрорадиус от ж. к. „Обеля” през ж. к. „Люлин” до пл. „Св. Неделя” достига дължина 10 km с 8 метростанции, а броят на транспортираните пътници е около 75 000 дневно.

С оглед осигуряване на връзка на повече източни жилищни комплекси – „Изгрев”, „Дървеница”, „Мусагеница” и особено ж.к. „Младост” с централната градска част, Столична община продължава строителството на източния радиус на първия метродиаметър от пл. „Св. Неделя” до ж.к. „Младост” с дължина 8 km. и 6 метростанции. През 2005 г. започва строителството на участъка от пл. „Св. Неделя” до Стадион „Васил Левски”, като малко по-късно започва изграждането на трасето от Стадион „Васил Левски” до Интерпред. Общата дължина на тези участъци е 4,8 km с 3 метростанции. Първият участък от това трасе с дължина 2,3 km и 2 метростанции се финансира със заем на Столична община от Японската банка за международно сътрудничество, а останалата част, с дължина 2,5 km и една станция е с местно финансиране. С местно финансиране през 2006г. стартира и строителството на участък „Интерпред – ж.к.Младост I”, с дължина 3,2 km и 3 метростанции. Поради специфичните особености на технологията за строителство в централната градска част и разполагането на част от трасето в източната част на радиуса над нивото на терена, строителството на този участък е приключено за по-кратко време от предвиденото. Така изградените участъци от източния радиус на метрото са пуснати в експлоатация,

както следва: на 08.05.2009 г. участъкът „Стадион Васил Левски – жк. Младост I” (с дължина 5,7 km и 5 метростанции) и на 07.09.2009 г. участъкът пл. „Св. Неделя” - Стадион „Васил Левски” (с дължина 2,3 km и 1 метростанция). С въвеждането в експлоатация на участъка „Пл. Св.Неделя - ж.к. Младост I” броят на превозваните пътници нараства до 180 - 190 хил. пътника в работни дни.

От 2008 г. след включване в Оперативна програма „Транспорт” 2007–2013 г. е започнато изпълнението на мащабен проект за разширение на метрото в София, който включва изграждане на Линия 2 и значително разширение на Линия 1 на Софийското метро, обособени в три етапа.

ЕТАП I: Участък “Пътен възел Надежда (МС5) – Централна ж.п.гара–пл.Света Неделя –бул.Черни.връх (МС11)”: Дължина – 6,4 km с 7 метростанции два подземни паркинга 800 паркоместа (над метростанция „Централна ж.п. гара” и над метростанция „Джеймс Баучер”) – официално въведен в експлоатация на 31.08.2012 г.

ЕТАП II:

- Лот 1 (Участък “ж.к. Обеля – ж.к. Надежда – Надлез Надежда”)
- Дължина 4,2 km с 4 метростанции в т.ч. 1,35 на естакада с 1 метростанция и 2,85 подземни с 3 метростанции и буферен паркинг под бул. Ломско шосе за 500 коли (над метростанция „Бели Дунав”) - официално въведен в експлоатация на 31.08.2012 г.
- Лот 2 „ж.к.Младост I-ж.к.Младост III - бул. Цариградско шосе” с дължина 2,2 km, 2 метростанции и буферен паркинг под бул. Цариградско шосе за 1300 коли – официално въведен в експлоатация на 25.04.2012 г.

ЕТАП III:

- Лот 1 – участък „бул. Цариградско шосе – Летище София” с дължина 5 km от които 2,1 km подземно и 2,9 km открито с 4 метростанции (2 подземни и 2 надземни), чието строителство започва в началото на Октомври 2012 г.
- Лот 2 – участък „ж.к. Младост 1 – Бизнес парк в Младост 4” с дължина 2,6 km с 3 метростанции, като целия участък и метростанциите са подземни. Строителството се предвижда да започне в началото на Януари 2013 г.

Строителството на участъка включва изграждане на конструкции на тунелите и метростанциите, архитектурно оформление на станциите, реконструкции и възстановяване на засегнатата градска инженерна инфраструктура, доставка и монтаж на оборудването на системите за управление и функциониране на метрото, в т.ч. системи за транспортна автоматика и безопасност, диспечерски системи, комуникационни системи, санитарно-технически системи и други, т.е пълен инженеринг. Предвижда се етапът да бъде завършен в края на 2014 година.

За осигуряването на подвижен състав при експлоатацията на Етап III Столична община – „Метрополитен” ЕАД подготвя проект за безвъзмездна финансова помощ по ОП „Околна среда” 2007-2013 г. за закупуването на необходимите 10 влака.

Финансирането на разширението на метрото в София се извършва с безвъзмездната финансова помощ по ОП „Транспорт” 2007-2013 г. (за Етап I и Етап III по приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари” и за Етап II по приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси”) и местно съфинансиране осигурено от Столичната община.

За ограничаване на влизането на автомобили в града по най-натоварените

входни артерии на столицата бул. „Цариградско шосе“, бул. „Ломско шосе“ и бул. „Черни връх“ бяха изградени споменатите по-горе буферни паркинги с цел реализирането на практиката „Park and Ride“. За стимулиране на използването на паркингите се предвижда преференциална цена при последващо пътуване с метрото.

В резултат на въвеждането на Етап I и Етап II, в края на месец Август 2012 г., от 18 km, линиите на метрото нарастват на 31 km, а броя на метростанциите от 14 на 27. Едва месец след въвеждането в експлоатация, броя на превозваните пътници с метрото достига до 300 хил.пътувания в работни дни, с тенденция за нарастване, в следствие на поэтапната организация на довеждащия транспорт. Тези резултати се постигат, с всички произтичащи от това положителни ефекти за града - спестено време за пътуване от жителите на града от над 135 хил. часа дневно, намаляване на трафика с около 25%, на вредните газове от автомобилите от над 79.5 хил. тона годишно и др.

За осигуряване на нормалната експлоатация на метрото броят на влаковете с капацитет 1100 пътника от 24 бр. нараства на 42 бр.

1.4.3 Обща оценка на материалните активи, свързани с интермодалния транспорт

Оценката на текущото състояние на интермодалния транспорт, определя следните насоки за развитие, а именно:

- развитие на мрежа от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги
- по-добра координация между отделните транспортни сектори в посока развитието на интермодалната инфраструктура и услуги;
- установяване на надеждни и бързи железопътни връзки и услуги между терминалите
- подкрепа за операторите, включително добро сътрудничество със свързаните железопътни предприятия и създаване на привлекателни условия за развиване на дейност.

1.5 Материални активи, свързани с въздушния транспорт

Погледната в пълен обем, инфраструктурата на въздушния транспорт включва летищната инфраструктура (и като географска локализация на летищата и като съоръженост на всяко отделно летище), и инфраструктурата на ДП „Ръководство на въздушното движение“. Доколкото втората се счита за добре развита и с нормални иновации и поддържане ще задоволи изискванията за следващото десетилетие, по-нататък се разглежда само летищната инфраструктура на страната.

Република България разполага с пет действащи международни летища за обществено ползване и около 150 летателни площадки за нуждите на селскостопанската авиация. Неопериращи в момента са летищата Русе и Стара Загора (самостоятелни търговски дружества) и Търговище (вписано в капитала на летище Бургас).

През последните години се наблюдава засилен интерес към приватизация и сертифициране на малките летища от селскостопанската авиация (летателни площадки)¹. Те са с дължина на пистата за излитане и кацане 400 – 600 m и позволяват опериране на самолети до 5 700 kg и до 19 пътникоместа.

Основният пътнически поток е насочен към и от летищата София, Варна и Бургас.

¹Летателните площадки са предназначени за ползване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети (в т.ч. авиохимически работи) и други видове въздухоплавателна дейност

Характерна е още изключително силно изразената сезонност при експлоатацията на летищата Варна и Бургас, където основната маса от полети са съсредоточени в четирите летни месеца на годината. Подобно е и положението с летище Пловдив, но тук натоварването е през четирите зимни месеца на годината.

1.5.1 Технически параметри

Летище София

Летище София е 100% държавна собственост на МТИТС. В резултат на Генералния план за летището, изготвен в края на 90-те години на XX век беше разработен проект на нов терминал 2, открит в края на 2006 г. Терминалът осигурява високо ниво на обслужване на клиентите - до 2,000 пътници в пиковите часове. Съществуващият Терминал 1 беше разширяван и подобряван многократно, но подложен на основно подновяване през 2000. Днес Терминал 1 е с тенденция да бъде използван от нискотарифните авиолинии, докато Терминал 2 може да обслужва традиционните редовни авиолинии.

Сегашното товарно транспортно съоръжение на Компания Летище София е на над 20 години.

Летище Варна

Генералният план за летище Варна е одобрен от МТИТС през 2008 г. Летище Варна в момента има два терминала за пътници. Терминал 1 е построен през 1972 г. и впоследствие е подновяван и разширяван многократно. Главните постройки на терминала са в сравнително добро състояние и добре поддържани от концесионера.

През натоварените летни месеци има недостатъчен капацитет на летищния терминал водещ до опашки, задръствания и лошо ниво на обслужване на пътниците. Товарните обеми на летище Варна са понастоящем много ниски и в момента не се предвижда никакво товарно транспортно съоръжение. Генералният план на концесионера посочва, че това положение ще продължава поне до 2015 г. Тогава се предвижда товарното транспортно съоръжение да бъде построено на изток от съществуващия Терминал 1.

Летище Бургас

Генералният план на летище Бургас е одобрен от МТИТС през 2008 г. Летище Бургас има два пътнически терминала непосредствено един до друг – единият е предназначен за заминаване, а другият - за пристигане. Двете сгради - за пристигане и заминаване са със строго ограничен капацитет. Сградата за пристигане е проектирана с капацитет от 800 пътници на час, като потоците през летните пикове надвишават 1 500 пътници на час. Проектният капацитет на сградата за заминаване е 700 пътници на час, но потоците през летните пикове могат да надвишат 1 200 пътници на час.

Товарните съоръжения на летище Бургас са понастоящем остарели - товаренето не играе главна роля на летището. Плановите на концесионера са да изгради нови товарни съоръжения и връзки с плаца на северозападната част на летището, давайки възможност за транспортиране на 5 000 тона товари на година.

Летище Пловдив

Летището понастоящем е специализирано за извършване на обслужващи чартърни полети за българските планински ски курорти. Летище Пловдив също работи като отвеждащо летище за София, когато летище София е затворено поради лоши метеорологични условия/лоша видимост.

По отношение на пистов капацитет летище Пловдив има достатъчен капацитет в дългосрочен план. С обявения оперативен капацитет от 150 пътници на час на летище Пловдив, при зимните пикове в пътническите обеми водят до влошаване качеството на обслужването. Има планове за подобряване на летището, изграждане на нов терминал, с възможности за обслужване на 500 000 пътници на година, близо до съществуващия терминал.

Летище Горна Оряховица

Летището е изградено 1925 г. като се е ползвало главно за военни цели. Летище Горна Оряховица е 100% държавна собственост на МТИТС, като собствеността е прехвърлена от Министерство на отбраната през 2007 г.

Летища Търговище, Русе и Стара Загора

Тези три оперативно неработещи летища са с остарели съоръженията, в резултат от липсата на поддръжка. Сградите на терминалите, където съществуват такива, са остарели и частично разрушени. Летищните писти за излитане, отвеждащите писти и плацове са в лошо състояние и имат нужда от ремонт, тъй като има участъци с пукнатини.