**Пояснение към Приложение 1**

***„Електрификация и реконструкция на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: Първомай- Свиленград“***

- ***пояснение за показателите „дължина на реконструираното трасе в км“*** ***и „инсталирана контактна мрежа на км железен път“***

В отчетената стойност за показателя: 70,475 км са включени 69,125 км реконструирано трасе от км 231+560 в междугарието Ябълково-Димитровград до км 300+685 - границата с Гърция (от които 2,987 км рехабилитиран железен път в участъка от Свиленград до границата) и връзката от Димитровград до Хасково с дължина 1,350 км.–

***„Електрификация и реконструкция на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: Първомай- Свиленград“ - обосновка за показател „премахнати прелези“***

С решение от Протокол от 16.02.2016 год. в изпълнение на Заповед № 327/12.02.2016 г. на Генерален директор на ДП „НКЖИ”, жп прелезът на км. 287+160 се определя с временен статут съгласно чл. 48 ал. 2 от Наредба 4 за железопътните прелези.

Община Любимец иска прелезът да бъде закрит едва след изграждане на обходния път на град Любимец, за който има одобрен проект съгласуван със всички институции, в т.ч. АПИ и Община Любимец. Изграждането на обходния път е извън обхвата на жп проекта по ОПТ.

***„Електрификация и реконструкция на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: Първомай- Свиленград“ - обосновка за показател „инсталирана контактна мрежа на км железен път“***

В отчетената стойност за индикатора - 73,666 км са включени 67,568 км контактна мрежа (КМ) по реконструираното трасе от км 231+560 в междугарието Ябълково-Димитровград до гара Свиленград и към границата с Гърция (от които 1,430 км КМ в участъка от Свиленград до границата), плюс 1,350 км по връзката от Димитровград до Хасково и 4,748 км КМ в реконструираната гара Харманли.

Първоначално, при изчисление на целевата стойност на индикатора стойността е калкулирана само за високоскоростното трасе по проекта

***Приоритетна ос 2***

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и***

***4 и подготовка на лот 3“*** - ***обосновка за непостигнат показател „преминавания под железопътни линии“***

При проектирането на АМ „Струма“ Лот 4 е установено, че трасето на автомагистралата трябва да се пресече с жп линията на две места, при които няма възможност да се осигури целесъобразно преминаване на две нива (със съоръжение) съгласно нормативните изисквания. В този случай е взето решение за изместване на трасето на съществуващата жп линия. Изработен е проект за реконструкция на жп линията по изцяло ново трасе, който е част от договора за строителство на АМ „Струма“ Лот 4. Разработката е изпълнена, включително две голeми съоръжения – мост над река и подлез.

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и***

***4 и подготовка на лот 3“*** - ***обосновка за непостигнат показател „подлез за животни“***

Посоченият брой подлези за животни е определен на база изкисванията на решението по ОВОС, като към момента на издаването му не е имало конкретни проектни разработки, които да изпълняват предписаните мерки. Част от задълженията по договорите за строителство е именно изработването на проекти, които да изпълняват изискванията на Решението по ОВОС, като за целта те следва да бъдат одобрени от компетентния орган - Министерство на околната среда и водите. В процеса на допълнително проектиране на АМ „Струма“ Лот 1 - участъка, за който е посочено изискването за изграждане на подлези за животни, е изготвен проект за 1 бр. подлез за вълци, който е съгласуван с МОСВ, като е уточнено, че наличният в близост виадукт може да се използва за преминаване на животни под него. Изпълнените мероприятия удовлетворяват изискванията на Решението по ОВОС по отношение на подлезите за преминаване на животни.

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“ - обосновка за непостигнат показател „подпорни стени“***

Посочената дължина на подпорни стени е индикативна, тъй като към момента на определянето й не е бил наличен готов технически проект за трасето на АМ „Струма“ Лот 2, с който да бъдат определени местата и дължините на необходимите подпорни стени. С техническото решение и подробните геоложки проучвания са установени конкретните укрепителни мероприятия, като на места не се е налагало изграждане на подпорни стени, а на други са предприети по-сериозни мерки.

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“ - обосновка по отношение на разминаването при показател „мостове“***

Към момента на подготовка и одобрение на Формуляра за кандидатстване за АМ „Струма“, техническият проект за трасето на АМ „Струма“ Лот 2 не е бил наличен и определеният брой мостове във формуляра е индикативен и на база проектите за Лот 1 и Лот 4. Предвид факта, че Лот 2 е с най-голяма дължина (~37,5км) и преминава през сложен релеф, нарастването на броя на мостовите съоръжения е обосновано от теренните и геоложки особености.

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“ - обосновка по отношение на разминаването при показател „тунели“***

Преминавания чрез тунели е предвидено единствено по трасето на Лот 2 на АМ „Струма“. Местоположението и дължината на съоръженията са определени на база на теренните особености и на нормите за проектиране. Към момента на подготовката и одобрението на Формуляра за кандидатстване на АМ „Струма“, техническият проект за Лот 2 не е бил изготвен и заложеният брой тунели във формуляра е бил прогнозен.

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“ - обосновка по отношение на разминаването при показател „преминавания над пътища“***

Към момента на подготовка и одобрение на Формуляра за кандидатстване за АМ „Струма“, техническият проект за трасето на АМ „Струма“ Лот 2 не е бил наличен и определеният брой преминавания над пътища във формуляра е индикативен и на база проектите за Лот 1 и Лот 4. Броят преминавания над пътища е определен съобразно проведените съгласувания с общините и техните искания, както и наличните пресичания със селскостопански пътища.

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“ - обосновка по отношение на разминаването при показател „преминавания под пътища“***

Към момента на подготовка и одобрение на Формуляра за кандидатстване за АМ „Струма“, техническият проект за трасето на АМ „Струма“ Лот 2 не е бил наличен и определеният брой преминавания под пътища във формуляра е индикативен и на база проектите за Лот 1 и Лот 4. Броят преминавания под пътища е определен съобразно проведените съгласувания с общините и техните искания, както и наличните пресичания със селскостопански пътища.

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“ - обосновка по отношение на разминаването при показател „преминавания над железопътни линии“***

Към момента на подготовка и одобрение на Формуляра за кандидатстване за АМ „Струма“, техническият проект за трасето на АМ „Струма“ Лот 2 не е бил изготвен и посоченият във формуляра брой преминавания над железопътни линии е индикативен, на база проектите за Лот 1 и Лот 4. Преминаванията над жп линията са съгласувани с Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“, като е отчетено и бъдещото развитие на жп трасето.

***„Строителство на автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4 и подготовка на лот 3“ - обосновка по отношение на разминаването при показател „Изместване на електрифициран железен път“***

Посочената дължина за изместване на електрифициран железен път във Формуляра за кандидатстване е дължината на съществуващата към онзи момент жп линия. При реконструкцията е избрано ново трасе на преминаване, с което се скъсява съществуващата дължина и същата е оптимизирана с около 2 км. Точните проектни параметри, както и конкретните места на превключване между старото и ново трасе са определени при изготвянето на техническия проект и са одобрени след подаването на формуляра.

***„Доизграждане на автомагистрала Тракия между Стара Загора и Карнобат” – обосновка за непостигнат показател „шумоизолиращи прегради“***

В Доклада по ОВОС от 14.12.2009 г. е заложено изискването за монтиране на шумозащитна стена в района на гр. Кермен от км 263+000 до км 264+500. По време на проектирането на това съоръжение, е изискано становище през месец май 2012 г. от ст.н.с. Асенка Чальова – лицензиран експерт по фактор „шум”, според което:

*„В разглеждания участък от магистралата от км 263+000 до км 263+700 и от км 263+850 до км 264+500 трасето на АМ „Тракия” минава в траншея с дълбочина по-голяма от 15 м. Траншеята изпълнява ролята на шумозащитен екран с висока акустична ефективност, тъй като дълбочината й е голяма. В тези участъци не е необходимо прилагането на други шумозащитни съоръжения. От км 263+700 до км 263+850 (при надлез „Кермен”) да се изпълни екран-парапет с височина около 2.20 м. Екранът да бъде звукопоглъщащ откъм страна на източника на шум.”*

В резултат, шумозащитното съоръжение е изпълнено от км 263+700 до км 263+850 и е с дължина 150 м.

В Доклада по ОВОС от 14.12.2009 г. е заложено изискването за монтиране на шумозащитни прегради между жилищните терени на с. Дражево и с. Железник и строителната площадка, без да е уточнена точно дължината на преградите.

При изготвянето на техническия проект за шумозащитната стена в района на с. Дражево, са ангажирани специалисти по „шум”. Според тях, *„Основните изходни данни при определянето на размерите на шумозащитните съоръжения (височина и дължина) са: шумова характеристика на транспортния поток, очаквано ниво на шум, достигащо до обекта на въздействие и граничните стойности на шум за този обект.*

*Размерите на екраниращото съоръжение се определят в зависимост от необходимата конкретна акустична ефективност (намаляване на нивото на шума, достигащо до обекта на въздействие до хигиенна норма) и взаимното разположение на източника на шум, екрана и защитавания обект.”*

След проведени изчисления, дължината на шумозащитната стена е определена на 180 м и започва от км 279+360 и завършва на км 279+540.

След въвеждането във временна експлоатация на Лот 4.1., в периода 12.10-15.10.2012 г. е извършено измерване на дневно и нощно ниво на експозиция на шум от „Център за изпитване и европейска сертификация” ЕООД. Издадени са Сертификати, според които контролирания параметър съответства на изискванията по Наредба № 6 от 26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда.

При изготвянето на техническия проект през месец април 2012 г. за шумозащитната стена в района на с. Железник, екипът, ангажиран с изчисляване на параметрите на екрана, е достигнал до извода, че необходимата дължина на съоръжението е 800 м. В периода 05.07.13-08.07.13 г. е извършено измерване на дневно и нощно ниво на експозиция на шум от акредитиран орган за контрол от вид „С”. Издаден е Сертификат за контрол, според който контролираният параметър съответства на изискванията по Наредба 6 за показателите за шум в околната среда.

***„Строителство на автомагистрала „Марица” Лот 1 и Лот 2”*** ***– обосновка за непостигнат показател „шумоизолиращи прегради“***

Отчетеното количество шумоизолиращи прегради е съгласно изпълнен работен проект.

Съгласно „Допълнение към доклад по ОВОС“ от октомври 2007 г. т. 4, подточка 4.4 „Населени места около трасето на АМ „Марица“ попадащи в границите на шумозащитната зона“, от дванадесет изброени населени места в близост до магистралата е посочено само с. Поляново „В зоната“ – на 150 м отстояние. Съгласно основния договор на лот 2 е изпълнен шумозащитен екран с дължина 940 м при с. Поляново и 2 612 м шумозащитни екрани по допълнителен договор.

***Несъответствие между заложените и постигнатите стойности на индикаторите „спестено време за пътуване“ и „стойност на спестеното време“***

Установеното несъответствие между заложените и постигнатите стойности на индикаторите „спестено време за пътуване“ и „стойност на спестеното време“ се дължи на факта, че повечето от реализираните проекти са пуснати в експлоатация през 2015 г. и трафикът генериран по тях не е достатъчен, тъй като на този етап те все още не могат да разгърнат капацитета си.

***Приоритетна ос 3***

***Oбосновка за непостигнати показатели „брой пътувания по метролиниите по ПО 1 и ПО 3“, „спестено време за пътуване по метролиниите по ПО 1 и ПО 3“ и „стойност на спестено време за пътуване по метролиниите по ПО 1 и ПО 3“***

Разликата между прогнозния брой на пътуванията в сравнение с реално реализираните пътувания за всеки проект от разширението на метрото в София се дължи на няколко причини:

1. Броя на пътуванията за всеки конкректен участък от метрото се отчита от електронна система за преброяване на пътниците и той е равен на броя на пътниците влезли през входовете на метростанциите изградени по съответният проект. Електронната система за преброяване на пътниците отчита само броя на влезлите през входовете на метростанциите пътници, но не отчита броя на излезлите пътници. По този начин не се отчита нарастването на брой на пътуванията по предходно изградените участъци на метрото, което е резултат от реализацията на конкретният проект и увеличението на метромрежата. Така не може да бъде отчетен броя на пътниците, който са влезли в дадена метростанция от предходно изградените участъци на метрото (която не в част от конкретният проект), но са пътували по участъкът на конктетният проект и са излезли от метростанция изградена по конкретният проект. Това води до занижено отчитане на пътуванията в метрото в следствие реализацията на проекта (участъка). Същевременно със завършването на всеки следващ проект се наблюдава увеличение на броя на пътувания по предходно изградените участъци на метрото (които не са част от проекта) след реализацията на проекта. Влиянието на новите участъци от метрото върху пътникопотока на вече изградените участъци на метрото зависи пряко от дължината на новите участъци и нараства с нарастването на метромрежата като цяло.

Съгласно одобреният Формуляр за кандидатстване на Проект за разширение на метрото в София: Етап ІІІ Лот 1 “бул.Цариградско шосе – Летище София” и Лот 2 „ж.к.Младост 1 – Бизнес парк в Младост 4” прогнозите за общия брой на пътуванията с метрото за 2015 г. след реализацията на трите проекта е 94 860 272. Реално отчетените пътувания с метрото през 2015 г. е 87 872 613. Сравнявайки прогнозите на пътуванията по цялото метро след реализацията на трите проекта и реално отчетените пътувания по цялото метро след реализацията на трите проекта (където се отчита цялото нарастване на новите пътувания по метрото) се вижда, че за 2015 г. са постигнати 93% от заложените пътувания.

1. Практиката показва, че с пускането в експлоатация на отделните участъци реализацията на съответните пътувания нараства рязко през първата година и продължава да расте и през следващите години в т.ч. в зависимост от етапното изпълнение на оптимизацията на наземния градски транспорт. Значителна част от оптимизацията на съществуващият наземен градски транспорт се извършва след въвеждане в експлоатация на отделните проекти за разширение на метрото. По различни причини тази оптимизация продължава и доста след завършването на съответния участък от метрото. Тя зависи от разположението и дължината на отделните проекти от разширението на метрото. След приключването на процеса на оптимизация на наземния градски транспорт в съответствие с реализираните проекти за разширение на метрото, за което е необходим по-продължителен период от време пътуванията по реализираните проекти ще нарастнат допълнително.

***Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България-Пловдив – обосновка за непостигнати показатели „обработени товарни единиц в интермодалните терминали“ и „капацитет на интермодалните терминали“***

Интермодалният терминал е първият транспортен обект, който се реализира с европейско финансиране и публично-частно партньорство. Всички анализи, които са направени, сочат че, за да има успешно сътрудничество, държавата трябва да изгради базисната инфраструктура и след това операторът да я надгражда и оборудва. Предвидено е срокът на концесията за Интермодален терминал – Пловдив да бъде 27 години, като основната дейност на бъдещия оператор ще бъде свързана с обработка, претоварване и опериране на товари, както и прехвърлянето им от автомобилен към железопътен транспорт и обратно. Концесионерът също ще бъде задължен да извършва строителни и монтажни работи в съответствие с предложената от него инвестиционна програма, одобрена от МТИТС като възложител. Инвестициите ще имат за цел да поддържат и развиват обекта за срока на концесията. Процедурата по отдаване на ИМТ – Пловдив на концесия е в ход.