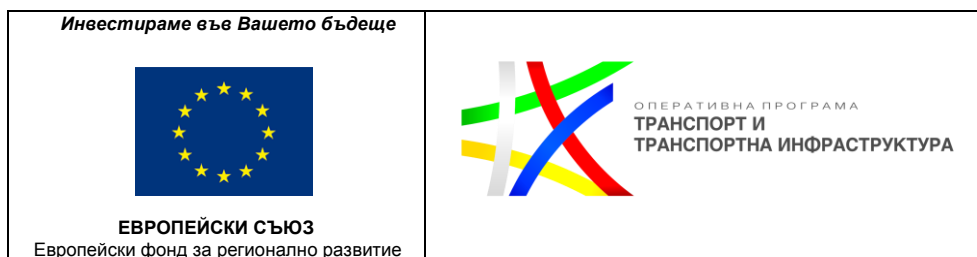


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>I. РАЗРАБОТВАНЕ НА МЕРКИ .....</b>	<b>7</b>
1.1 МЕТОДОЛОГИЯ .....	7
1.1.1 ЦЕЛИ.....	7
1.1.2 ИЗИСКВАНИЯ .....	7
1.1.3 ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПОТЕНЦИАЛНИ МЕРКИ .....	9
<b>II. ОПИСАНИЕ НА ПОТЕНЦИАЛНИТЕ МЕРКИ.....</b>	<b>17</b>
2.1 ОБЩИ МЕРКИ ЗА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР .....	17
2.2 МЕРКИ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ .....	23
2.3 МЕРКИ ЗА АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ .....	74
2.4 МЕРКИ ЗА МОРСКИ ТРАНСПОРТ И ВЪТРЕШНОВОДНИ ПЪТИЩА .....	90
2.5 МЕРКИ ЗА ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ .....	137
<b>III. СПИСЪК НА МЕРКИТЕ ПО КОНКРЕТНИ ЦЕЛИ .....</b>	<b>143</b>
3.1 СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1 „ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“ .....	143
3.2 СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 2. „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СВЪРЗАНОСТ И ДОСТЪПНОСТ (ВЪТРЕШНА И ВЪНШНА)“ .....	149
3.3 СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 3. „ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТРИЦАТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ ОТ РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“ .....	152



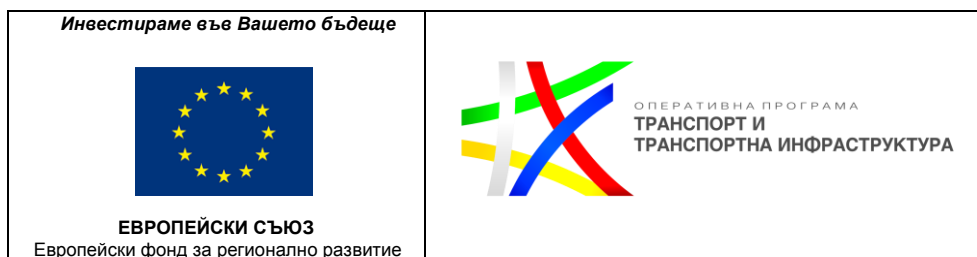
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

- Фигура 1.1.2 -1. Логически и функционални връзки между цели, проблеми и мерки
- Фигура 1.1.3 -1. Разпределение на проблемите по видове транспорт
- Фигура 1.1.3 -2. Разпределение на проблемите по функционален обхват
- Фигура 1.1.3 -3. Разпределение на проблемите по характер на въздействие
- Фигура 1.1.3 -4. Процес на определяне на връзките между цели, проблеми и мерки.
- Фигура 1.1.3 -5. Алгоритъм за избор на мерки от други стратегически документи
- Фигура 2.1 -1. Общи мерки за транспорта, които биха осигурили нормално и сигурно осигуряване на финансиране за инвестиции и поддържане на инфраструктурата и подвижния състав.
- Фигура 2.1 -2. Мерки за железопътния транспорт, които са обвързани с общите мерки за транспорта.
- Фигура 2.1-3. Мерки за автомобилния транспорт, които са обвързани с общите мерки за транспорта.

## СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

- Таблица 1.1.3-1. Разпределение на проблемите по цели
- Таблица 1.1.3-2. Разпределение на проблемите по брой и по видове транспорт

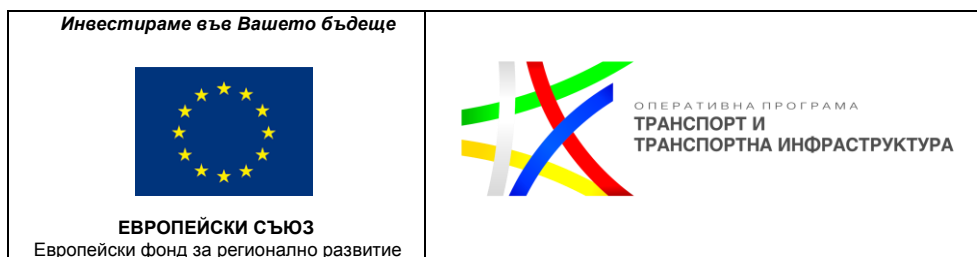


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## СЪКРАЩЕНИЯ

EFIP	ЕВРОПЕЙСКАТА ФЕДЕРАЦИЯ НА ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПРИСТАНИЩА
EETS	EUROPEAN ELECTRONIC TOLL SERVICE
VTMIS	СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КОРАБНИЯ ТРАФИК И ИНФОРМАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ
АПИ	АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
АПУ	АВТОМАТИЧНИ ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА
БВП	БРУТЕН ВЪТРЕШЕН ПРОДУКТ
БДЖ-ПП	БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ
БДЖ-ТП	БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ
БУЛРИС	БЪЛГАРСКА РЕЧНА ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА
БФП	БЕЗВЪЗМЕЗДНА ФИНАНСОВА ПОМОЩ
ГДВ	ГРАФИК ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ
ГИСУПОТ	ГЛОБАЛНА ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПРИСТАНИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ
ДОПК	ДАНЪЧНО-ОСИГУРИТЕЛЕН ПРОЦЕСУАЛЕН КОДЕКС
ДП НКЖИ	ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ДППИ	ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ДСУДВЕР	ДИСПЕЧЕРСКА СИСТЕМКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ЕНЕРГОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО
ЕК	ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ
ЕС	ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕСУЖМ	ЕДИННА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА
ЕФРР	ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ЗЖТ	ЗАКОН ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ
ЗИД	ЗАКОНА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ
ЗМПВВППРБ	ЗАКОНА ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ЗОП	ЗАКОН ЗА ОБЩЕСТВЕНИТЕ ПОРЪЧКИ
ИАЖА	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ“
ИАППД	ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“
ИТС	ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ
ЛНП	ЛИЦА С НАМАЛЕНА ПОДВИЖНОСТ
МПС	МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО
МТИТС	МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА
НЕК	НАЦИОНАЛНА ЕЛЕКТРИЧЕСКА КОМПАНИЯ
НКСИП	НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ“
НОБ	НАЦИОНАЛЕН ОРГАН ПО БЕЗОПАСНОСТ
ОГПТ	ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ТРАНСПОРТА
ОПРР	ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „РЕГИОНИ В РАСТЕЖ“
ОПТТИ	ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ПЗР	ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ
ПТМ	ПОДЕМНО-ТРАНСПОРТНИ МАШИНИ
ПУДООС	ПРЕДПРИЯТИЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА
РО	РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН
РУКЗ	РЕЛЕЙНА УРЕДБА ЗА КЛЮЧОВА ЗАВИСИМОСТ

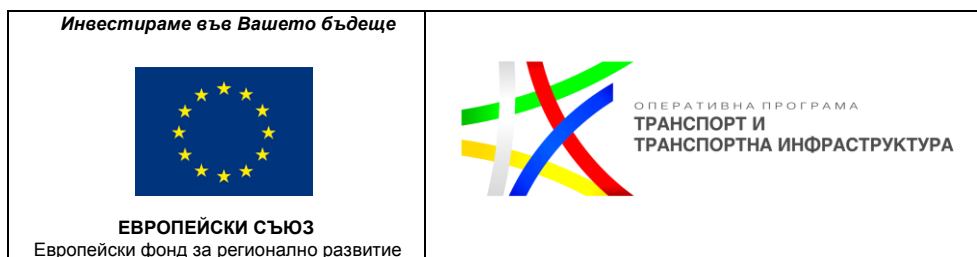
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

СКНТВСБ	СИСТЕМА ЗА КОНТРОЛ НА НАТОВАРВАНЕТО И ТЕГЛОТО НА ВАГОНИТЕ И СЪСТОЯНИЕТО НА БУКСИТЕ ИМ
СП	СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТ
СПУР	СИСТЕМАТА ЗА ПЛАНИРАНЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА РЕСУРСИТЕ
СРМПБИОП	СИСТЕМА ЗА РЕЗЕРВАЦИЯ НА МЕСТА, ПРОДАЖБА НА БИЛЕТИ И ИНФОРМАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ НА ПЪТНИЦИТЕ
ССУВИЕ	СИСТЕМАТА ЗА СЛЕДЕНЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА ВАГОНИТЕ И ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ЕДИНИЦИ
СУВР	СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКОВАТА РАБОТА
ТЕЦ	ТОПЛОЕЛЕКТРИЧЕСКА ЦЕНТРАЛА
ТППТ	ТЕЛЕМАТИЧНИ ПРИЛОЖЕНИЯ ЗА ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ
ТС	ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ
ТСОС	ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ
ТЦ	ТЕМАТИЧНА ЦЕЛ
УИ	УПРАВИТЕЛ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА
ХБДЖ	ХОЛДИНГ "БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ"

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. РАЗРАБОТВАНЕ НА МЕРКИ

### 1.1 МЕТОДОЛОГИЯ

#### 1.1.1 ЦЕЛИ

Основна обща цел на Дейност 5 „Разработване на мерки“ и Дейност 6 „Оценка на разработените мерки“ е постигане на заложената в Техническата спецификация специфична цел на проекта: **„Определяне на подходящи мерки за постигане на набелязаните цели“**.

Целта на Дейност 5 „Разработване на мерки“ е изготвяне на първоначален списък от мерки, насочени към преодоляване на идентифицираните проблеми общо за сектор Транспорт и по видове транспорт.

Целта на Дейност 6 „Оценка на разработените мерки“ е изготвяне на списък с потенциални мерки за постигане на конкретните цели, които да бъдат предложени за включване в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година и да служат като база за идентифициране на проекти и действия и дефиниране на сценарии.

На този етап не са разглеждани мерки, свързани с административния капацитет на бенефициентите, които ще бъдат формулирани в рамките на Дейност 10 „Преглед на административния капацитет“ и мерки за адаптиране и смекчаване на климатичните промени и устойчивост при бедствия, които ще бъдат включени в Дейност 8 „Стратегическа екологична оценка“.

#### 1.1.2 ИЗИСКВАНИЯ

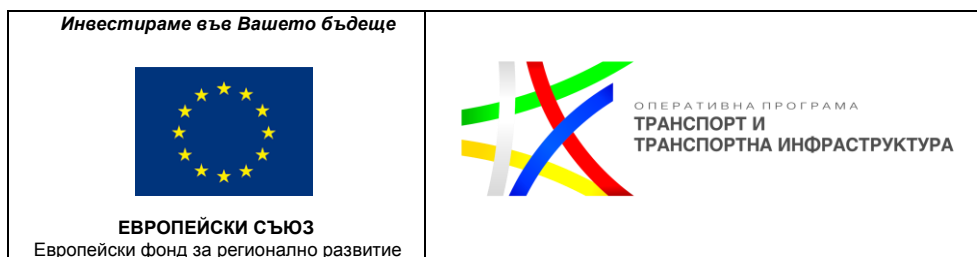
При формулиране на мерките са взети предвид следните заложи в ТС на Възложителя изисквания:

- съответствие с националните и европейски стратегически цели;
- да са съобразени с българското и общностното законодателство;
- да имат логическа връзка с идентифицираните чрез анализите транспортни нужди и формулираните цели;
- да обхващат организационни, експлоатационни и инфраструктурни проблеми в целия транспортен сектор;
- да очертават концепции за развитие на транспортния сектор;
- да дават възможност за еволюирането им в проекти, за които да се изготвят предварителни проучвания;
- гъвкавост в съответствие с промените в транспортната система и постигнатите резултати.

Предложените в настоящия доклад мерки очертават основните концепции за развитие на транспортния сектор, които са база за идентифициране на конкретни действия и проекти, насочени към постигане на стратегическите цели чрез преодоляване на констатираните в анализите проблеми и недостатъци на транспортната система. Националните стратегически цели и приоритети на Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 година са дефинирани в рамките на Дейност 4. За всяка стратегическа цел и за всеки стратегически приоритет е определена рамка на конкретните цели за тяхното постигане в съответствие с идентифицираните чрез анализите проблеми в транспортния сектор.

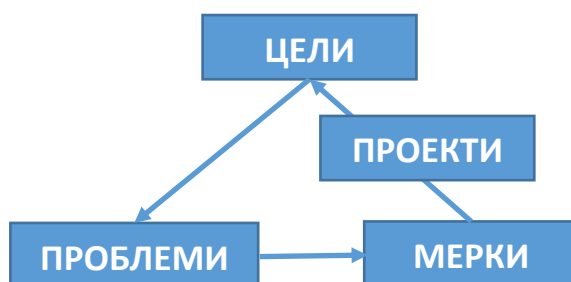
След преглед на идентифицираните проблеми и отразяване на препоръките на Възложителя са дефинирани общо 32 конкретни цели за постигане на стратегическите цели и реализация на съответните им приоритети.

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.

Мерките са определени за всяка от конкретните цели и обхващат целия транспортен сектор. При дефиниране на мерките са спазени логическите и функционалните връзки между цели, проблеми и мерки (Фигура 1.1.2 -1).



Фигура 1.1.2 -1. Логически и функционални връзки между цели, проблеми и мерки

Реализацията на мерките ще осигури синергичен ефект за постигане на основната цел, стратегическите цели и приоритети на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година и изпълнение на критериите по ТЦ7 от СП, а именно:

- разработване на всеобхватен план за транспорта или рамка за инвестиции в транспорта, който отговаря на правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда;
- принос към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета ( 5 );
- приоритети за инвестиции в основната мрежа TEN-T и широкообхватната мрежа, където се предвиждат инвестиции от ЕФРР и Кохезионния фонд, както и във второстепенната свързаност;
- портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти, за които се предвижда подкрепа от ЕФРР и Кохезионния фонд с времеви график и бюджетна рамка.

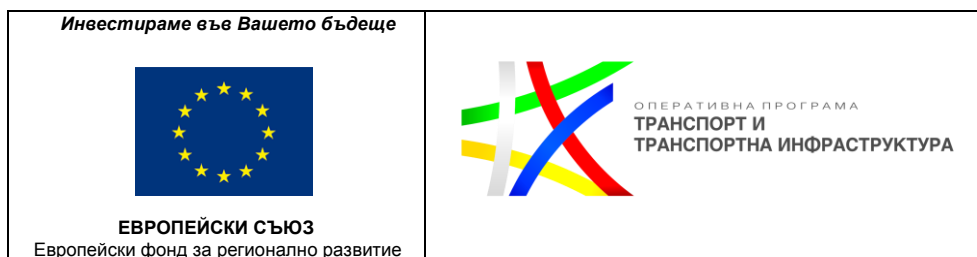
Предложени са мерки за всеки вид транспорт и общо за транспортния сектор, насочени към решаване на идентифицирани проблеми от организационен, експлоатационен и инфраструктурен характер в следните насоки:

- нормативна база;
- институции и институционален капацитет;
- показатели за работата и обема на превозите;
- пазарна структура;
- инфраструктура;
- подвижен състав;
- достъпност;
- капацитет и ниво на услугите;
- безопасност и сигурност;
- екология и енергийна ефективност;
- постигане на оперативна съвместимост на товарни и пътнически превози (за железопътен транспорт);
- внедряване и използване на интелигентни транспортни системи (ИТС).

За всяка от предложените мерки е идентифициран характера на въздействие (социален, икономически, екологичен).

Степента на конкретизация на мерките е определена, така че да може да се направи ясно разграничение между мерки и проекти. В тази връзка е взето предвид определението за мерки

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.

и поясненията към него, направени в ТС: „Мерките представляват концепции, които ще бъдат окончателно формулирани в по-нататъшни предпроектни проучвания. Те могат да се отнасят до подобрене на дадено направление, без да се конкретизира относно вида на пътя, трасето или дори вид транспорт/пътуване. По същия начин, мерките могат да се отнасят до необходимостта да се обърне внимание на определен проблем на транспортната политика, като се прояви гъвкавост при проучването на възможни промени в рамките на по-широкообхватни мерки“.

След приемане на предложените потенциални мерки от Възложителя те ще се приложат в рамките на Дейност 9 „Идентифициране на проекти и процес на планиране“ като база за изготвяне на списък с проекти и действия, разработване на сценарии за развитие и тяхната оценка чрез мултикритериален анализ и тестване чрез транспортния модел.

### 1.1.3 ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПОТЕНЦИАЛНИ МЕРКИ

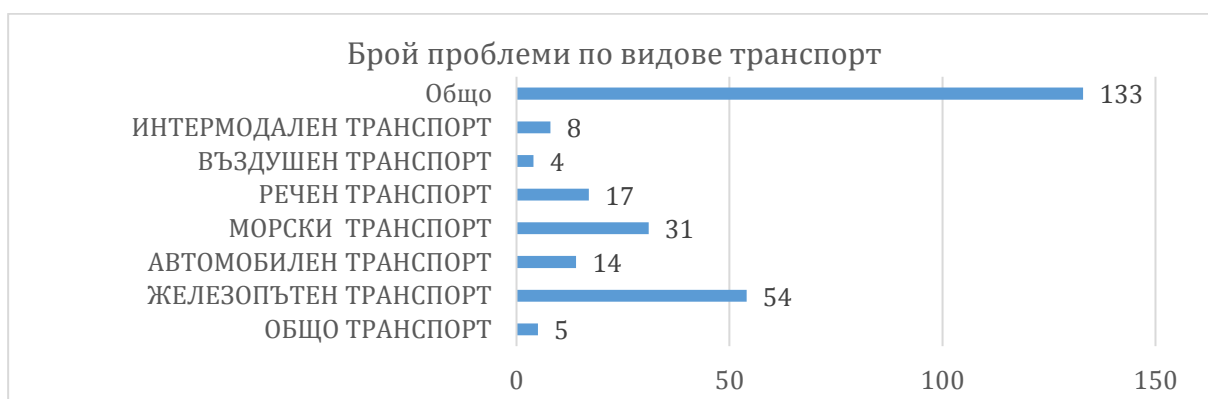
Разработването на списъка с потенциални мерки за всяка конкретна цел включва следните етапи:

- изготвяне на първоначален списък с мерки за всеки идентифициран проблем по видове транспорт;
- идентифициране на връзките между проблеми, цели и мерки;
- първоначална оценка на мерките;
- преглед и избор на мерки, заложили в други стратегически документи;
- изготвяне на списък с потенциални мерки, които подкрепят конкретните цели.

#### • Изготвяне на първоначален списък с мерки за всеки идентифициран проблем по видове транспорт

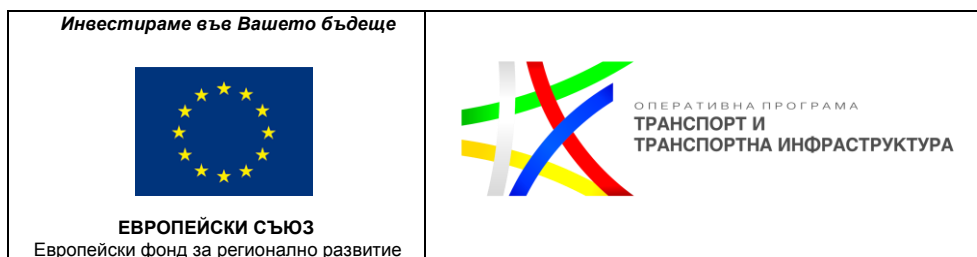
На този етап са определени набор от потенциални мерки за преодоляване на всеки от идентифицираните в анализите проблеми.

Идентифицирани са общо 133 проблема. Представеното на фигура 1.1.3-1 разпределение на проблемите по видове транспорт показва, че най-голям брой проблеми (54 бр.) са идентифицирани за железопътния транспорт, следван от морския транспорт (31 бр.), речния транспорт (17 бр.) и автомобилния транспорт (14 бр.).



Фигура 1.1.3-1. Разпределение на проблемите по видове транспорт

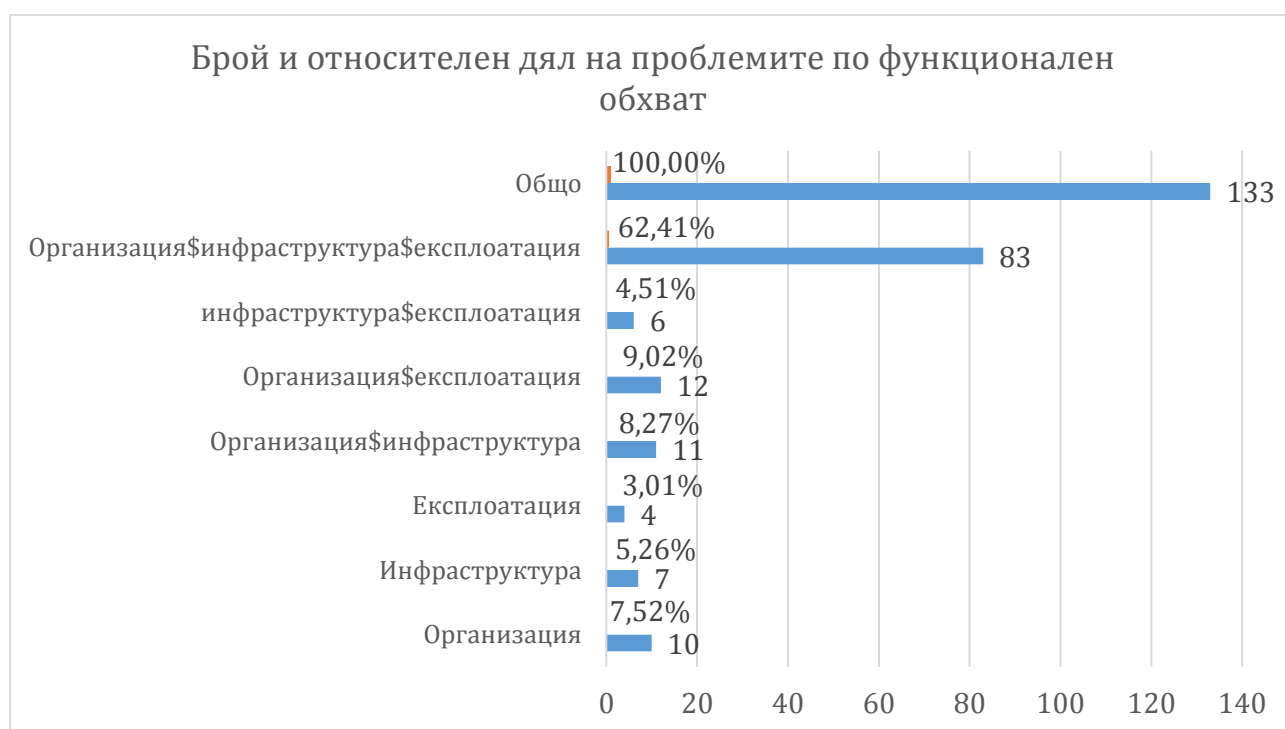
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



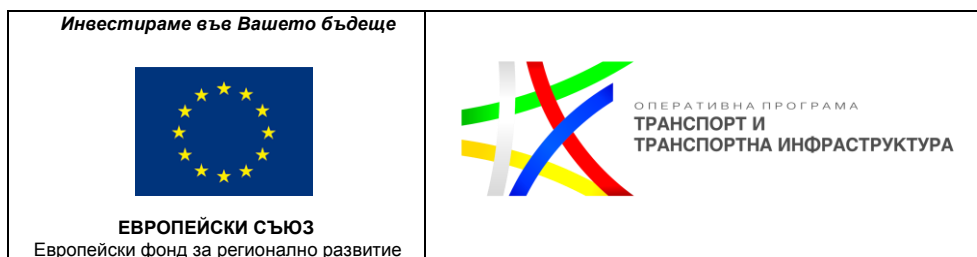
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Обобщеният преглед на проблемите (фигури 1.1.3-2 и 1.1.3-3) показва, че те имат комплексен характер, както от гледна точка на функционалния обхват, така и от гледна точка на тяхното въздействие.

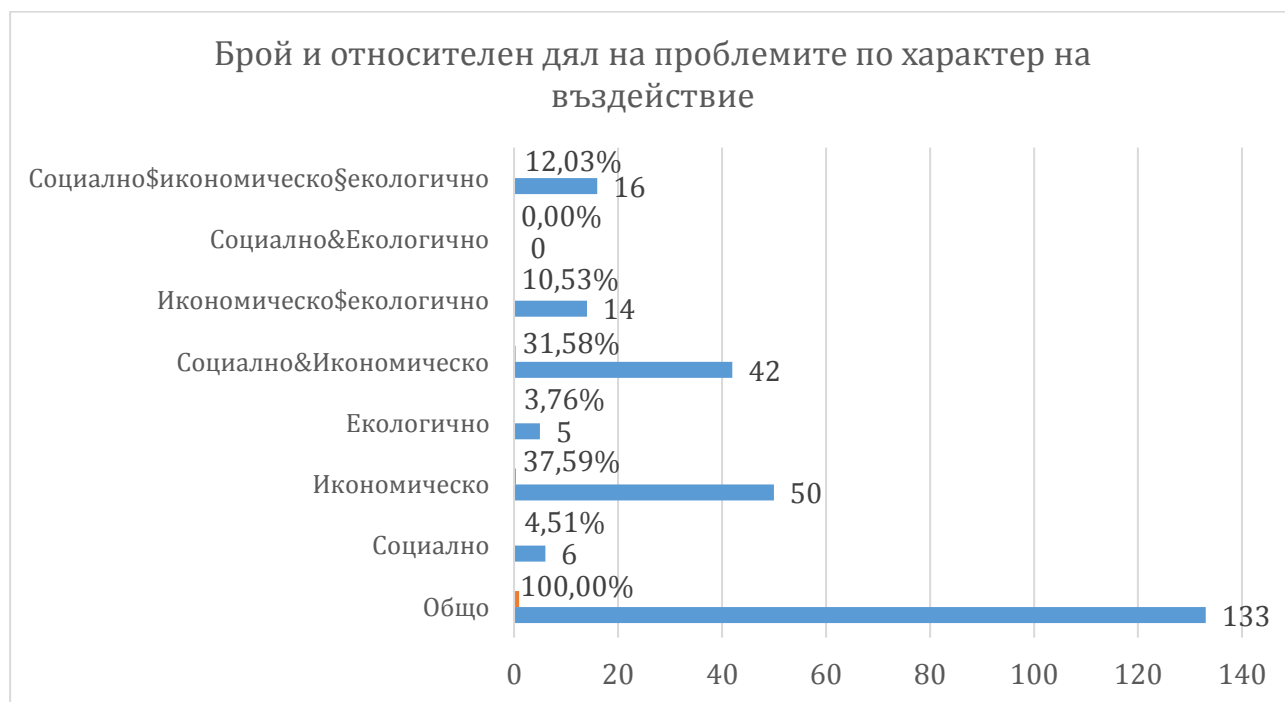
Малка част от проблемите са свързани единствено с развитието на инфраструктурата (около 5%), имат само организационен характер (около 7,5%) или са свързани само с експлоатацията (около 3%). Над 62% от проблемите, освен с развитие на инфраструктурата са свързани кумулативно и с организационни и експлоатационни въпроси.



Фигура 1.1.3-2. Разпределение на проблемите по функционален обхват



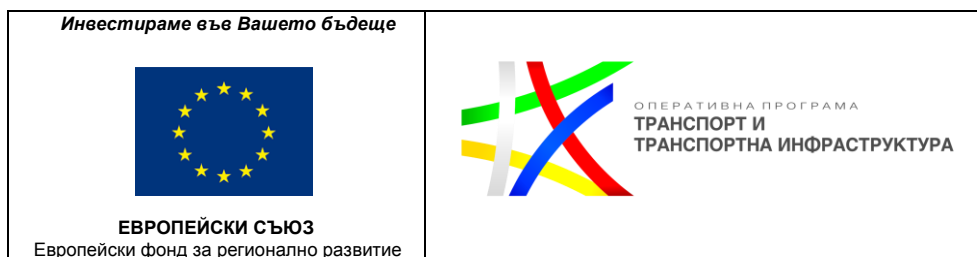
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 1.1.3-3. Разпределение на проблемите по характер на въздействие

Част от проблемите (53 бр.) оказват влияние върху възможностите за постигане на повече от една от формулираните цели и могат да се считат за приоритетни за решаване (таблица 1.1.3-1).

Те представляват 39,85% от всички проблеми и са свързани със 93,75% (30 бр.) от формулираните цели.



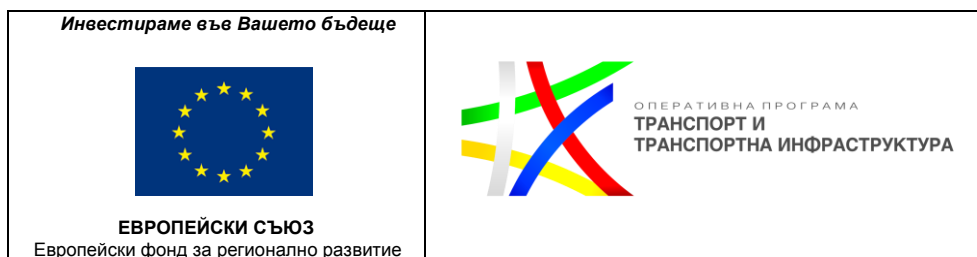
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 1.1.3-1. Разпределение на проблемите по цели

Цели		Брой проблеми
1	Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.	10
2	Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове	12
3	Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство	10
4	Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието	33
5	Внедряване на интелигентни транспортни системи	2
6	Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт	10
7	Повишаване на институционалния капацитет	17
8	Изграждане и развитие на интермодални терминали	11
9	Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата	5
10	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара	5
11	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура	6
12	Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт	4
13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот	6
14	Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)	15
15	Насърчаване на използването на алтернативни горива	1
16	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата	4
17	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата	2
18	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа и връзките с националната транспортна мрежа	2
19	Създаване на оперативна съвместимост	22
20	Подобряване и развитие на трансграничните връзки	1
21	Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища).	7
22	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет	8
23	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа	10
24	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори	6
25	Осигуряване на достъпни задължителни обществени превозни услуги	2
26	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа	5
27	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност	3
28	Намаляване на вредните емисии от транспорта	3
29	Намаляване на шумовото замърсяване	2
30	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта	6
31	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност	6
32	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.	7

Разпределението на проблемите по брой и видове транспорт е представено в таблица 1.1.3-2.

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.

Таблица 1.1.3-2. Разпределение на проблемите по брой и по видове транспорт

Брой цели	1	2	3	4	5	6	7	12	Общо
Свързан брой проблеми с брой цели-общо	80	24	17	6	2	1	2	1	133
Свързан брой проблеми- железопътен транспорт	38	6	8	0	0	1	1	0	54
Свързан брой проблеми-автомобилен транспорт	7	3	2	2	0	0	0	0	14
Свързан брой проблеми- морски транспорт	18	9	3	1	0	0	0	0	31
Свързан брой проблеми-речен транспорт	12	2	2	1	0	0	0	0	17
Свързан брой проблеми- въздушен транспорт	2	1	1	0	0	0	0	0	4
Свързан брой проблеми- интермодален транспорт	2	3	1	1	1	0	0	0	8
Свързан брой проблеми- общи за сектор транспорт	1	0	0	1	1	0	1	1	5

Най-голям брой от проблемите, свързани с повече от една цел са в железопътния транспорт.

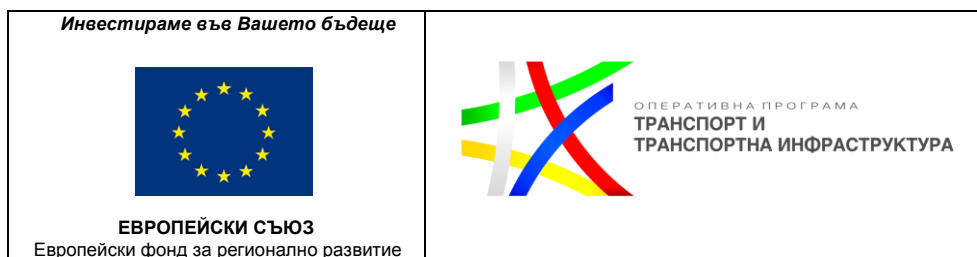
Списък на идентифицирани проблеми, техният функционален обхват, въздействие и потенциално влияние върху целите са представени в Приложение 1.

- Идентифициране на връзките между проблеми, цели и мерки.**

Идентифицирането на връзките е използвано за отнасяне на мерките за преодоляване на проблемите към конкретните цели. За идентифициране на логическите и функционални връзки между цели, проблеми и мерки са определени:

- целите върху които оказва влияние всеки от проблемите и всяка от формулираните мерки за преодоляването им;
- функционалния обхват на всеки от проблемите и всяка от формулираните мерки за преодоляването им (инфраструктура, организация, експлоатация);
- въздействието на всеки от проблемите и на всяка от формулираните мерки за преодоляването им (икономическо, социално, екологично).

Схематично процесът и индикаторите за определяне на връзките между цели, проблеми и мерки е представен на фигура 1.1.3-4.



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



1.1.3-4. Процес на определяне на връзките между цели, проблеми и мерки.

В Глава II на настоящия доклад е представен разширен опис на мерките с обосновка за включването им в списъка на потенциални мерки за постигане на целите.

#### • Преглед и избор на мерки, заложиени в други стратегически документи

Целите на прегледа на мерките, заложиени в други стратегически документи са следните:

- да се включат в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година или да се отхвърлят мерки, предвидени в други стратегически документи;
- да се направи обосновка и оценка на формулираните в Стратегията мерки за съответствие с останалите стратегически документи;
- да се изпълни изискването от ТС за преглед на изпълнените мерки от ОППТ.

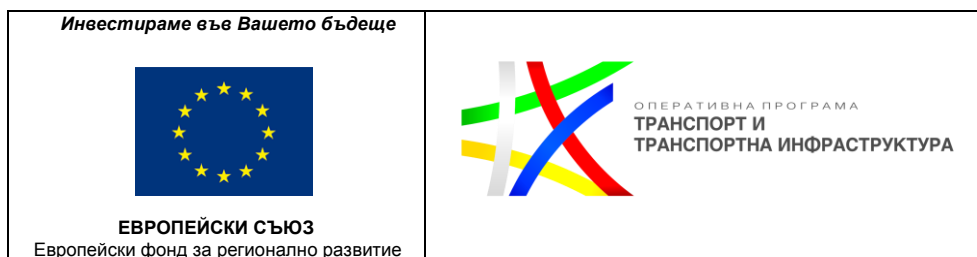
При прегледа е направено разграничение между мерки и проекти в съответствие с дефинираната в настоящия доклад степен на конкретизация на мерките.

Разгледани са следните стратегически документи, които са взети предвид и при дефиниране на стратегическите цели и приоритети:

#### • Национални стратегически документи

- Национална програма за развитие "България 2020";
- Национална програма за реформи на Република България;
- Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012 - 2022 г.;
- Конвергентна програма на Република България 2016 -2019 г.;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.;
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014 - 2020 г.;
- Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 /ОПРР/ (Приоритетна ос 7 „Регионална пътна 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.*

- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията (проект).
- **Национална транспортна политика**
- Общ генерален план за транспорта на България;
- Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г.;
- Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г.;
- Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 - 2020 г.

Изборът на мерки за включване в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година е направен по три критерия:

### **1. Изпълнена ли е мярката, заложена в друг стратегически документ?**

Ако мярката вече е изпълнена не се разглежда за включване в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година. Ако е изпълнена частично се прави анализ какво не е изпълнено и дали да се включи в по-нататъшна оценка. Ако изцяло не е изпълнена се проверява дали отговаря на предварително включените в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година цели.

### **2. Отговаря ли мярката на конкретните цели в настоящата стратегия?**

Мярката отпада и не се включва в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година, ако не е насочена към постигане на някоя от целите заложиени в нея. Ако отговаря на една или повече цели на Стратегията се преминава към оценка за съвпадение с мерки, формулирани в Стратегията.

### **3. Покрива ли се мярката с вече формулирана мярка (мерки)?**

Прави се проверка дали разглежданата мярка покрива частично или напълно някоя от мерките, формулирани в Стратегията. Мярката не се включва в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година, ако покрива напълно някоя от вече формулираните мерки или е заложиена чрез група от мерки. Ако покрива частично заложиена в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. мярка, се преценява дали да се допълни мярката в стратегията или разглежданата мярка от друг стратегически документ да се включи отделно (ако е необходимо с преформулиране).

Резултатът от оценката е списък с мерки, заложиени в други стратегически документи, които следва да се включат за изпълнение в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година.

Алгоритъмът за избор на мерки от други стратегически документи е показан схематично на фигура 1.1.3-5.

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



Фигура 1.1.3-5. Алгоритъм за избор на мерки от други стратегически документи

Резултати от оценката и подробен списък на избраните мерки от други стратегически документи е представен в Приложение 3.

#### • Първоначална оценка на мерките

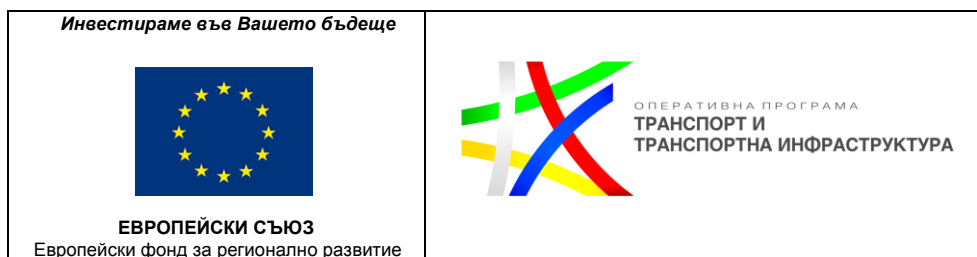
Преди окончателното оформяне на списъка с потенциални мерки е направена оценка и приоритизиране на мерките по следните критерии:

- степен на съответствие с идентифицираните основни изисквания към мерките;
- приоритизиране (оценка на приноса на всяка мярка към постигане на целите);
- степен на съответствие или противоречие на всяка мярка с други цели;
- наличие на алтернативни мерки за всяка цел;
- съответствие или противоречие с цели и приоритети, заложиени в други стратегически документи.

Резултати от първоначалната оценка и списък на мерките по цели и приоритети са представени в Приложение 2.

#### • Изготвяне на списък с потенциални мерки, които подкрепят конкретните цели

Списък на потенциалните мерки за включване в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 година по стратегически цели и приоритети е представен в Глава III на настоящия доклад.



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

## II. ОПИСАНИЕ НА ПОТЕНЦИАЛНИТЕ МЕРКИ

### 2.1 ОБЩИ МЕРКИ ЗА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Най-големият проблем в транспорта е свързан с изоставането в ремонтите и поддържането на железопътната мрежа и подвижния състав в добро състояние.

Голяма част от активите, свързани с железния път са с изтекъл живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Железният път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.

България е на 102-ро място от 148 държави по качество на инфраструктурата, според Доклада за глобалната конкурентоспособност за 2013-2014 година на Световния икономически форум. Това отразява дългосрочното хронично недофинансиране на националната пътна система като България има голяма потребност от поддръжка и модернизация на пътищата, което спъва необходимия икономически растеж.

Налице е критично важна потребност да се осигури дългосрочно и предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната инфраструктура.

За тази цел са необходими общи мерки валидни за целия сектор на транспорта.

#### 1. Мярка М-Т 4.2 Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година

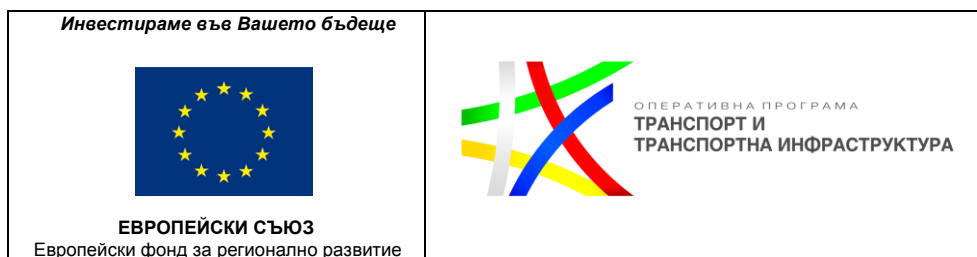
За постигане на устойчивост е необходимо определяне на структурата на финансиране по транспортни сектори като дялове от общите средства за година.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, Стратегическият приоритет е: „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”, а конкретната цел е: „4. Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:



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

ПТ	1	Изоставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.
ПТ	3	България е на 102-ро място от 148 държави по качество на инфраструктурата, според Доклада за глобалната конкурентоспособност за 2013-2014 г. на Световния икономически форум. Това отразява дългосрочното хронично недофинансиране на националната пътна система, като България има голяма необходимост от поддръжка и модернизация на пътищата, което спъва необходимия икономически растеж.
ПТ	4	Необходимо е да се осигури дългосрочно, предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната инфраструктура.

## 2. Мярка М-Т 23.1 Прилагане на йерархичен подход при разпределяне на средствата.

Прилагане на йерархичен подход при разпределяне на средствата, така че да бъде гарантирана поддръжката на железопътната и пътната мрежа. Останалите средства, след пълното финансиране на тези ангажименти, са разполагаеми за нови инвестиции и поддръжка.

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“, Стратегическият приоритет е: „7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“, а конкретната цел е: „23. Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа“.

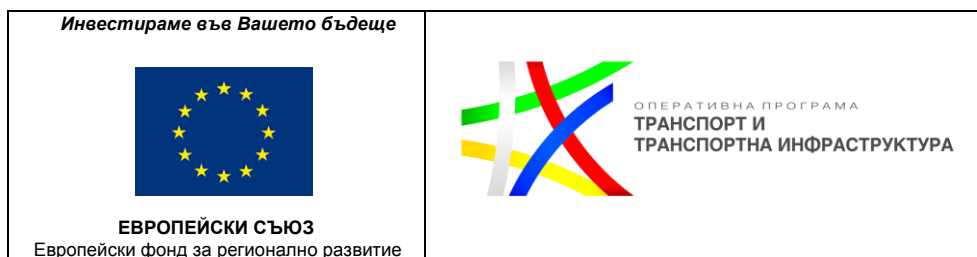
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

ПТ	1	Изоставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.
ПТ	2	Голяма част от активите, свързани с релсовия път, са с изтекъл живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Релсовият път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.
ПТ	3	България е на 102-ро място от 148 държави по качество на инфраструктурата, според Доклада за глобалната конкурентоспособност за 2013-2014 г. на Световния икономически форум. Това отразява дългосрочното хронично недофинансиране на националната пътна система, като България има голяма необходимост от поддръжка и модернизация на пътищата, което спъва необходимия икономически растеж.
ПТ	4	Необходимо е да се осигури дългосрочно, предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната 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.

### 3. Мярка М-Т 3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура.

**Стратегическата цел е:** „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“. стратегическият приоритет е: „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“, а конкретната цел е: Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство.

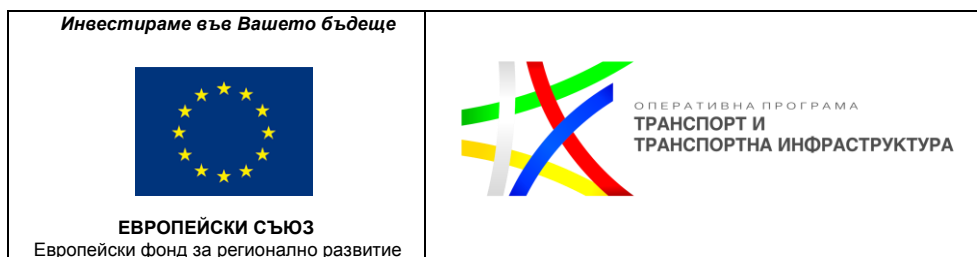
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓					✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

ПТ	1	Изооставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.
ПТ	2	Голяма част от активите, свързани с релсовия път, са с изтекъл живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Релсовият път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.
ПТ	3	България е на 102-ро място от 148 държави по качество на инфраструктурата, според Доклада за глобалната конкурентоспособност за 2013-2014 г. на Световния икономически форум. Това отразява дългосрочното хронично недофинансиране на националната пътна система, като България има голяма потребност от поддръжка и модернизация на пътищата, което спъва необходимия икономически растеж.
ПТ	4	Необходимо е да се осигури дългосрочно предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната инфраструктура.
П-М	12	Недостатъчна степен на концесиониране и недостатъчни инвестиции в поддържането и развитието на пристанищата, което рефлектира върху адаптивността и надеждността на пристанищната инфраструктура към потребностите на пазарното търсене.
П-В	2	Влошено състояние на инфраструктурата на част от летищата.

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.

#### 4. (М-Т 26.1) Проучване на необходимостта и възможностите за изграждане на нови връзки в транспортната мрежа

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** СП 7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната

**Конкретната цел е:** 26. Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа

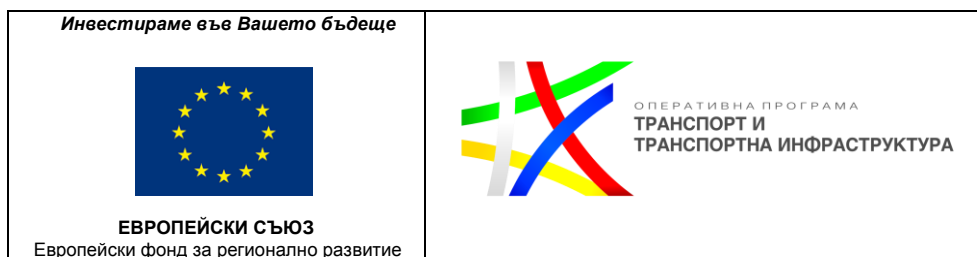
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓		✓	✓	✓		✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-М	8	За някои от пристанищните терминали (ТЕЦ-Варна, Петрол-Варна и Росенец) територията – публична държавна собственост е недостатъчната и разнородната собственост на различни части от пристанищната инфраструктура - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения и връзки пораждат непреодолими функционални пречки и ограничаване на техните функции.
П-М	9	Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжения, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение).
П-М	25	Липсващи или неподходящи пътни и/или железопътни връзки с хинтерланда, които налагат нуждата от допълнително (публично или частно - в съответствие със създадената система от форми на собственост на отделни елементи на пристанищната ни система) финансиране и липса на законодателно решение, което да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
П-Р	7	Недостатъчно добре изградени връзки с националната пътна и железопътна мрежа или исторически обусловен ограничен достъп до пристанищни терминали;
П-Ж	23	Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността;

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.*

Връзката между общите мерки и свързаните с тях мерки за железопътния и автомобилния транспорт са представени на Фигура 2.1-1., Фигура 2.1-2. и Фигура 2.1-3.

#### Общи мерки

Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година.

Прилагане на йерархичен подход при разпределяне на средствата, така че да бъде гарантирана поддръжката на железопътната и пътната мрежа. Останалите средства, след пълното финансиране на тези ангажименти, са разполагаеми за нови инвестиции и поддръжка.

**Фигура 2.1-1. Общи мерки за транспорта, които биха осигурили нормално и сигурно осигуряване на финансиране за инвестиции и поддръжане на инфраструктурата и подвижния състав**

#### Мерки за железопътния транспорт свързани с общите мерки

Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътните линии и железопътния състав.

Изследване на процедурите и механизмите, по които се сключва договорът между Държавата и Управителя на железопътната инфраструктура за годишно подпомагане с цел регламентиране на преговорен процес съгласно нормативните документи на ЕС.

Рационализиране на железопътната мрежа.

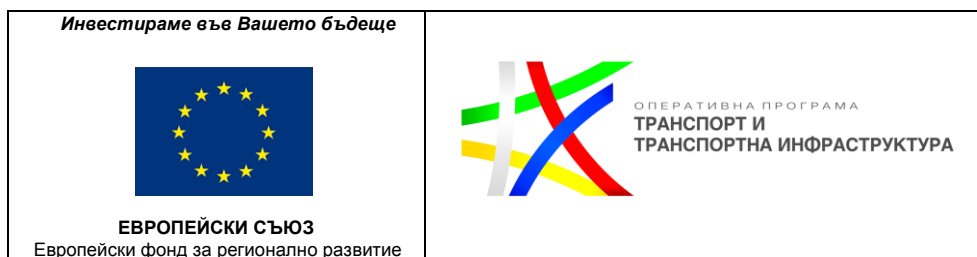
Актуализиране на Плановите за внедряване на TCOC и ERTMS, като се отчете изоставането в реализацията им и необходимият ресурс за финансиране. Финансирането ще се осъществява чрез използване на механизмите предвидени в Договора между Държавата и УИ.

Разработване на система за планиране и управление на поддържането на железния път.

Оценка на поносимостта на новите инфраструктурни такси от сектора на железопътния транспорт на базата на пазарен анализ. Създаване на система за инфраструктурно таксуване в УИ, която да отчита промените в активите, които имат отношение към определянето на нивата на инфраструктурните такси.

Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.

**Фигура 2.1-2. Мерки за железопътния транспорт, които са обвързани с общите мерки за транспорта**



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

### Мерки за автомобилния транспорт свързани с общите мерки

Увеличаване на приходите от ползването на пътищата (увеличаване на доходите за АПИ) чрез въвеждане на електронна такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства.

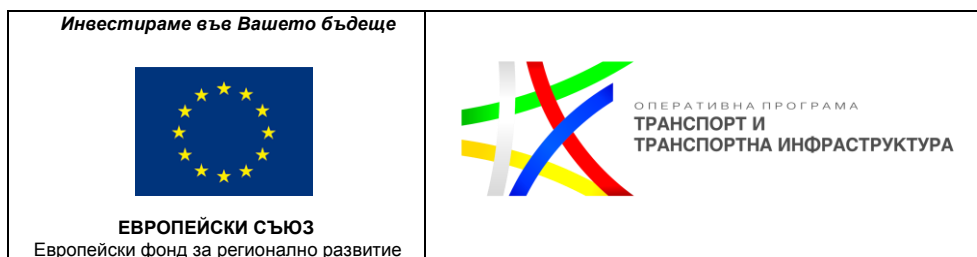
Разработване на схема за определяне и управление на такси за ползване на пътищата. За целта трябва да се определи за какво ще допринасят приходите от таксите: за покриване на поддръжката на пътната инфраструктура, за разходите за опазване на околната среда или и за двете. Тези такси ще заменят ли други такси, например акциза върху горивото, винетните такси или ще се реализира комбинирана схема от различни по вид такси. Трябва да се определи за кои пътища и за кои МПС ще бъде валидна таксата и дали ще има прехвърляне на трафик към по-неподходящите шосета с местно значение. Също така трябва да се определи и каква част от приходите ще бъдат предназначени за

Въвеждане на интелигентно управление на приходите от такси за ползване на пътищата и средствата за поддържане и инвестиции на пътищата чрез постигане на оперативна съвместимост в рамките на Директивата за EETS (European Electronic Toll Service), използването на интелигентни транспортни системи и създаване на предприятие със специална цел, което по най-добър начин може да изпълнява всичките роли на държавата.

Прилагането на системата за е-толинг с цел въвеждане и използване на електронни винетки за леките автомобили чрез използване на системата, която проверява регистрационните номера спрямо плащанията и налага глоби на потребителите, които са в неизпълнение.

**Фигура 2.1-3. Мерки за автомобилния транспорт, които са обвързани с общите мерки за транспорта.**

Реализацията на общите мерки могат да осигурят реализация и на свързаните с тях мерки за железопътния и автомобилния транспорт. За да могат да се реализират ефективно всичките мерки е необходимо те да се разглеждат в единство.



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

## 2.2 МЕРКИ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

### 1. (М-Ж 4.2) Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, Стратегическият приоритет е: „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”, а конкретната цел е: „4. Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието”.

Тази мярка може да се отнесе и към стратегически приоритет „2. Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта” с конкретна цел: „13. Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот”.

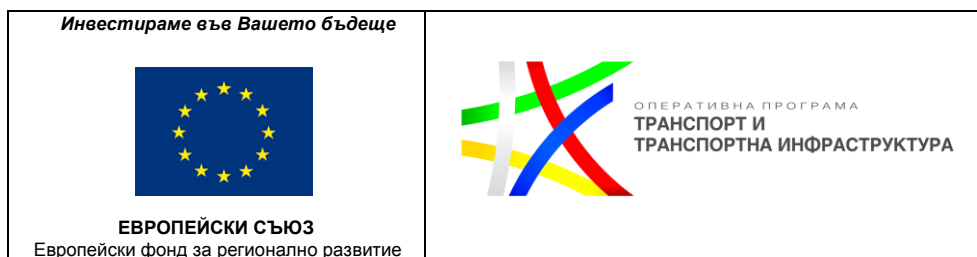
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация			Социално	Икономическо
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)		
√	√		√	√	√	√		√	√		√	√

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

ПТ	1	Изооставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.
ПТ	2	Голяма част от активите, свързани с релсовия път, са с изтекъл живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Релсовият път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.
ПТ	4	Необходимо е да се осигури дългосрочно, предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната инфраструктура.
П-Ж	13	Липса на осигурено финансиране за реализация на Стратегията и Националния план за внедряване на ERTMS система – за пътно оборудване (за линии извън обхвата на проектите, изградени с Европейско финансиране) и бордово оборудване;
П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	43	Железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават, а от там и експлоатационните. За тях не са предвидени оперативни програми.
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;

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. (М-Ж 6.1) Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР).

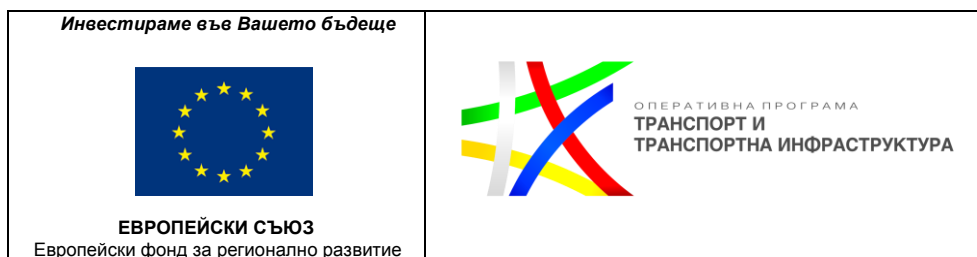
Обхватът на тази мярка е: да автоматизира процесите по планиране, прогнозиране, управление и отчитане на влаковата работа, изчисляване на инфраструктурни такси, водене на статистика, подготвяне на данни за анализ и реализация на основните функции заложи в ТСОС „ТППТ“. Системата също трябва да дава възможност на потребителите да получават необходимите им справки в зависимост от правомощията им; да обхване широк кръг от дейности, свързани с всички етапи на управление на движението на всички влакове: дългосрочно планиране; краткосрочно планиране; диспечерско регулиране; оперативно отчитане; статистическа отчетност; изчисляване на инфраструктурни такси; подготвяне на данни за анализ; връзка с телематичните системи за товарни превози на трансевропейската конвенционална железопътна система и да изпълнява всички изисквания на ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ на трансевропейската конвенционална железопътна система, приети с Регламент 62/2006/ЕО, изменен с Регламент 328/2012/ЕС и Регламент 280/2013/ЕС, както и да е в съответствие с нормативните документи на Република България.

СУВР включва:

- Общо проектиране на системата за управление на влаковата работа.
- Реализация на подсистемата „База данни и управление на връзки“.
- Реализация на подсистемата „Планиране на влаковата работа и капацитета на мрежата“.
- Реализация на подсистемата „Оперативно управление на влаковата работа и капацитета на мрежата“.
- Реализация на подсистемата „Оперативна и статистическа отчетност и финансови разчети“.
- Постигане на функционалност, свързана с ТСОС „Телематични услуги за товарни превози“ и ТСОС „Телематични услуги за пътници“ (Изграждане на общ интерфейс; Централен склад; Данни за местонахождение на влак; Съобщения за подготовка на влак; Съобщения за информационно осигуряване на превозвача; База данни за ограничения в инфраструктурата; Съобщения за прекъсване на услугата/движението на влака; Обмен на данни за подобряване на качеството; Съобщения за искане на трасе).

**Стратегическата цел е: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“,** Стратегическият приоритет е: „2. Подобряване на управлението на транспортната система“, а конкретната цел е: „6. Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт“.

Тази мярка може да се отнесе и към **стратегическата цел „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“,** стратегически приоритет „6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“ и с конкретна цел: „19. Създаване на оперативна съвместимост“.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓			✓			✓

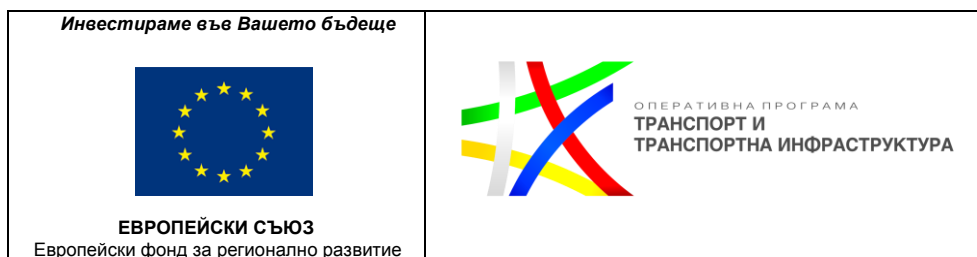
Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
П-Ж	18	При нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация, решенията относно разпределението на капацитета се взимат от Поделение УДВК при ДП НКЖИ, като това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контролът е затруднен, поради това че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултиmodalния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.

Чрез реализация на мярката се постига:

- ефективна взаимна свързаност между информационните и комуникационните системи на различните управители на инфраструктурата и на железопътните предприятия и изграждане на общоевропейска информационна магистрала.

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.

- възможност за предоставяне на информация в рамките на търговския процес, свързана с железопътния превоз на товари и по този начин се подобрява значително качеството на транспортните услуги, което оказва значително влияние върху процесите с търговски и оперативен характер в железопътния сектор.

Преминава се от съществуващите едновременно фрагментирани информационни системи към глобална и единна информационна магистрала на европейско ниво, която би трябвало да предостави добавена стойност на всички участници в сектора на железопътния транспорт: управителите на инфраструктурата, железопътните предприятия, комисионерите по транзита и не на последно място клиентите.

Подобрява се планирането и управлението на влаковата работа.

### 3. (М-Ж 6.2) Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.

Системата за следене и управление на вагоните и интермодалните единици (ССУВИЕ) се разработва с цел подобряване на планирането, следенето и управлението на вагоните и интермодалните единици, както и с цел изпълнение на решенията на Европейската комисия за изграждане на телематични системи за трансевропейската конвенционална железопътна система.

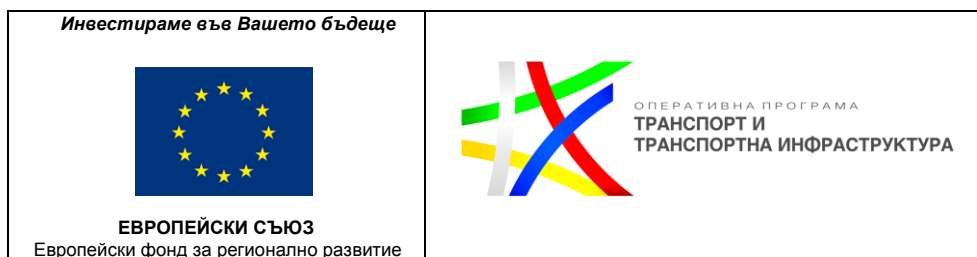
Обхватът на тази мярка е: да автоматизира процесите по планиране, прогнозиране, следене в реално време и управление на стоките, товарните вагони и интермодалните единици; да осъществи управление на връзките с други видове транспорт и да създаде електронни придружителни документи; да дава възможност на потребителите да получават необходимите им справки в зависимост от правомощията им и да изпълнява всички изисквания на ТСОС „Телематични приложения за товарни презози“ на трансевропейската конвенционална железопътна система, приета с Регламент 62/2006/ЕО, изменен с Регламент 328/2012/ЕС и Регламент 280/2013/ЕС, както и да е в съответствие с нормативните документи на Република България.

Специфичните функции за организацията на работа на железопътните превозвачи, които трябва да изпълнява СУВИЕ, са свързани с планиране, изпълнение, следене в реално време и управление на вагонния парк, оперативна и статистическа отчетност и изчисляване на превозни цени.

Трябва да бъде решен въпроса с начина на изграждане на системата и начина, който ще бъде администрирана и управлявана.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, Стратегическият приоритет е: „2. Подобряване на управлението на транспортната система“, а конкретната цел е: „6. Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт“.

Тази мярка може да се отнесе и към **стратегическата цел „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“**, стратегически приоритет „6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“ и с конкретна цел: „19. Създаване на оперативна съвместимост“.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓		✓				✓

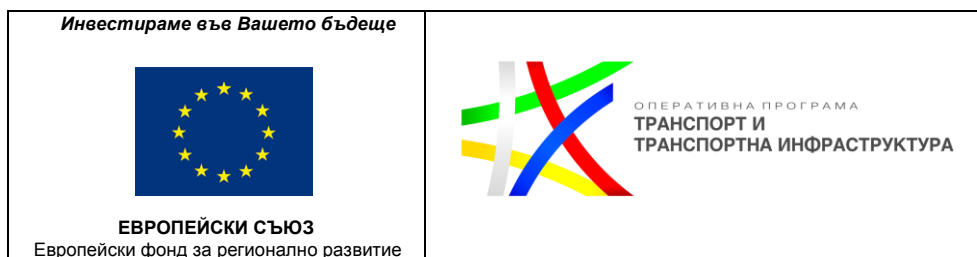
Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	37	ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ се прилага частично за някои Функционални и технически спецификации на подсистемата (данни от документите по проследяване, заявка за маршрут, движение на вагоните, доклади за извършения обмен, изграждане на общ интерфейс). В настоящия момент има разработен и действащ софтуер само за планиране на влаковата работа, познат като „График Генератор“;
П-Ж	38	ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ не се прилага като нито управителят на инфраструктурата, нито железопътното предприятие, предоставящо пътнически услуги нямат готовност за обмяна на данни, съгласно техническите спецификации за оперативна съвместимост;
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.

Подобряване на качеството на транспортните услуги, посредством предоставяне на информация в рамките на търговския процес, свързан с железопътния превоз на пътници.

Преминаване от съществуващите едновременно фрагментирани информационни системи към глобална и единна информационна магистрала на европейско ниво, която би трябвало да предостави добавена стойност на всички участници в сектора на железопътния транспорт: управителите на инфраструктурата, железопътните предприятия, комисионерите по транзита и лицензираните търговци на билети.

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.

Подобряване на планирането и управлението на влаковата работа на пътническите превози.

#### 4. (М-Ж 6.3) Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на „Системата за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците”.

Системата за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците се разработва с цел осигуряване на необходимата информация на пътниците, възможността за резервация на места в пътническите влакове и продажба на билети, както и с цел изпълнение на решенията на Европейската комисия за изграждане на телематични системи за трансевропейската конвенционална железопътна система.

Обхватът на тази мярка е да автоматизира процесите по работата с данни от разписанията, работа с тарифни данни, работа с данни за пренос на регистриран багаж, велосипеди и автомобили, работа с данни за условията на превоз, данни за движението на влака и прогнозирането му, изчисляване на стойността на билетите, водене на статистика и подготвяне на данни за анализ; да дава възможност на потребителите да получават необходимите им справки в зависимост от правомощията им; да автоматизира процесите по осигуряването на информация на лицата с намалена подвижност; да осигури възможности за резервация на места и продажба на билети; да реализира общ интерфейс и връзка с информационните системи на другите видове транспорт и да изпълнява всички изисквания на техническите спецификации за оперативна съвместимост на „Телематични приложения за пътнически услуги” на трансевропейската конвенционална железопътна система, както и да е в съответствие с нормативните документи на Република България.

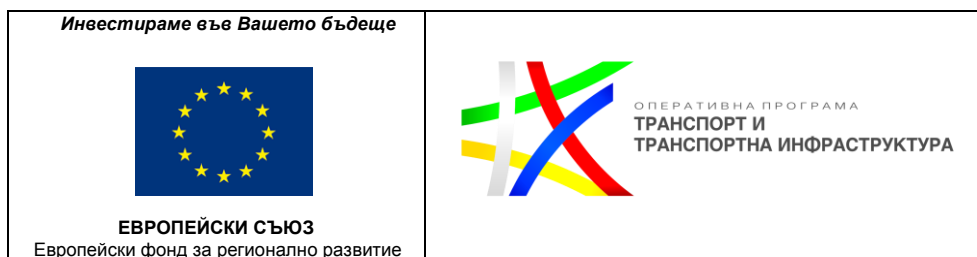
**Стратегическата цел е: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”,** Стратегическият приоритет е: „2. Подобряване на управлението на транспортната система”, а конкретната цел е: „6. Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт”.

Тази мярка може да се отнесе и към **стратегическата цел „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”**, стратегически приоритет „6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство” и с конкретна цел: „19. Създаване на оперативна съвместимост”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓

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.

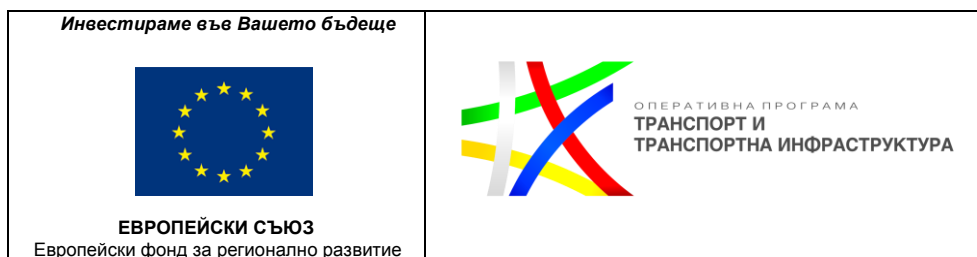
Мякмата би решила следните проблеми:

П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.

#### 5. (М-Ж 14.1) Рационализиране на железопътната мрежа.

- Анализ и определяне на подходящите гари за закриване.
- Анализ и определяне на гарите, за които има нужда от промяна на технологията на работа.
- Определяне на коловозите, които не се използват по гари и изключването им от осигурителните системи. Промяна на технологията на работа на тези гари.
- Закриване или консервиране на части от железопътната инфраструктура с малък трафик и възможности за поемане на трафика от алтернативен вид транспорт.
- Оценка на целесъобразността от удължаване на гаровите коловози, респективно разстоянията от входния до изходния сигнал от главен коловоз за едно и също направление на движение и преминаване към предсигнални разстояния по-големи от 1000-1200 м за скорости на движение до 160 км./час.
- Проверка на капацитета и резерва на капацитета на елементите на железопътната инфраструктура след рационализиране и адаптиране на мрежата спрямо новите експлоатационни и икономически условия.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, Стратегическият приоритет е: „5. Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта”, а конкретната цел е: „14. Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)”.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓			✓			✓

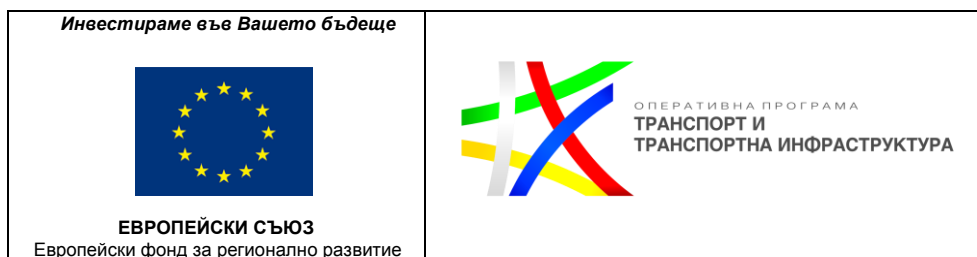
Мярката би решила следния проблем:

П-Ж	24	Железопътната мрежа има голям капацитет, който не се използва от железопътните превозвачи. Поради това е препоръчително рационализиране и подобряване на икономическата ефективност на мрежата и нейното използване.
-----	----	--

#### 6. (М-Ж 5.1) Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на диспечерска система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението. Намаляване и оптимизиране на броя и обхвата на диспечерските кръгове.

- Определяне на частта от железопътната мрежа, която ще бъде обхваната от диспечерски системи за управление на движение на влаковете и енергоразпределението.
- Подготовка на базовото ниво за реализация на диспечерска система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението.
- Определяне на системите и елементите, които ще бъдат управлявани автоматично в гарите и междугарията.
- Оценка на надеждността на предвидените за автоматично управление съставни елементи на системата за диспечерско управление. Определяне на ненадеждните и тяхната подмяна преди включването им към системата за диспечерско управление.
- Подмяна на РУКЗ.
- Разработване на съответни адаптери (контролери) за управление на елементите и системите от базовото ниво.
- Разработване на драйвери (софтуерни програми) за управление на елементите и системите от базовото ниво.
- Резервиране на захранването, чрез подsigуряване на дизел агрегати. За системи, които се управляват автоматично, надеждността играе особено важна роля. Липсата на захранване може да доведе до сериозни проблеми в работа на диспечерската централизация и преминаване на местно управление.
- Изграждане на диспечерските центрове за управление или единния център за управление в зависимост от избрания вариант.
- Изграждане на единната диспечерска система за управление на движението и енергоразпределението.
- Намаляване и оптимизиране на броя и обхвата на диспечерските кръгове.

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.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, Стратегическият приоритет е: „2. Подобряване на управлението на транспортната система”, а конкретната цел е: „5. Внедряване на интелигентни транспортни системи”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓			✓

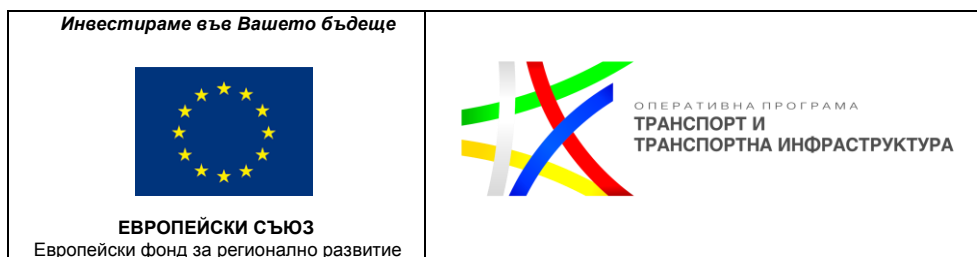
Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
П-Ж	18	При нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация, решенията относно разпределението на капацитета се взимат от Поделение УДВК при ДП НКЖИ, като това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контролът е затруднен, поради това че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи;
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;

## 7. (М-Ж 5.2) Изграждане на пръстен от оптичен кабел, който да осигури преносна среда за осъществяване на управлението на железопътната мрежа. Преносната система ще е цифрова.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, Стратегическият приоритет е: „2. Подобряване на управлението на транспортната система”, а конкретната цел е: „5. Внедряване на интелигентни транспортни системи”.

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

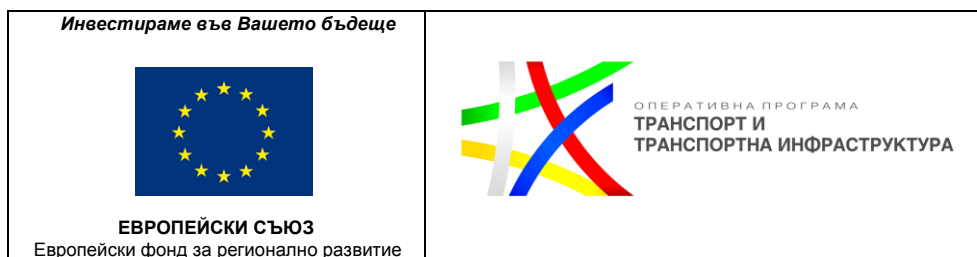
П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
П-Ж	18	При нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация, решенията относно разпределението на капацитета се взимат от Поделение УДВК при ДП НКЖИ, като това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контролът е затруднен, поради това че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи;
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото време пътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;

Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

#### 8. (М-Ж 5.3) Проектиране, разработване, въвеждане в експлоатация на единна система за управление на железопътната мрежа (ЕСУЖМ). Разгръщане на системата. Интегриране на други системи към ЕСУЖМ.

- Изграждане на интерфейсите между СУВР и диспечерската система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението (ДСУДВЕР) с цел постигане на пълна интеграция между двете системи.

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.

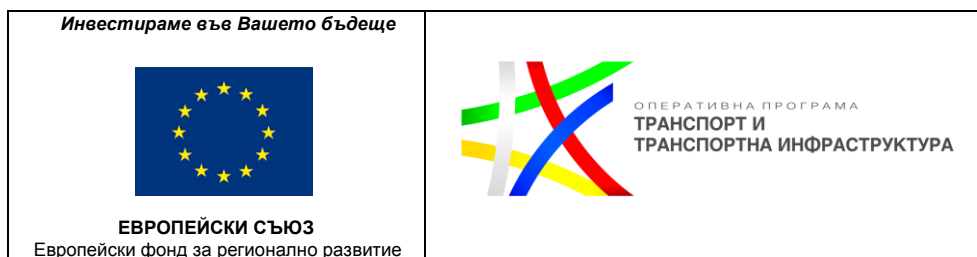
- Проектиране на информационните канали и протоколи, така че да са независими от системите и технологиите на работа.
- Разширяване на обхвата и функционалността на СУВР и обхвата на Системата „База данни и управление на връзките” с цел поемане на управлението в реално време на всички процеси свързани с влаковата работа и експлоатационната дейност в управляваната железопътна мрежа.
- Изграждане на нов модул „Автодиспечер” с цел управление чрез динамично планиране.
- Интегриране на вътрешните системи към ЕСУЖМ (Интегриране на функциониращата в ДП „НКЖИ” Географска информационна система и интегриране на системата за планиране и управление на ресурсите (СПУР))
- Изграждане на интерфейси и връзка с външни системи (Осъществяване на връзка със Система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици (ССУВИЕ). Това е изискване на ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари”. Всеки железопътен превозвач за товарни превози трябва да изгради такава система. Осъществяване на връзка със Система за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците (СРМПБИОП). Това е изискване на ТСОС „Телематични приложения за пътници”. Всеки железопътен превозвач трябва да изгради такава система.)
- Разгръщане на ЕСУЖМ.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, Стратегическият приоритет е: „2. Подобряване на управлението на транспортната система”, а конкретната цел е: „5. Внедряване на интелигентни транспортни системи”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
√	√		√	√	√	√			√			√

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.

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
П-Ж	18	При нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация, решенията относно разпределението на капацитета се взимат от Поделение УДВК при ДП НКЖИ, като това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контролът е затруднен, поради това че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи;
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;

#### 9. (М-Ж 19.3) Достигане на стандартите за железен път, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникация според изискванията на съответните ТСОС.

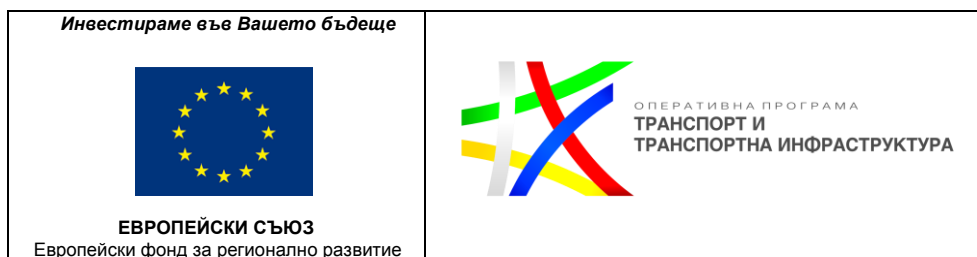
##### Описание:

- Създаване на подходяща среда и настройки за преминаване към Ниво 2 на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ от страната на трасето и „Контрол, управление и сигнализация“ на борда на влака“ в инвестиционните проекти, чиято реализация не е започнала.
- Осигуряване на необходимата степен на безопасност на базовото ниво за контрол, управление и сигнализация чрез реконструкция на релейните системи за безопасност (например гаровите централизации), които са на границата или са извън границата на ресурса си, и замяната им с маршрутно-компютърни такива.
- Продължаване на политиката за замяна с броячи на оси на релсовите вериги като пътни системи за детекция на влакове, както в междугарията, така и в гарите.
- Да се извърши реперирание и шениране на железния път и коригиране на разстоянията. Да се използват едни и същи разстояния в системата на железопътния транспорт. Да се отрази това в нормативната база.
- Внедряване на електрическо рекуперативно спиране на тяговия подвижен състав и осигуряване ефективно използване на връщаната от него в контактната мрежа електрическа енергия.
- Осигуряване на качествено механично взаимодействие между контактния проводник и пантографите на тяговите возила, както и тяхното непрекъснато електрозахранване. Моля да се обърне също така внимание, че тази аббревиатура М-Ж 19.4 вече съответства на друга мярка в доклада, цитирана от нас по-горе.

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

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.

**Конкретната цел е:** 17. Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата

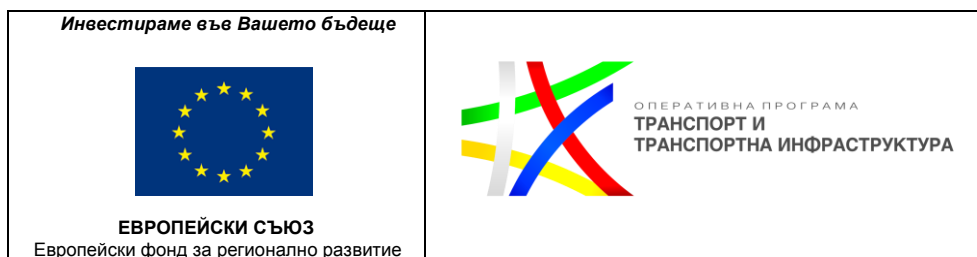
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
П-Ж	29	Въведени в експлоатация подсистеми, оценени и сертифицирани спрямо ТСОС „Инфраструктура“ на настоящия етап в България няма;
П-Ж	30	Налице е разминаване между изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013 и Националния план за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“. Планираните участъци от линии, в които следва да бъдат постигнати изискванията на ТСОС „Инфраструктура“ от Плана са по-малко и различни от тези, ясно определени от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
П-Ж	32	За настоящият етап не е наличен проект, за който е извършена оценка за съответствието съгласно ТСОС ЛНП 2008/164/ЕО завършила с издаването на ЕО сертификат. За ключови гари като София, Пазарджик и Бургас, част от TEN-T мрежата, не е налична процедура за ЕО проверка;
П-Ж	37	ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ се прилага частично за някои Функционални и технически спецификации на подсистемата (данни от документите по проследяване, заявка за маршрут, движение на вагоните, доклади за извършения обмен, изграждане на общ интерфейс). В настоящия момент има разработен и действащ софтуер само за планиране на влаковата работа, познат като „График Генератор“;
П-Ж	38	ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ не се прилага като нито управителят на инфраструктурата, нито железопътното предприятие, предоставящо пътнически услуги нямат готовност за обмяна на данни, съгласно техническите спецификации за оперативна съвместимост;
П-Ж	39	При ТСОС „Енергия“ са идентифицирани неизпълнения по няколко от основните параметри.
П-Ж	40	Стратегията и Планът на ТСОС „Инфраструктура“ са създадени на базата на ТСОС 2011/275/ЕО. На настоящия етап задължителна за изпълнение е ТСОС 1299/2014. Това създава техническа неяснота и некоректност;
П-Ж	41	Стратегията и Планът за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“ не съдържат информация кога по линиите влизащи в основната или широкомащабната мрежа ще постигнат всички изисквания по ТСОС „Инфраструктура“ – т.е. оперативната съвместимост на тази основна подсистема ще бъде изцяло постигната. Регламент (ЕС) № 1315/2013 изисква по определените участъци за определения период да бъде постигнато пълно съответствие с ТСОС.

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. (М-Ж 2.1) Ускорено изграждане в националната железопътна система на ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2.

С това се постига автоматична влакова защита със съответното пътно и бордово оборудване (подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ от страната на трасето, подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на борда на влака и GSM-R). Трябва да бъдат въведени в експлоатация маршрутно-компютърни гарови централизации с броячи на оси за контролиране на стрелковите и безстрелкови участъци в гарите и автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси в междугарията. Това трябва да бъде предвидено във всички инвестиционни проекти за модернизация и реконструкция на участъци от железопътната ни мрежа и преди всичко на участъците от европейските коридори (TEN-T).

**Стратегическата цел е: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”,** Стратегическият приоритет е: „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”, а конкретната цел е: „2. Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове”.

Тази мярка може да се отнесе и към стратегически приоритет „2. Подобряване на управлението на транспортната система” с конкретна цел: „5. Внедряване на интелигентни транспортни системи”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
√	√		√	√	√			√	√			√

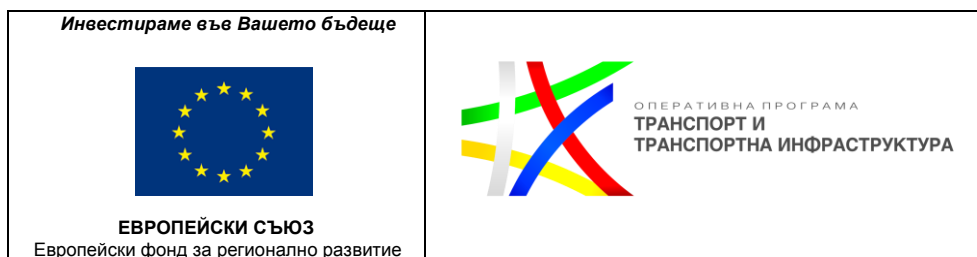
Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	13	Липса на осигурено финансиране за реализация на Стратегията и Националния план за внедряване на ERTMS система – за пътно оборудване (за линии извън обхвата на проектите, изградени с Европейско финансиране) и бордово оборудване;
П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;

#### 11. (М-Ж 4.3) Разработване на система за планиране и управление на поддържането на железния път.

Системата включва въвеждане на норми и технологии за ремонт и поддържане, които предполагат използването на нови елементи за железния път и нови конструкции железен път, които позволяват намаляване на разходите и влияят положително върху междурементните периоди, като се запазват параметрите на железния път през целия период на експлоатация.

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 предполага постепенно изваждане от експлоатация на всички елементи от горното строене, които въпреки че са съвместими с изискванията на ТСОС, изискват значителни средства за произвеждане, поддържане и полагане в железния път. Процесът на подмяна трябва да бъде планов и да става едновременно с подновяването или при извършване на ремонтите на железния път.

Също така е необходимо да се изработят нови ведомствени нормативни документи за ремонт и поддържане за всяка конструкция железен път, тип скрепителни системи и елементи, съобразени с новите конструкции подвижен железопътен състав, скорости и натоварване на ос.

**Стратегическата цел е: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”,** Стратегическият приоритет е: „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”, а конкретната цел е: „4. Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието”.

Тази мярка може да се отнесе и към стратегически приоритет „2. Подобряване на управлението на транспортната система” с конкретна цел: „6. Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт”.

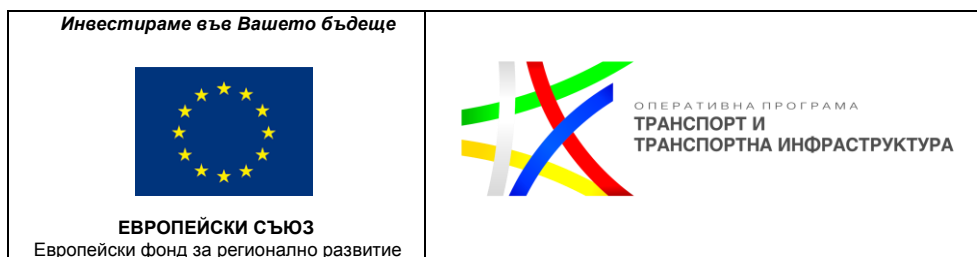
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниска скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	43	Железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори, не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават, а от там и експлоатационните. За тях не са предвидени оперативни програми.
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	46	Зачестяването на ремонтните дейности, извършвани по железния път в участъци от железопътната мрежа и удължените срокове на прекъсване на движението на влаковете, намаляват възможностите за предоставяне на качествена услуга;
ПТ	1	Изоставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.

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.

ПТ	2	Голяма част от активите, свързани с релсовия път, са с изтекъл живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Релсовият път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.
ПТ	4	Необходимо е да се осигури дългосрочно, предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната инфраструктура.

## 12. (М-Ж 19.2) Подобряване на системата за електрозахранване на железопътните участъци, в които ще се извършва пълен капитален ремонт на тяговите подстанции и пълен или частичен ремонт на контактната мрежа.

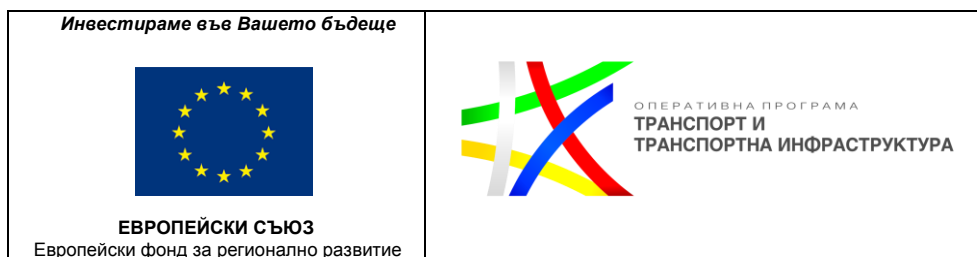
Това може да бъде постигнато чрез: етапна замяна на морално остарялата схема за реализация на системата за електрозахранване, посредством тягови подстанции с конзолно захранване на фидерните зони със съвременна автотрансформаторна схема с пренос на енергията на ниво 50 kV (2x25 kV); намаляване на импеданса на контактната мрежа чрез оптимизиране на параметрите на веригата на обратния ток с внедряване на обратен фидер по цялата дължина на електрифицираните участъци и замяна на връзките с кука-болт на заземителните проводници към релсите със специализирани болтово-пресови електрически съединители към стеблото на релсата и електрически връзки към обратните фидери; привеждане на оборудването на тяговите подстанции към номинално напрежение 25 kV вместо сегашната стойност 27,5 kV, респективно промяна на преводното отношение на тяговите трансформатори от 110/27,5 kV на 110/25 kV и съответно на броя на стъпалата и стъпката на регулиране на напрежението от Янсеновите регулатори; лимитиране на максимално токовото натоварване на фидерите и стойностите на максимално допустимия ток на влак по фидерни зони; осигуряване на ефективно използване на монтираните в тяговите подстанции кондензаторни батерии за компенсиране на индуктивната мощност при тягово натоварване на фидерите; комплектоване на тяговите подстанции с устройства за автоматизирано компенсиране на индуктивната и капацитивна мощност в контактната мрежа и подобряване нивото на защита и автоматизация на работата на системата за електрозахранване и контактната мрежа.

**Стратегическата цел е: „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”,** Стратегическият приоритет е: „6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство”, а конкретната цел е: „19. Създаване на оперативна съвместимост”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓

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.

Мякмата би решила следния проблем:

П-Ж	39	При ТСОС „Енергия“ са идентифицирани неизпълнения по няколко от основните параметри.
-----	----	--

### **13. (М-Ж 13.1) Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.**

*Изисквания към тяговия подвижния състав:*

- при доставката на нови локомотиви или при модернизацията на експлоатираните понастоящем да се осигури вграждане на устройство за автоматично регулиране на мощността и тока в зависимост от нивото на напрежението на контактната мрежа на пантографа;
- доставяните нови локомотиви от железопътните превозвачи да бъдат с четири квадрантен регулатор с възможност за автоматично регулиране на фактора на мощността с цел поддържане на неговите стойности близки до единица при всички режими на работа, като при възможност това решение да се търси и при модернизацията на експлоатираните понастоящем локомотиви;
- доставяните нови локомотиви от железопътните превозвачи да бъдат оборудвани с електрическа рекуперативна спирачка, като при възможност това решение да се търси и при модернизацията на експлоатираните понастоящем локомотиви.
- доставяните нови тягови возила от железопътните превозвачи да бъдат с бордово оборудване за ERTMS/ETCS ниво 2, като при възможност това решение да се търси и при модернизацията на експлоатираните понастоящем локомотиви;
- новите локомотиви да отговарят на изискванията на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“;
- новите локомотиви да отговарят на изискванията на ТСОС „Подвижен състав - шум“ (поддържане на посочените нива на шум за нов подвижен състав, с цел опазване здравето на обслужващия персонал и поддържане на посочените нива на шум за нов подвижен състав, с цел намаляване на шумовото замърсяване и опазването на околната среда), а подвижният състав, намиращ се в експлоатация, да бъде постепенно преустроен с цел достигане посочените норми за ниво на шума.

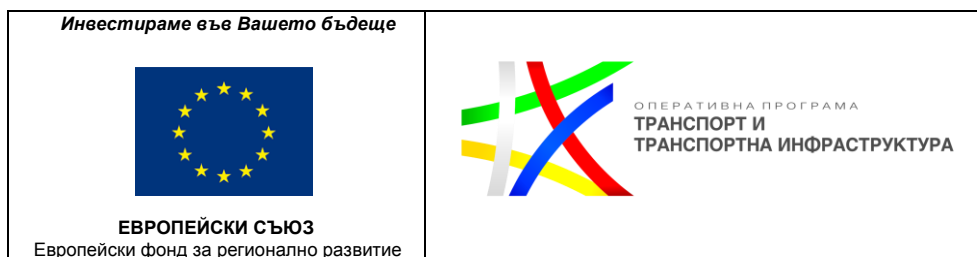
*Изисквания към пътническите вагони:*

- новите пътнически вагони да отговарят на изискванията на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“;
- да съответстват на измененията на комуникациите и условията на експлоатация;
- да отговарят на изискванията за превоз на лица с намалена подвижност (ТСОС „ЛНП“);
- новите пътнически вагони да отговарят на изискванията на ТСОС „Подвижен състав - шум“, а намиращите се в експлоатация, да бъдат постепенно преустроени с цел достигане посочените норми за ниво на шума.

*Изисквания към товарните вагони:*

- въвеждане в експлоатация на нови товарни вагони с основни технически характеристики, както следва: натоварване на ос минимум 22,5 т/ос; скорост на движение минимум 120 км/час за натоварен вагон; спирачна система, гарантираща нормално спиране при скорост на движение с минимум 120 км/час за натоварен вагон;
- използване на конструкция и елементи, които позволяват постигането на изискванията на ТСОС „Подвижен състав – шум“.

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.

**Стратегическата цел е: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”,** Стратегическият приоритет е: „5. Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта”, а конкретната цел е: „13. Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот”.

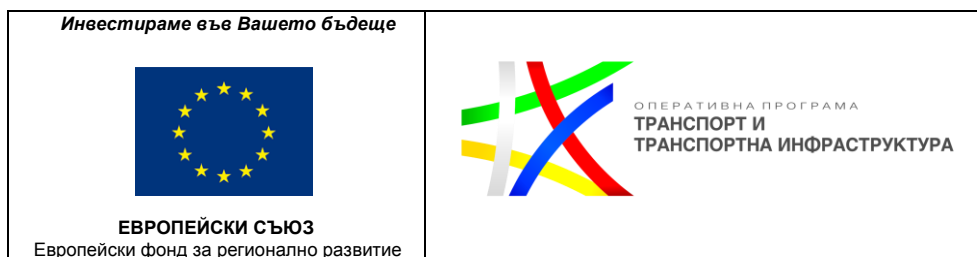
**Мярката отговаря и на стратегическата цел „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”,** Стратегическият приоритет е: „6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство”, а конкретната цел е: „19. Създаване на оперативна съвместимост”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓					✓		✓				✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	16	Не е осигурено дългосрочно целево финансиране за закупуване на съвременно оборудване, включително тягов и нетягов подвижен състав;
П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	25	Подвижния железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация;
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;



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

**14. (М-Ж 13.2) Изработване и въвеждане на единни национални минимални изисквания за поддръжка и ремонт на товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви и изработване на нови ведомствени нормативни документи за ремонт и поддръжка за всеки тип товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви въведени в експлоатация и коригиране на сега действащите, ако противоречат на ТСОС.**

**Стратегическата цел е: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”,** Стратегическият приоритет е: „5. Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта”, а конкретната цел е: „13. Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

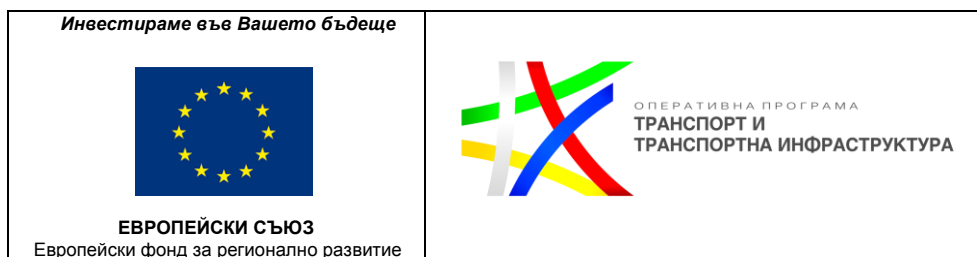
Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓					✓		✓				✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	25	Подвижния железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация;
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;

**15. (М-Ж 30.1) Определяне на оптималната за железопътната и пътната мрежа структура на пресичанията по вид с цел намаляване на произшествията. Структурата на пресичанията по вид включват прелезни устройства, автоматични прелезни устройства (АПУ) и пресичания на две нива.**

**Стратегическата цел е: „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор”,** Стратегическият приоритет е: „9. Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система”, а конкретната цел е: „30. Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта”.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-А	14	Увеличение на общия брой на възникналите ПТП и броя на убитите в следствие на възникнало ПТП;
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;

Мярката предвижда следното:

- анализ на всички пресичания между железопътната и пътната инфраструктура;
- определяне на пресичанията на две нива заложи в железопътните и пътните инфраструктурни проекти;
- определяне на варианти за съоръжаване на прелезите с автоматични прелезни устройства (АПУ) и определяне на необходимите инвестиции и ползи от намален брой произшествия;
- избор на оптимален вариант.

Оптималният вариант е базиран на приетата структура на пресичанията между железопътния и пътния транспорт. Тази структура съдържа броя и местата на пресичане на две нива, броят и местата на пресичанията осигурени с АПУ и броя и местата на пресичанията без осигурени с АПУ.

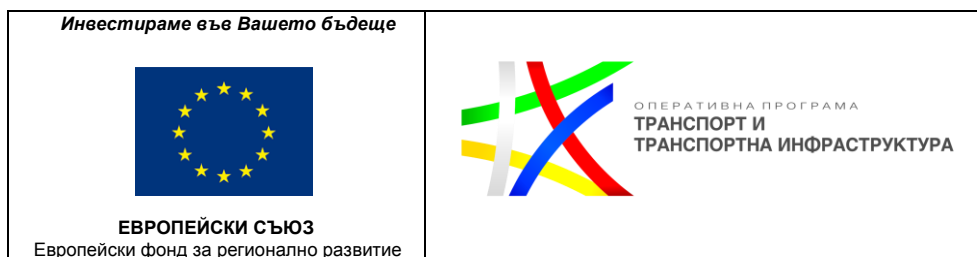
#### 16. (М-Ж 4.4) Изследване на процедурите и механизмите, по които се сключва договора между Държавата и Управителя на железопътната инфраструктура за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура с цел регламентиране на преговорен процес съгласно нормативните документи на ЕС.

В процедурите и механизмите трябва да се изяснят правомощията и отговорностите на Държавата и УИ.

Мярката е предложена, като е отчетено становището на бенефициента ДП „НКЖИ“ свързано с предишния доклад.

То е следното „Как се определя размера на годишното подпомагане от Държавата, как се определя приоритетността на обектите за поддръжка, какво става когато НК ЖИ има ясно заявени нужди, а бюджета не разполага с такъв ресурс, който взима решението и поема отговорността в такива случаи? Има редица нормативни документи на ЕС, които регламентират преговорен процес между държавата и Управителя, който на практика отсъства в България.

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.

Този процес трябва да се изследва и на база резултатите и изводите да се дадат препоръки за промяна.

След като бъде реализирано това изследване, могат да се предложат и реализират съответните промени, ако има нужда от това, в процедурите и механизмите, по които се сключва договорът между Държавата и Управителя на железопътната инфраструктура за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура и се гарантира провеждане на преговорен процес.

#### Конкретика на действията:

1. Изследване на процедурите и механизмите, по които се сключва договорът между Държавата и УИ за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

Обхваща и отговор на зададените от ДП „НКЖИ“ въпроси:

- Как се определя размера на годишното подпомагане от Държавата?
- Как се определя приоритетността на обектите за поддръжка?
- Какво става когато НК ЖИ има ясно заявени нужди, а бюджета не разполага с такъв ресурс и кой взема решението и поема отговорността в такива случаи?

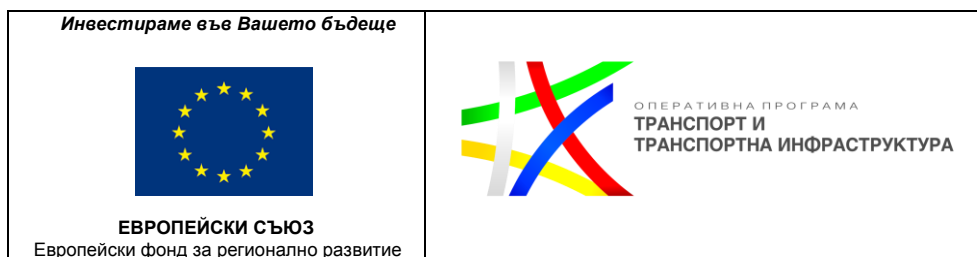
2. Установяване на съответствие с нормативните документи на ЕС, които регламентират преговорен процес между Държавата и УИ при сключва на договора за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

3. Предложения за промени в процедурите и механизмите, по които се сключва договорът между Държавата и УИ за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура и се гарантира провеждане на преговорен процес.

Становището на Министерство на финансите е „че договорите с железопътния оператор и НКЖИ са съобразени с нормативните документи на ЕС“

Поради факта, че един от основните Бенефициенти и Управител на железопътната инфраструктура има доста въпроси по процедурите и механизмите, по които се сключва договорът между Държавата и Управителя на железопътната инфраструктура за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, то изпълнението на предложените действия по-горе е препоръчително и описаната мярка е адекватна и приложима.

**Стратегическата цел е: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”,** Стратегическият приоритет е: „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”, а конкретната цел е: „4. Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието”.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓			✓

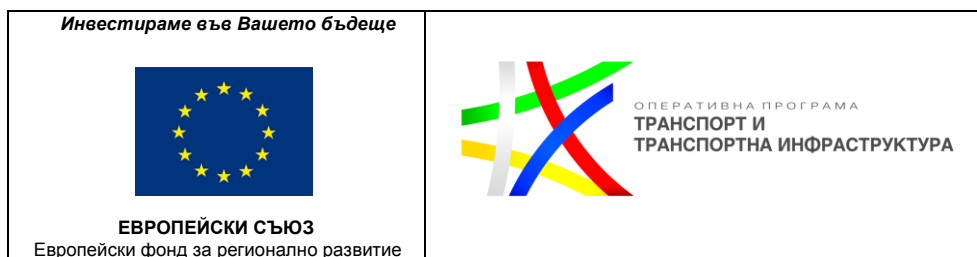
Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	1	Изискването държавата да осигурява стимули на управителя на инфраструктурата за постигнати по-високи качествени показатели при експлоатацията на железопътната инфраструктура с цел намаляване на разходите за предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура и на размера на инфраструктурните такси на практика не се изпълнява. Съгласно подписания договор на ДП НКЖИ с държавата, средствата за такива стимули са включени в размера на годишната субсидия и управителят на железопътната инфраструктура няма интерес за тяхното получаване;
П-Ж	11	Разпоредбите за изравняване в годишния счетоводен баланс на управителя на железопътната инфраструктура на приходите от инфраструктурни такси, печалба от други търговски дейности, държавно финансиране и други приходи и разходите по железопътната инфраструктура все още не се спазват;
П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
ПТ	1	Изоставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.
ПТ	2	Голяма част от активите, свързани с релсовия път, са с изтекъл живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Релсовият път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.
ПТ	4	Необходимо е да се осигури дългосрочно, предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната инфраструктура.

## 17. (М-Ж 19.6) Актуализиране на Стратегиите и Плановите за внедряване на TCOS и ERTMS, като се отчете изоставането в реализацията им и необходимият ресурс за финансиране.

Финансирането би могло да се осъществява чрез използване на механизмите, предвидени в Договора между Държавата и ДП „НКЖИ“ за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането,

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.

развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, както и посредством реализацията на жп проекти с финансиране от европейските фондове.

**Стратегическата цел е: „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”,** Стратегическият приоритет е: „6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство”, а конкретната цел е: „19. Създаване на оперативна съвместимост”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓

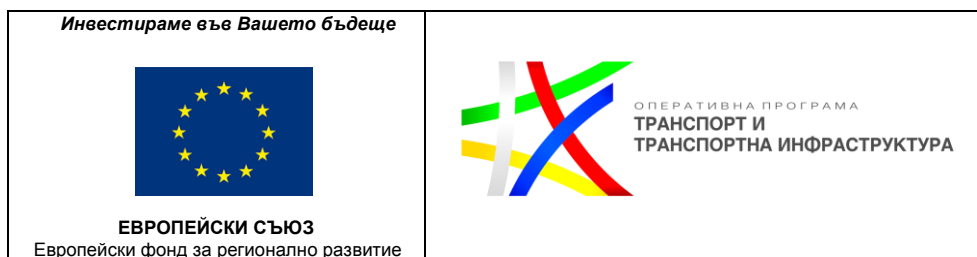
Мярката би решила следния проблем:

П-Ж	40	Стратегията и Планът на ТСОС „Инфраструктура“ са създадени на базата на ТСОС 2011/275/ЕО. На настоящия етап задължителна за изпълнение е ТСОС 1299/2014. Това създава техническа неяснота и некоректност;
-----	----	---

#### 18. (М-Ж 19.5) Актуализиране на националните технически правила и националните правила за безопасност с максимално отчитане на изискванията на ТСОС, нотифициране и публично оповестяване в базата данни NOTIF-IT.

**Описание:** Новите директиви за безопасност и оперативна съвместимост изискват обединяване на националните правила за безопасност и националните технически правила в „национални правила“, което следва да бъде отразено при транспониране на директивите в националното законодателство.

**Стратегическата цел е: „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”,** Стратегическият приоритет е: „6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство”, а конкретната цел е: „19. Създаване на оперативна съвместимост”.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓

Мярката би решила следния проблем:

П-Ж	40	Стратегията и Планът на ТСОС „Инфраструктура“ са създадени на базата на ТСОС 2011/275/ЕО. На настоящия етап задължителна за изпълнение е ТСОС 1299/2014. Това създава техническа неяснота и некоректност;
-----	----	---

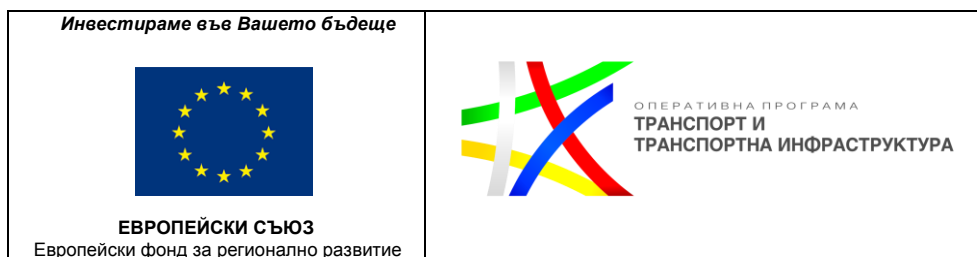
Мярката предвижда отстраняване на:

- остарели национални технически правила, които не са нотифицирани в ЕК и публично оповестени в базата данни NOTIF-IT;
- противоречия в техническите изисквания на националната и европейска нормативна база;
- прекалено много на брой, неактуални и неодобрани от ЕК национални правила за безопасност.

#### 19. (М-Ж 7.1) Създаване на отделни звена в организационно-управленската структура на УИ, железопътните превозвачи и регулаторния орган, които да отговарят за оперативната съвместимост (осигуряване на финансирането, планиране и контрол на дейностите по изпълнение на стратегиите и планове за внедряване на ТСОС и ERTMS).

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, Стратегическият приоритет е: „2. Подобряване на управлението на транспортната система”, а конкретната цел е: „7. Повишаване на административния капацитет”.

**Мярката отговаря и на стратегическата цел „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”**, Стратегическият приоритет е: „6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство”, а конкретната цел е: „19. Създаване на оперативна съвместимост”.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓

Мярката би решила следния проблем:

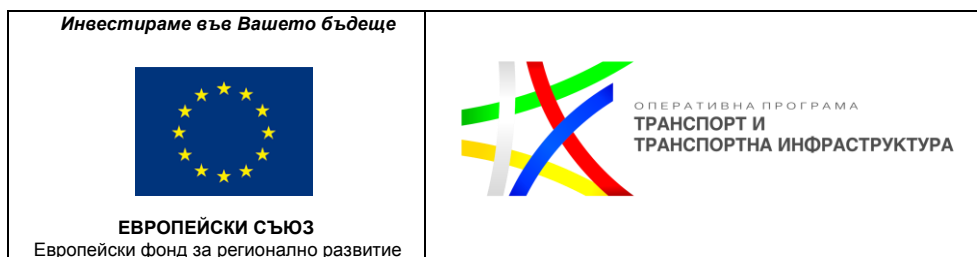
П-Ж	17	Няма административна структура в ДП НКЖИ с конкретно възложени функции във връзка с ТСОС „Инфраструктура“. Разписаните Стратегия и План за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“ не са административно обвързани с конкретни структури, отговорни за тяхното прилагане. Националното законодателство не определя конкретно по какъв административен ред и кои структури са отговорни за невъведените подсистеми в експлоатация;
-----	----	---

## 20. (М-Ж 24.1) Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.

Тази мярка има технологични, технически, екологични и финансови измерения.

Необходимо е да се анализира потенциала за запазването и развитието на този вид превози след пазарен анализ. След доказване на наличен потенциал е необходимо да се определят параметрите и обхвата (брой вагони и минимално превозно разстояние) на превозите, да се определят правилата и изискванията за влизането на железопътните превозвачи в този железопътен сегмент (правни и финансови), да се извърши технологично проектиране на този вид превози, да се определят екологичните ефекти и механизмите за финансово подпомагане.

**Стратегическата цел е: „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“, Стратегическият приоритет е: „7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“, а конкретната цел е: „24. Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори“.**



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	12	Тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД;
П-Ж	27	Ниска ефективност, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег, изолирано движение и превоз на единични вагони;
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;

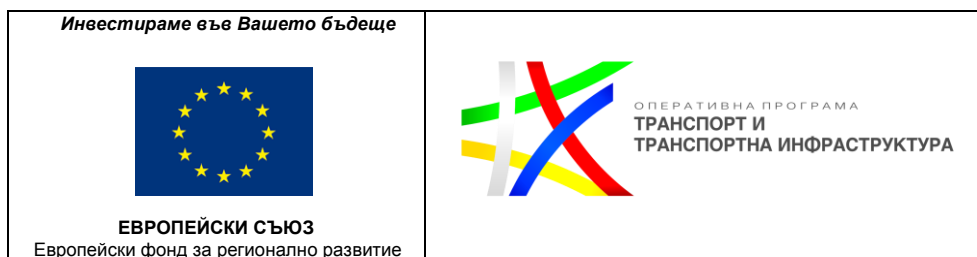
## 21. (М-Ж 7.5) Повишаване на институционалния капацитет чрез увеличаване на специализирания персонал за сметка на общоадминистративния

**Описание:** Необходимо е увеличаване на специализирания персонал за сметка на общоадминистративния в Националния орган по безопасност, ЖП и УИ. Особено сериозен е въпроса за осигуряване и поддържане на достатъчен, висококвалифициран и мотивиран персонал за Националния орган по безопасност и Националния регулатор в железопътния сектор. Последниците от недостатъчния капацитет по отношение на човешкия ресурс в тази организация със специфично значение в сектора е свързано с опасността за появяване на негативни последици за поддържане на безопасността на железопътната система в дългосрочна перспектива.

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** 2. Подобряване на управлението на транспортната система

**Конкретната цел е:** 7. Повишаване на институционалния капацитет



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓		✓		✓	✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	15	Отсъства специализирано звено за анализи и прогнози на функционирането на железопътния сектор;
П-Ж	17	Няма административна структура в ДП НКЖИ с конкретно възложени функции във връзка с ТСОС „Инфраструктура“. Разписаните Стратегия и План за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“ не са административно обвързани с конкретни структури, отговорни за тяхното прилагане. Националното законодателство не определя конкретно по какъв административен ред и кои структури са отговорни за невъведените подсистеми в експлоатация;
П-Ж	51	Тенденция на задълбочаване на дефицита на квалифициран и опитен изпълнителски персонал поради относително ниско заплащане и липса на перспективи за развитие;

## 22. (М-Ж 31.2) Подпомагане на функционирането на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

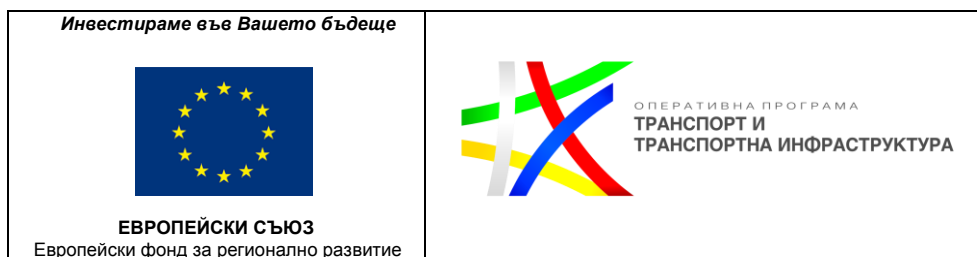
**Описание:** Подпомагането на дейността на ИАЖА може да се извърши чрез:

- пренасочване на дейности;
- увеличаване на състава на агенцията, за да се разгърне подходяща организационна структура за покриване на дейностите;
- осигуряване на бюджет, който ще гарантира набиране и задържане на квалифицирани служители, а от там и ефективно извършване на функциите на Националния надзорен орган, Националния орган по безопасност и Националния регулатор, за да се поддържа и увеличава безопасността на железопътната система на Република България.

**Стратегическата цел е:** 3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** СП 9 Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система

**Конкретната цел е:** 31. Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓		✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми: П-Ж7 П-Ж18.

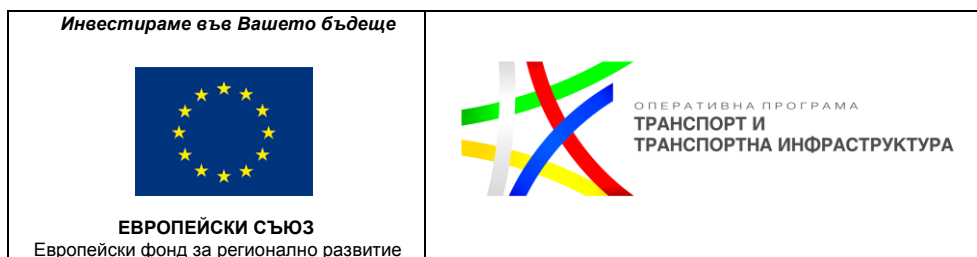
П-Ж	7	Тромав и неясен процес по въвеждане в експлоатация на подсистеми подтиква към експлоатация на същите без да са въведени в експлоатация съгласно изискванията на Наредба 57 и няма предвидени мерки/санкции това да не се случва;
П-Ж	18	При нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация, решенията относно разпределението на капацитета се взимат от Подделение УДВК при ДП НКЖИ, като това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контролът е затруднен, поради това че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи;

### 23. (М-Ж 10.1) Проучване и създаване на възможности за предоставяне на обществени услуги за железопътен превоз на пътници на регионално ниво

**Стратегическата цел е:** Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар

**Конкретната цел е:** Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓						✓	✓

Мярката би решила следните проблеми::

П-Ж	21	Няма конкуренция на пазара за пътнически железопътни превози, поради това че оперира само един превозвач.
П-Ж	14	Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание);

Регламентът на ЕО № 1370/071 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт дава възможност „компетентните органи“, които възлагат обществени услуги за превоз на пътници да са национални и регионални. Компетентни органи, отговарящи за регионалните железопътни услуги има в Австрия, Чешката република, Германия, Франция, Полша и Обединеното кралство. Мярката е насочена към Стратегическа цел 1. „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, СП 4. Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар, конкретна цел 10 „Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара“, както и към СП 7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната, цел 24 „Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори“. Чрез мярката могат да се създадат условия за прилагане на добри европейски практики при осигуряване на обществени пътнически услуги чрез решаване на идентифицираните проблеми.

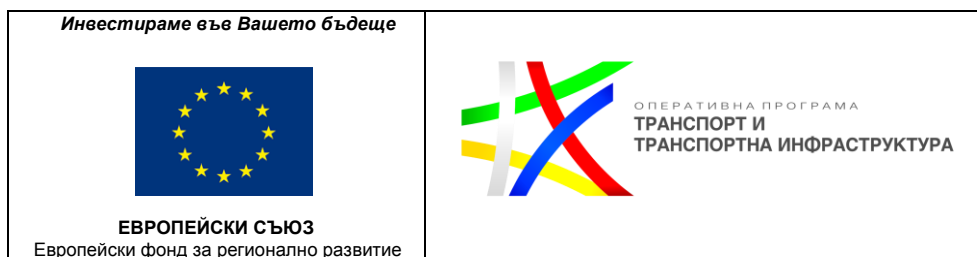
#### **24. (М-Ж 10.2) Проучване и създаване на възможности за либерализация на пазара на пътнически железопътни услуги**

**Стратегическата цел е:** Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар

**Конкретната цел е:** Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓						✓	✓

Мярката би решила следните проблеми

П-Ж	21	Няма конкуренция на пазара за пътнически железопътни превози, поради това че оперира само един превозвач.
П-Ж	14	Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание);

## 25. (М-Ж 19.7) Цялостна промяна на Наредба 57, в съответствие с европейското и национално законодателство.

**Описание:** Проблемите с напредъка на оперативната съвместимост на железопътната система в България са до голяма степен нормативно зависими. В резюмиран вид цялостната промяна на Наредба № 57 е необходима във връзка с:

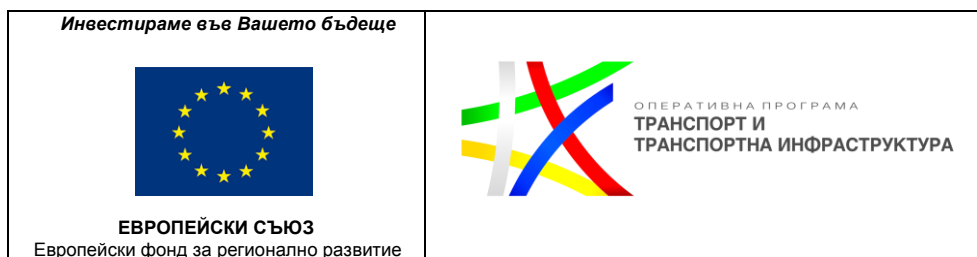
- Установяват се множество неточности при транспонирането на Директивата за оперативната съвместимост в националното законодателство, като всяко следващо изменение на Наредба № 57 внася новите изисквания на измененията на Директива 57, но не се отстраняват съществуващите и съобщени неточности.

- Наредба № 57 залага в дейността на Определения орган да оценява Националните правила за безопасност, които правила не подлежат на оценка, а следва да бъдат проверявани от НОБ чрез СУБ, следователно тази некоректност следва да бъде премахната;

- Наредба № 57 предвижда оценка на съответствието на съставните елементи с националните правила за безопасност или техническите правила, което е неприложимо и следователно трябва да бъде премахнато;

- Наредба № 57 разписва много подробно изискванията за въвеждане в експлоатация на нови структурни подсистеми, докато изискванията за въвеждане в експлоатация на модернизиран/обновени подсистеми, какъвто е най-честият случай в националните проекти, са казани много по-общо и неясно.

- Наредба № 57 предвижда стъпка, на която да бъде дефиниран обхвата на модернизация/обновяване (представяне на досие по чл. 45(1)). Тази стъпка логически следва да бъде изпълнена в началото на проекта, но поради неясно дефиниран момент на изпълнение, заявителят пристъпва към нея в края на проекта и това затруднява дефинирането на обхвата на изпълнение на модернизацията/обновяването, ЕО проверката и оценка, както и



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

необходимостта от оценка на съответствието с националните нотифицирани технически правила.

- Има неяснота по отношение на това кой на практика дефинира обхвата на модернизация/обновяване на една структурна подсистема – Заявител, НОБ или НО; това следва да бъде пояснено в наредбата.

- На практика тромавият и неясен процес по въвеждане в експлоатация на подсистеми подтиква към експлоатация на същите без да са въведени в експлоатация съгласно изискванията на Наредба 57 и няма предвидени мерки/санкции това да не се случва.

- За трудната приложимост на Наредба № 57 говори и фактът, че Наредбата е действаща от 2004 г. и все още няма въведена структурна подсистема в експлоатация (без да се включват возила) – следва да се предвият действия в посока прилагане на наредбата.

- Има неяснота, както на национално, така и на европейско ниво при дефинирането на това кога една подсистема е нова, кога е модернизирана, и кога е обновена според различните дефиниции за подсистема в различните нормативни документи.

- В повечето железопътни проекти в България се извършва модернизация или обновяване на подсистема или на част от подсистема, което води до издаване на Междинен сертификат за проверка (Междинна декларация за проверка – ISV) на тази подсистема. Това прави невъзможно въвеждането ѝ в експлоатация поради изискването за наличен ЕО сертификат за проверка (Сертификат за проверка). Това означава, че една модернизирана/обновена подсистема или част от подсистема не може да бъде въведена в експлоатация докато не бъде изцяло обхваната от ТСОС или дерогирана.

- Последното изменение на Директивата за оперативната съвместимост въвежда **Сертификат за проверка** и отменя **ЕО сертификат за проверка**, като тази промяна не е отразена в Наредба №57, което води до противоречие в издаваните от НО документи.

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

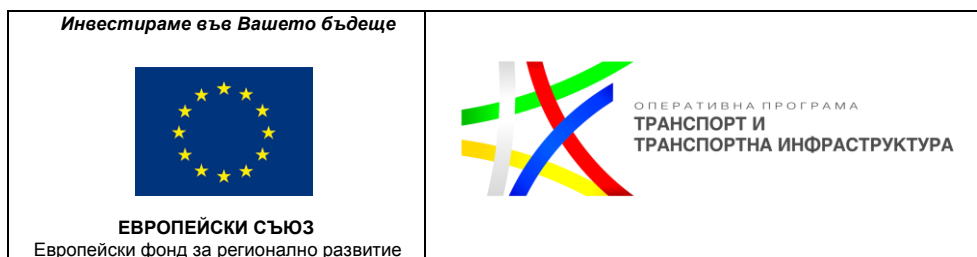
**Стратегическият приоритет е:** СП 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 19. Създаване на оперативна съвместимост

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓	✓		✓	✓			✓

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.

Марката би решила следните проблеми:

П-Ж	3	Установяват се множество неточности при транспонирането на Директивата за оперативната съвместимост в националното законодателство, като всяко следващо изменение на Наредба № 57 внася новите изисквания на измененията на Директива 57, но не се отстраняват съществуващите и съобщени неточности.
П-Ж	4	Наредба № 57 залага в дейността на Определения орган да оценява Националните правила за безопасност, които правила не подлежат на оценка, а следва да бъдат проверявани от НОБ чрез СУБ;
П-Ж	5	Наредба № 57 разписва много подробно изискванията за въвеждане в експлоатация на нови структурни подсистеми, докато изискванията за въвеждане в експлоатация на модернизиран/обновени подсистеми, какъвто е най-честия случай в националните проекти, са казани много по-общо и неясно;
П-Ж	6	Наредба № 57 предвижда стъпка, на която да бъде дефиниран обхвата на модернизация/обновяване (представяне на досие по чл. 45(1)). Тази стъпка логически следва да бъде изпълнена в началото на проекта, но поради неясно дефиниран момент на изпълнение заявителят пристъпва към нея в края на проекта и това затруднява дефинирането на обхвата на изпълнение на модернизацията/обновяването, ЕО проверката и оценка, както и необходимостта от оценка на съответствието с националните нотифицирани технически правила. Има неяснота по отношение на това кой на практика дефинира обхвата на модернизация/обновяване на една структурна подсистема – Заявител, НОБ или НО. Изискваната оценка на риска следва да бъде направена в самото начало на съществената промяна, а на практика това се прави в края на проекта, което обезсмисля самата оценка и невъзможност да бъдат приложени адекватни и своевременни мерки за намаляване на риска, т.е. няма нормативно задължение за извършване на тази оценка в началото на проекта, а е само препоръка.
П-Ж	7	Тромав и неясен процес по въвеждане в експлоатация на подсистеми подтиква към експлоатация на същите без да са въведени в експлоатация съгласно изискванията на Наредба 57 и няма предвидени мерки/санкции това да не се случва;
П-Ж	9	Последното изменение на Директивата за оперативната съвместимост въвежда Сертификат за проверка и отменя ЕО сертификат като тази промяна не е отразена в Наредба №57, което води до противоречие в издаваните от НО документи.

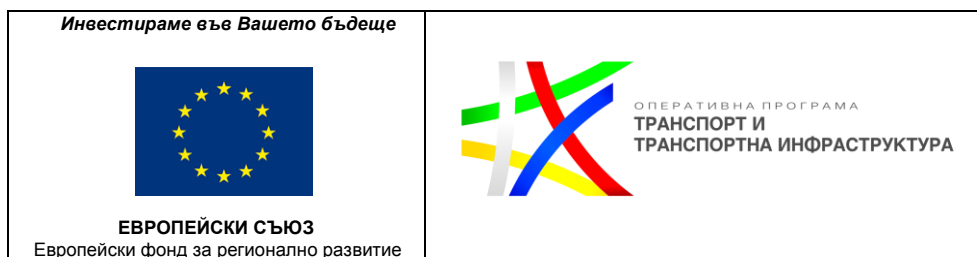
## 26. (М-Ж 2.5) Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав.

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** 1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура

**Конкретната цел е:** 2. Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓							✓				✓

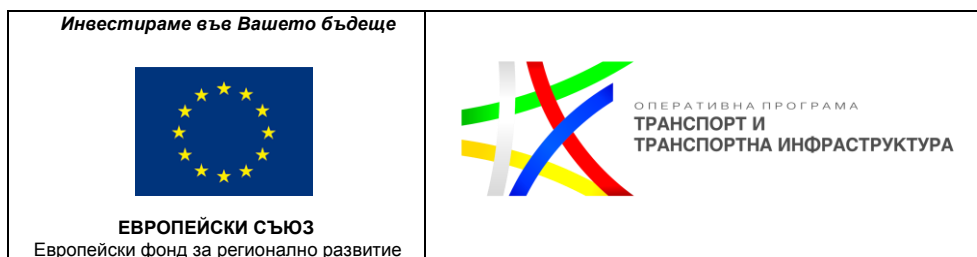
Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-Ж	12	Тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД;
П-Ж	16	Не е осигурено дългосрочно целево финансиране за закупуване на съвременно оборудване, включително тягов и нетягов подвижен състав;
П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	25	Подвижният железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация;
П-Ж	26	Основният проблем в БДЖ-ТП за големия брой повреди на тягов подвижен състав е увеличаването на надпробега на локомотивите за капитален ремонт. Има изключително много случаи, в които локомотиви работят в експлоатация с одобрени два и дори три протокола за надпробег, което все повече води до влошаване на общото техническо състояние на подвижния състав;
П-Ж	34	В настоящия момент все още няма въведено в експлоатация нито едно бордово оборудване на тягов подвижен състав (ТПС) на лицензиран в България железопътен превозвач;
П-Ж	36	Изискванията на ТСОС „Подвижен състав-шум“ въведена с Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18.11.2014 г., както и с предишната ТСОС приета с Решение 2011/229/ЕС не са изпълнени за всички возила, с изключение на 30 броя спални вагони. Това произтича от факта, че подвижният състав е изключително остарял. Не са провеждани модернизации и рециклиране, а рециклирането на около 60 броя пътнически вагони се извърши преди влизането в сила на ТСОС „Подвижен състав-шум“;
П-Ж	49	Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства;

## 27. (М-Ж 2.7) Обновяване на базите за извършване на поддръжка, с ново и модерно технологично оборудване и екипировка на подвижния състав

Базите и технологичното оборудване, използвано за поддържане на техническата изправност на подвижния състав на държавните превозвачи са остарели и

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.

неконкурентноспособни за нуждите на остарелия подвижен състав. Мярката предвижда осигуряване на ново и модерно оборудване за диагностика и ремонт на подвижния състав.

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** 1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура

**Конкретната цел е:** 2. Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове

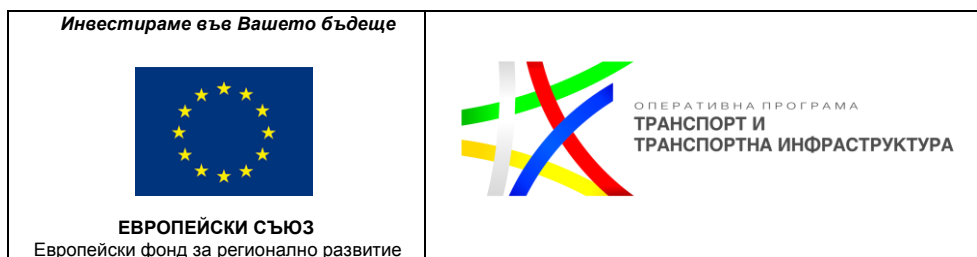
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките									Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация		Социално	Икономическо
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)
	✓			✓		✓		✓		
									✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	12	Тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД;
П-Ж	16	Не е осигурено дългосрочно целево финансиране за закупуване на съвременно оборудване, включително тягов и нетягов подвижен състав;
П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	25	Подвижният железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация;
П-Ж	26	Основният проблем в БДЖ-ТП за големия брой повреди на тягов подвижен състав е увеличаването на надпробега на локомотивите за капитален ремонт. Има изключително много случаи, в които локомотиви работят в експлоатация с одобрени два и дори три протокола за надпробег, което все повече води до влошаване на общото техническо състояние на подвижния състав;
П-Ж	34	В настоящия момент все още няма въведено в експлоатация нито едно бордово оборудване на тягов подвижен състав (ТПС) на лицензиран в България железопътен превозвач;
П-Ж	36	Изискванията на ТСОС „Подвижен състав-шум“ въведена с Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18.11.2014 г., както и с предишната ТСОС приета с Решение 2011/229/ЕС не са изпълнени за всички возила, с изключение на 30 броя спални вагони. Това произтича от факта, че подвижният състав е изключително остарял. Не са провеждани модернизации и рециклиране, а рециклирането на около 60 броя пътнически вагони се извърши преди влизането в сила на ТСОС „Подвижен състав-шум“;

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.

П-Ж	49	Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства;
-----	----	--

## 28. (М-Ж 8.1) Изграждане на интермодални терминали от ДП НКЖИ, управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия.

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** 3. Развитие на интермодален транспорт

**Конкретната цел е:** 8. Изграждане и развитие на интермодални терминали

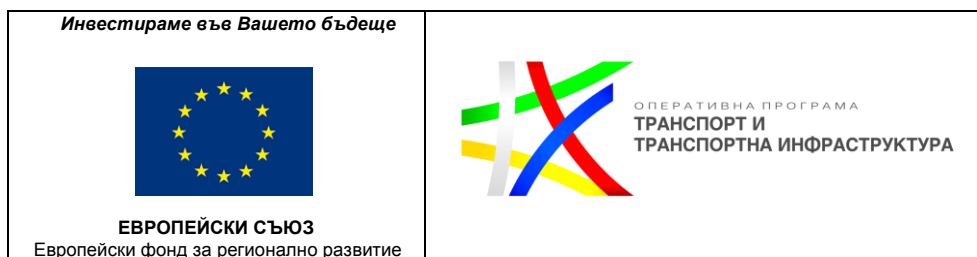
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓						✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-И	3	Липса на мрежа от работещи интермодални терминали, покриваща българските участъци от европейските транспортни коридори;
П-Ж	23	Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността;
П-М	20	Недоразвити инфраструктура и съоръжения за интермодален транспорт;
П-М	13	Затруднения от съществуващото законодателство относно развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
П-Р	13	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити;
П-И	8	Липса на добра координация между отделните видове транспорт в посока развитие на интермодалните услуги.
П-И	7	Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места и липса на достатъчно складови площи;

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.

## 29. (М-Ж 9.1) Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел.

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** СП 3. Развитие на интермодален транспорт

**Конкретната цел е:** 9. Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата

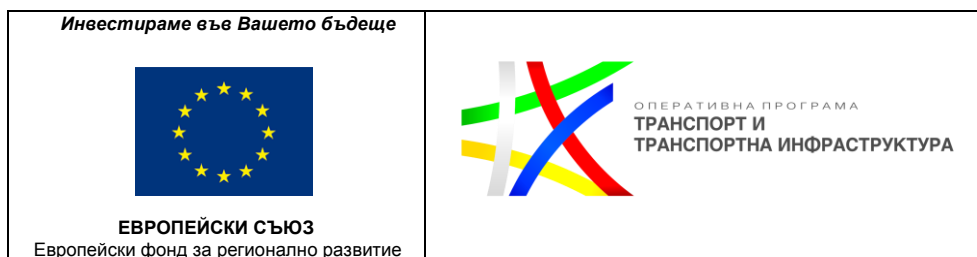
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓				✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	9	Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжения, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение).
П-М	25	Липсващи или неподходящи пътни и/или железопътни връзки с хинтерланда, които налагат нуждата от допълнително (публично или частно - в съответствие със създадената система от форми на собственост на отделни елементи на пристанищната ни система) финансиране и липса на законодателно решение, което да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
П-Р	7	Недостатъчно добре изградени връзки с националната пътна и железопътна мрежа или исторически обусловен ограничен достъп до пристанищни терминали;
П-Ж	23	Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността;
П-Ж	14	Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание);
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;

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.

**30. (М-Ж 12.2) Разработване на ефективна републиканска транспортна схема, която да допринесе за съгласуване, координиране на разписанията на автобусите и влаковете по дадено направление и да се дефинират минималните интервали между тях. транспорт).**

**Описание:** Съобразяване на националната транспортна схема с това разписание. Разработване на плана за композиране и графика за движение на пътническите влакове съобразно това разписание. Съгласуване на разписанията, заложи в областните транспортни схеми, с общото разписание на обществения пътнически транспорт и реализация на схеми за комбиниран транспорт.

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** СП 4. Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар

**Конкретната цел е:** 12. Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт

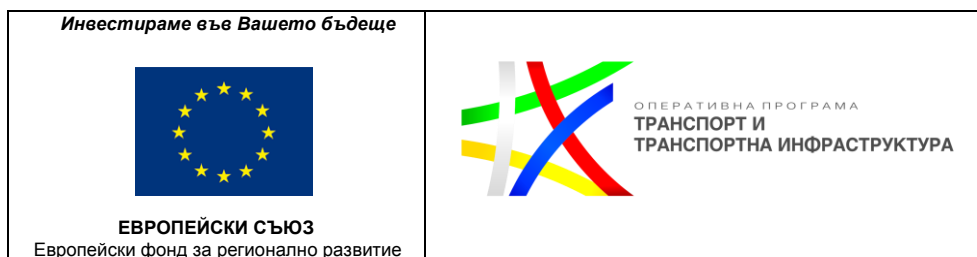
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓			✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за на влаковете;

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. (М-Ж 12.1) Необходимо е да се завиши контролът по изпълнение на услугите на пътническия превозвач, за да се повиши качеството на предлаганата услуга.**

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** СП 4. Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар

**Конкретната цел е:** 12. Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт

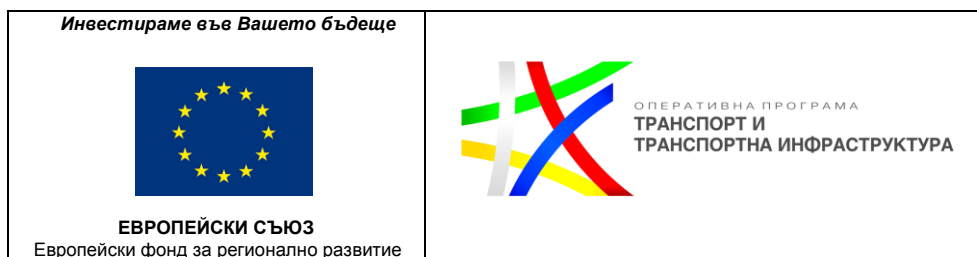
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓							✓			✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;

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.

### 32. (М-Ж 13.3) Предприемане на конкретни действия, насочени към подобряване на финансовото състояние на търговските дружества и държавните предприятия в областта на железопътния транспорт

Действията за подобряване на финансовото състояние на търговските дружества и държавните предприятия в областта на железопътния транспорт, в частност НК „ЖИ“ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД са следните:

- Продължаване на преговорите с KFW IPEX Bank за постигане на взаимно приемливо споразумение за разсрочване/преструктуриране на задълженията на „Холдинг БДЖ“ ЕАД.
- Продажба на приблизително 3407 товарни вагона (неоперативни активи) от обезпечението към облигационерите
- Продължаване на преговорите с облигационерите за постигане на взаимно приемливо споразумение за разсрочване/преструктуриране на задълженията на „Холдинг БДЖ“ ЕАД.
- Конкретни действия от страна на ДП „НКЖИ“ по оптимизиране на железопътната мрежа до устойчиви размери.
- Продажба на неоперативни активи действия от страна на ДП „НКЖИ“.

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

**Стратегическият приоритет е:** 5. Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта

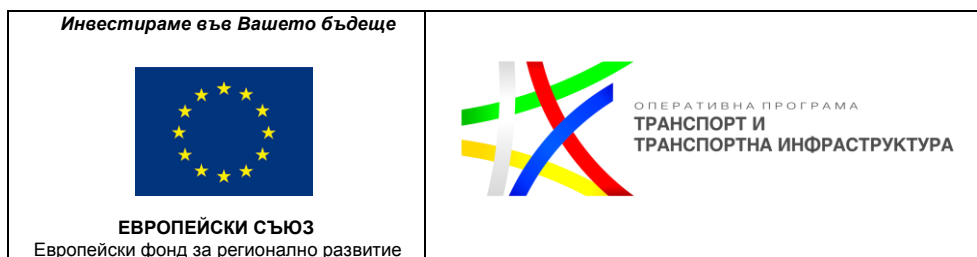
**Конкретната цел е:** 13. Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓							✓			✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

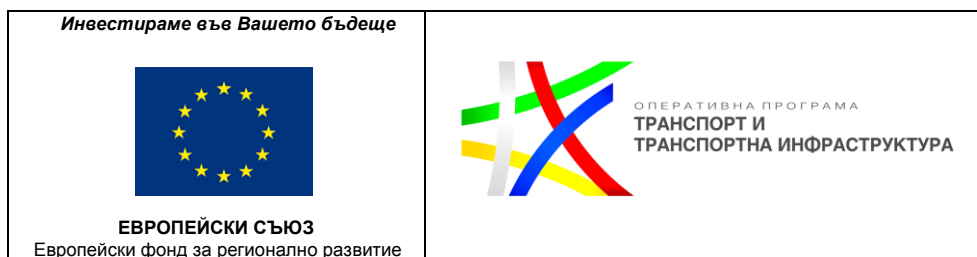
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
-----	----	--



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

П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.
П-Ж	12	Тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД;
П-Ж	16	Не е осигурено дългосрочно целево финансиране за закупуване на съвременно оборудване, включително тягов и нетягов подвижен състав;
П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	25	Подвижния железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация;
П-Ж	26	Основният проблем в БДЖ-ТП за големия брой повреди на тягов подвижен състав е увеличаването на надпробега на локомотивите за капитален ремонт. Има изключително много случаи, в които локомотиви работят в експлоатация с одобрени два и дори три протокола за надпробег, което все повече води до влошаване на общото техническо състояние на подвижния състав;
П-Ж	34	В настоящия момент все още няма въведено в експлоатация нито едно бордово оборудване на тягов подвижен състав (ТПС) на лицензиран в България железопътен превозвач;
П-Ж	35	Несъответствията на парка от тягов подвижен състав, използван от БДЖ-ПП, БДЖ-ТП и останалите оператори по железопътната инфраструктура на Р. България с изискванията на ТСОС, въведена с Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18.11.2014 г. (както и с предишните ТСОС) произтичат от факта, че е изключително стар (с изчерпан технически ресурс) и не добре поддържан (в България – с малки изключения, не се извършват капитални ремонти). Същото се отнася и за пътническите вагони. При капиталните ремонти не се извършва модернизация и/или рециклиране и съответно не се извършва сертифициране съгласно изискванията на ТСОС.
ПТ	1	Изоставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.
ПТ	2	Голяма част от активите, свързани с релсовия път, са с изтекъл живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Релсовият път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.

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.

### 33. (М-Ж 16.2) Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 16. Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата

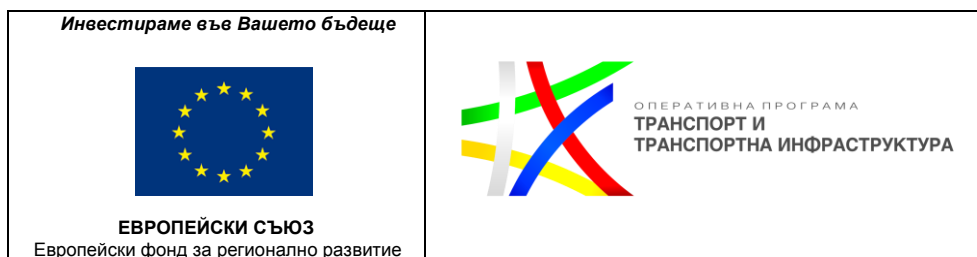
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓				✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	23	Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността;
П-М	9	Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжения, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение).
П-М	25	Липсващи или неподходящи пътни и/или железопътни връзки с хинтерланда, които налагат нуждата от допълнително (публично или частно - в съответствие със създадената система от форми на собственост на отделни елементи на пристанищната ни система) финансиране и липса на законодателно решение, което да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
П-Р	7	Недостатъчно добре изградени връзки с националната пътна и железопътна мрежа или исторически обусловен ограничен достъп до пристанищни терминали;
П-И	8	Липса на добра координация между отделните видове транспорт в посока развитие на интермодалните услуги.

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.

### 34. (М-Ж 17.1) Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори.

**Описание:** Те не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават и от там и експлоатационните. За тях не са предвидени средства от оперативните програми.

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 17. Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата

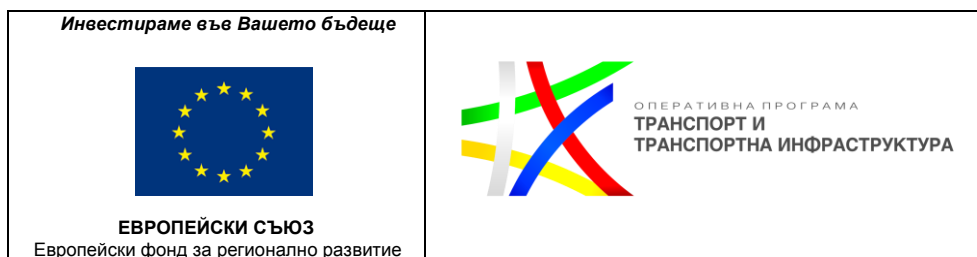
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓								✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	43	Железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори, не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават, а от там и експлоатационните. За тях не са предвидени оперативни програми.
ПТ	1	Изооставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.
ПТ	2	Голяма част от активите, свързани с релсовия път, са с изтекъл живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Релсовият път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.
ПТ	3	България е на 102-ро място от 148 държави по качество на инфраструктурата, според Доклада за глобалната конкурентоспособност за 2013-2014 г. на Световния икономически форум. Това отразява дългосрочното хронично недофинансиране на националната пътна система, като България има голяма потребност от поддръжка и модернизация на пътищата, което спъва необходимия икономически растеж.
ПТ	4	Необходимо е да се осигури дългосрочно, предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната инфраструктура.
П-Ж	16	Не е осигурено дългосрочно целево финансиране за закупуване на съвременно оборудване, включително тягов и нетягов подвижен състав;

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.

П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;

### 35. (М-Ж 18.1) За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна- изток ще бъде от полза рехабилитацията на железопътната линия Варна-Русе.

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 18. Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа.

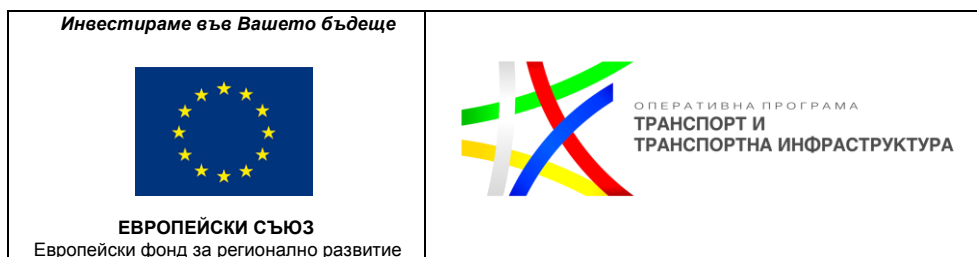
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
			✓	✓		✓			✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	43	Железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори, не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават, а от там и експлоатационните. За тях не са предвидени оперативни програми.
П-Ж	23	Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността;
П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;

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.

### 36. (М-Ж 19.9) Създаване на регистър на инфраструктурата.

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 19. Създаване на оперативна съвместимост

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓				✓	✓	✓		✓	✓			✓

Мярката би решила следния проблем:

П-Ж	52	Използват се различни разстояния в системата на железопътния транспорт.
-----	----	---

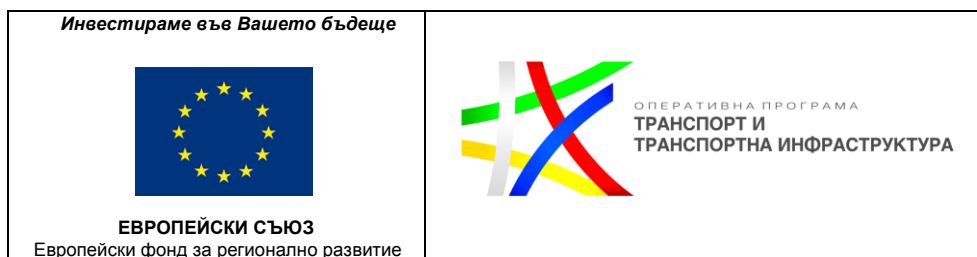
### 37. (М-Ж 23.1) Необходимо е да се предприемат механизми за изпълняване на минимални стандарти за повишаване на качеството на железопътните услуги, в изпълнение на Приложение 3 от Регламент 1371.

**Описание:** Мяроката включва промени в Наредба № 58 във връзка с влизането в сила от 03.12.2009 г. на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския съвет и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (Регламент (ЕО) № 1371/2007);

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната

**Конкретната цел е:** 23 Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓						✓		✓	✓		✓	

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	47	Трансбордиране на пътниците чрез превоз с автобуси води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите;
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;
П-Ж	49	Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.

### 38. И(М-Ж 23.2) Изработване на план за разработване на програми за внедряване на процесите за повишаване на качеството на железопътните услуги;

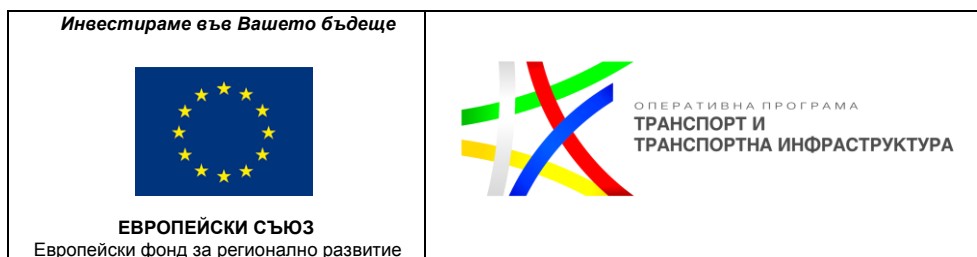
**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 17. Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

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.

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓					✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	47	Трансбордиране на пътниците чрез превоз с автобуси води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите;
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;
П-Ж	49	Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.

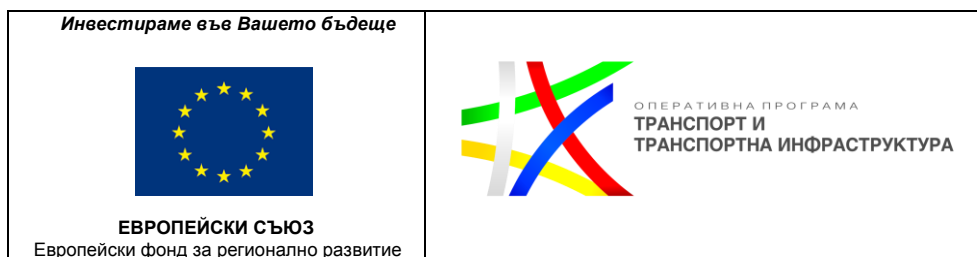
### 39. (М-Ж 23.3) Изготвяне на предложения за промени в Закона за жп транспорт и подзаконовни нормативни документи в съответствие с Европейското законодателство по отношение на подобряване на качеството на предлаганите жп услуги;

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 17. Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓					✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	47	Трансбордиране на пътниците чрез превоз с автобуси води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите;
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;
П-Ж	49	Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.

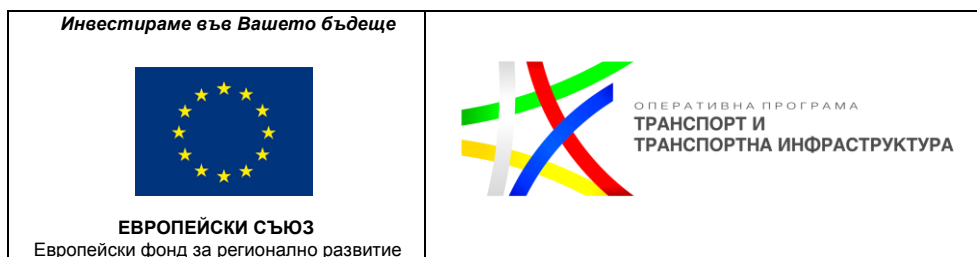
#### 40. (М-Ж 23.4) Изграждане на съвременна и модерна комуникация между участниците на железопътния пазар – железопътни предприятия, управител на инфраструктура и потребители на жп услуги.

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 17. Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата.

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓		✓		✓	✓		✓	

Мярката би решила следните проблеми:

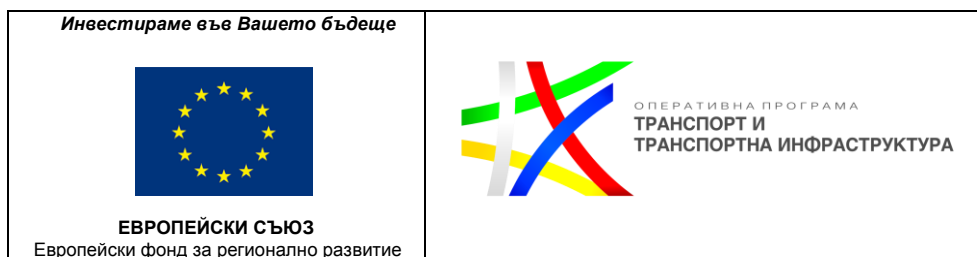
П-Ж	14	Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание);
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.

**41. (М-Ж 23.5) Участие на гражданите и организациите в социалното управление и защитата на техните права и законни интереси. Усъвършенстване на системата за приемане, регистриране на предложения, сигнали, жалби и молби на граждани и организации. Завишена контролна дейност по изпълняване на железопътни услуги.**

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 17. Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓					✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява;
П-Ж	47	Трансбордиране на пътниците чрез превоз с автобуси води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите;
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;
П-Ж	49	Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства;
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.

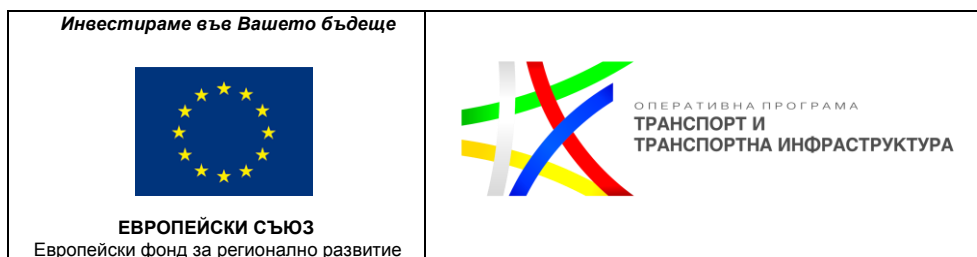
#### 42. (М-Ж 32.2) Увеличаване на производителността на труда може да се постигне чрез насищане на производствените групи със съвременна средна и лека механизация.

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

**Конкретната цел е:** 17. Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓					✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

ПТ	1	Изооставането в ремонтите дейности и лошо поддържане на железопътната мрежа в добро състояние.
П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
П-Ж	44	Намален производствен капацитет на персонала отговорен за текущото поддържане на железния път и ниска производителност. Персонала се назначава целогодишно, а се използва активно през пролетно-летния период.

#### 43. (М-Ж 32.3) Привличане на предприятия, специализирани в текущ ремонт и поддържане на железния път.

**Стратегическата цел е:** 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)

**Стратегическият приоритет е:** 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

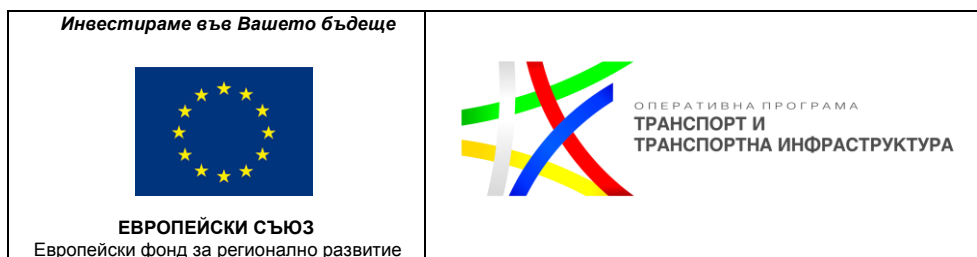
**Конкретната цел е:** 17. Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓					✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следния проблем:

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.

П-Ж	18	При нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация, решенията относно разпределението на капацитета се взимат от Поделение УДВК при ДП НКЖИ, като това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контролът е затруднен, поради това че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи.
-----	----	--

#### 44. (М-Ж 7.9) Осигуряване на необходимия институционален и човешки ресурс в ИАЖА за ежедневен контрол на резултатите от разпределението на капацитета с цел гарантиране изпълнението на Наредба № 41 и ЗЖТ.

**Стратегическата цел е:** 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор.

**Стратегическият приоритет е:** СП 2. Подобряване на управлението на транспортната система.

**Конкретната цел е:** 7. Повишаване на институционалния капацитет

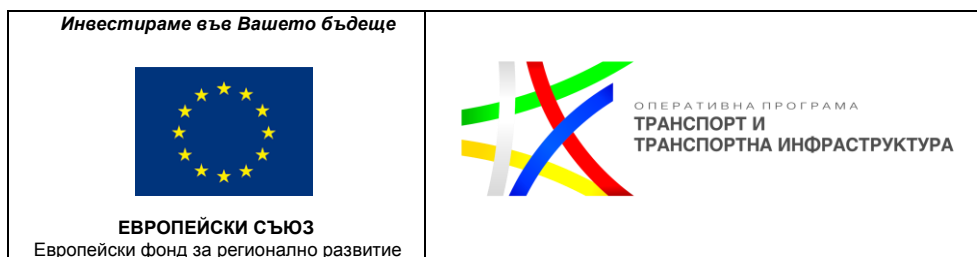
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓				✓		✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следния проблем:

П-Ж	18	При нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация, решенията относно разпределението на капацитета се взимат от Поделение УДВК при ДП НКЖИ, като това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контролът е затруднен, поради това че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи;
-----	----	--

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 МЕРКИ ЗА АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

### 1. (М-А 1.1) Разработване на схема за определяне и управление на такси за ползване на пътищата.

За целта трябва да се определи за какво ще допринасят приходите от таксите: за покриване на поддръжката на пътната инфраструктура, за разходите за опазване на околната среда или и за двете. Тези такси ще заменят ли други такси, например акциза върху горивото, винетните такси или ще се реализира комбинирана схема от различни по вид такси. Трябва да се определи за кои пътища и за кои МПС ще бъде валидна таксата и дали ще има прехвърляне на трафик към по-неподходящите шосета с местно значение. Също така трябва да се определи и каква част от приходите ще бъдат предназначени за транспортни разходи. Могат да се използват и тол такси приходите, от които ще се насочат за модернизация и уширяване на съществуващите пътища, както и за ново строителство.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „1. Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща““.

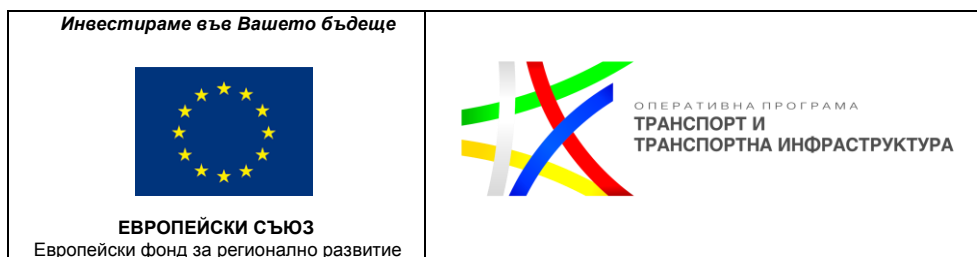
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓	✓			✓			✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-А	1	Съществуващата система на винетни стикери не осигурява събираемост на всички дължими такси, не е справедлива за потребителите (таксуването е на база продължителност на достъпа до пътната мрежа, а не на база изминатото разстояние) и за обществото (не отговаря на принципа „замърсителят плаща“ и не отчита различното въздействие на различните ППС върху инфраструктурата)
П-А	2	Незадоволителна текуща поддръжка на пътищата, която води до установяване на тенденция на трайно влошаване на състоянието им.
П-А	3	Приходите от винетни такси намаляват след 2014г. и покриват едва около 20% от текущите разходи за РПМ, като не могат да осигурят средства за рехабилитация, реконструкция и изграждане на РПМ

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. (М-А 1.2) Увеличаване на приходите от ползването на пътищата (увеличаване на доходите за АПИ) чрез въвеждане на електрона такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства.

Целта е преодоляване на дефицита от средства за поддържане и инвестиции на транспортна инфраструктура чрез въвеждане на такси за ползване на пътищата. Тази политика би била в съответствие с Бялата книга за транспорта на ЕС от 2011 г.

Приходите от винетните такси не са достатъчни за поддържане на пътната инфраструктура. Винетните такси не отчитат в пълна степен въздействието на тежкотоварните автомобили върху пътищата.

Във връзка с въвеждането на електрона такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства има разработено проучване от експерти на Световната банка „Разработване на стратегия и бизнес модел за внедряване на Електронната система за предоставяне на европейската услуга за електронно събиране на пътни такси (EETS) и финансово планиране“ и Решение на Министерския съвет № 908 от 16 ноември 2015 г. с което се дава разрешение на АПИ да проведе процедура за избор на изпълнител и се упълномощава председателя на УС на АПИ да организира разработването на тръжна документация.

Поради това е необходимо да се ускорят действията по въвеждането на електрона такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства и електронна винетка за леките автомобили с покриване на всички класове на републиканските пътища (магистрала + клас 1, 2 и 3).

Събирането на таксите ще става по следния начин:

- Българските тежкотоварни автомобили ще бъдат електронно таксувани, като се използва или наличната в тях технология като системите за управление на автопаркове или чрез нови бордови устройства. Потребителите без бордови устройства могат просто да закупват „маршрутен талон“ или онлайн, или в специализирани продажбени пунктове, когато пътуват по конкретен маршрут в определен момент.

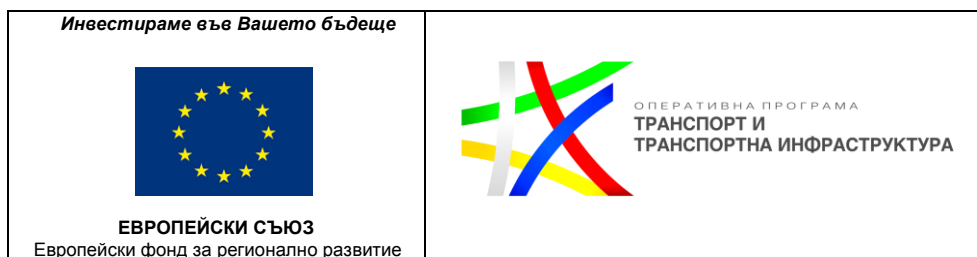
- Чуждестранните тежкотоварни автомобили ще закупват маршрутен талон, ще купуват или наемат бордово устройство, или ще ползват Европейската услуга за пътно таксуване (EETS), която дава възможност за оперативна съвместимост в цяла Европа.

- Българските и чуждестранните леки автомобили ще закупват електронна винетка, подобно на настоящото положение, но тя ще бъде свързана с техния регистрационен номер и ще се съхранява електронно.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „1. Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща““.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓	✓			✓			✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-А	1	Съществуващата система на винетни стикери не осигурява събираемост на всички дължими такси, не е справедлива за потребителите (таксуването е на база продължителност на достъпа до пътната мрежа, а не на база изминато разстояние) и за обществото (не отговаря на принципа „замърсителят плаща“ и не отчита различното въздействие на различните ППС върху инфраструктурата)
П-А	2	Незадоволителна текуща поддръжка на пътищата, която води до установяване на тенденция на трайно влошаване на състоянието им.
П-А	3	Приходите от винетни такси намаляват след 2014г. и покриват едва около 20% от текущите разходи за РПМ, като не могат да осигурят средства за рехабилитация, реконструкция и изграждане на РПМ

### 3. (М-А 2.1) Въвеждане на интелигентно управление на приходите от такси за ползване на пътищата и средствата за поддръжане и инвестиции на пътищата чрез постигане на оперативна съвместимост в рамките на Директивата за EETS (European Electronic Toll Service).

Налице е критично важна потребност от осигуряване на дългосрочно и предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на пътищата, която да осигури достатъчно средства за инвестиции и за тяхното поддръжане. Тези средства трябва да се осигурят от приходите от такси за ползване на пътищата. Успешното им събиране може да се постигне чрез използване на бордови устройства, оперативна съвместими на базата на Директивата за EETS.

Щом има бордови устройства, които заедно с осигуряването на приходи пораждат и информационни потоци, то може да се осъществи и интелигентно управление на приходите, а оттук и на средствата за поддръжане и инвестиции на пътищата. На базата на информацията може да се осъществи качествено планиране, както на приходите, така и на разходите.

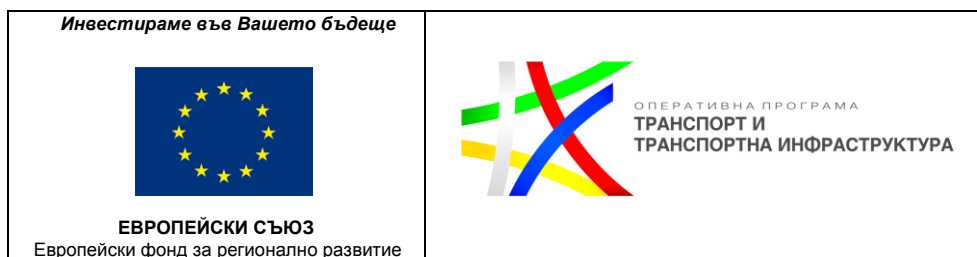
Таксите за ползване на пътищата са електронна такси определени на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства.

За целта се използват интелигентни транспортни системи.

Необходимо е и създаването на предприятие със специална цел, което по най-добър начин може да изпълнява всичките роли на държавата.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

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.

**Стратегическият приоритет е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „2. Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове“.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓					✓			✓			✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-А	1	Съществуващата система на винетни стикери не осигурява събираемост на всички дължими такси, не е справедлива за потребителите (таксуването е на база продължителност на достъпа до пътната мрежа, а не на база изминато разстояние) и за обществото (не отговаря на принципа „замърсителят плаща“ и не отчита различното въздействие на различните ППС върху инфраструктурата)
П-А	2	Незадоволителна текуща поддръжка на пътищата, която води до установяване на тенденция на трайно влошаване на състоянието им.
П-А	3	Приходите от винетни такси намаляват след 2014г. и покриват едва около 20% от текущите разходи за РПМ, като не могат да осигурят средства за рехабилитация, реконструкция и изграждане на РПМ

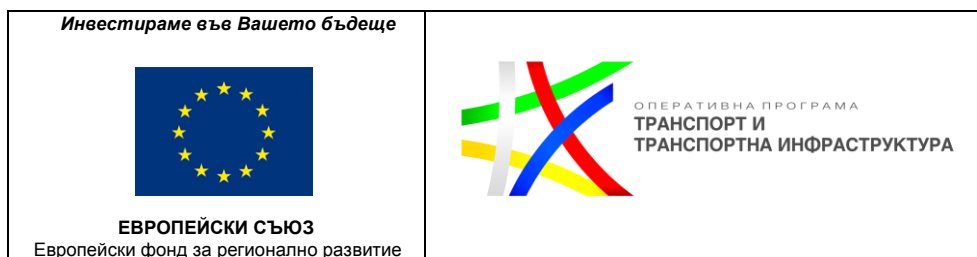
#### 4. (М-А 2.2) Прилагането на системата за е-толинг с цел въвеждане и използване на електронни винетки за леките автомобили.

За целта се използва системата, която проверява регистрационните номера спрямо плащанията и налага глоби на потребителите, които са в неизпълнение.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „2. Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове“.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието			
Организация			Инфраструктура				Експлоатация						
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо	Екологично
	✓					✓			✓			✓	

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми: П-

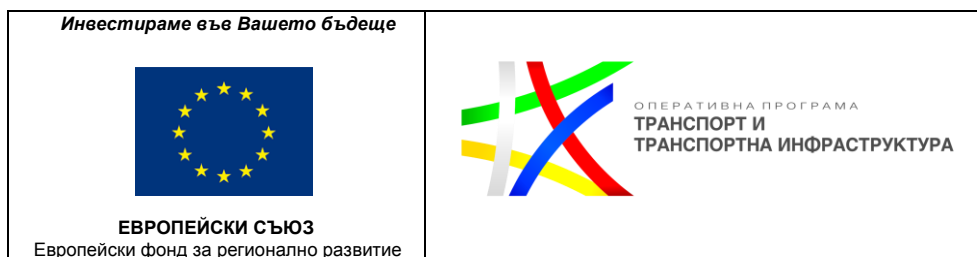
П-А	1	Съществуващата система на винетни стикери не осигурява събираемост на всички дължими такси, не е справедлива за потребителите (таксуването е на база продължителност на достъпа до пътната мрежа, а не на база изминато разстояние) и за обществото (не отговаря на принципа „замърсителят плаща“ и не отчита различното въздействие на различните ППС върху инфраструктурата)
П-А	2	Незадоволителна текуща поддръжка на пътищата, която води до установяване на тенденция на трайно влошаване на състоянието им.
П-А	3	Приходите от винетни такси намаляват след 2014г. и покриват едва около 20% от текущите разходи за РПМ, като не могат да осигурят средства за рехабилитация, реконструкция и изграждане на РПМ
П-А	4	Липса на съвременни интелигентни транспортни системи в експлоатация.

#### 5. (М-А 4.1) Създаване на система за наблюдение на състоянието на пътната мрежа.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „4. Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието“.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓	✓			✓			✓

Мярката е насочена към решаване на следния проблем:

П-А	2	Незадоволителна текуща поддръжка на пътищата, която води до установяване на тенденция на трайно влошаване на състоянието им.
-----	---	--

#### 6. (М-А 21.1) Разработване на общо разписание на обществения пътнически транспорт (автобусен и железопътен транспорт).

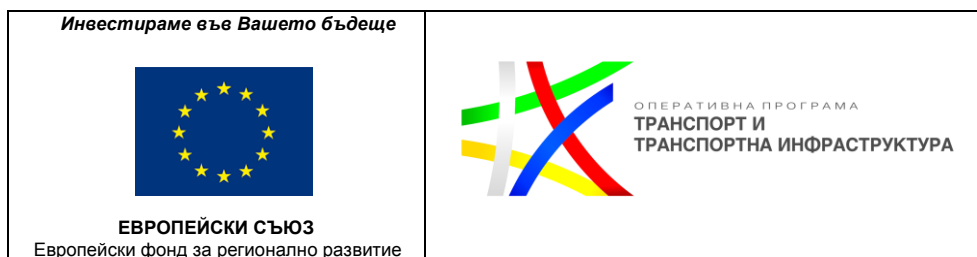
Съобразяване на националната транспортна схема с това разписание. Разработване на плана за композиране и графика за движение на пътническите влакове съобразно това разписание. Съгласуване на разписанията заложи в областните транспортни схеми с общото разписание на обществения пътнически транспорт и реализация на схеми за комбиниран транспорт.

Мярката е съобразена с чл. 5, ал. 1, т. 1 от Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт и е за приоритетно действие „информационни услуги за мултимодални пътувания“. В този смисъл общото разписание на обществения транспорт трябва да бъде за всички видове транспорт. Идеята е всеки да може сам да планира пътуването си от т. А до т. Б. В най-скоро време се очаква приемането на Делегирания регламент, който се явява и спецификация за минималните изисквания за тази информация.

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“;

**Стратегическият приоритет е:** „7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“;

**Конкретната цел е:** „21. Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища)“.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓				✓	✓			✓		✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следния проблем:

П-А	5	Качеството на предоставяните пътнически автобусни услуги намалява, в резултат на което намалява и стойността на функцията на полезност;
-----	---	---

#### 7. (М-А 31.1) Отстраняване на проблемите в местата с най-голяма интензивност на ПТП.

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор”;

**Стратегическият приоритет е:** „9. Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система”;

**Конкретната цел е:** „31. Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност”.

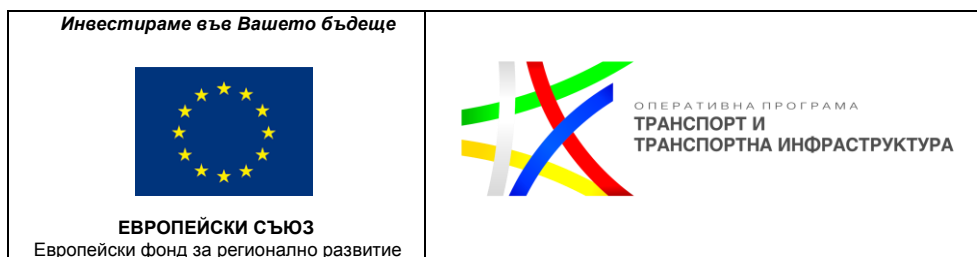
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓			✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следния проблем:

П-А	14	Увеличение на общия брой на възникналите ПТП и броя на убитите в следствие на възникнало ПТП;
-----	----	---

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. (М-А 32.4) Актуализиране на нормативната база в автомобилния транспорт.

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор”;

**Стратегическият приоритет е:** „9. Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система”;

**Конкретната цел е:** „32. Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.”

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓								✓	✓		✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

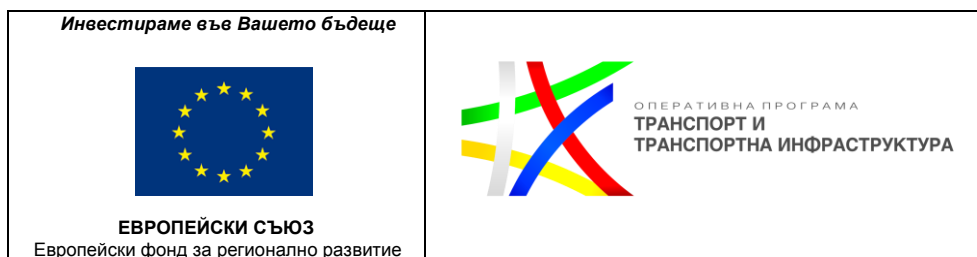
П-А	6	Липса на стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата;
П-А	1	Съществуващата система на винетни стикери не осигурява събираемост на всички дължими такси, не е справедлива за потребителите (таксуването е на база продължителност на достъпа до пътната мрежа, а не на база изминато разстояние) и за обществото (не отговаря на принципа „замърсителят плаща“ и не отчита различното въздействие на различните ППС върху инфраструктурата)

#### 9. (М-А 7.1) Разработване на стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”;

**Стратегическият приоритет е:** „2. Подобряване на управлението на транспортната система”;

**Конкретната цел е:** „7. Повишаване на институционалния капацитет”.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓					✓					✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-А	6	Липса на стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата;
П-А	8	Слабо изградена мрежа от автомагистрала и скоростни пътища. Магистралите са с обща дължина 734 км. или 3,7 % от РПМ;
П-А	9	Голяма част от пътната инфраструктура не е изградена по стандартите на ЕС;

#### 10. (М-А 7.2) Недопускане на забавяне при реализация на планираните проекти поради недостатъчно финансиране или забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”;

**Стратегическият приоритет е:** „2. Подобряване на управлението на транспортната система”;

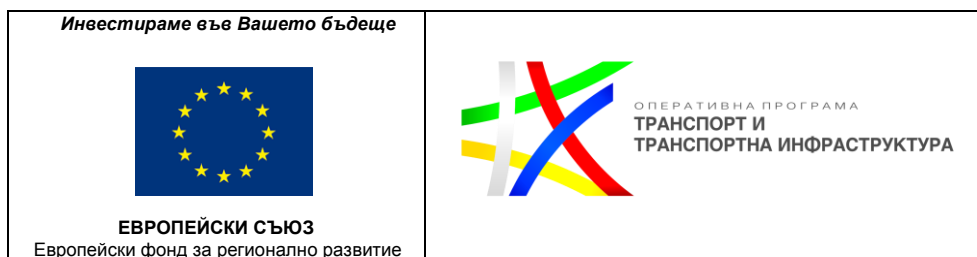
**Конкретната цел е:** „7. Повишаване на институционалния капацитет”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓					✓					✓	✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми

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.

П-А	7	Неефективно прилагане на процедурите за възлагане на обществени поръчки и недостатъчно финансиране, които водят до случаи на забавяне при реализация на планираните проекти;
П-А	8	Слабо изградена мрежа от автомагистрала и скоростни пътища. Магистралите са с обща дължина 734 км. или 3,7 % от РПМ;
П-А	9	Голяма част от пътната инфраструктура не е изградена по стандартите на ЕС;
П-А	10	Липса на обходни пътища при много от главните градове, което води до тежък транзитен трафик в градските райони;

### 11. (М-А 7.3) Прилагане на пакет от мерки за повишаване на административния капацитет на АПИ като краен/конкретен бенефициент по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и Механизма за свързване на Европа.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”;

**Стратегическият приоритет е:** „2. Подобряване на управлението на транспортната система”;

**Конкретната цел е:** „7. Повишаване на институционалния капацитет”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓										✓	

Мярката е насочена към решаване на следния проблем:

П-А	7	Неефективно прилагане на процедурите за възлагане на обществени поръчки и недостатъчно финансиране, които водят до случаи на забавяне при реализация на планираните проекти;
-----	---	--

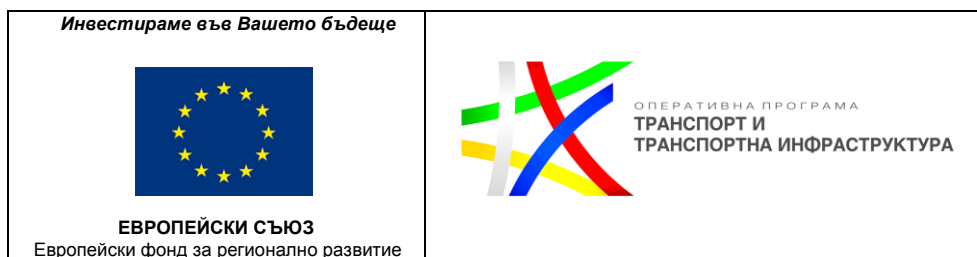
### 12. (М-А 7.4) Разработване и изпълнение на вътрешноевроведствен план-график (agenda) в АПИ с цел гарантиране на институционалната приемственост за ефективно администриране на проектите и договорите за БФП по ОПТТИ, преминали от НКСИП.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”;

**Стратегическият приоритет е:** „2. Подобряване на управлението на транспортната система”;

**Конкретната цел е:** „7. Повишаване на институционалния капацитет”.

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓										✓	

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-А	6	Липса на стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата;
П-А	7	Неефективно прилагане на процедурите за възлагане на обществени поръчки и недостатъчно финансиране, които водят до случаи на забавяне при реализация на планираните проекти;

### 13. (М-А 7.5) Преглед на академичната и професионална квалификация и ролята на изследователските институти с цел повишаване на административния капацитет.

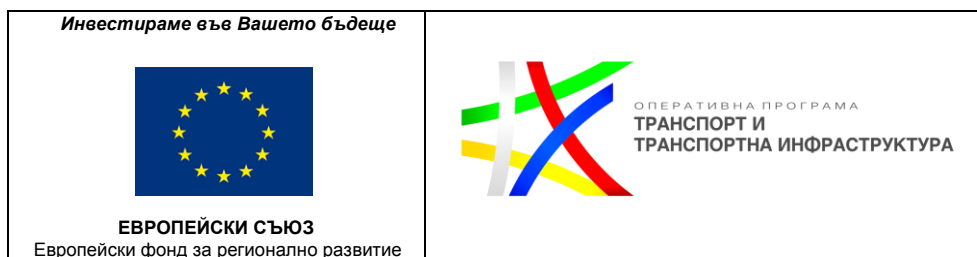
**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”;

**Стратегическият приоритет е:** „2. Подобряване на управлението на транспортната система”;

**Конкретната цел е:** „7. Повишаване на институционалния капацитет”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓										✓	



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

Мяката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-А	6	Липса на стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата;
П-А	7	Неефективно прилагане на процедурите за възлагане на обществени поръчки и недостатъчно финансиране, които водят до случаи на забавяне при реализация на планираните проекти;

#### 14. (М-А 12.1) Проучване на възможностите за стимулиране на покупката на нови автомобили, чрез избор и прилагане на подходящи и ефективни инструменти.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „4. Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар“;

**Конкретната цел е:** „12. Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт“.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓							✓				

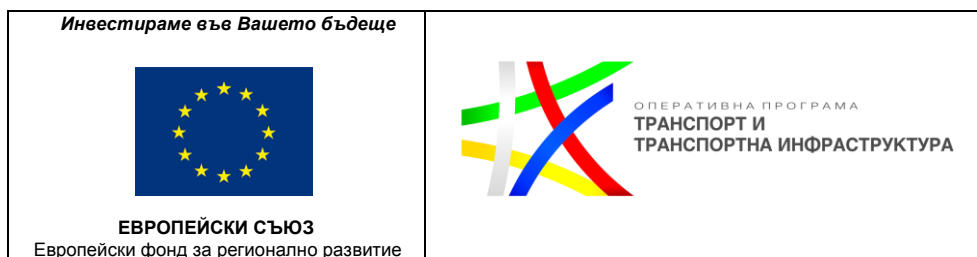
Мяката е насочена към решаване на следните проблеми:

П-А	11	Влошена възрастовата структура на автомобилния парк. По-голямата част от регистрираните превозни средства са на възраст над 20 години - 39% от транспортните средства в експлоатация;
П-А	12	Най-голям е дялът на автомобили не притежаващи евростандарт – 33,40%, 24,40% от автомобилите са с Еуро 1 и едва 4,20% от автомобилите са с евростандарт 5;
П-А	13	С най-голям дял от енергийното потребление в сектор „Транспорт“ е автомобилният транспорт. Най-голямо е потреблението на горивата за дизелови двигатели. Малък е дялът на възобновяемата енергия в потреблението на горива.

#### 15. (М-А 15.1) Стимулиране използването на биогорива и други възобновяеми горива в транспорта.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

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.

**Стратегическият приоритет е:** „5. Намалване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта;  
**Конкретната цел е:** „15. Насърчаване на използването на алтернативни горива”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките									Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация		Социално	Икономическо
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)
✓	✓							✓		

Мярката е насочена към решаване на следния проблем:

П-А	13	С най-голям дял от енергийното потребление в сектор „Транспорт“ е автомобилният транспорт. Най-голямо е потреблението на горивата за дизелови двигатели. Малък е дялът на възобновяемата енергия в потреблението на горива.
-----	----	---

#### 16. (М-А 15.2) Използване на фондовете на ЕС и други източници за финансиране на мерки за енергийна ефективност в транспорта.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”;

**Стратегическият приоритет е:** „5. Намалване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта;

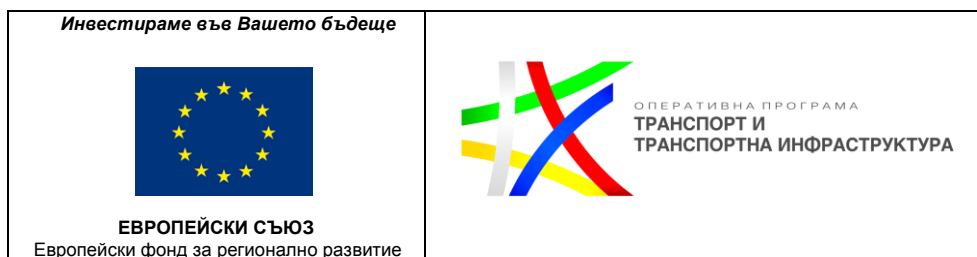
**Конкретната цел е:** „15. Насърчаване на използването на алтернативни горива”.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките									Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация		Социално	Икономическо
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)
✓	✓							✓		✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

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.

П-А	11	Влошена възрастовата структура на автомобилния парк. По-голямата част от регистрираните превозни средства са на възраст над 20 години - 39% от транспортните средства в експлоатация;
П-А	12	Най-голям е дялът на автомобили не притежаващи евростандарт – 33,40%, 24,40% от автомобилите са с Еуро 1 и едва 4,20% от автомобилите са с евростандарт 5;
П-А	13	С най-голям дял от енергийното потребление в сектор „Транспорт“ е автомобилният транспорт. Най-голямо е потреблението на горивата за дизелови двигатели. Малък е дялът на възобновяемата енергия в потреблението на горива.

### 17. (М-А 23.1) Финансиране на изграждането на автомагистрала и скоростни пътища.

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);“

**Стратегическият приоритет е:** „7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната;“

**Конкретната цел е:** „23. Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа“.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
			✓	✓	✓	✓						✓

Мярката е насочена към решаване на следните проблеми:

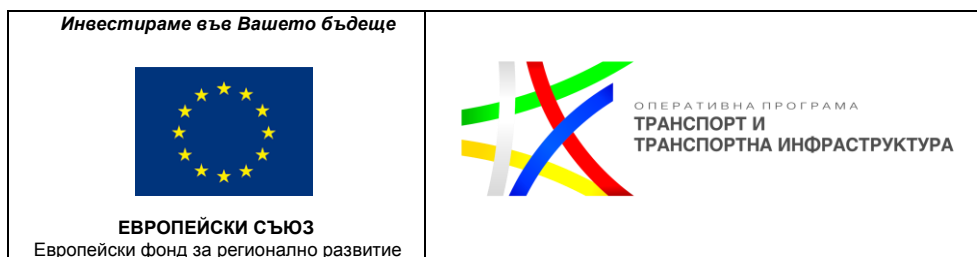
П-А	8	Слабо изградена мрежа от автомагистрала и скоростни пътища. Магистралите са с обща дължина 734 км. или 3,7 % от РПМ;
П-А	9	Голяма част от пътната инфраструктура не е изградена по стандартите на ЕС;

### 18. (М-А 30.1) Изграждане на пътни съоръжения в градовете за намаляване на конфликтните точки между транспортните потоци.

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор;“

**Стратегическият приоритет е:** „9. Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система;“

**Конкретната цел е:** „30. Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта“.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓											✓

Мярката е насочена към решаване на следния проблем:

П-А	14	Увеличение на общия брой на възникналите ПТП и броя на убитите в следствие на възникнало ПТП;
-----	----	---

#### 19. (М-А 32.2) Провеждане на информационни и образователни кампании за повишаване на пътната безопасност.

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „9. Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“;

**Конкретната цел е:** „32. Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта“.

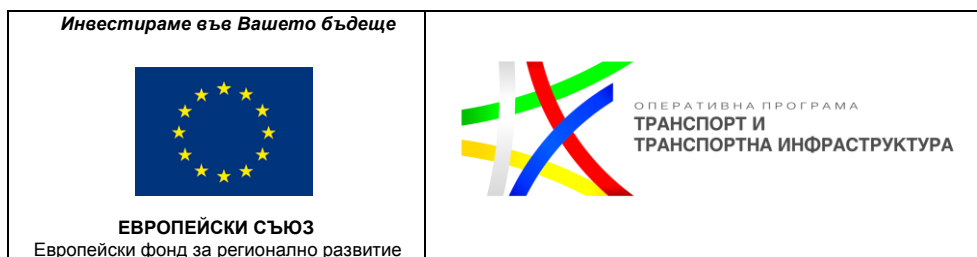
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓										✓	

Мярката би решила следния проблем:

П-А	14	Увеличение на общия брой на възникналите ПТП и броя на убитите в следствие на възникнало ПТП;
-----	----	---

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.

**20. (М-А 32.3) Въвеждане на информационни системи за водачите на автомобили. Разработване на проект за предпроектно проучване за национална информационна система за водачите на автомобили.**

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „9. Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“;

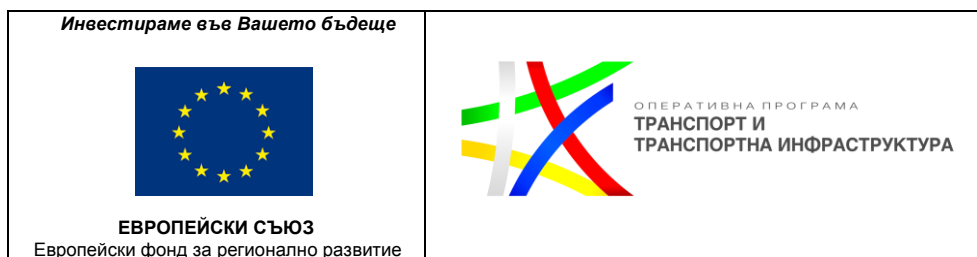
**Конкретната цел е:** „32. Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта“.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓										✓	

Мярката е насочена към решаване на следния проблем:

П-А	14	Увеличение на общия брой на възникналите ПТП и броя на убитите в следствие на възникнало ПТП;
-----	----	---



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

## 2.4 МЕРКИ ЗА МОРСКИ ТРАНСПОРТ И ВЪТРЕШНОВОДНИ ПЪТИЩА

### 1. (М-М 1.1) (М-Р 1.1) Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегически приоритет** „СП 1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел:** „1 Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.

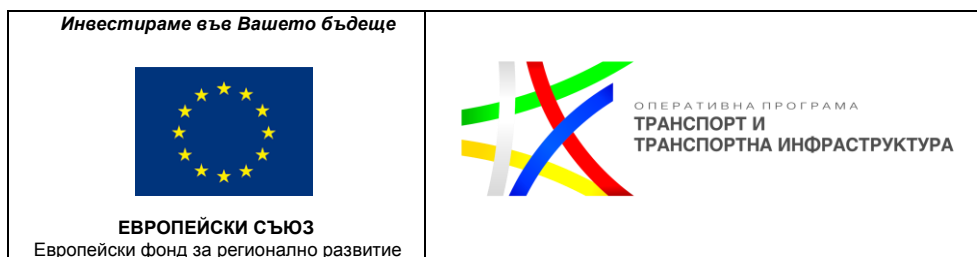
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓			✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	9	Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изграждани пристанищните съоръжения, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение).
П-М	10	Недостатъчни инвестиции в поддръжката и подобряването на пристанищната инфраструктура.
П-М	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».
П-М	16	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения, претоварна техника и технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.
П-М	29	Необходимост от промяна в модела на финансиране на държавната инфраструктурна компания, гарантиращ изпълнението на възложените ѝ със закон функции при запазване на условията за лоялна конкуренция на пазара на пристанищни услуги
П-Р	3	Недостиг на инвестиции за поддръжка и ремонт на инфраструктурата, както и за нова инфраструктура.
П-Р	7	Недостатъчно добре изградени връзки с националната пътна и железопътна мрежа или исторически обусловен ограничен достъп до пристанищни терминали.
П-Р	8	Недостатъчно ефективна обработка на корабите в пристанищата, в които кейовите стени са наклонен тип и при ниски води на р. Дунав пристаналите кораби са отдалечени от горния ръб на кейовите стени и голяма част от кейовата механизация няма необходимия обсег.
П-Р	10	Недостатъчна специализация на терминалите.
П-Р	13	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити.

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.

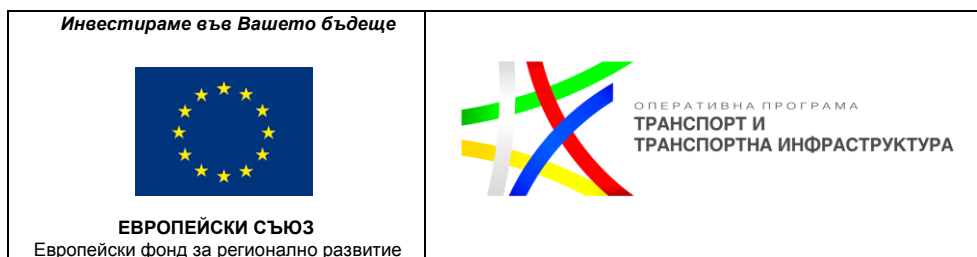


*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Тази мярка има за цел да рефлектира в максимизиране на потенциала за инвестиции от частния сектор и предполага разработването на адекватни нормативни системи, които да предоставят на организациите, които биха финансирали частния партньор (концесионер) сигурност, че инвестираните средства ще донесат реалистичен процент на възвръщаемост. В настоящия момент финансирането на поддръжката на пристанищната инфраструктура е разпределено през ежегодно утвърждаваните програми на ДППИ на годишна база, което не позволява сериозно средно или дългосрочното планиране на инвестициите в подобряването на състоянието, поддръжката и подновяването на съществуващите активи. Този подход ограничава в значителна степен потенциалните възможности за спестяване на разходи, което може да бъде постигнато чрез предприемане на по-дългосрочен и стратегически подход. Изпълнението на тази мярка предполага и разработването на система за информационно управление и регистър за състоянието на активите (ИИС), като по този начин ще може да се даде възможност работата по поддръжката и подновяването да се извършва по-ефективно и про-активно, а не ре-активно. Поддръжката следва да се планира да отговаря на потреблението с ефективно приоритизиране на ресурсите. Този вариант би бил най-ефективен, ако бъде изпълнен след приключване на рационализирането на пристанищната мрежа, създаването на отделни пристанища, съставени от държавни и частни терминали, и създаването на правила за пространственото планиране. Основната цел е да се гарантира, че актуална информация за състоянието на всички активи е въведена в действие, като по този начин се гарантира, че поддръжката може да се планира по-ефективно, така че всички активи се поддържат според съответния стандарт. Освен това, този вариант за по-ефективно планирана поддръжка е предназначен за подобряване на ефективността в тези участъци и пристанищни райони или инфраструктури, които в момента страдат от недобра поддръжка. В момента, поддръжката на съществуващите инфраструктурни активи често не е доказано ефективна. Това оказва отрицателно въздействие върху качеството, надеждността и сигурността на услугата за потребителите, но преди всичко увеличава разходите за поддръжката и оперативните разходи, в резултат на неефективната програма за поддръжка. Работата на мрежата е неблагоприятно засегната от настоящата, понякога хаотична програма за поддръжка, като механизмът за съставянето ѝ или по-скоро липсата на законово регламентиран ред и начин за това е предпоставка за различни искове, насочени в т. ч. и срещу Тарифата за размера на пристанищните такси, които се събират от ДППИ. Наличието на ИИС, съответно на ефективен регистър на активите, ще гарантира в голяма степен, че поддръжката се планира по-ефективно и ще помогне да се гарантира, че бъдещата поддръжка е планирана така, че активите са запазени в непроменено състояние. Ресурсите за поддръжка ще бъдат насочени по-ефективно. Друг ефект ще бъде спестяването на разходи, в резултат на поддръжка, която се планира по-ефективно, за разлика от поддръжката, която се осъществява в момента – в последствие, а не превантивно. Тази мярка трябва да бъде насочена и към отстраняването на съществуващи празноти в закона в процеса на концесиониране на пристанищната инфраструктура, което ще доведе до по-добри условия за инвестиции от страна на големите оператори и ускорено развитие на концесиите за терминалите. Необходимо е законодателно изменение, което да предвиди постъпването на концесионните възнаграждения в ДППИ, без този законодателен подход да влиза в колизия с приложимия режим на държавните помощи в ЕС, което е сериозен и реален механизъм за осигуряване на средства за управление на държавната собственост, предоставена за управление на предприятието.

Мярката предполага извършването и на съответен навременен и задълбочен анализ и изготвянето на съответните законодателни предложения за налагащата се промяна в структурата и организацията на пристанищната система след влизане в сила на проекта 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.

Регламент за създаването на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата (гласуването на окончателно приетия договорен текст на пленарно заседание на Европейския парламент се очаква през декември 2016 г.) и начините на съотнасянето му с очаквания новия Закон за концесиите.

Не е достатъчно и на практика липсва финансирането през националния бюджет на инфраструктура, която не се експлоатира икономически и не представлява държавна помощ по смисъла на чл. 107, § 1 от Договора, напр. съоръжения за нуждите на общата навигация, в т. ч. по вътрешните водни пъци, защита от наводнения и управление на ниско водно равнище и инфраструктура, в т. ч. и информационна, която не се използва за предоставяне на стоки и услуги при пазарни условия.

Липсват, в т. ч. на европейско ниво и общи правила относно финансовата прозрачност и формиране на инфраструктурните такси - възприетият законодателен модел предполага ограничена автономия на публичната пристанищна инфраструктурна компания при формирането на размера на пристанищните такси и ограниченото и на практика единствено косвено влияние при формирането на размера на цените на доставчиците на пристанищни услуги, както и върху общия дисбурсмент, при запазване на съществен дял в тежест на ДППИ на инвестиционните отговорности. Това налага необходимост от промяна в модела на финансиране на държавната инфраструктурна компания, гарантиращ изпълнението на възложените ѝ със закон функции при запазване на условията за лоялна конкуренция на пазара на пристанищни услуги.

## 2. (М-М 2.1) (М-Р 2.1) Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „2 Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове“.

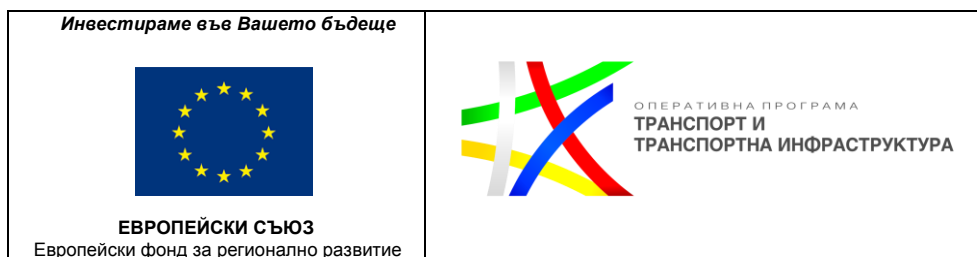
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓			✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	10	Недостатъчни инвестиции в поддръжката и подобряването на пристанищната 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.

П-М	18	Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа.
П-Р	2	Бърза промяна в нивата на река Дунав и голяма разлика между минималните и максимални водни стоежи в Българо-Румънския участък водещи до затруднено корабоплаване при единия случай и заливания и опасност от аварии при другия, като и двата случая силно затрудняват и/или спират безопасната и ефективна работа на пристанищата.
П-Р	3	Недостиг на инвестиции за поддръжка и ремонт на инфраструктурата, както и за нова инфраструктура.
П-Р	4	Недостатъчна информация за проектните параметри и носещата способност на кейовите стени, липса на паспортизация, оценка и отчитане на физическото и моралното износване.

Финансирането на пристанищния сектор навсякъде има две основни насоки:

- изграждане, модернизация, поддръжане и ремонт на инфраструктурата като там, където тя е публична държавна собственост, държавата има водеща роля при спазване на правилата за държавните помощи, без това да изключва други основни финансови източници (такси за ползване на инфраструктурата) и инструменти (различни форми на публично-частното партньорство и съответните възнаграждения за ползването на инфраструктурата);
- подновяване и/или модернизация на товаро-разтоварната механизация (основно задължение на операторите).

Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на пристанищната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква сериозна концентрация на финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите. Съблюдавайки основният принцип на всяка национална стратегия за превес на обществения над индивидуалния и/или местен интерес, този факт налага намирането на механизми за комбиниране на различни финансови схеми, механизми и източници, като:

публични ресурси – държавен бюджет и фондове на ЕС;

ресурси, генерирани от предоставянето на концесия на пристанища или терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение и частен капитал, участващ във финансирането на пристанищни проекти чрез механизмите на публично-частното партньорство;

приходи от пристанищни такси, събирани за осигуряване на достъпа до инфраструктурата;

други ресурси, вкл. банкови заеми, отпускани предимно от ЕИБ, ЕБВР, Световната банка, Японската банка за международно сътрудничество, както и други международни финансови институции;

приходи от собствена дейност.

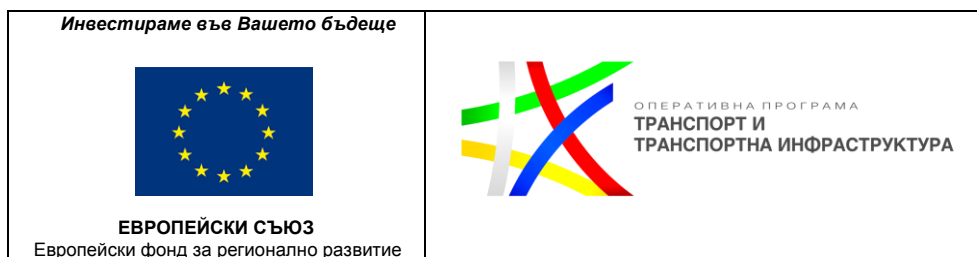
Съществуващият модел на финансиране на основната инфраструктурна компания ДППИ, изключва два основни и традиционни приходаизточника:

1. банкови заеми – невъзможност за обезпечаване на кредитите, неяснота на законово ниво относно вида на вземанията на ДППИ по смисъла на ДОПК, публични или частни, държавни или на юридическото лице, което води до колебания и невъзможност за обезпечаване на задължения по кредити, наред със законовата забрана това да се прави и с активи – публична държавна собственост, предоставени за управление на ДППИ – *res extra commercio*;

2. приходи от концесионни възнаграждения.

Приходите от собствена дейност са незначителни с оглед нищожното количество собствени на предприятието активи, което е предпоставено от формата, под която публичният субект

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.*

осъществява ограничителния си предмет на дейност (не е търговско дружество, а държавно предприятие – публичен търговец по чл. 62, ал. 3 от ТЗ).

След влизането в сила през 2016 година на решение на Върховния административен съд във връзка с оспорване на законосъобразността на Тарифата за пристанищните такси и при съобразяване със заложените в съдебното решение изисквания таксите, които предприятието събира за осигуряване на достъпа до пристанищната инфраструктура да бъдат разходоориентирани, от една страна и като се има предвид от друга страна фактът, че предприятието поддържа морските и речни информационни системи, става ясно изключителното значение на тежестта на останалите две форми на финансиране: бюджетните трансфери, подчинени на строгите изисквания на законодателството на ЕС в областта на държавните помощи (което се комплицира от обстоятелството, че в резултат на проведените приватизационни процедури значителна част от българската пристанищна система е частна собственост и съществува реален и изключително агресивен конкурентен пазар) и финансиране от фондовете на ЕС.

В този смисъл подобряването на управлението и реализацията на проекти, финансирани от ЕС е абсолютно наложително и то предполага не само организационни мерки (промяна в Правилника за функциите, устройството и дейността на ДППИ, в т. ч., но не само - създаване на отдели „Държавни помощи“ и „Концесии“), но и намеса на законодателно ниво в посока – съобразяване на българското законодателство с принципите и разрешенията, предвидени в проекта на Регламент за създаването на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата (гласуването на окончателно приетия договорен текст на пленарно заседание на Европейския парламент се очаква през декември 2016 г.). В ИАПД не се налага предприемането на никакви мерки, доколкото след изменение на устройствения правилник на агенцията е създадена специална дирекция за управление на европейски проекти. В ИАМА по мнение на консултанта също не се налагат интервенции.

Внедряването на информационна система (ИИС – посочена и в мерки М-М 1.1 и М-Р 1.1.) за планиране на ресурсите на предприятието ще подпомогне изпълнението на всички инвестиционни проекти, както и разработването на нови, предвидени за финансиране със средства от фондовете на ЕС или с Държавен бюджет в следващите години, ще подобри процесите по осъществяването на стратегическите и оперативни дейности по планиране, управление и поддръжка на пристанищната инфраструктура. Конкретни практически приложения от въвеждането на информационна система в ДППИ ще са наблюдението и анализът на информационните потоци при управлението на инвестиционните проекти и проектите за техническа помощ. По този начин ще се подпомогне управлението и изпълнението на ОПТТИ от страна на ДППИ.

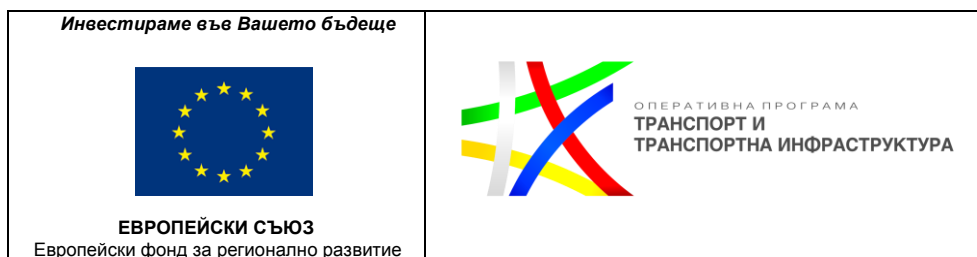
### **3. (М-М 3.1) (М-Р 3.1) Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища.**

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегически приоритет:** „СП 1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „3 Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното 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.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

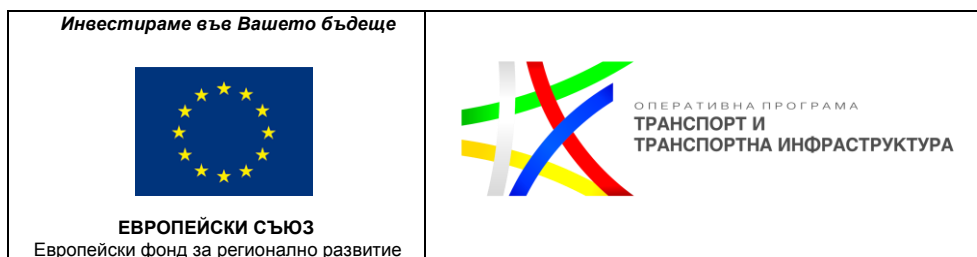
П-М	10	Недостатъчни инвестиции в поддръжката и подобряването на пристанищната инфраструктура.
П-М	12	Недостатъчна степен на концесиониране и недостатъчни инвестиции в поддържането и развитието на пристанищата, което рефлектира върху адаптивността и надеждността на пристанищната инфраструктура към потребностите на пазарното търсене.
П-М	16	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения, претоварна техника и технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.
П-Р	3	Недостиг на инвестиции за поддръжка и ремонт на инфраструктурата, както и за нова инфраструктура.
П-Р	10	Недостатъчна специализация на терминалите.
П-Р	13	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити.

Основната цел на тази мярка е постигане на устойчиво развитие на пристанищата и при необходимост - увеличаване на капацитета им при ясна и прозрачна и предвидима рамка за осигуряването на ефективни (преценени през търсената от кредитните институции възвращаемост) инвестиции. Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен капацитет. Повечето български пристанища обаче са строени в началото на миналия век за мултифункционални цели, в продължение на много години се констатира липса на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на инфраструктурата, налице са остарели механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране. Строителството на модерна транспортна инфраструктура във връзка със специализация на терминалите изисква солиден финансов ресурс на базата на приложим подход на дългосрочно планиране и осигуряване на стабилни финансови потоци.

В настоящия момент секторът (в голяма степен с изключение на концесионираните терминали) показва ограничена адаптивност към промените в пазарното търсене и като резултат България не е в крак с растежа на Европейската морска търговия. Настоящите недостатъци включват:

1. недостатъчна специализация на терминалите;
2. неефективно техническото състояние на пристанищните инсталации и оборудването за обработка на товарите;
3. остарели оперативни системи на терминалите, които не са съобразени с новите пазарни изисквания;
4. лошо състояние на вътрешната транспортна инфраструктура и подходите от хинтерланда и
5. постоянен недостиг на финансови ресурси.

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.*

Налице е недостатъчното развитие на публично-частните партньорства и липса на инвеститорски интерес от страна на стратегически инвеститори.

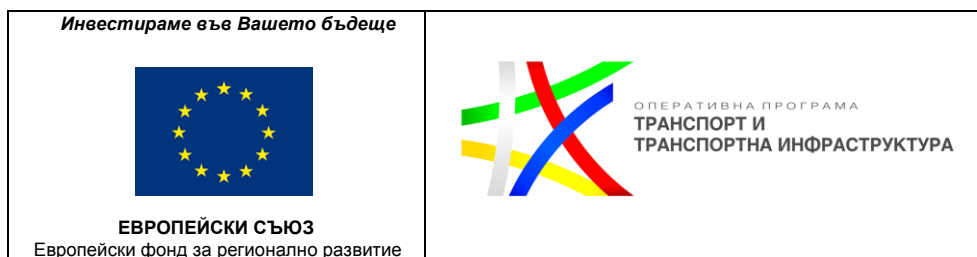
Общото време за обслужване на корабите във всички пристанища е прекалено дълго. Това повишава разходите и прави пристанищата неконкурентоспособни в сравнение с тези в съседните страни. Общото време за обслужване на корабите има редица променливи компоненти, които основно са групирани в три категории, които са: изчакване за кей след влизане в пристанището, време за транзит до/от кея и обслужване по време на престоя на кея. От тези, изчакването за кея и времето за обработване на кораба са най-важните показатели за изпълнение и доминират в корабните разходи. Справките на терминалите обикновено показват, че тези времена са прекалено дълги в сравнение със съвременните стандарти. Постоянното дълго чакане за обработка на кей обикновено показва недостатъчен брой корабни места и/или прекалено дълго време за обработване на кораба, когато е на кея. Увеличаването на броя кейове може да бъде решение, но не и най-икономичното и може да доведе до прекомерни и неоправдани инвестиции в инфраструктурата и персонала. Времето за обслужване на корабите трябва да се анализира преди предприемането на подобни действия. Компонентите на времето за корабното обслужване включват корабни и товарни клирънс процедури (документация, сигурност, митници, карантинни проверки и т.н.), подготовка на кораба за натоварване/разтоварване/отпътуване, разполагане на товаро-разтоварната техника и обмен на товари. Времето за карго обмен обикновено е доминиращ компонент. Факторите, които определят времето за карго обмен включват:

- набор от изисквания за видове товари и за товарене и разтоварване;
- обем на карго обмена;
- работни дни / часове на терминала, наличие на работна ръка, трудови договори, работни практики;
- брегово оборудване за натоварване / разтоварване на кораби - вид, наличност, капацитет, състояние / надеждност;
- наличност, тип, капацитет, състояние / надеждност на оборудването; капацитет на парка за съхранение и
- наличие на интермодални връзки, камиони и железопътен вагони за директно приемане / доставка.

Държавните пристанищни оператори, поради структурата и характеристиките на собствеността и естеството на механизмите, регламентиращи разпределянето на дивидент от собственика нямат сериозни възможности за предвидимо финансиране и ресурси за поддръжка на оперираната от тях инфраструктура. Често, когато се налага в т. ч. и аварийен ремонт на пристанищната инфраструктура, при липса на достатъчно средства в пристанищната инфраструктурна компания, ремонтите се извършват от компанията, оперираща пристанището в съответствие със съществуващия договор по § 74 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВППРБ от 2004 г. Тя трябва да получи просто и формално одобрение от публичната пристанищната инфраструктурна компания, преди да започне ремонта, което е несериозен и неефективен буфер пред възможността за предоставяне на нерегламентирана държавна помощ - проблемът е принципен, касае естеството и клаузите на самия договор между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и държавния пристанищен оператор и доколкото рефлектира в състоянието на конкурентната и инвестиционна среда, провеждането на механизми за разрешаването му, в т. ч. и на законово ниво са предмет на тази мярка.

Единствената възможна посока е бързото провеждане на процедури за предоставяне на концесия за терминалите, оперирани от държавни пристанищни оператори, като по този начин ще се разрешат и редица съществуващи практически проблеми, напр.:

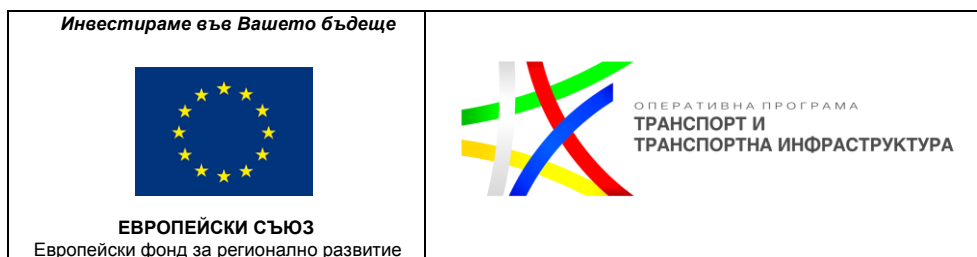
*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът 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. Провеждане на обществени поръчки (ЗОП изключва от приложното си поле концесионерите): Оборудването, предлагано по офертата с най-ниска цена, може да бъде различно производството от съществуващото терминално оборудване, а операторите най-често предпочитат да се снабдяват с оборудване от същия производител, като наличното оборудване. Въпреки разликите, дължащи се на развитието на продукта и подобрения капацитет, операторът обикновено е добре обучен и оборудван за експлоатация, поддръжка и ремонт на определен тип оборудване. Оборудване от различен производител включва преквалификация на операторите, промяна на специализираните инструменти и преквалификация за поддръжка и ремонт, както и значително дублиране на оборудване, консумативи и резервни части. Оборудването, предлагано от различни производители, е вероятно да има различни технически спецификации от тези, които се изискват от пристанищните оператори; тези различни спецификации може да означават, че оборудването няма да е адаптирано към изискванията за правилна работа на кея.
2. За някои от пристанищните терминали (ТЕЦ-Варна, Петрол-Варна и Росенец) територията – публична държавна собственост е недостатъчната и разнородната собственост на различни части от пристанищната инфраструктура - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения и връзки пораждаат непреодолими функционални пречки и ограничаване на техните функции.
3. Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжение, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение). Тази мярка следва да потърси и гарантира законова промяна, която да отстрани констатираната празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места», в т. ч. като прехвърля риска от ефективността на инвестициите, върху инициращите инвестиционните инициативи, които в големия брой случаи са собственици на частни терминали.
4. Не съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изградят „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност, което във всички случаи води до разпиляване на инвестиционен ресурс.
5. Действащият законодателен модел не позволява изготвяните до този момент дългосрочни стратегии и програми за развитие на пристанищната система на страната да осигурят последователна и устойчива основа за планиране на необходимия капацитет на пристанищни мощности и за установяване потребностите от национално и европейско публично и честно финансиране на пристанищна инфраструктура. Не бива да се забравя, че финансирането на пристанищни инфраструктури в съседни пристанища (в т. ч. и в страни - нечленки на ЕС) повишава риска от неефективност и неустойчивост на инвестициите.

*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.*

6. Липса на изградена система и провеждане на мониторинг на данните за капацитета на основните пристанища по мрежата, като се вземат предвид и анализират планове на държавите - членки и нечленки за изпълнение на дългосрочните им стратегии с оглед на факта, че значителните различия в отделните региони на Европа, липсата на европейски стратегически общ поглед върху това кои пристанища се нуждаят от финансиране и за какво, констатираните понастоящем едновременно инвестиции от съседни пристанища в сходен капацитет, въпреки неизползван капацитет в съседното пристанище, ниската и бавна възвращаемост на инвестициите, която единствена може да даде реална оценка за ефективността им прави още по-важен фактът, че навременността на инвестициите е от решаващо значение за тяхната ефективност в една толкова конкурентна среда като морският транспорт (транспортните фирми могат да решат да променят пристанищата си за междинен престой в съответствие със собствения си мрежови подход.

7. Липсващи или неподходящи пътни и/или железопътни връзки с хинтерланда, които налагат нуждата от допълнително публично (или частно - в съответствие със създадената система от форми на собственост на отделни елементи на пристанищната ни система) финансиране и липса на законодателно решение, което да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.

8. Опасност от нарушаване на конкуренцията между пристанищата, изкривяване на пазара и отражение на изпълнението на поети ангажименти по поети и предстоящи концесионни договори (опасност от скъпи съдебни процедури и създаване на атмосфера на непредвидимост и несигурност в общия инвестиционен климат за сектора) в резултат от възможността за предоставяне на непряка публична помощ за икономически оператори, които не плащат пазарна цена за ползването на пристанищна инфраструктура.

Разрешаването на изброените проблеми, пряко или косвено ще има и положителен екологичен ефект. Инвестирането в нови проекти за развитието на пристанищата инфраструктура, нови технологии и пристанищно оборудване ще доведе до повишаване сигурността и безопасността за достъп и обработка на транспортни средства и превозваните с тях товари, ще се намали вредното влияние върху компонентите на околната среда от прах, газове и разпиляване на товари (насипни, наливни и др.) както и вероятността от аварии.

#### **4. (М-М 4.5) (М-Р 4.4) Резервиране на нови терени за бъдещо развитие на пристанищата заложили в генералните планове.**

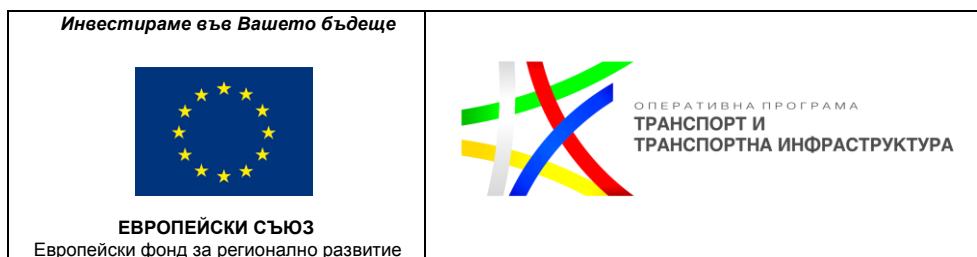
**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „4. Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието“.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел 2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна), стратегически приоритет СП 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство с конкретна цел: 19 Подобряване и развитие на трансграничните връзки, както и към Стратегическата 3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор, стратегически приоритет СП 8 Ограничаване на негативното въздействие на транспорта

*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.

върху околната среда и здравето на хората с конкретни цели: 27 Намаляване на вредните емисии от транспорта и 28 Намаляване на шумовото замърсяване.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

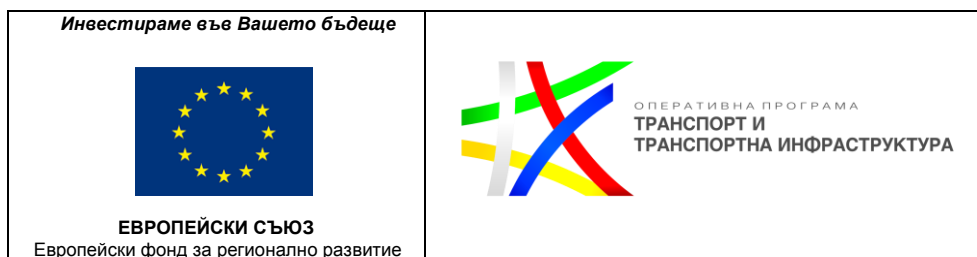
Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓				✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	1	Ниска степен на надеждност на пристанищната инфраструктура по отношение на потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри, които да съответстват на тенденциите за увеличаването на големината на корабите.
П-М	3	Дълбочинните пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите на пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.
П-М	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.
П-М	7	Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места.
П-М	8	За някои от пристанищните терминали (ТЕЦ-Варна, Петрол-Варна и Росенец) територията – публична държавна собственост е недостатъчната и разнородната собственост на различни части от пристанищната инфраструктура - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения и връзки поражда непреодолими функционални пречки и ограничаване на техните функции.
П-Р	5	Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места.
П-Р	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения в Русе, Свищов, Тутракан и Лом попадат в чертите на централната част на градовете и обработката на някои видове товари създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.

В съответствие с най-новите европейски тенденции на базата на анализи на товаропотоците се резервират терени за бъдещо развитие. Въпреки наличието на свободен капацитет, за развитието на всяко едно от пристанищата в по-далечна перспектива резервирането на терени и поставянето им под особен статут е изключително важен елемент. Това създава възможност да се реагира своевременно на добра инвестиционна инициатива. Някои пристанища и терминали са разположени в градски райони, създавайки ограничения както за пристанищното развитие, така и за благоустройството, в това число отрицателни

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.

екологични въздействия. В допълнение, има трудности за строителство във водните площи, които произхождат от съществуващото законодателството.

Основната задача при резервирането на терени е изследването на чисто техническите възможности и предпоставки за пригодност на избраното място (теренът) от гледна точка на инженерногеоложките и хидрогеоложките дадености, наличие и капацитетът на общите инженерни мрежи в съществуващите зони, статута на земята, собствеността в резервираните зони, археологическите дадености, екологичната оценка на бъдещите услуги и дейности и други подобни.

Резервирането на нови терени за развитие следва да бъде извършено на база разработени и утвърдени Генерални планове за развитие на пристанищата.

Отговорно за разработката и утвърждаването на генералните планове е Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в съответствие с процедурите, предвидени в ЗМПВВППРБ.

Целта на тази мярка е да се дадат на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията достатъчно правомощия по отношение на запазването на земи и водни площи, необходими за бъдещото развитие, както е определено в пристанищните генерални планове. Без такива правомощия съществува голям риск бъдещото развитие на пристанищата да бъде силно ограничено от липсата на подходящи земи и водни площи, което от своя страна ще ограничи пристанищния капацитет и ще доведе до неефективно разполагане и оперативни ограничения, както и постоянни градски конфликти.

Земите и водните площи, запазени за бъдещо пристанищно развитие могат да бъдат използвани за други цели в краткосрочен и средносрочен план. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията трябва да има правомощия да се намеси, ако тези употреби компрометират бъдещото ползване за пристанищни цели (законови текстове за забрана на промяна на предназначението).

##### 5. (М-М 5.1) Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

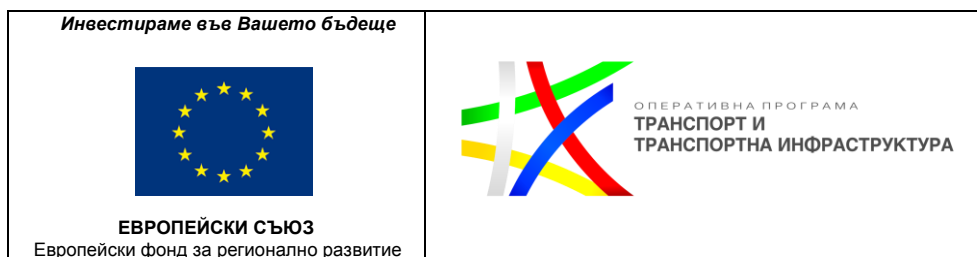
**Стратегическият приоритет е:** „СП 2. Подобряване на управлението на транспортната система“;

**Конкретната цел е:** „5 Внедряване на интелигентни транспортни системи“.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	√				√	√		√			√	√

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.

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	19	Мерките за сигурност на пристанищата не са достатъчни. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
-----	----	---

В тази мярка, основният акцент е поставен върху иновациите и приложението на иновативни подходи.

Инфраструктурата (вкл. пристанищната) вече се оформи в два ясно дефинирани, но взаимно свързани типа инфраструктура – първият е класически тип, включващ всичко необходимо за обслужване на корабите като пристанища, кейови места, структури, осигуряващи безопасността като светлини, буйове, а също и канали, както и услуги за поддържане на всички тези инфраструктурни съоръжения.

Освен това, в съвременността се разчита все повече и е немислимо в пристанищния бизнес, и по-общо – в корабоплавателния бизнес, без условията, създавани от втория тип инфраструктура, а именно, тази основаваща се на съвременните високи технологии, включващи не само комуникационни и информационни съоръжения и услуги, но и такива от по-широкия спектър на електронните технологии. Това е така, защото съвременните кораби (или осъвременените такива) разчитат на тези технологии, за да са ефективни икономически, т.е. да спестят ресурси и да станат по-малко замърсяващи околната среда. Това означава, че пристанища, които могат да предоставят повече и лесно достъпни услуги, включително в голяма част безплатни за корабите, ще бъдат по-напред във веригата на конкуренцията и ще привличат повече товари и пасажери.

Чрез териториалното разширяване на обхвата и допълване на функциите на информационната система за управление на трафика на плавателните съдове ще се осигури ефективно и безопасно корабоплаване в морските пространства. По този начин ще се допринесе за постигане на устойчива транспортна система, повишен капацитет за отговор при замърсяване и цялостно улесняване на морския транспорт. Надграждането и поддържането на Системи за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт (VTMIS), като част от Общностната система за контрол на корабния трафик и на информационното обслужване (SafeSeaNet), ще допринесе за повишаването на безопасността, сигурността и ефикасността на морския трафик, както и намаляване екологичните последици от замърсяване, причинено от корабите в морските пространства на Общността. Следва да се разшири зоната на покритие от системата в морските пространства на Република България на север и юг по териториалната част, повиши обхвата на информационните услуги за корабоплаването, респ. да се надгради телекомуникационната инфраструктура, която осъществява пълен и непрекъснат пренос на всички данни.

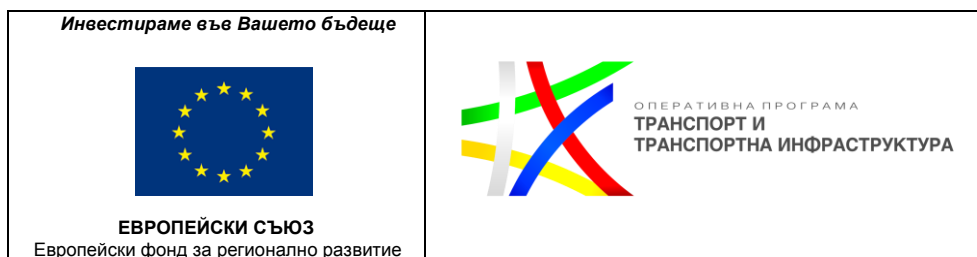
## 6. (М-Р 5.1) Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018).

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 2. Подобряване на управлението на транспортната система“;

**Конкретната цел е:** „5 Внедряване на интелигентни транспортни системи“.

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓				✓	✓		✓			✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Р	16	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
-----	----	--

Проектът предвижда разширяване на обхвата от функции и услуги на информационната система, както следва:

внедряване на нови функции на информационната система в съответствие с последните ревизии на съществуващи и новоприети стандарти на ЕС;  
внедряване на нови софтуерни приложения за оперативна съвместимост с информационно-охранителните системи в страните – членки на ЕС;  
разширение на обхвата на системата за обслужване на допълнителни групи потребители, внедряване на актуални към момента на изграждане технологии, позволяващи разработване на дългосрочни прогнози, пълно автоматизиране и моделиране на транспортните процеси в т.ч. и логистичните.

Целите са:

- повишаване капацитета на речните информационни услуги в областта на навигацията и обмена на информация (tracking and tracing, voyage planning, traffic and transport management), чрез проучване и анализиране на оперативната съвместимост между BULRIS и VTMS услугите.
- разработване на мобилни приложения, които ще позволят необходимата информация да бъде достъпна за всички ползватели на българската част от река Дунав.
- изграждането на системата за ранно оповестяване и наблюдение на замърсяването на водата в реално време

## 7. (М-М 6.2) (М-Р 6.2) Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.

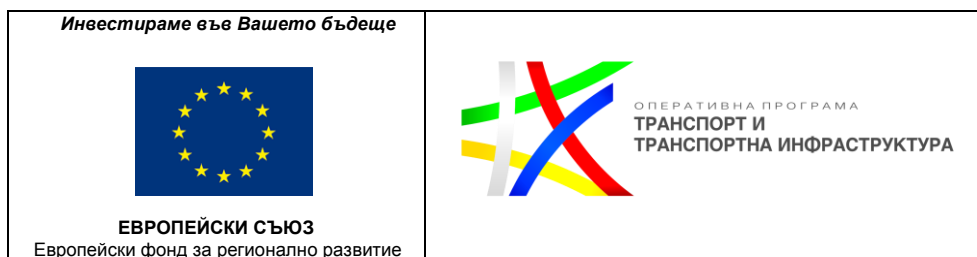
**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 2. Подобряване на управлението на транспортната система“;

**Конкретната цел е:** „6Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

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.

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	5	Недостатъчна информация за проектните параметри и носещата способност на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, липса на паспортизация, оценка и отчитане на физическото и моралното износване.
П-М	19	Мерките за сигурност на пристанищата не са достатъчни. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
П-Р	4	Недостатъчна информация за проектните параметри и носещата способност на кейовите стени, липса на паспортизация, оценка и отчитане на физическото и моралното износване.
П-Р	16	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.

Повечето кейовите стени и хидротехническите съоръжения на български пристанища са строени доста отдавна, като във времето формата на собственост и управление е променяна неколkokратно, вследствие на което почти няма запазена строителна документация.

Недостатъчна информация за проектните параметри на кейовите стени и хидротехническите съоръжения не позволява направата на точна оценка за тяхната носещата способност и за физическото и моралното им износване.

Липсата на горната информация не позволява правилното планиране на необходимите на ремонтно-възстановителни работи и правилната експлоатация, което е довело до лошо състояние на кейовете и ограничена адаптивност към изискванията за безопасност, екологосъобразност и пазарно потребление.

Без точна информация за носещата способност на кейовите стени при подмяната на кейовата механизация съществува голям риск от претоварване и аварии.

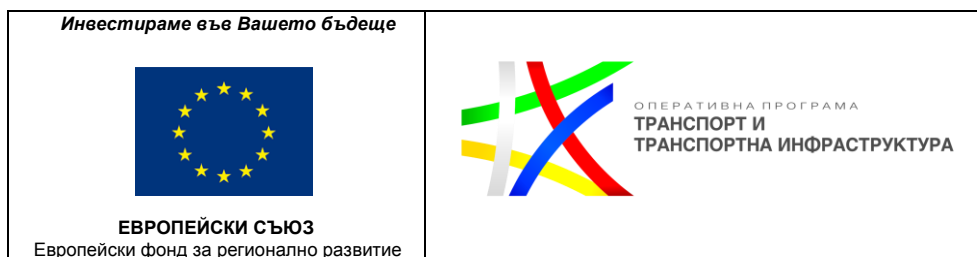
Основната цел на настоящата мярка е с изработването на технически паспорти да се установи техническото състояние на кейовите стени и хидротехническите съоръжения с оглед изясняване на съществуващите технически характеристики и какви са възможностите за тяхната реконструкция и удълбочаване на корабни места.

## 8. (М-М 6.3) (М-Р 6.3) Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 2. Подобряване на управлението 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.

**Конкретната цел е:** „6. Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓	✓			✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

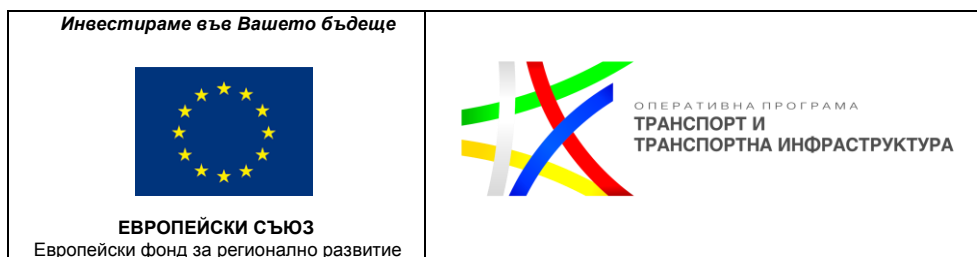
П-М	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».
П-М	17	Недостиг на съвременни логистични и информационни системи.
П-М	18	Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа.
П-Р	12	Неефективно използване на фериботните терминали. Намаляване трафика на ро-ро товарите след пускане в експлоатация на Дунав мост -2.

Липсата на изградена система и провеждане на мониторинг на данните за капацитета на основните пристанища по мрежата, като се вземат предвид и анализират плановите на държавите - членки и нечленки за изпълнение на дългосрочните им стратегии с оглед на факта, че значителните различия в отделните региони на Европа, липсата на европейски стратегически общ поглед върху това кои пристанища се нуждаят от финансиране и за какво, констатираните понастоящем едновременно инвестиции от съседни пристанища в сходен капацитет, въпреки неизползван капацитет в съседното пристанище, ниската и бавна възвращаемост на инвестициите, която единствена може да даде реална оценка за ефективността им прави още по-важен фактът, че навременността на инвестициите е от решаващо значение за тяхната ефективност в една толкова конкурентна среда като морският транспорт (транспортните фирми могат да решат да променят пристанищата си за междинен престой в съответствие със собствения си мрежови подход).

Прилагането на тази мярка ще надгради резултатите от проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, като осигури непрекъснат процес на актуализация на статистическите данни и анализите, необходими за взимане на управленски решения.

Внедряването на информационна система за планиране на ресурсите на предприятието ще подпомогне изпълнението на тази мярка, както и разработването на нови проекти, ще подобри процесите по осъществяването на стратегическите и оперативни дейности по планиране, управление и поддръжка на пристанищната инфраструктура. Конкретни практически приложения от въвеждането на информационна система в ДППИ ще са наблюдението и анализът на информационните потоци при управлението на инвестиционните проекти и проектите за техническа помощ.

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.

Мярката предполага и провеждането на процес на идентифициране, анализ и оценка на факторите, влияещи негативно на ефективността на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и слабите места, прилагане на холистичен подход и изготвяне на методика за оценка на риска и идентифициране на мерки за минимизирането му, позволяващи подобряване ефективността на пристанищата чрез:

- адаптиране на европейски добри практики за изготвяне на методика за извършване на количествена оценка на риска за българските пристанища за обществен транспорт с национално значение;
- извършване на количествена оценка на риска по приетата методика;
- изготвяне на конкретни предложения с приоритетни мерки и подобрения, базирани на оценката на риска и включващо анализ на разходите и ползите.

#### 9. (М-М 7.1) (М-Р 7.1) Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 2. Подобряване на управлението на транспортната система“;

**Конкретната цел е:** „7 Повишаване на институционалния капацитет“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

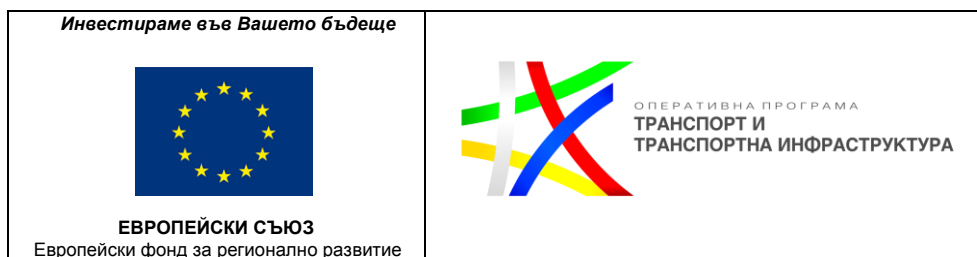
Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	13	Затруднения от съществуващото законодателство относно развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
П-М	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».
П-М	18	Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа.
П-Р	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».

Акваториалното устройство има ключова роля за намаляване на уязвимостта на морските и крайбрежни райони. Затова облекчаването на законодателния режим за развитието

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.

и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията може и трябва да доведе до осигуряване на стабилна регулаторна среда в сектори, в които се правят значителни инвестиции, като наред с това се цели и постигането на принос към обществените цели за ниски емисии на парникове газове, нисковъглероден и чист транспорт, сигурност на горивата, намаляване на външните разходи и опазване на околната среда. Следва да се изработи проект и да се предложи съответния ЗИД на ЗМПВВППРБ, с който в съответствие с чл. 22 от Закона за конституционния съд да се уредят последиците от влизане в сила на РКС, съответно да се предложат промени в Закона за устройство на територията и Закона за концесиите, регламентиращи възможностите и съответни процедури за изграждане на нови пристанища за обществен транспорт с регионално значение в акваторията на Черно море и р. Дунав.

# **10. (М-М 11.1) (М-Р 11.1) Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.**

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегически приоритет:** „СП 4 Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар“

**Конкретната цел е:** „11 Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура“.

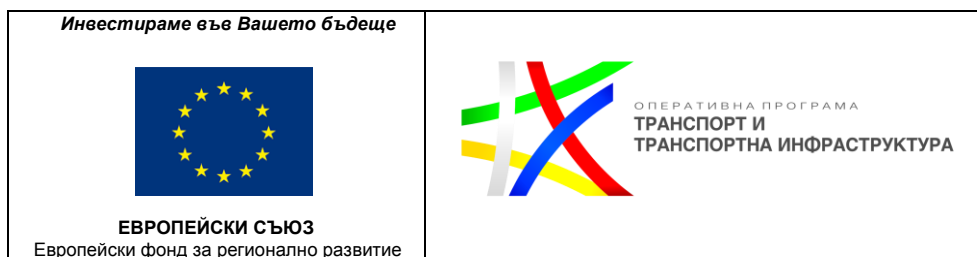
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓				✓	✓					✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	11	Налице е недостатъчното развитие на публично-частните партньорства и липсата на инвеститорски интерес от страна на стратегически инвеститори.
П-М	21	Не съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изграждат „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност – разпиляване на инвестиционен ресурс.
П-Р	15	Не съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изграждат „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност – разпиляване на инвестиционен ресурс.

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.*

Прегледът на организацията и функциите на ДППИ и държавните пристанищни оператори ще трябва да представи начини за подобряване на ефективността на процедурите и взаимодействията с дружествата с цел осигуряване на сигурни основи за инвестиции.

Същото се отнася до възможностите за инвестиции на държавните пристанищни оператори, съобразяване на договорите им с разпоредбите за държавната помощ и възможността за нормално планиране и осъществяване от тяхна страна на инвестиционна програма.

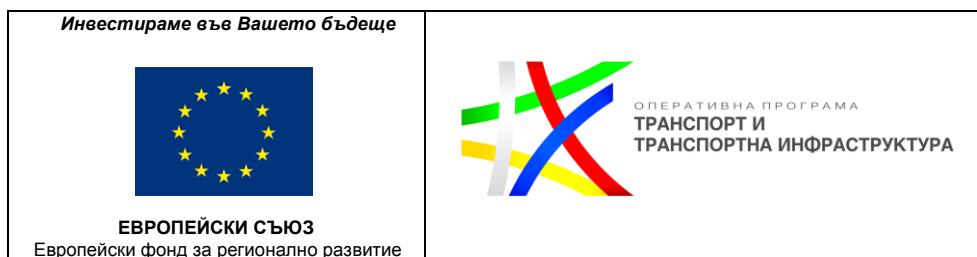
Значителна част от претоварната техника на държавните пристанищни оператори остава под съответните стандарти, съизмерими с функционирането на модерна пристанищна система. Това оказва влияние върху качеството на предлаганите услуги (по отношение на надеждност, безопасност, бързина и ефективност) и цената на операцията. Налице е също неблагоприятно въздействие върху функционирането на инфраструктурата и необходимостта от поддръжката ѝ.

Договорите по § 74 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВППРБ от 2004 г., поставят държавните пристанищни оператори в по-облагодетелствано положение, елиминирайки в значителна степен предприемаческия риск. Те не ги стимулират в достатъчна степен да оптимизират експлоатационните си разходи, да използват максимално капацитета си и да увеличават приходите си, което не работи в полза на създаването на по-благоприятна бизнес среда.

От гледна точка на предоставените му законови правомощия, държавното предприятие има редица особености, които съществено го разграничават и същевременно лишават от особен смисъл приписваната му функция на пристанищна власт. Съществена характеристика на пристанищните власти е тяхната финансова независимост и автономност. Основната част от тях са самостоятелни юридически лица на публичната власт (държавна или местна), на които е предоставена пристанищната инфраструктура и те притежават значителни правомощия по отношение на тази собственост – предоставянето ѝ на концесия наем, лизинг, в това число сами определят размера на таксите за ползването на тази инфраструктура. Европейското законодателство не съдържа специални изисквания по отношение на начина на структуриране на пристанищните власти и тяхната териториална компетентност. Това е въпрос на държавно управление и всяка държава може само да приеме една или друга форма на пристанищна власт. Действащата нормативна, в т. ч. и конституционна уредба не съдържа забрани за приемането на нов пристанищен модел на управление на държавните пристанища, при който да бъдат създадени пристанищни власти с териториални компетенции в рамките на отделно пристанище или пристанищни власти, разделени на принципа море-река, но подобна промяна е целесъобразна единствено и само, ако бъдат създадени механизми за финансова независимост и автономно управление на предоставената им публична държавна собственост, а именно чрез създаване на възможността пристанищните власти да сключват договори за ползване на пристанищните активи, в това число пристанищна земя и инфраструктура, както и сами да определят размера на събираните такси и начина на тяхното разходване.

Възможността на пристанищните власти да определят размера на пристанищните такси е обусловена от отпадането на монополното положение на държавното предприятие спрямо дейностите по осигуряване на достъпа до пристанищата за обществен транспорт. В своето Решение № 5 от 10.05.2005г. Конституционният съд е застъпил тезата, че едностранното определяне на таксите за достъп от страна на Национална компания „Пристанища“ е в противоречие с чл. 19, ал.2 от Конституцията доколкото затвърждава монополно положение на предприятието като единствен контрагент на пристанищните оператори и ползвателите на пристанищни услуги. При множество пристанищни власти подобна опасност няма да е налице и е икономически оправдано тези власти сами да определят размера на услугите, които предоставят, в това число услугите по обезпечаване на достъп до съответното пристанище. При

*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.

приемането на подобно законодателно решение, следва обаче да се създаде независим регулаторен орган, който да приема решения в случаите, в които определените от пристанищните власти цени противоречат на обществен интерес или нарушават по някакъв начин конкуренцията или конкурентоспособността. На този независим орган може да бъде възложено и решаването на спорове между отделни пристанищни власти напр. свързани с ползване на обща инфраструктура.

Мярката следва да доведе до предоставянето на по-широки правомощия на ДППИ по отношение на предоставената му за управление собственост и по-голяма финансова независимост.

# **11. (М-М 16.1) (М-Р 16.1) Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.**

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);“

**Стратегически приоритет:** „СП 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“;

**Конкретната цел е:** „16 Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата“.

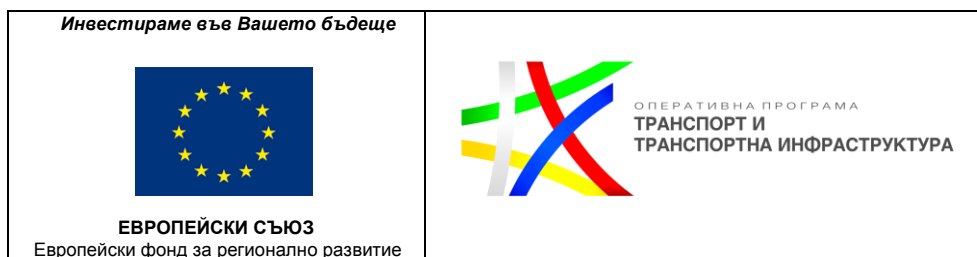
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓				✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	25	Липсващи или неподходящи пътни и/или железопътни връзки с хинтерланда, които налагат нуждата от допълнително (публично или частно - в съответствие със създадената система от форми на собственост на отделни елементи на пристанищната ни система) финансиране и липса на законодателно решение, което да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
П-Р	7	Недостатъчно добре изградени връзки с националната пътна и железопътна мрежа или исторически обусловен ограничен достъп до пристанищни терминали.

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.*

Като резултат от икономическата и финансовата криза нивото на инвестиции в страната и в ЕС спадна значително. Ниво, което е под своята историческа тенденция. Очаква се то да се покачи само частично през следващите години. Това възпрепятства икономическото възстановяване, създаването на работни места, дългосрочния растеж и конкурентоспособността. Общата несигурност по отношение на икономическото положение, високите равнища на публичния и частния дълг в някои части от икономиката на ЕС и въздействието им върху кредитния риск ограничават полето за действие. В същото време са налични значителни спестявания, (за разлика от преди няколко години е налице голяма финансова ликвидност), които могат да бъдат мобилизирани. Предизвикателство към което следва да се ориентира настоящата мярка, е да се намерят механизми, за да се използват продуктивно спестяванията и финансовата ликвидност в подкрепа на създаването на устойчиви работни места и растеж.

За насърчаването на нови проекти и привличането на частните инвеститори е необходимо да има доверие в цялостната икономическа среда, предвидимост и яснота в изготвянето на политиките и нормативна уредба, ефикасно използване на оскъдните публични ресурси, доверие в икономическия потенциал на инвестиционните проекти, които са в процес на разработване, и достатъчен капацитет за поемане на риск.

Докато държавите членки с възможности за бюджетно маневриране инвестират повече, държавите членки с по-ограничени възможности за фискални мерки освен, че в своите бюджети дават приоритет на разходите за инвестиции и растеж, следва да използват по-ефикасно средствата на ЕС, както и да създадат по-благоприятна среда за частните инвеститори.

Мярката трябва да е насочена към създаване на законопроект, чрез който да се осигури по-добра регулаторна предвидимост и премахване на пречките пред инвестициите. Общо трябва да се преследват три свързани цели:

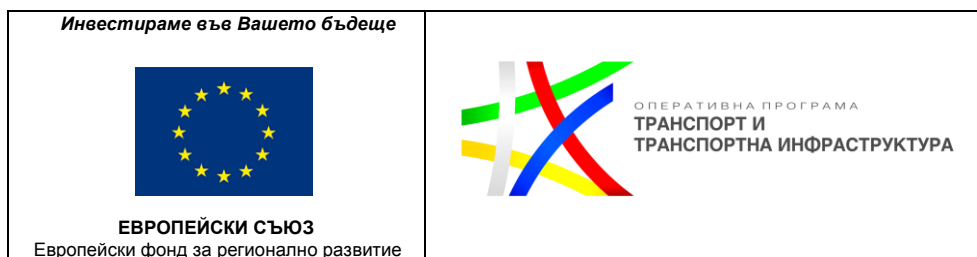
1. Обръщане на тенденцията за намаляване на инвестициите и оказване на подкрепа за създаването на работни места и за икономическото възстановяване, без да се създава тежест за публичните финанси или нов държавен дълг;
2. Предприемане на важна стъпка напред към удовлетворяване на дългосрочните потребности на нашата икономика и за повишаване на конкурентоспособността ни; ▢
3. Засилване на европейското измерение на нашия човешки капитал, производствен капацитет, познание и физическа инфраструктура със специално внимание на взаимосвързаността, която е от жизненоважно значение за единния европейски пазар.

Основната идея на законопроекта трябва да бъде чрез създаване на адекватни законови възможности да се насърчи поемането на инвеститорски риск, като се поощрят нови инициативи и се привлече частно финансиране за жизнеспособни инвестиционни проекти, които иначе не биха били възможни или чиято реализация би била сериозно затруднена.

Текстовете следва да са насочени към гарантиране на възможностите за потенциалната реализация на бъдещи проекти, които имат значителна обществена и икономическа стойност, и които ще допълват, финансирани понастоящем от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, държавния бюджет или по линия на съществуващите програми на ЕС.

Новата регламентация трябва да създава възможност за реализация на проекти, които са отворени за всички потребители, включително за конкуриращи се оператори, при справедливи, разумни и подходящи условия, така че да се избегне създаването на бариери за навлизането на пазара. Целта следва да бъде - реални инвестиции в икономиката, т.е. насочването на допълнителни частни и публични средства за жизнеспособни проекти с реална добавена стойност за националната икономика. За голяма част от икономическите субекти основната несигурност идва не от липсата на възможности за финансиране, а от усещането за липса 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.

жизнеспособни проекти. Нерядко частните инвеститори не осъзнават потенциала на определени проекти и не са склонни да инвестират самостоятелно поради присъщия им сложен характер и липсата на информация за извършването на адекватна оценка на риска. Такъв е именно случаят с широкомащабните и дългосрочни инвестиционни проекти, каквито са тези в инфраструктурата. Основната задача на мярката е посредством законодателни изменения да се постигне по-добра регулаторна предвидимост, премахването на пречките пред инвестициите и допълнителното укрепване на специфичния пазар на пристанищни услуги на национално ниво чрез създаването на оптимални рамкови условия за инвестиции в дългосрочен план, т.е. по-просто, по-ефективно, по-предвидимо и стабилно регулиране и регламентиране на всички равнища на инвестиционния процес. Оптималните рамкови условия за бизнеса са от съществено значение за отключването на пълния потенциал на инвестициите. Недостатъчно бързото намаляване на административната тежест и сложната нормативна уредба създава проблеми особено за малките и средни предприятия, които би следвало да са основният източник на работни места и гръбнак на националната икономика. Поради тази причина подобряването на условията за растеж е от съществено значение, за да се гарантира, че инвестиционните проекти могат да просперират и че средствата, изразходвани за стратегически инвестиции ще се използват ефективно. Просто, ясно и целесъобразно регулиране означава същевременно повишаване на ефективността на националните разходи.

Трябва да се подобри информацията относно планирането на инфраструктурните проекти. На практика – трябва да се предложи извършването на структурна реформа в отрасъла, целяща премахване на пречките пред инвестициите в транспортна инфраструктура, като целта е да се постигне най-високата икономическа и обществена възвръщаемост за всеки инвестиран лев.

## 12. (М-М 19.1) (М-Р 19.1) Активно участие във формирането на европейската политика в областта на морския и речен транспорт и укрепване на международното сътрудничество.

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“;

**Стратегически приоритет:** „СП 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“;

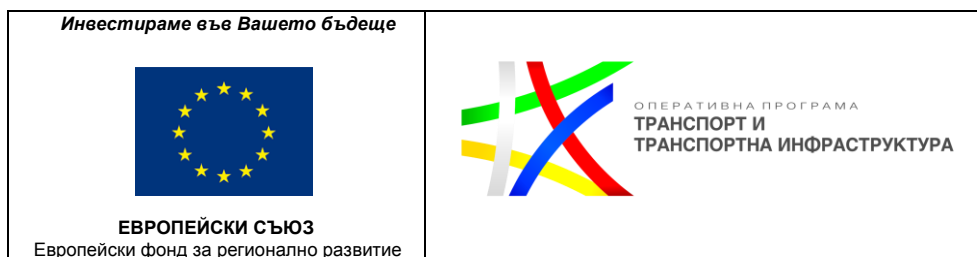
**Конкретната цел е:** „19 Създаване на оперативна съвместимост“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓	✓					✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

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.*

П-М	4	Забавяне в изпълнението на рехабилитационните работи след появата на необходимост от възстановяване на проектните дълбочини на плавателните канали и акватории на морските пристанища, водещо до налагане на дългосрочни ограничения в газенето на корабите.
П-М	11	Налице е недостатъчното развитие на публично-частните партньорства и липсата на инвеститорски интерес от страна на стратегически инвеститори.
П-М	18	Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа.
П-М	13	Затруднения от съществуващото законодателство относно развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
П-М	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».
П-М	19	Мерките за сигурност на пристанищата не са достатъчни. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
П-Р	1	Занижени параметри на плавателния път (дълбочини, ширини и радиус на крива) в участъци на плавателния път при ниски водни стоежи.
П-Р	2	Бърза промяна в нивата на река Дунав и голяма разлика между минималните и максимални водни стоежи в Българо-Румънския участък водещи до затруднено корабоплаване при единия случай и заливания и опасност от аварии при другия, като и двата случая силно затрудняват и/или спират безопасната и ефективна работа на пристанищата.
П-Р	12	Неефективно използване на фериботните терминали. Намаляване трафика на ро-ро товарите след пускане в експлоатация на Дунав мост -2.
П-Р	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».

ДППИ е редовен член на:

Европейската федерация на вътрешните водни пристанища (EFIP)

Европейската организация на морските пристанища European Sea Ports Organisation (ESPO)

Международната асоциация на пристанищата International Association of Ports and Harbours (IAPH);

Асоциация на черноморските и азовски пристанища Black and Azov s Sea Ports Association (BASPA)

Международната асоциация на фаровите служби International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authoritie (IALA).

Експерти на ДППИ участват в заседанията на работни групи и подкомитети на:

Международната морска организация – IMO;

ITU/IMO - International Telecommunication Union - Международен съюз по далекосъобщенията;

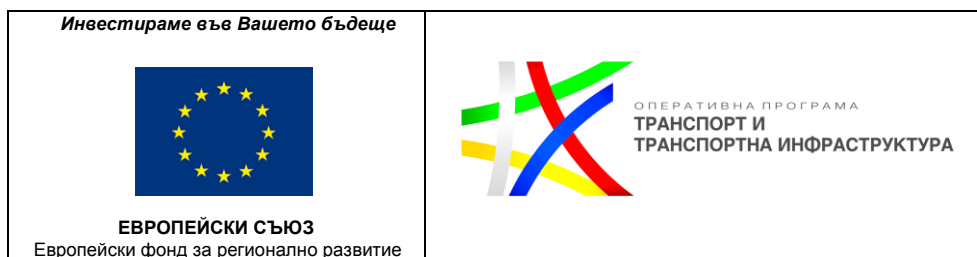
European Maritime Safety Agency (EMSA) - Европейска Агенция за морска безопасност.

Европейската федерация на вътрешните водни пристанища обединява повече от 200 вътрешни пристанища и пристанищните власти в 18 страни в Европейския съюз, Швейцария и Украйна. От 1994 г. EFIP е бил гласът на вътрешните пристанища в Европа.

Европейската федерация на вътрешните водни пристанища (EFIP) активно следи всички инициативи в сферата на европейската политика, които са от значение за речните пристанища и ги представява пред европейските институции и другите международни организации.

IALA е неправителствена международна организация с нестопанска цел. Основана през 1957 г. с цел да оказва техническа подкрепа, обмен на добри практики и постижения на пристанищни власти, икономически субекти, научни и иновационни структури от цял свят. IALA разработва базовите документи по въпросите на електронната-навигация, управление на корабния трафик, помощните средства за навигация, AIS и др., върху които се работи в Международната морска организация (IMO). Компетенцията на IALA се използва широко от ЕС при разработване и

*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.*

приемане на регламенти и директиви в областта. Националното членство на ДП „Пристанищна инфраструктура” в IALA осигурява достъп до информация (тенденции и очаквани изменения в областта) и документация (ръководства, препоръки, технически данни, изследвания, курсове за обучение на VTS/VTMIS и др.) и възможност за участие и влияние при разработване и вземане на решения в областта на средствата за навигация и VTS/VTMIS. Представители на ДППИ участват в работата на комитетите „Помощни средства при управление на корабоплаването (ANM)”, „инженеринг, екология и опазване (EEP)», „Службите по морския трафик (Vessel Traffic Service)”, „Електронна навигация (e-Navigation)”.

Европейската организация на морските пристанища - European Sea Ports Organisation (ESPO) представлява интересите на пристанищните власти на всички страни-членки на ЕС пред Европейската комисия и Парламента на Европа. Тя обединява усилията на заинтересованите страни за влияние при формирането на политиките на ЕС за постигане на сигурен, ефективен и екологично съобразен пристанищен сектор. Пълноправни членове в организацията, на принципа на националното представителство, са всички страни-членки на ЕС, които имат морски пристанища. ESPO е организатор или съорганизатор на всички по-големи и авторитетни международни форуми в областта на морския транспорт и пристанищното дело. Организацията активно сътрудничи с ЕК при обсъждането, изготвянето и прилагането на директивите и регламентите, касаещи сферата на морския транспорт и развитието на пристанищата. Пълноправни членове на принципа на националното представителство са 23 европейски държави, а 4 са асоциираните членове. Република България, представлявана от ДП „Пристанищна инфраструктура” е член на Изпълнителния комитет на ESPO и на комитетите по „Икономически анализи и статистика”, „Интермодален транспорт и логистика”, „Работна сила и заетост”, „Правни въпроси”, „Морско дело и сигурност”, „Пътнически транспорт”, и „Устойчиво развитие”.

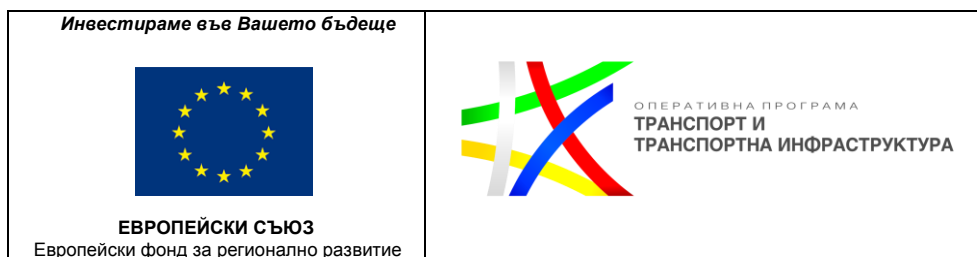
IAPH е международна неправителствена организация – най-мощният форум за партньорство и взаимодействие на представители на пристанищните власти от 85 държави. Организацията е основана през 1955 г., седалище – Токио, Япония. Единствената международна неправителствена организация, в сектора морски пристанища, със статут на консултативен орган към пет от специализираните агенции на Организацията на обединените нации.

Международната Асоциация на Черноморските и Азовски пристанища е учредена от конференцията на директорите на морски пристанища от региона на Черно и Азовско море през 1999 г. по инициатива на Организацията за Черноморско икономическо сътрудничество. Асоциацията участва в работата на комитетите на ЕС, обсъждащи проблемите на развитието на Черноморския регион и пане-европейските транспортни коридори със статут на наблюдател. Организацията има статут на съторен диалогов партньор към Организацията за Черноморско икономическо сътрудничество.

ИАППД също активно участва във формирането на европейската политика в областта на морския и речен транспорт и укрепването на международното сътрудничество, чрез активно участие в дейността на органите, в които има представителство. Агенцията предоставя необходимите информации и данни за актуализиране на правилата за корабоплаване по вътрешните водни пътища. Поддържа добри международни отношения със сродните организации, ангажирани в поддържането на корабоплаването по река Дунав. ИАПД участва в:

- сесиите на Дунавската комисия в Будапеща, като изпълнителния директор е заместник-представител на Република България в комисията;
- работната група по вътрешен воден транспорт към ИКЕ на ООН, Женева
- Смесената българо-румънска комисия за р. Дунав;

*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.

- Смесената техническа комисия за проверка на техническото състояние на моста над река Дунав между Русе и Гюргево и хидравличния режим в зоната на моста;
- Съвместната българо-румънска техническа комисия за състоянието на моста на река Дунав при Видин - Калафат и водния режим на реката в района на съоръжението;
- ГИС Форум Дунав.

Мярката е свързана с изпълнение на следните дейности:

Ангажирано участие в дейността на институциите на ЕС, както и в транспортните планиращи бордове;

Ангажирано участие в ръководните органи на европейските транспортни оси и коридори;

Точно, цялостно и своевременно въвеждане на европейските правни актове в областта на транспорта, информационните технологии и съобщенията в българското законодателство;

Засилване на контрола върху въвеждането на европейските правни актове в българското законодателство, както и тяхното прилагане;

Подобряване условията за достъп на българските транспортни оператори до пазара на международните превози;

Поддържане на добри международни отношения и превръщане на страната в основен фактор за стабилността в региона;

Подобряване на социално-икономическите връзки на страната със страните-членки на ЕС и с останалите съседни държави.

### 13. (М-М 29.1) (М-Р 29.1) Намиране на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“;

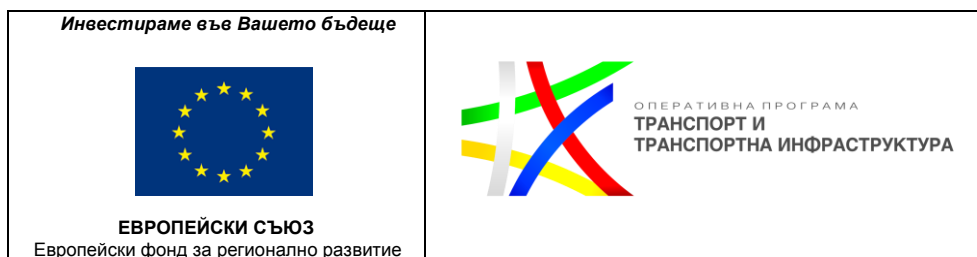
**Стратегически приоритет:** „СП 8 Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“;

**Конкретната цел е:** „29 Намаляване на шумовото замърсяване“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓		✓	✓

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.*

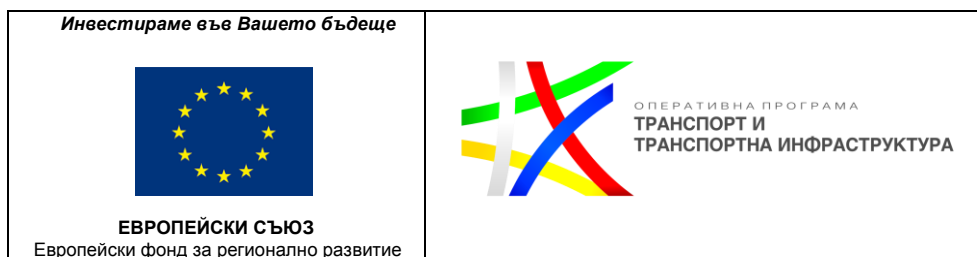
Мярката би решила следните проблеми:

П-М	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.
П-Р	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения в Русе, Свищов, Тутракан и Лом попадат в чертите на централната част на градовете и обработката на някои видове товари създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.

Повечето български пристанища са строени доста отдавна и тяхното териториално разположение, структура и параметри на отделните пристанищни звена, зони и съоръжения не съответстват на съвременните тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците и изискванията за опазване на околната среда, безопасност на труда, пожарна безопасност и др. Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол, Русе, Свищов, Тутракан и Лом попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда. Това налага преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете и тяхното реструктуриране и специализация за предоставяне на пристанищни услуги, които са съвместими с екологичната градска среда.

Мярката е насочена към синхронизирана със и отчитаща пристанищното развитие адекватна уредба на условия, ред и срокове за изготвяне, съгласуване, приемане, актуализиране и изпълнение на Национална концепция за пространствено развитие и на Регионалните схеми за пространствено развитие. Те трябва да се намират в йерархична съподчиненост, за да определят интегрирана стратегия за пространствено развитие, която съответно да се отчита при разработването на секторни стратегически документи на национално и регионално ниво. Необходимо е да има съответствие със стратегическите документи на Европейския съюз, свързани с развитието на градовете и мрежите на транспортната и енергийната инфраструктура с европейско значение, като се прилагат няколко основни принципа: научна обоснованост на подходите и методите за стратегическо и пространствено планиране; приемственост и съгласуваност с документите за регионално и пространствено развитие на европейско, национално, регионално ниво; защитени публични интереси и гарантиране на индивидуалните интереси и гражданските права; публичност, прозрачност; географска и тематична концентрация на ресурсите и координация на дейностите на компетентните органи и на участниците в процеса на пространствено планиране. Така ще се определят в дългосрочен план насоките за пространствено развитие и опазване на националната територия и връзките ѝ със съседни държави и региони, като ще се постигне и основа за териториална координация на секторните политики за икономическо развитие, здравеопазване, наука и образование, социални услуги, транспортна и инженерно-техническа инфраструктура, туризъм и околна среда, както и на политиката за градско развитие. Дългосрочните перспективи за развитие на елементите на териториалната структура би следвало да се разработят за срока на действие на този стратегически документ, като се отчитат потенциалите и политиката в съответния сектор, както и политиката за градско развитие. В тази концепция би следвало, на базата на анализ на факторите, влияещи върху социално-икономическото и пространственото развитие на страната

*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.

и създаващи предпоставки за трансгранично и междурегионално сътрудничество да се очертаят състоянието и тенденциите в развитието на териториалните системи на национално ниво, структурата в национален мащаб и да се дадат решения на конфликтите, посочени в мярката през взаимодействие между силно урбанизирани централни райони за растеж и развитие и транспортната инфраструктура с национално и международно значение. По този начин, чрез създаване на териториална основа за координиране на секторните политики на национално, регионално и местно ниво чрез система от йерархично обвързани документи, в съответствие с териториалния потенциал ще определят и стратегията за пристанищното развитие.

#### 14. (М-М 30.1) (М-Р 30.1) Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност.

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** СП 9 Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“;

**Конкретната цел е:** „30 Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта“.

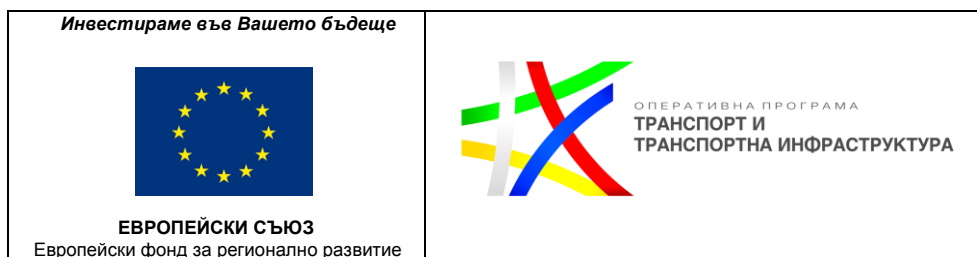
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓				✓	✓		✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	19	Мерките за сигурност на пристанищата не са достатъчни. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
П-М	21	Не съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изградят „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност – разпиляване на инвестиционен ресурс.
П-М	22	Действащият законодателен модел не позволява изготвяните до този момент дългосрочни стратегии и програми за развитие на пристанищната система на страната да осигурят последователна и устойчива основа за планиране на необходимия капацитет на пристанищни мощности и за установяване потребностите от национално и европейско публично и частно финансиране на пристанищна 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.

П-Р	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».
П-Р	15	Не съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изграждат „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност – разпиляване на инвестиционен ресурс.
П-Р	16	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.

Мярката следва да бъде насочена към адаптиране на европейски и световни добри практики (MarNIS, D4.1.H-Port Assessment Tool, UK Port Safety Marine Code и др.) за извършване на количествена оценка на риска за българските пристанища за обществен транспорт (по отношение на безопасност, околната среда, ефективност на пристанищните дейности – обработка, изчакване, административни и логични процедури и др.) вкл. по отношение на морския транспорт на къси разстояния – Short Sea Shipping, управление на кризисни ситуации – безопасност и сигурност. На база на резултатите от прилагането на формализирана оценка на риска, следва да има възможност за приоритизиране на мерките и планиране на подобрения, и съответни инвестиции.

#### 15. (М-М 13.1) (М-Р 13.1) Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 5. Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“;

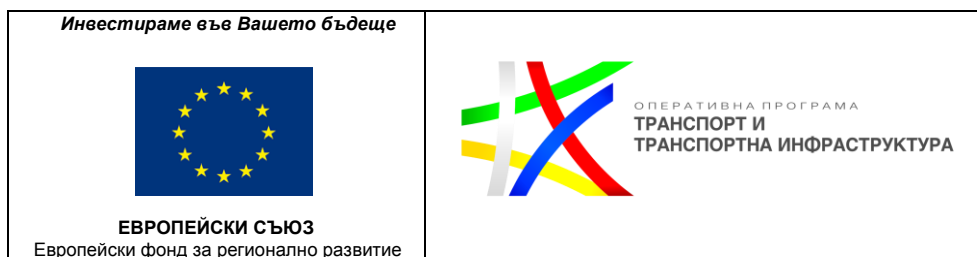
**Конкретната цел е:** „13 Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот“.

Тази мярка може да се отнесе и към стратегическата цел „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“, стратегически приоритет „СП 8 Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“ и с „СП 9 Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Качество на услугите	Социално	Икономическо
	✓		✓					✓		✓		✓

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.

Мяката би решила следните проблеми:

П-М	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.
П-М	15	Недостатъчно изградени специализирани терминали
П-М	16	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения, претоварна техника и технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.
П-Р	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения в Русе, Свищов, Тутракан и Лом попадат в чертите на централната част на градовете и обработката на някои видове товари създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.
П-Р	9	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения и претоварна техника, неефективни пристанищни технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.
П-Р	10	Недостатъчна специализация на терминалите.

Основната пристанищна кейова механизация включва електрически стрелови портални кранове, които са стари (30 – 50 годишни). Единици са закупените модерни кранове (например двата 100-тонни мобилни универсални стрелови кранове и нов мобилен 144-тонен кран "Ятрус" в Пристанище Варна-Запад и тези закупени в пристанищен терминал Бургас-запад).

Така например, на Пристанищен терминал Варна-Изток средната възраст на стреловите кейови портални кранове е 45 г., а на Пристанище Варна-Запад – 40 г.

На Пристанищен терминал Лом средната възраст на стреловите кейови портални кранове е над 46 г.

На Пристанищен терминал Русе Запад средната възраст на стреловите кейови портални кранове е около 45 г.

На Пристанищен терминал Русе Изток средната възраст на стреловите кейови портални кранове е 42 г.

На Пристанище Бургас средната възраст на стреловите кейови портални кранове е над 35 г.

Прилаганите пристанищни технологии и в морските, и в речните пристанища при обработката, както на генерални, така и на насипни товари, предимно се опират на използването на циклични машини – пристанищните стрелови кранове. Например поставеният рекорд през 2013 г. в Пристанищен терминал Варна-Изток за износ на 3,6 млн. тона зърнени храни е постигнат при използването основно на универсални пристанищни технологии на базата на стари стрелови портални кранове съоръжени с грайфер.

При обработката на контейнеровозите също основно се използват стрелови пристанищни кранове вместо специализираните гентри кранове.

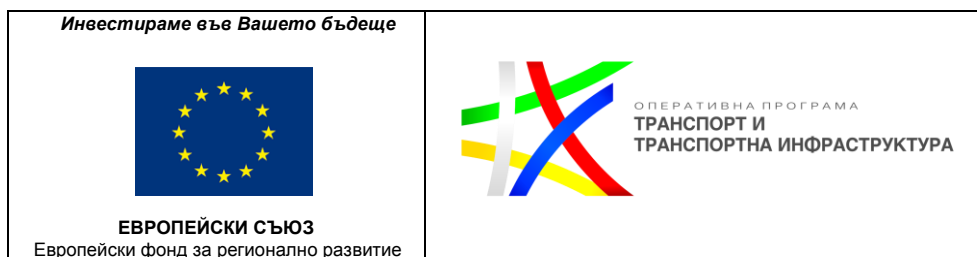
В редица пристанища от много години не е закупувана нова кейова механизация.

Съществуващите терминали основно са развити за многоцелева употреба. Има недостиг в специализирани терминали, зони и съоръжения за осигуряване на адекватен капацитет и условия и високоефективна и конкурентна работа.

Особеностите на р. Дунав, характеризиращи се с високи и ниски води и ледоход значително усложняват нормалната безопасна и ефективна експлоатация на пристанищата. Ниските води изискват нова пристанищна механизация с по-голямо рамо на стрелата.

Факт е, че значителна част от претоварната техника в българските пристанища остава под съответните стандарти, съизмерими с функционирането на модерна пристанищна 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.

оказва влияние върху качеството на предлаганите услуги (по отношение на надеждност, безопасност, бързина и ефективност) и цената на операцията. Налице е също неблагоприятно въздействие върху функционирането на инфраструктурата и необходимостта от поддръжката ѝ.

С обновление на пристанищната механизация и създаване на нови пристанищни технологии ще се постига значително по-висока производителност при обработка на транспортните средства и товари. Ще се намали времето за престой на обработваните кораби, ж.п. вагони и автомобили. Въведените нови пристанищни претоварни технологии дават възможност износителите и вносителите да предлагат качествено подобрени продукти на по-изгодни за тях цени на нови пазари – особено това се отнася за зърното, за контейнерите. Очаква се при осигуряване на високо конкурентна среда на предлагани пристанищни услуги, цената за обработка да намалее.

Всичко това ще създаде предпоставки за повишаване на конкурентноспособността на Българските пристанищни терминали – в регионален и международен план и привличане на транзитни товаропотоци.

#### 16. (М-М 28.1) (М-Р 28.1) Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 8 Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“;

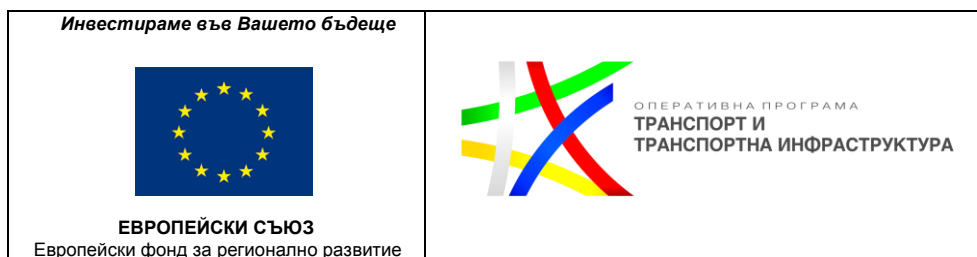
**Конкретната цел е:** „28 Намаляване на вредните емисии от транспорта“.

Тази мярка може да се отнесе и към стратегическата цел „1. Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор“, стратегически приоритет СП 5. Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“, конкретната цел: „13 Подобриване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот“, както и със „СП 1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“ и с конкретна цел: „4 Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитие“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Качество на услугите	Социално	Икономическо
	✓		✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓

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.

Мякмата би решила следните проблеми:

П-М	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.
П-М	16	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения, претоварна техника и технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.
П-Р	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения в Русе, Свищов, Тутракан и Лом попадат в чертите на централната част на градовете и обработката на някои видове товари създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.
П-Р	9	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения и претоварна техника, неефективни пристанищни технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.

Разнообразието на обработваните товари и средствата, с които се транспортират, изискват създаването на различни технологични схеми с използване на различни съоръжения според специфичните изисквания за претоварване и съхранение.

От направения анализ в предходните точки от разработката е видно, че прилаганите технологии в българските пристанища се базират основно на използването на стандартни стрелови портални кранове. Универсалната кранова технология има предимството пред други (с използване на специализирани претоварни машини) с това, че с едни и същи подемни машини могат да се обработват почти всички видове товари, но не позволява постигане на висока производителност и удовлетворяване на специфичните изисквания за претоварване на някои от товарите и изискванията за опазване на околната среда.

Основните цели и задачи, които трябва да бъдат изпълнени при разработване на бъдещите проектните решения за развитието на транспортни схеми и технологии в пристанищните терминали са:

технологичното оборудване да бъдат на съвременен техническо ниво да отговаря на условията и обема на работа, което да гарантира висока надеждност и безопасност за обслужващия персонал и околната среда, както и запазване на търговските и потребителски качества на товарите при тяхната обработка, да позволяват постигане на максимални технико-икономически резултати.

подбора на технологичното оборудване да способстват за изграждане на рационална структура на претоварния процес, определяща количеството, последователността и съдържанието на всички основни и спомагателни операции.

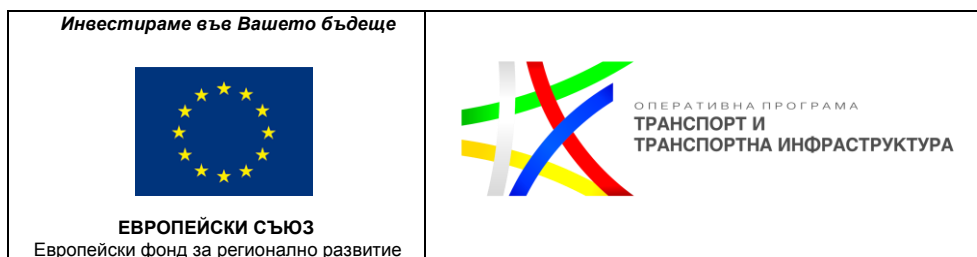
Технологичните маршрути да се осъществяват чрез опростени технологични схеми, с минимален брой на участващите в тях машини и работници;

да бъдат на съвременен техническо ниво и да дават възможност за комплексно механизирание на претоварните работи и автоматизирано управление на по-голяма част от тях;

да позволяват постигане на максимални технико-икономически резултати;

С внедрените нови пристанищни специализирани технологии ще се постига значително по-висока производителност при обработка на транспортните средства и товари. Ще се намали времето за престой на обработваните кораби, ж.п. вагони и автомобили. Ще се намали вредното влияние върху компонентите на околната среда.

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.

### 17. (М-М 31.1) (М-Р 31.1) Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти.

**Стратегическата цел е:** „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „СП 9 Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“;

**Конкретната цел е:** „31 Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност“.

Тази мярка може да се отнесе и към стратегическата цел „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, стратегически приоритет „1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“, конкретната цел: „4 Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитие“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

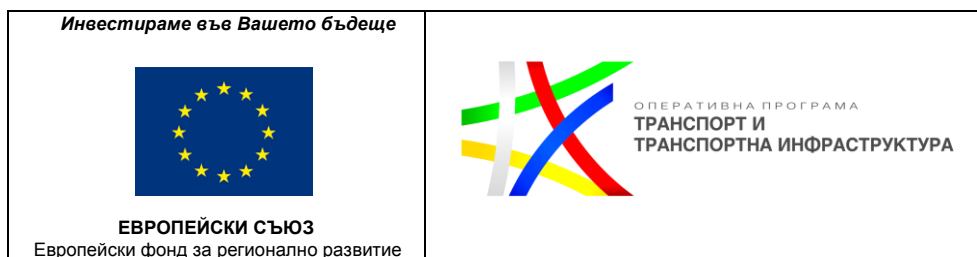
Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Качество на услугите	Социално	Икономическо
	✓			✓		✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	19	Мерките за сигурност на пристанищата не са достатъчни. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
П-Р	16	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.

Негативно отражение върху безопасността и сигурността на превозите оказват не само лошото състояние на инфраструктура, но и грубите нарушения на правилата за експлоатация в съответствие с техническите нормативи и стандарти. Голямо влияние за повишаване на безопасността и сигурността на транспортния процес оказва отговорността на всеки ползвател, оператор на транспортната инфраструктура по отношение стриктното спазване на изискванията на съответствие с техническите нормативи и стандарти за нейното използване. Необходимо е всички отговорно да подхождаме към спазване на правилата за безопасност на превозите. При навлизане на транспортния пазар на нови превозвачи е необходимо те да бъдат лицензирани, с което да се поеме гаранцията за осигуряване на сигурен и безопасен превоз. Осигуряването на висока степен на безопасност и сигурност на транспортната система и намаляване на отрицателното влияние на транспорта върху околната среда и здравето на хората е най-важната политическа, икономическа и хуманна задача пред транспортния сектор.

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 изпълнението на настоящата мярка е необходимо осъществяване на постоянен контрол на състоянието на пристанищната инфраструктура и начините на нейната експлоатация – натоварването от складираните материали и от механизацията на отделните складови и претоварни зони да не надвишава максимално допустимото, както и вземането на бързи и адекватни мерки при установяване на нарушения, които биха обезпечили една сигурна транспортна инфраструктура, гарантираща сигурност и безопасност на транспортния процес. Една по-добре управлявана стратегическа пристанищна национална мрежа има потенциала да доведе до икономия на време за обработка на товарите и пътниците, допринасяйки и за по-голяма икономическа ефективност на инвестициите (навременно извършване на инвестициите и в резултат общо оптимизиране на използването на мрежата).

#### 18. (М-М 4.2) Създаване на условия за обработка на голямотонажни кораби в основните български пристанища.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегическият приоритет е:** „1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „4 Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитие“.

Тази мярка може да се отнесе и към стратегическата цел „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“, Стратегическият приоритет е: „6 Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“, конкретна цел: „20 Подобряване и развитие на трансграничните връзки“.

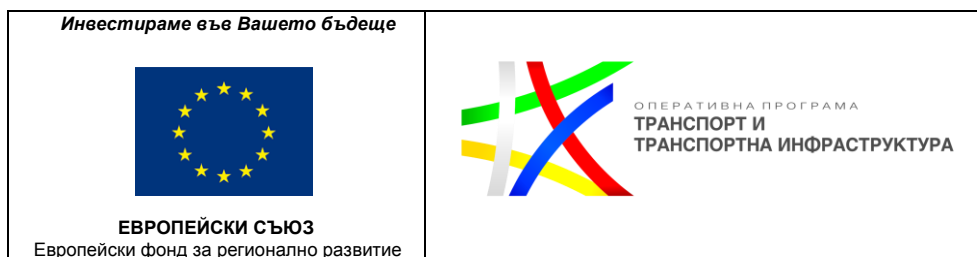
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация			Социално	Икономическо
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	
	✓		✓	✓	✓	✓		✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	1	Ниска степен на надеждност на пристанищната инфраструктура по отношение на потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри, които да съответстват на тенденциите за увеличаването на големината на корабите.
П-М	2	Ограничено газене в подходите и акваториите на основните български морски пристанища. Ограничен въздушен просвет за корабите, влизаци във Варненското езеро.
П-М	3	Дълбочинните пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите на пристанището кораби. Удълбочаване пред кейа над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.

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.*

От направеният анализ на количествените параметри и състояние на българските пристанища може да се каже, че Националната пристанищна система на Република България към момента разполага с доста наситена мрежа от черноморски и дунавски пристанища за обществен транспорт с пропускателна способност значително по-голяма от досега реализирания товарооборот.

Независимо от това е ясно, че основната инфраструктура на българските пристанища е основно е строена преди повече от 80 години, с изключение на Терминал 2А в пристанище Бургас, пристанище "Варна-Запад", Фериботен комплекс – Варна, "Ро-Ро" терминалите в Оряхово, Силистра, Никопол и Русе. Технологичната структура и параметрите на отделните пристанищни звена и съоръжения са определени на база тогавашните прогнози за големината на товаропотоци и характеристиките на транспортните средства, които са значително по-ниски от реализиращите се в момента и не съответстват на тенденциите за тяхното развитие.

Параметрите на кейовия фронт и най-вече дълбочинните пред кейовете на повечето морски пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите пристанището кораби.

Тиловите открити и закрити складове са оразмерени за по-малки корабни партии и водят до необходимостта от голям процент за директна обработка на корабите, т.е. без буферно складиране на товарите, от което следва голям поток от сухопътни транспортни средства, задръствания по външните и вътрешни авто и жп подходи и удължаване времето за обработка на корабите.

Територията на някои от пристанищните терминали е недостатъчна и с разнородна собственост и не дава възможност за увеличаване капацитета на тиловите пристанищни зони.

Така посочените несъответствия и проблеми са характерни най-вече за следните товаропотоци: Контейнерните превози са едни от товарите отбелязващи нарастване на дела в общия товарооборот. Прогнозите показват бързи темпове на нарастване, доколкото съществуват обективни предпоставки, свързани с международни тенденции и интеграцията ни в ЕС, като наред с това се увеличава и големината на корабите контейнеровози осъществяващи международните превози. Поради редица ограничения изразяващи се в недостатъчни дълбочини на корабните места, на подходните канали и акваторията, липса на просвет на входа на Варненското езеро и остаряла и неподходяща кейова претоварна механизация на съществуващите контейнерни терминали не могат да се обработват контейнеровози обслужващи магистрални контейнерни линии.

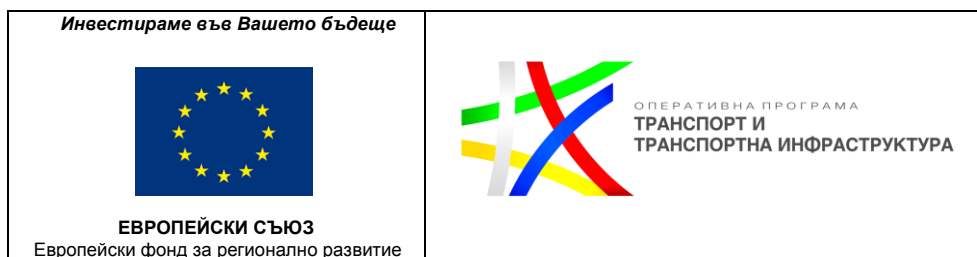
Постоянен ръст на увеличение товарообота и големината на корабите се наблюдава и при обработката на насипните товари, като за 2013 г., той е бил над 12 мил.т. Това се дължи на основно на големия износ на зърнени товари през морските пристанища за тази година. За транспорта на насипните товари по море все повече се използват голямотонажни кораби с DWT 50 – 60 хил. т. и газене 14 м. които могат да се обработват нормално единствено на Терминал 2 в пристанище Бургас.

Аналогични проблеми съществуват и за течните товари. Съществуващите дълбочини на акваторията и корабните места в пристанищен терминал Росенец са с ограничени възможности за обработката на голямотонажни кораби. Това е основен проблем особено за танкерите за суров нефт с товароносимост над 70 000 тона, като тенденциите за развитие на флота са за танкери с товароносимост 100 -160 хил. т.

Същото се отнася и за корабите за сярна киселина в пристанищен терминал Бургас –изток 2, които имат газене 14,00 м.

**Основни проекти, на които трябва да се даде предимство:**

*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.

Реконструкция и изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на кейовите стени за създаване на възможност за удълбочаване оперативната акватория пред кея над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции;

Драгиране на подходите и акваторията на Пристанище Варна и Пристанище Бургас;

Реконструкция и разширение на пристанищен терминал Росенец и драгиране на подходите и акваторията;

Всички тези проекти ще бъдат съобразени с изискванията на екологичното законодателство и ако се наложи с прилагане на компенсаторни мерки за намаляване на отрицателните екологични въздействия.

По-големите кейови дълбочини ще позволят приемането и обработката на по-големи кораби. Особено важна е възможността да се приемат дълбокогазещи контейнеровози от ново поколение (mother vessel). По-големите корабни партии позволяват постигането на по-високи производителности и относително намаляване себестойността на обработката.

Появата на дълбоководни пристанищни терминали ще позволи появата на български хъб-портове, което е най-сигурният начин за привличане на нов транзитен трафик, особено след излизането на финансово-икономическата криза.

#### 19. (М-М 4.3) (М-Р 4.2) Преструктуриране и ново райониране и специализация на пристанищните терминали.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегически приоритет:** „1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

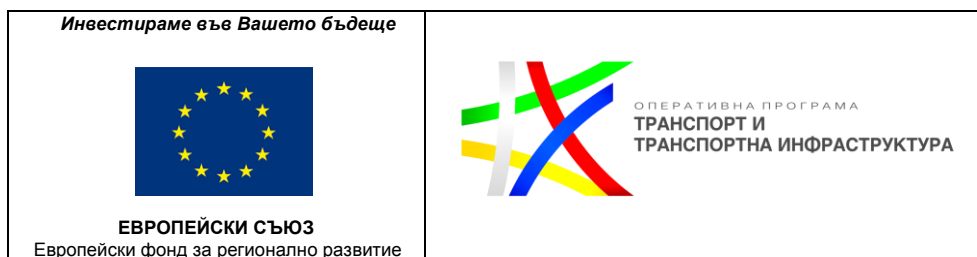
**Конкретната цел е:** „4 Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитие“.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“, стратегически приоритет: „СП 8 Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“, конкретна цел: „28 Намаляване на вредните емисии от транспорта“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието			
Организация			Инфраструктура				Експлоатация						
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо	Екологично
	✓		✓	✓		✓		✓	✓			✓	✓

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.

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.
П-М	7	Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места.
П-М	15	Недостатъчно изградени специализирани терминали
П-М	16	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения, претоварна техника и технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.
П-Р	5	Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места.
П-Р	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения в Русе, Свищов, Тутракан и Лом попадат в чертите на централната част на градовете и обработката на някои видове товари създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.
П-Р	9	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения и претоварна техника, неефективни пристанищни технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.
П-Р	10	Недостатъчна специализация на терминалите.

Основните факторите и условия предопределящи необходимостта и целесъобразността за преструктуриране и ново райониране на част от пристанищата и пристанищни терминали са: Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол, Русе, Свищов, Тутракан и Лом попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда; Това налага преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете и тяхното преструктуриране и специализация за предоставяне на пристанищни услуги, които са съвместими с екологичната градска среда.

Както бе посочено по-горе повечето български пристанища са строени доста отдавна и тяхното териториално разположение, структура и параметри на отделните пристанищни звена, зони и съоръжения не съответстват на съвременните тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците и изискванията за опазване на околната среда, безопасност на труда, пожарна безопасност и др.

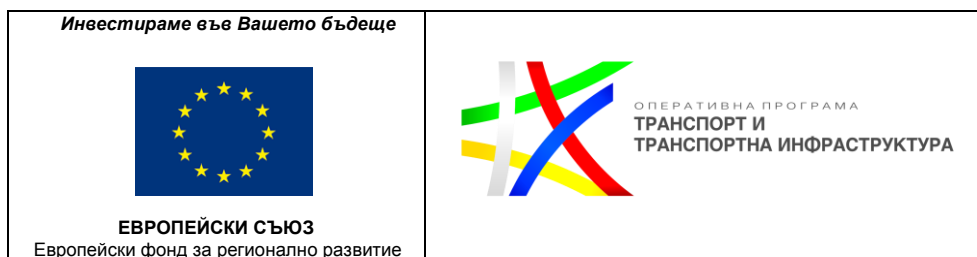
Основните цели и задачи, които трябва да бъдат изпълнени при разработване на бъдещите проектни решения при преструктурирането и ново райониране и специализация на пристанищните терминали са:

Използването на съществуващите корабни места с прилежащите тилови структури и тяхната специализация за обработка на определен тип товари да бъдат съобразени с изискванията за нормативна допустимост, прогнозната големина на товарооборота и максималната големина на корабите, които ще може да се обслужват.

Подборът и разположението на челната кейова механизация да позволяват съставянето на оптимален брой технологични линии за едновременна обработка на корабите, в зависимост от тяхната големина и брой;

претоварните фронтони към отделните корабни места и райони да бъдат приведени в съответствие с предвиждания товарооборот, рационално разположени и съоръжени 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.*

необходимите строително-технически съоръжения, съобразени с ползваните подземно-транспортни машини (ПТМ).

складовете да са оптимално разположени спрямо претоварните фронтове, да осигуряват необходимите складови вместимости с подходящи условия за претоварване и съхранение, съобразно специфичните изисквания на съответните товари;

пътните и жп подходи да отговарят на големината на отделните товаропотоци и технологични характеристики на транспортните средства.

Необходимостта от създаване на специализирани пристанищни терминали и въвеждането на специализирани претоварни и складови машини и съоръжения се обосновава от:

наличие на значителен по обем и постоянен по номенклатура товаропоток който изисква увеличаване интензивността на обработката на корабите;

наличието на специфични видове товари, изискващи съответните претоварни и складови съоръжения

товари, за които опазване качеството им при претоварване и съхранение е изключително важно.

С внедрените нови пристанищни специализирани технологии ще се постига значително по-висока производителност при обработка на транспортните средства и товари. Ще се намали времето за престой на обработваните кораби, ж.п. вагони и автомобили. Ще се намали вредното влияние върху компонентите на околната среда.

Специализираната пристанищна техника и технологични системи са максимално съобразени със спецификата на обработваните товари и транспортни средства и много по-екологосъобразни, отколкото прилагащите се досега технологии със стари пристанищни машини.

Увеличаването на контейнерния трафик влияе положително на структурата на обработваните товаропотоци и чувствително намалява замърсяването на околната среда.

Изграждането на терминали със силози за обработка на зърнени храни, освен че запазва качествата на обработвания товар, чувствително намалява запрашаването на околната среда.

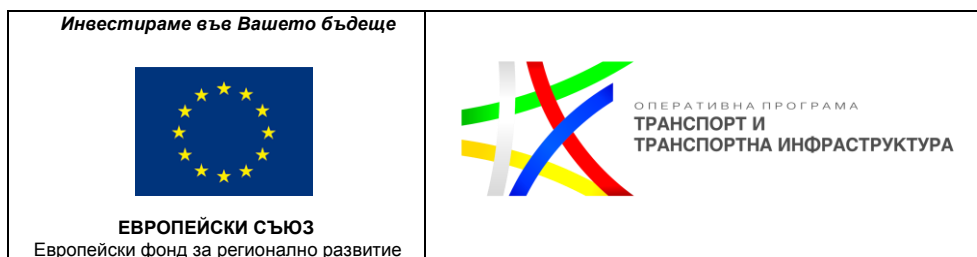
## **20. (М-М 4.4) (М-Р 4.3) Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура.**

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегически приоритет:** „1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретната цел е:** „4 Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитие“.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“, стратегически приоритет: „СП 8 Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“, конкретна цел: „28 Намаляване на вредните емисии от транспорта“.



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

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	1	Ниска степен на надеждност на пристанищната инфраструктура по отношение на потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри, които да съответстват на тенденциите за увеличаването на големината на корабите.
П-М	3	Дълбочинните пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите на пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.
П-М	15	Недостатъчно изградени специализирани терминали
П-Р	10	Недостатъчна специализация на терминалите.
П-Р	11	Липса на специализирани мощности за обработка на контейнери.

Много са факторите и условията, които предопределят необходимостта и целесъобразността от разширение и изграждането на нови пристанищни съоръжения и терминали в Република България. Основните от тях са:

Необходимост от изместване на пристанищни мощности извън очертанията на градовете, поради екологични, хигиенно защитни и архитектурно-застроителни съображения;

Създаване на условия за обработка на голямотонажни кораби в основните български пристанища - изграждане на дълбоководни контейнерни и зърнени терминали и пирсове за наливни товари със съответните подходи и акватория към тях;

Необходимост от строителството на специализирани пристанищни съоръжения, имащи специфични изисквания по отношение на безопасно ситуиране – терминали за обработка на опасни товари. От горното следва, че изпълнението на тази мярка пряко или косвено е свързано с изпълнението на мерки М-М 4.3, М-Р 4.2, М-М 4.2, М-М 29.1, М-Р 29.1, М-М 7.1, М-Р 7.1, М-М 4.5, М-Р 4.4, М-М 3.1 и М-Р 3.1.

(Обосновките и формулирането на проектите следва да се разработят в Генералните планове за развитие на пристанищните райони.)

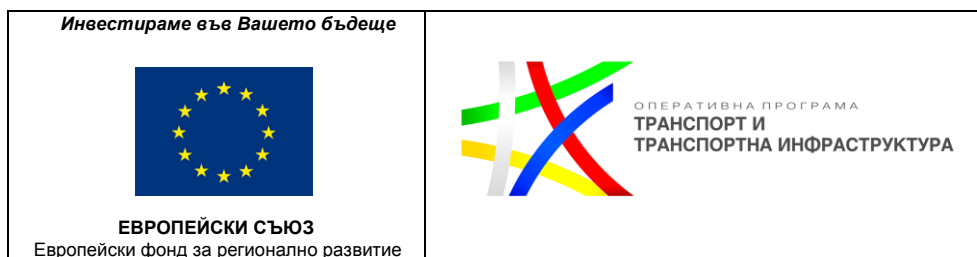
## 21. (М-М 8.1) (М-Р 8.1) Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“;

**Стратегически приоритет:** „СП 3. Развитие на интермодален транспорт“;

**Конкретната цел е:** „8 Изграждане и развитие на интермодални терминали“.

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.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор”, стратегически приоритет: „СП 8 Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората”, конкретна цел: „28 Намаляване на вредните емисии от транспорта”.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓	✓		✓	✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	20	Недоразвити инфраструктура и съоръжения за интермодален транспорт.
П-Р	13	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити.

Интермодалните терминали, свързващи пристанищата с железопътната мрежа са неразвити. Интермодалните оператори са лошо оборудвани с интермодални вагони. Съществуват много малко директни оперативни/логистични интермодални връзки. Повечето контейнерни товари пристигащи във Варна не се транспортират към вътрешността на страната с контейнери. Съществува ограничен поток на транзитни контейнери в железопътния и автомобилния транспорт.

Изпълнението на проекти за Интермодалните терминали се основава на ревизираната политика за изграждане на Транс-европейската транспортна мрежа и цели подобряване на интермодалността в югоизточния регион на ЕС, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и повишаване качеството на предоставяните товарни транспортни услуги. Като резултат от осъществяването на интермодални проекти се очаква предоставянето на възможност за ефективно транспортиране на големи обеми товари от Черно море до Централна Европа и търговските възли в ЕС. Реализацията на проектите също така е насочена към посрещането на очакваните нови предизвикателства за българската транспортна система, поради прогнозите за значително повишаване на трафика между Турция и Украйна/Русия от една страна и ЕС от друга, както и обемите на товарните превози като цяло.

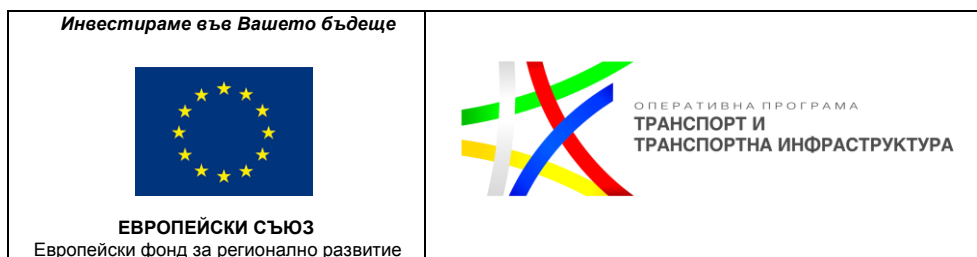
## 22. (М-М 8.2) (М-Р 8.2) Развитие на логистичната инфраструктура.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”;

**Стратегически приоритет:** „СП 3. Развитие на интермодален транспорт”;

**Конкретната цел е:** „8 Изграждане и развитие на интермодални терминали”.

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.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „3. Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“, стратегически приоритет: „СП 8 Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“, конкретна цел: „28 Намаляване на вредните емисии от транспорта“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

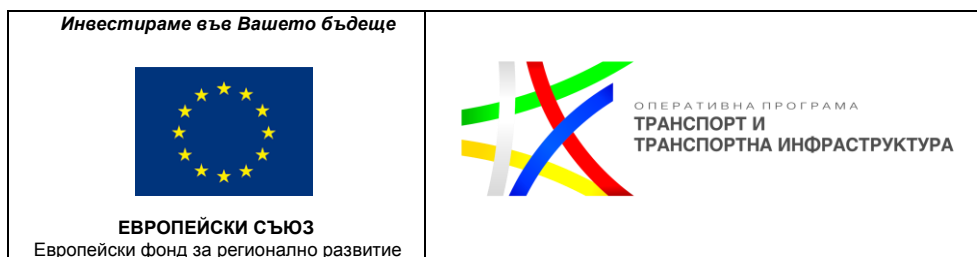
П-М	18	Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа.
П-Р	12	Неефективно използване на фериботните терминали. Намаляване трафика на ро-ро товарите след пускане в експлоатация на Дунав мост -2.

Развитието на икономическите процеси в региона недвусмислено доказва, че благоприятното геополитическо положение на страната само по себе си не е достатъчна предпоставка за привличането и обслужването на големи карго и пътничкопотоци. Забавяйки се да построи нови и да иновира съществуващите пристанищни комплекси, България допусна сериозно изместване на тези потоци към съседните ѝ държави. Пристанището в Костанца например е само на 60 км от българската граница. В резултат от цялостната политика на няколко румънски правителства то се превърна във важен международен транспортен център. Може да обработва над 100 млн.т. товари годишно. Притежава най-големият контейнерен терминал в Югоизточна Европа с годишен капацитет от 1.5 млн. TEU. Като крайна точка от плавателния коридор Рейн-Майн-Дунав осъществява на практика връзката между Черно море и Атлантическия океан. Ето защо е неоснователно да се твърди, че Констанца „краде“ от нас товари. Още повече, че много наши фирми вече предпочитат да внасят и изнасят оттам. Симптоматично е също така, че това пристанище е основен порт и за Сърбия, която го използва интензивно за своя внос и износ от и към Азия и Русия.

Не по-различна е и ситуацията с пристанището в Солун, което пък е на 100-на км от българската граница и е с най-краткия път по море до Суецкия канал към Азия, която е най-големият износител на стоки в света.

Особено тревожно е, че докато и за двете пристанища (Костанца и Солун) са в ход мащабни проекти за разширяване и модернизирание, у нас се забавя изграждането на новите контейнерни терминали във Варна и Бургас. За отбелязване е, че ако все пак тези терминали се пуснат в експлоатация, както бе планирано, оттам ще могат да преминават около 1 млн. TEU, което ще означава допълнителни приходи от 100 млн. евро на година за пристанищата и спедиторите. В тази връзка е необяснимо защо, въпреки европейските изисквания, в България не се предприема разработването на стратегически план за развитието на логистиката.

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.*

Прогнозите в европейски мащаб показват, че през следващите 20 години обемът на транспортно-логистичните дейности ще нарасне с над 30%.

За обработване на товарите, всеки вносител или корабособственик избира целесъобразно съответното пристанище, а именно: стратегическо разположение, логистичен характер, конкурентоспособност и експлоатационни разходи. Важна характеристика на всяко едно пристанище е необходимостта от адаптиране към изискванията на клиентите и тяхното обслужване, както и предоставянето на качествени услуги.

При комбинираният транспорт се извършва претоварване на стоките от едно превозно средство на друго (напр. от хамбар на кораб в автомобил или в железопътен вагон). Особено важно значение при този вид превози има наличието и разположението на логистични терминали на територията на пристанищата, както и връзката с железопътната и шосейна мрежа. От това се определя изборът на терминал за ефективно последващо обработване и съхранение на стоките.

Пристанищата се определят и като средство за постигане на икономически растеж в областта на логистиката.

Оползотворяването на съществуващия свободен капацитет от пристанищна инфраструктура с цел привличане на по-широк кръг от потребители на предлаганите услуги е от особено значение за повишаване на конкурентоспособността на пристанищата.

Усъвършенстването на пристанищата и прилежащата им инфраструктура, следва да е насочено към нарастване дела на контейнерните и мултимодални превози за сметка на превозите на генерални и насипни товари. В резултат на това те ще се развият и ориентират към постигане на висока производителност и ефективност, високо качество на предлаганите услуги, свързани с групиране, пакетиране, междинна обработка, привличане на по-голям обем транзитни превози.

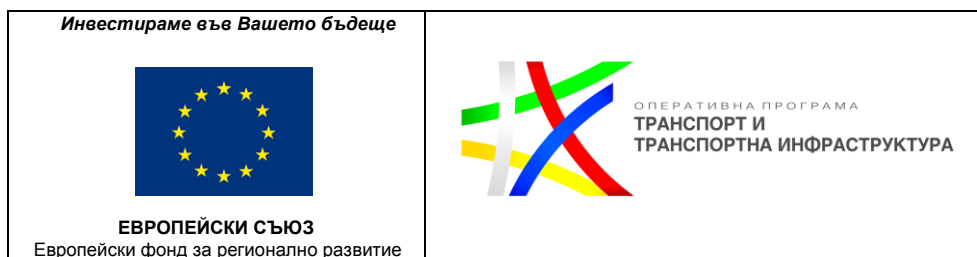
Съществува възможност страната да се превърне в логистичен хъб, в предимство между Запада и Изтока и по този начин да увеличи сериозно приходите си от такси за транзитно преминаване и универсални услуги, оказвани на доставчиците и получателите в големи логистични комплекси.

Посредством черноморските си пристанища България има търговски взаимоотношения със: страни-членки на ЕС; страни кандидати за членство, каквато е Турция; интересни съседи, каквито са Украйна и Грузия; страни, които са важни за политическите и икономическите отношения на ЕС, каквато е Русия. Черноморското сътрудничество отваря редица възможности и към страните от Южен Кавказ и Централна Азия. Не бива да се подценява и значението в това отношение на трансевропейските коридори, които пресичат територията на страната. Всичко това превръща България в основен център на търговията между Запада и Изтока и прави особено атрактивно проектирането и изграждането на големи логистични комплекси в районите на пристанищата Варна, Бургас, Лом (Видин) и Русе, които да обработват и разпределят големите товаропотоци от и за посочените пазари.

Основната цел на създаването на логистични комплекси по източната и южната ни граница е в тях да се изградят пристанищни, складови, производствени и други мощности за приемането и обработката на стоки, пристигащи/предназначени от/за Европа, Турция, Средна Азия, Русия и Кавказкия регион.

Ясно е, че планирането и подпомагането на проектирането и изграждането на няколко логистични комплекса, обслужващи големи национални и международни товаропотоци, е повече от наложително. То е от изключително значение за повишаване транзитната атрактивност на страната ни и ще допринесе за по-доброто използване на кръстопътното ѝ разположение.

*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.

### 23. (М-М 14.1) (М-Р 14.1) Изпълнение на мери за повишаване енергийната ефективност на сградите.

**Стратегическата цел е:** „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”;

**Стратегически приоритет:** „СП 5. Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта”;

**Конкретната цел е:** „14 Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)”.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓					✓			✓		✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	31	Недостатъчно съответствие на енергийните характеристики на сградите с изискванията на закона за енергийна ефективност.
П-Р	17	Недостатъчно съответствие на енергийните характеристики на сградите с изискванията на закона за енергийна ефективност.

Изпълнението на мерки за енергийна ефективност в административно битовите сгради ще допринесе за:

- по-високо ниво на енергийната ефективност на сградите и намаляване на разходите за енергия;
- подобряване на експлоатационните характеристики за удължаване на жизнения цикъл на сградите;
- осигуряване на условия на оптимална жизнена среда в съответствие с критериите за устойчиво развитие.

### 24. (М-М 20.1) Подобряване параметрите на подходните плавателни канали и акватории за осигуряване на достъп на голямотонажни кораби в основните български пристанища.

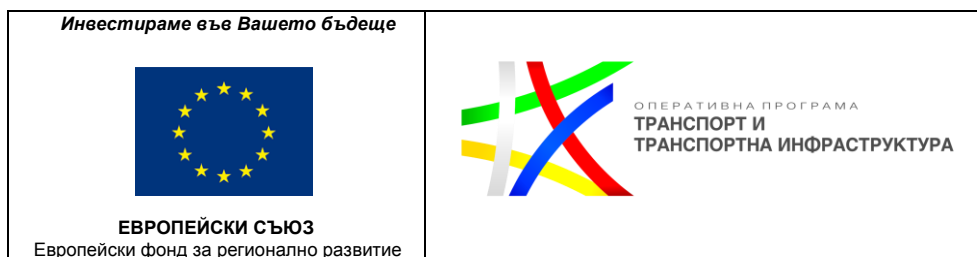
**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”;

**Стратегически приоритет:** „СП 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство”;

**Конкретната цел е:** „20 Подобряване и развитие на трансграничните връзки”.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, стратегически приоритет „1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”, конкретната цел:

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.

„4. Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитие“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓		✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	2	Ограничено газене в подходите и акваториите на основните български морски пристанища. Ограничен въздушен просвет за корабите, влизащи във Варненското езеро.
П-М	18	Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа.

Поддържането на проектните дълбочини в пристанищата е от особена важност за търговската им експлоатация, но освен това е основа за транспортната безопасност-избягване на аварийни случаи като „докосване на дъното от кораба“ или още по-тежкото „засядане“. Инциденти от този род могат до доведат до тежки последици както за самия кораб, така и за пристанището и държавата като цяло. Освен рисковете от повреда на корпуса на кораба и евентуални екологични щети от замърсяване следва да се държи сметка и за репутацията на българските пристанища като безопасни. Щетите от нарушена репутация са индиректни, но могат да бъдат далеч превишаващи щетите от конкретен аварийен случай. Част от тези щети ще се измерват с по-високи застраховки на посещаващите кораби, респективно по-високи навла и като цяло загуба на конкурентоспособност и намаляне товарооборота на пристанищата.

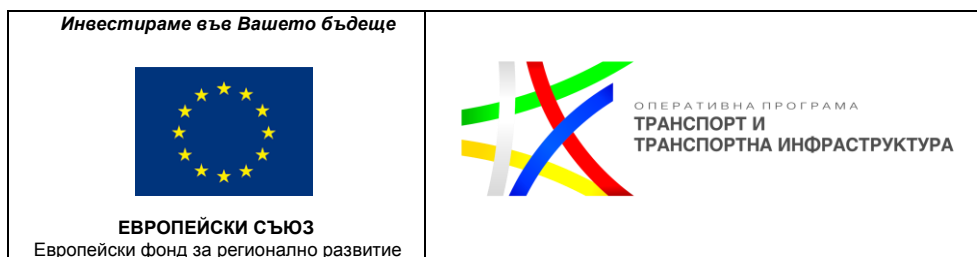
За пристанища в района на Варна съществуващите ограничения са основно от навигационните условия в Канал 1 и Канал 2. Корабите преминаващи по тези канали /№1 и 2/ се движат само в едноточно движение с ограничение на скоростта. Разминаването става по фарватера на Варненското езеро, където се намират и котвените стоянки за изчакване. Има наложено ограничение за маневри през нощта (за съдове с дължина над 200 м.);

Височината на корабите е лимитирана от височините на преминаващите над Канал №1 Аспарухов мост и въздушен електропровод. Еър-драфта под Аспарухов мост (при температура 5 градуса по Целзий – 44,14 м, а над 5 градуса – 43.04 м.), въздушните електрореле над Канал 2 (при температура 5 градуса по Целзий – 43.90 м, а над 5 град – 41.78м) и акваторията пред кейовете ограничава големината на приеманите кораби;

За пристанища в района на Бургас ограниченията (тесните места) в подходните плавателни канали и пристанищни акватории са следните:

За корабните места на Терминал 2А възможностите на които са за приставане на големи кораби, проблемите произхождат от съществуващите условията за маневриране (липса на обръщателен

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.

кръг). Проблемата е породен от факта, че зоната е пригодена за подхождане и заставане на кораба с десен борд. Не е осигурена нормалната в морската практика акватория за развъртане с размер 150% дължината на кораба или около 420 метра.

По отношение акваторията за маневриране, обслужваща терминал Бургас-Запад и регионалните пристанища КРЗ Порт Бургас и Порт България Уест, съществуват затруднения при маневриране и подхождане корабите, които са подложени на комбинираното въздействие на различни динамични сили породени както от външните метеорологични условия, така и от самото движение на кораба и взаимодействието му с обтичащата корпуса вода. Като цяло и дългосрочно решение за тази част от Пристанищен район Бургас следва подходният канал и цялата зона за маневриране между оперативните акватории на Терминал Бургас-запад и срещуположните корабни места от пристанища с регионално значение КРЗ Порт Бургас и Порт България Уест да се драгира до 12.5 метра.

По отношение на зоната за маневриране в акваторията заключена между новия вълнолом, Терминал 2А и подходния канал се предвижда изграждане на стоянка за кораби за наливни товари/ танкери химикаловози/ с товароместимост 50-60 хил.т она за сярна киселина. За маневриране и подхождане на корабите дълбочината в акваторията следва да бъде 14.50 метра.

Подходи и зона за маневриране на пристанище Бургаски корабостроителници

Проектните дълбочини на кейовите места на двете пристанища - едното за обществен транспорт с регионално значение и другото със специално предназначение за кораборемонт са до 7,00-7.50м. Сега подхода е затлачен и е разрешен за кораби с газене до 5.10 метра и следва да се удълбочи до проектните дълбочини.

## 25. (М-Р 20.1) Оптимизиране на навигационните условия на река Дунав в общия Българо-Румънски участък, чрез отстраняване на стеснените участъци.

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“;

**Стратегически приоритет:** „СП 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“;

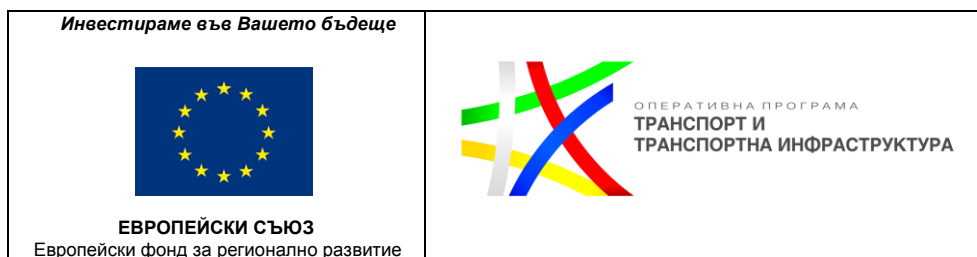
**Конкретната цел е:** „20 Подобряване и развитие на трансграничните връзки“.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, стратегически приоритет „1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“, конкретната цел: „4 Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитие“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация			Социално	Икономическо
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	
	✓		✓		✓	✓			✓		✓

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.

Мярката би решила следните проблеми:

П-Р	1	Занижени параметри на плавателния път (дълбочини, ширини и радиус на крива) в участъци на плавателния път при ниски водни стоежи.
П-Р	2	Бърза промяна в нивата на река Дунав и голяма разлика между минималните и максимални водни стоежи в Българо-Румънския участък водещи до затруднено корабоплаване при единия случай и заливания и опасност от аварии при другия, като и двата случая силно затрудняват и/или спират безопасната и ефективна работа на пристанищата.

Навигационният канал в българо-румънския участък на река Дунав не отговаря на международно приетите проектни стандарти, издадени от Дунавската комисия. Има ограничения за навигационна безопасност и достъпност на канали, които ограничават операционната ефективност на речния флот, капацитета на реката и привлекателността. Стандартите на Дунавската комисия включват препоръчителна дълбочина от 25dm под референтното ниво за навигация и регулиране (RNRL), с цел целогодишна използваемост на канала до 94%. Има дълбочинни ограничения в две участъка. Остров Батин (km530-520) разполага с най-малката дълбочина на канала – 15dm и тя е по-малка от препоръчителната дълбочина за 184 дни годишно. Остров Белене (km576-560) има най-малка налична дълбочина на канала от 16dm, и тя е по-малка от препоръчителната дълбочина за 129 дни годишно. Тези два участъка са в участъка на реката (km610-375), който се поддържа от България. Препоръчителната минимална широчина на канала е 180 м. на препоръчителната дълбочина с подобрени радиуси на завоите. Разширяване на фарватера се изисква в допълнение към удълбочаването.

Изпълнението на тази мярка е от съществено значение за достигане на международните стандарти за речна навигация и подобряване на оперативната ефективност на речния флот, речните канали и речни пристанища. Постигането на оптимизирани навигационни условия не е само въпрос на трансгранично ниво (между Република България и Румъния), а е предмет на съгласие на всички държави, граничещи с р. Дунав в контекста на Конвенцията за поддържане на корабоплаването по Дунава и решимостта на ЕК да обърне по-голямо внимание на осигуряване на свързаност на коридора Рейн-Майн Дунав, като част от Трансевропейската транспортна мрежа от общо европейско значение за развитие.

Ползите от изпълнението и включват:

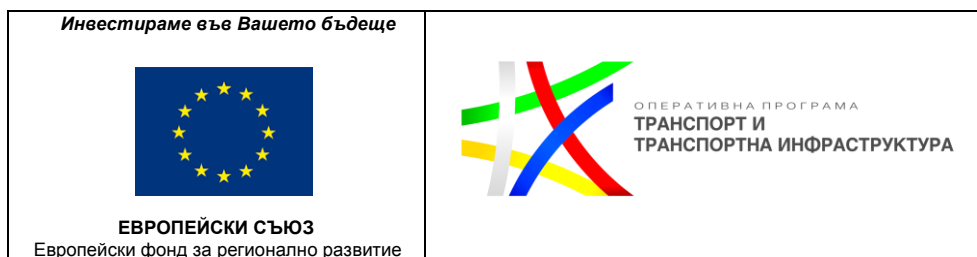
Подобрена навигационна безопасност и намаляване рисковете от повреди по корпуса на корабите, съпроводени с големи екологични щети от замърсяване;  
Съвместимост с навигационните стандарти на Дунавската Комисия;  
Повишен капацитет на речната система;  
Повишена ефективност на речната флота – съдовете ще могат да носят по-големи товари и няма да търпят толкова много закъснения за достъп до каналите; и  
Свързаната с по-големия карго обмен и по-малкия брой кораби повишена оперативна ефективност на речните стоянки.

## 26. (М-Р 20.2 ) Модернизация и оптимизация на дейностите по поддържане на плавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав.

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);“

**Стратегически приоритет:** „СП 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“;

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.

**Конкретната цел е:** „20 Подобряване и развитие на трансграничните връзки“.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, стратегически приоритет „1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“, конкретната цел: „4 Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитие“.

Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓		✓	✓			✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-Р	1	Занижени параметри на плавателния път (дълбочини, ширини и радиус на крива) в участъци на плавателния път при ниски водни стоежи.
П-Р	2	Бърза промяна в нивата на река Дунав и голяма разлика между минималните и максимални водни стоежи в Българо-Румънския участък водещи до затруднено корабоплаване при единия случай и заливания и опасност от аварии при другия, като и двата случая силно затрудняват и/или спират безопасната и ефективна работа на пристанищата.

Проектът включва доставка на кораби и съоръжения за поддържане на навигационно-пътната обстановка по река Дунав със следните компоненти:

Доставка на кораб (съоръжение-несамоходен земснаряд с производителност 700 куб.м/час) за извършване на драгиране на наносни отложения от река Дунав;

Доставка на 2 броя кораби (самоходни шалани с вместимост 400 куб.м) за извозване на драгирани наносни отложения от река Дунав;

Доставка на 2 броя кораби за разстановка и поддържане на плаващата и брегова навигационно пътева обстановка по река Дунав.

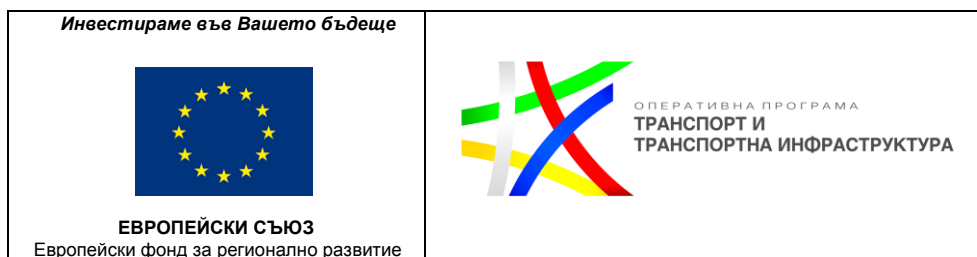
**27. (М-М 24.1) (М-Р 24.1) Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на жп връзки до пристанищата, които нямат такива.**

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“;

**Стратегически приоритет:** „СП 7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“;

**Конкретната цел е:** „24 Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори“.

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.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, стратегически приоритет „СП 3. Развитие на интермодален транспорт”, конкретната цел: „8 Изграждане и развитие на интермодални терминали”.

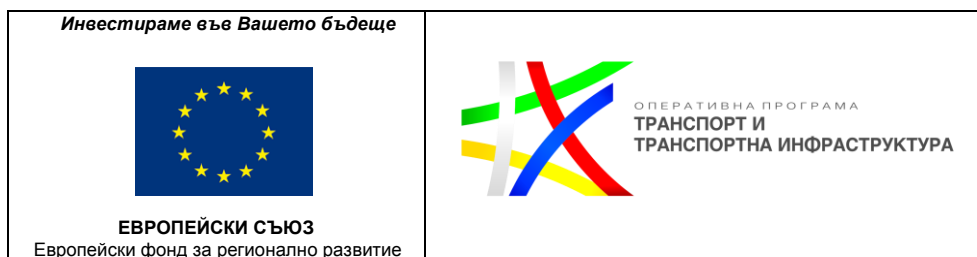
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизация	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	9	Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжение, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение).
П-М	20	Недоразвити инфраструктура и съоръжения за интермодален транспорт.
П-Р	7	Недостатъчно добре изградени връзки с националната пътна и железопътна мрежа или исторически обусловен ограничен достъп до пристанищни терминали.
П-Р	13	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити.

От анализа е установено, че някои от пристанищните терминали и пристанища с регионално значение нямат достъп до железопътната мрежа. Такова е например пристанище за обществен транспорт с регионално значение „Бургаски корабостроителници Южен кей – Л”. Най-негативно това се отразява на пристанищата и пристанищните терминали, които са разположени в урбанизираните територии и целия автомобилен поток преминава през съответните улици на населените места, които са с недостатъчната пропускателна способност водят до големи задръствания и затруднения за товарни автомобили и неефективност за превозвачите. Директната връзка между пристанищата и железопътната мрежа на страната стимулира осъществяването на комбинирани превози. В резултат на това се постига и една от основните цели на европейската транспортна политика, а именно извършване на превоз и доставка на товари чрез екологосъобразен и с ниска себестойност на предлаганата услуга вид транспорт.



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

## 28. (М-М 24.2) (М-Р 24.2) Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“;

**Стратегически приоритет:** „СП 7. Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“;

**Конкретната цел е:** „24 Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори“.

Тази мярка може да се отнесе и към Стратегическата цел: „1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, стратегически приоритет „СП 3. Развитие на интермодален транспорт“, конкретната цел: „8 Изграждане и развитие на интермодални терминали“.

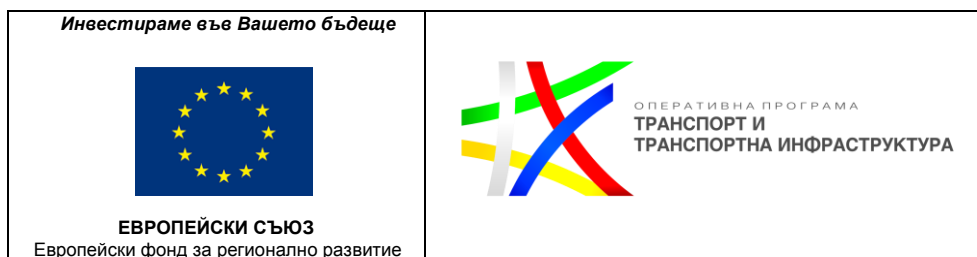
Насоките на мярката и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мярката										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав/механизации	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-М	9	Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжения, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение).
П-М	20	Недоразвити инфраструктура и съоръжения за интермодален транспорт.
П-Р	7	Недостатъчно добре изградени връзки с националната пътна и железопътна мрежа или исторически обусловен ограничен достъп до пристанищни терминали.
П-Р	13	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити.

Недостатъчната пропускателна способност на пътищата и улиците чрез които се осъществява връзката на пристанищните терминали с националната пътна мрежа води до големи задръствания и затруднения и неефективност за превозвачите и товарните автомобили, а също така и до нарушаване на здравната среда за съответното население. Всичко това прави пристанищата непривлекателни за отделните товародатели и спедитори.



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

## 2.5 МЕРКИ ЗА ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

### 1 (М-И - 2.1) Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик и нуждите на операторите

**Стратегическата цел е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“.

**Стратегическият приоритет е:** „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

**Конкретните цели са:**

- Използване на други източници на финансиране на транспортната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;
- Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство;
- Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓		✓					✓	✓		✓	✓

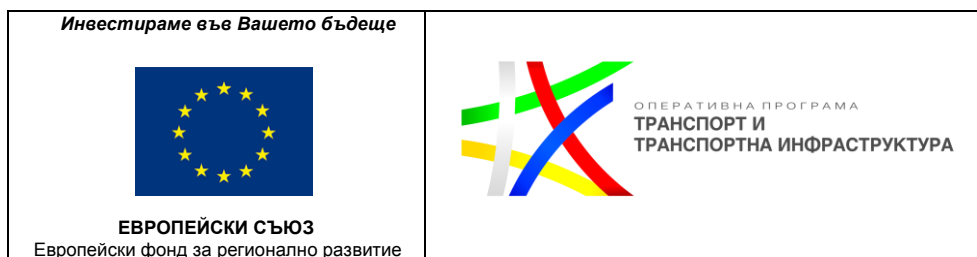
Мярката би решила следния проблем:

П-И	4	Недостатъчна специализация на съществуващите терминали, отговаряща на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги.
-----	---	--

Мярката е насочена към изграждането и реконструкцията на интермодалната транспортна и логистична инфраструктура, в това число изграждане и/или реконструиране на интермодалните и контейнерни терминали. С изпълнение на мярката се очаква генериране на ефекти в следните направления: ефективно обработване и транспортиране на големи обеми товари; ръст на транспортираните товари; подобрена интермодалност на територията на страната; намалени разходи при транспорт на голям обем товари; съкратено време за товарене и разтоварване; повишено качество на услугата, създадени устойчиви концесии, модернизирани на обектите отдадени на концесия, подобряване на организацията на работа, привличане на допълнителен ресурс от частния сектор, разпределение на риска.

### 2 (М-И - 5.1) Изграждане на интегрирана интермодална информационна система и интегрирана система за продажба на билети

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.

**Стратегическата цел е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”.

**Стратегическият приоритет е:** „Подобряване на управлението на транспортната система”;

**Конкретните цели са:**

- Внедряване на интелигентни транспортни системи;
- Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓										✓	✓

Мярката би решила следния проблем:

П-И	5	Липса на съвременни логистични и информационни системи на терминалите.
-----	---	--

Мярката е насочена към изграждане на интегрирани подсистеми за видовете транспорт. Изпълнението на мярката оказва ефект, както върху улесненото обслужване на транспортната мобилност, подобро използване на инфраструктурата и транспортните средства, така и върху възможността за координиране на разписанията на различните видове транспорт (пътнически и товарен). По-добрата интеграция на мрежите на различните видове транспорт ще доведе до по-добър избор на видове: летища, пристанища, железопътни гари, метростанции и автогари трябва да се свързват все по-тясно и да се преобразуват в мултимодални платформи за връзка за пътниците.

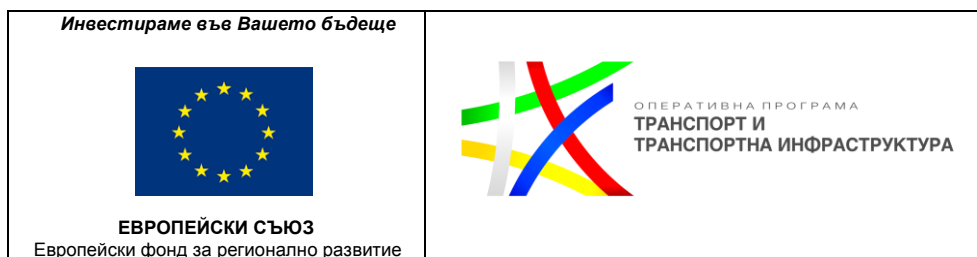
### 3 (М-И - 7.1) Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози

**Стратегическата цел е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”.

**Стратегическият приоритет е:** „Подобряване на управлението на транспортната система”,

**Конкретната цел е:** „Повишаване на институционалния капацитет”.

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.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
✓	✓										✓	✓

Мярката би решила следните проблеми:

П-И	6	Липса на изградена специална административна структура.
П-И	1	Липса на нормативна база.

Мярката е насочена към създаване на специализирана административна структура подчинена на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, тъй като то е централен едноличен орган на изпълнителната власт за провеждане на държавната политика в областта на транспорта. Към настоящия момент правомощия, свързани с интермодалния транспорт, упражнява Директорът на Дирекция "Национална транспортна политика", който е предвидено да „участва в смесени международни и национални работни групи за проучване на международни транспортни разработки, включително за интермодален транспорт“. Изпълнението на мярката генерира ефекти върху по-добрата организация и координация между видовете транспорт, създаване на подобрени условия за развитие на интермодален транспорт, развитието на логистичната инфраструктура, създаването на оптимални условия за развитие на икономиката, подобряване на достъпа до пазари и създаване на недискриминационни условия за конкуренция на пазара на транспортните услуги.

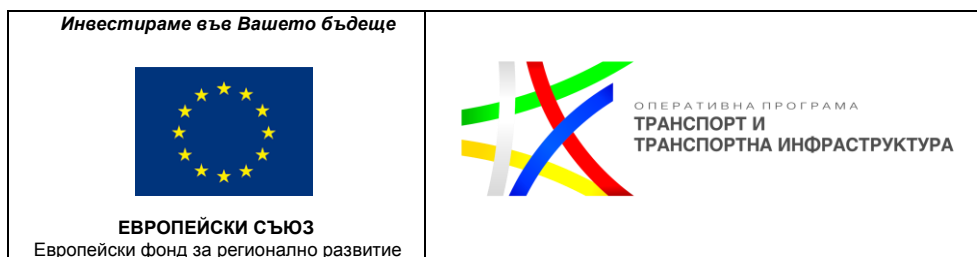
#### 4 (М-И - 8.2) Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.

**Стратегическата цел е:** „1. Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“.

**Стратегическият приоритет е:** „Развитие на интермодален транспорт“;

**Конкретните цели са:**

- Изграждане и развитие на интермодални терминали;
- Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата.



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

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓				✓		✓	✓

Мярката би решила следния проблем:

П-И	3	Липса на мрежа от работещи интермодални терминали, покриваща българските участъци от европейските транспортни коридори.
-----	---	---

Мярката е насочена към необходимостта от оформяне и развитие на мрежа за интермодални превози, която да покрива българските участъци от европейските транспортни коридори. В това число създаване на основен триъгълник интермодални селища по линия на градовете София-Бургас-Варна. Изграждането на интермодалния терминал в Русе се явява допълващ на основния триъгълник. Мярката оказва ефект върху създаването на оптимални условия за паралелно развитие, както на транспортната инфраструктура по приоритетните Трансевропейски направления, така и на необходимите интермодални терминали, създаващи условия за разрастването им в товарни селища.

**5 (М-И - 16.1) Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали**  
**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);“

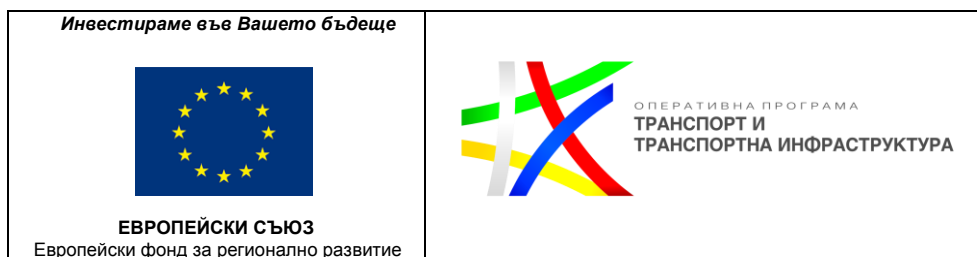
**Стратегическият приоритет е:** „Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“;

**Конкретната цел е:** „Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата“.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките											Характер на въздействието	
Организация			Инфраструктура					Експлоатация				
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓		✓	✓	✓				✓		✓	✓

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.

Мярката би решила следния проблем:

П-И	8	Липса на добра координация между отделните видове транспорт в посока развитие на интермодалните услуги.
-----	---	---

Мярката е насочена към изготвяне на Стратегия за изграждане и развитие на интермодални товарни и пътнически терминали и товарни селища в Република България. С мярката се цели чрез използване на стандартите и установените най-добри практики на ЕС и тенденциите в товарния и пътнически транспорт, да се проучат възможностите за развитие на интермодалните терминали и логистичната инфраструктура.

#### 6 (М-И - 17.1) Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“;

**Стратегическият приоритет е:** „Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“;

**Конкретната цел е:** „Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата“.

Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура					Експлоатация			Социално	Икономическо
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)		
	✓										✓	✓

Мярката би решила следния проблем:

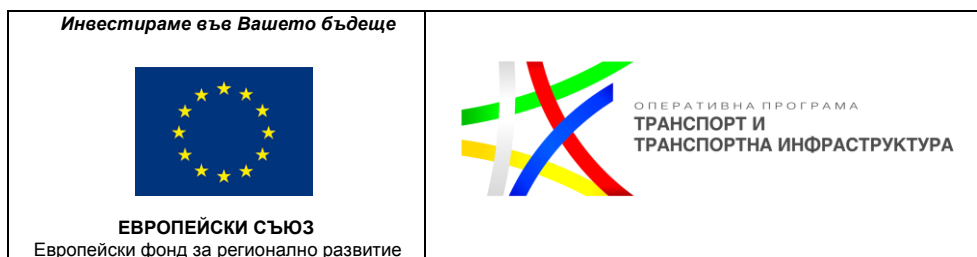
П-И	8	Липса на добра координация между отделните видове транспорт в посока развитие на интермодалните услуги.
-----	---	---

Мярката е насочена към подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари, като очаквания ефект е повишаване качеството и ефективността на българската транспортна система и по-пълното задоволяване на нуждите от транспортни услуги на населението и бизнеса.

#### 7 (М-И - 21.1) Изграждане на пътнически интермодални терминали или подобряване технологията на работа и взаимовръзките

**Стратегическата цел е:** „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“.

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.

**Стратегическият приоритет е:** „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“;

**Конкретните цели са:**

- Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища);
- Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори;
- Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа.

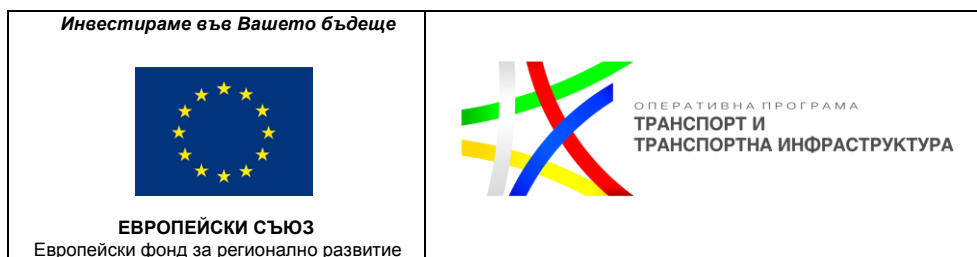
Насоките на мерките и характерът на въздействието са следните:

Насоки на мерките										Характер на въздействието		
Организация			Инфраструктура				Експлоатация					
Нормативна база	Институции	Други (с описание)	Капацитет	Наличност	Достъпност	Качество	Други (с описание)	Подвижен състав	Инфраструктура	Други (с описание)	Социално	Икономическо
	✓			✓	✓			✓	✓		✓	✓

Мярката би решила следния проблем:

П-И	8	Липса на добра координация между отделните видове транспорт в посока развитие на интермодалните услуги.
-----	---	---

Мярката е насочена към оптимизиране на обществения пътнически транспорт, както в градовете, така и в крайградските зони на големите селищни агломерации, като очаквания ефект от изпълнението ѝ е подобряване на интермодалността при превоза на пътници.



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

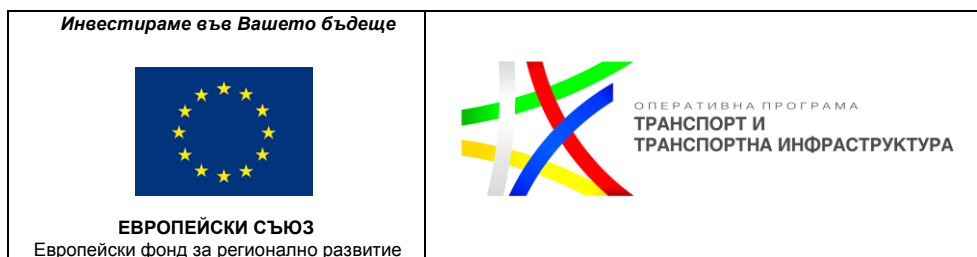
### III. СПИСЪК НА МЕРКИТЕ ПО КОНКРЕТНИ ЦЕЛИ

#### 3.1 СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1 „ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“

Стратегически проритет 1. „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“

1	Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.	M-A	1.1	Разработване на схема за определяне и управление на такси за ползване на пътищата.
		M-A	1.2	Увеличаване на приходите от ползването на пътищата (увеличаване на доходите за АПИ) чрез въвеждане на електронна такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства.
		M-M	1.1	Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост
		M-P	1.1	Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на необходимите финансови средства за управление на държавната собственост
2	Използване на други източници на финансиране на транспортната система. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове	M-Ж	2.1	Ускорено изграждане в националната железопътна система на ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2.
		M-Ж	2.5	Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав.
		M-Ж	2.7	Обновяване на базите за извършване на поддръжка, с ново и модерно технологично оборудване и екипировка на подвижния състав.
		M-A	2.1	Въвеждане на интелигентно управление на средствата за поддържане и инвестиции на пътищата чрез постигане на оперативна съвместимост в рамките на Директивата за EETS (European Electronic Toll Service), използването на интелигентни транспортни системи и предприятие със специална цел, което по най-добър начин може да изпълнява всичките роли на държавата.
		M-A	2.2	Прилагането на системата за е-толинг с цел въвеждане и използване на електронни винетки за леките автомобили чрез използване на системата, която проверява регистрационните номера спрямо плащанията и налага глоби на потребителите, които са в неизпълнение.
		M-M	2.1	Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС
		M-P	2.1	Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС
		M-И	2.1	Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик и нуждите на операторите
3	Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство	M-M	3.1	Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища.
		M-P	3.1	Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища.
		M-T	3.1	Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура

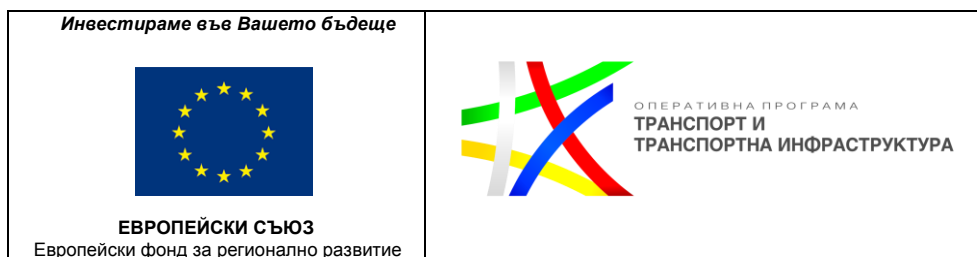
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

4	Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието	М-Т	4.2	Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година
		М-Ж	4.2	Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура
		М-Ж	4.3	Разработване на система за планиране и управление на поддържането на железния път.
		М-Ж	4.4	Изследване на процедурите и механизмите, по които се сключва договорът между Държавата и Управителя на железопътната инфраструктура за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура
		М-А	4.1	Създаване на система за наблюдение на състоянието на пътната мрежа.
		М-М	4.2	Създаване на условия за обработка на голямотонажни кораби в основните български пристанища.
		М-М	4.3	Преструктуриране и ново райониране и специализация на пристанищните терминали
		М-М	4.4	Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура
		М-М	4.5	Резервиране на нови терени за бъдещо развитие на пристанищата заложи в генералните планове.
		М-Р	4.2	Преструктуриране, ново райониране и специализация на пристанищата
		М-Р	4.3	Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура
		М-Р	4.4	Резервиране на нови терени за бъдещо развитие на пристанищата заложи в генералните планове.

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.

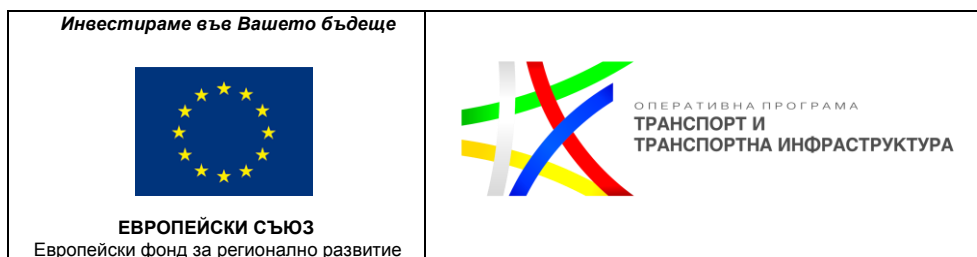


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## Стратегически приоритет 2. „Подобряване на управлението на транспортната система“

5	Внедряване на интелигентни транспортни системи	М-Ж	5.1	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на диспечерска система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението. Намаляване и оптимизиране на броя и обхвата на диспечерските кръгове.
		М-Ж	5.2	Изграждане на пръстен от оптичен кабел, който да осигури преносна среда за осъществяване на управлението на железопътната мрежа. Преносната системата ще е цифрова.
		М-Ж	5.3	Проектиране, разработване, въвеждане в експлоатация на единна система за управление на железопътната мрежа (ЕСУЖМ). Разгръщане на системата. Интегриране на други системи към ЕСУЖМ. Системата за управление на железопътната мрежа ще има и функционалност да управлява и капацитета.
		М-М	5.1	Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4
		М-Р	5.1	Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018)
		М-И	5.1	Изграждане на интегрирана интермодална информационна система
6	Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт	М-Ж	6.1	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР).
		М-Ж	6.2	Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.
		М-Ж	6.3	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на „Системата за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците“.
		М-М	6.2	Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.
		М-М	6.3	Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор
		М-Р	6.2	Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.
		М-Р	6.3	Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор

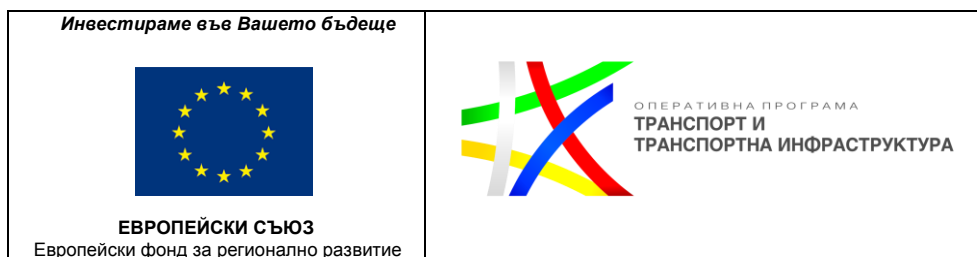
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

7	Повишаване на институционалния капацитет	М-Ж	7.1	Създаване на отделни звена в организационно-управленската структура на УИ, железопътните превозвачи и регулаторния орган, които да отговарят за оперативната съвместимост (осигуряване на финансирането, планиране и контрол на дейностите по изпълнение на стратегиите и плановете за внедряване на TCOC и ERTMS).
		М-Ж	7.5	Повишаване на институционалния капацитет чрез увеличаване на специализирания персонал за сметка на общоадминистративния.
		М-Ж	7.9	Осигуряване на необходимия институционален и човешки ресурс в ИАЖА за ежедневен контрол на резултатите от разпределението на капацитета с цел гарантиране изпълнението на Наредба № 41 и ЗЖТ.
		М-А	7.1	Разработване на Стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата
		М-А	7.2	Недопускане на забавяне при реализация на планираните проекти поради недостатъчно финансиране или забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки.
		М-А	7.3	Прилагане на пакет от мерки за повишаване на административния капацитет на АПИ като краен/конкретен бенефициент по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и Механизма за свързване на Европа.
		М-А	7.4	Разработване и изпълнение на вътрешноведомствен план-график (agenda) в АПИ с цел гарантиране на институционалната приемственост за ефективно администриране на проектите и договорите за БФП по ОПТТИ, преминали от НКСИП.
		М-А	7.5	Преглед на академичната и професионална квалификация и ролята на изследователските институти с цел повишаване на административния капацитет
		М-М	7.1	Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
		М-Р	7.1	Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
		М-И	7.1	Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози

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.

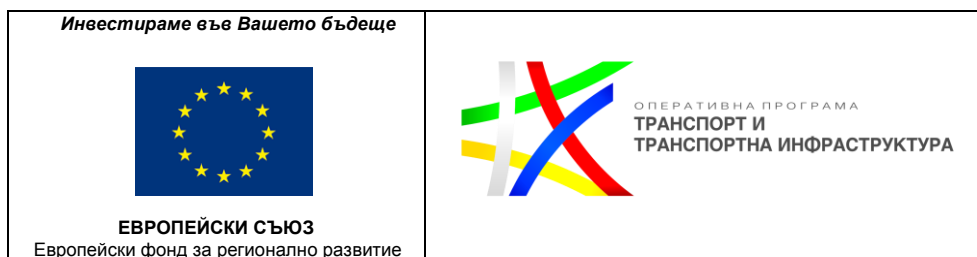
### Стратегически приоритет 3. „Развитие на интермодален транспорт“

8	Изграждане и развитие на интермодални терминали	М-Ж	8.1	Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия.
		М-М	8.1	Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа.
		М-М	8.2	Развитие на логистичната инфраструктура
		М-Р	8.1	Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа.
		М-Р	8.2	Развитие на логистичната инфраструктура
		М-И	8.1	Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар
		М-И	8.2	Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови
9	Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата	М-Ж	9.1	Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел.

### Стратегически приоритет 4. „Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар“

10	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара	М-Ж	10.1	Проучване и създаване на възможности за предоставяне на обществени услуги за железопътен превоз на пътници на регионално ниво
		М-Ж	10.2	Проучване и създаване на възможности за либерализация на пазара на пътнически железопътни услуги
11	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура	М-М	11.1	Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.
		М-Р	11.1	Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.

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.



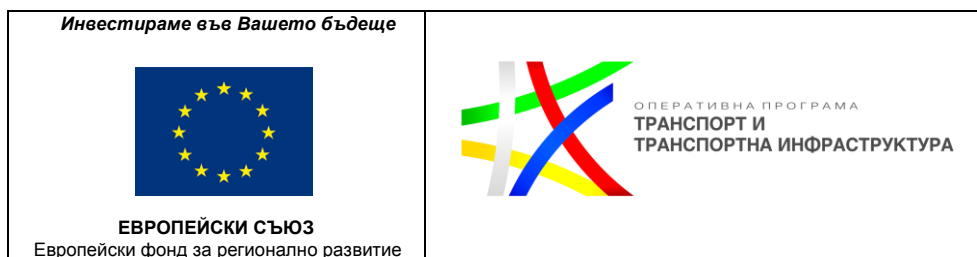
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

12	Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт	М-Ж	12.1	Необходимо е да се завиши контролът по изпълнение на услугите на пътническия превозвач, за да се повиши качеството на предлаганата услуга.
		М-Ж	12.2	Разработване на ефективна републиканска транспортна схема, която да допринесе за съгласуване, координиране на разписанията на автобусите и влаковете по дадено направление и да се дефинират минималните интервали между тях
		М-А	12.1	Насърчаване закупуването на нови автомобили, чрез данъчни облекчения.

Стратегически приоритет 5. „Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“

13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот	М-Ж	13.1	Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и приважане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.
		М-Ж	13.2	Изработване и въвеждане на единни национални минимални изисквания за поддръжка и ремонт на товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви и изработване на нови ведомствени нормативни документи за ремонт и поддръжка за всеки тип товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви въведени в експлоатация и коригиране на сега действащите, ако противоречат на TCOS.
		М-Ж	13.3	Предприемане на конкретни действия, насочени към подобряване на финансовото състояние на търговските дружества и държавните предприятия в областта на железопътния транспорт
		М-М	13.1	Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги
		М-Р	13.1	Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги
14	Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)	М-Ж	14.1	Рационализиране на железопътната мрежа
		М-М	14.1	Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите
		М-Р	14.1	Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите
15	Насърчаване на използването на алтернативни горива	М-А	15.1	Стимулиране използването на биогорива и други възобновяеми горива в транспорта
		М-А	15.2	Използване на Европейските и други фондове за финансиране на мерки за енергийна ефективност в транспорта

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.



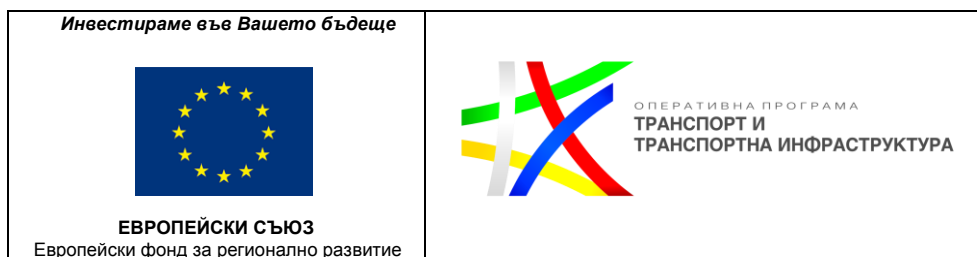
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 3.2 СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 2. „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СВЪРЗАНОСТ И ДОСТЪПНОСТ (ВЪТРЕШНА И ВЪНШНА)“

Стратегически приоритет 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

16	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата	М-Ж	16.2	Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища
		М-М	16.1	Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
		М-Р	16.1	Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
		М-И	16.1	Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали
17	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата	М-Ж	17.1	Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори. Те не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават и от там и експлоатационните. За тях не са предвидени средства от оперативните програми.
		М-И	17.1	Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема
18	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа	М-Ж	18.1	За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна- изток ще бъде от полза рехабилитацията на железопътната линия Варна-Русе.
19	Създаване на оперативна съвместимост	М-Ж	19.2	Подобряване на системата за електрозахранване на железопътните участъци, в които ще се извършва пълен капитален ремонт на тяговите подстанции и пълен или частичен ремонт на контактната мрежа.

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.



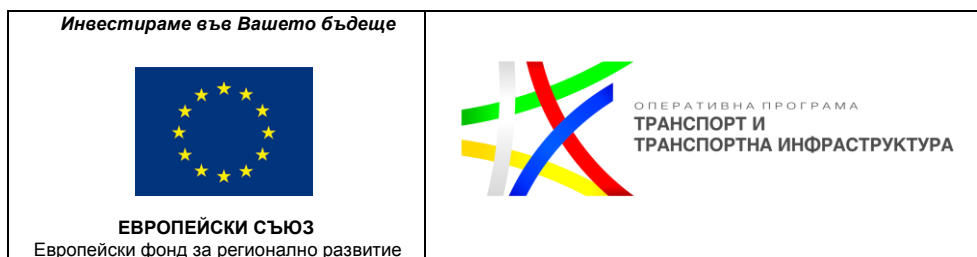
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

		М-Ж	19.3	Достигане на стандартите за железен път, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникация според изискванията на съответните ТСОС-и
		М-Ж	19.5	Актуализиране на националните технически правила с максимално отчитане на изискванията на ТСОС, нотифициране и публично оповестяване в базата данни NOTIF-IT.
		М-Ж	19.6	Актуализиране на Стратегиите и Плановите за внедряване на ТСОС и ERTMS, като се отчете изоставането в реализацията им и необходимият ресурс за финансиране.
		М-Ж	19.7	Цялостна промяна на Наредба 57, в съответствие с европейското и национално законодателство.
		М-Ж	19.9	Създаване на регистър на инфраструктурата.
		М-М	19.1	Активно участие във формирането на европейската политика в областта на морския транспорт и укрепване на международното сътрудничество
		М-Р	19.1	Активно участие във формирането на европейската политика в областта на водния транспорт по река Дунав и укрепване на международното сътрудничество
20	Подобряване и развитие на трансграничните връзки	М-М	20.1	Подобряване параметрите на подходните плавателни канали и акватории за осигуряване на достъп на голямотонажни кораби в основните български пристанища.
		М-Р	20.1	Оптимизиране на навигационните условия на река Дунав в общия Българо-Румънски участък, чрез отстраняване на стеснените участъци.
		М-Р	20.2	Модернизация и оптимизация на дейностите по поддържане на плавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав

Стратегически приоритет 7. „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“

21	Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища).	М-А	21.1	Разработване на общо разписание на обществения пътнически транспорт (автобусен и железопътен транспорт).
		М-И	21.1	Изграждане на пътнически интермодални терминали или подобряване технологията на работа и взаимовръзките
22	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет	М-Т		

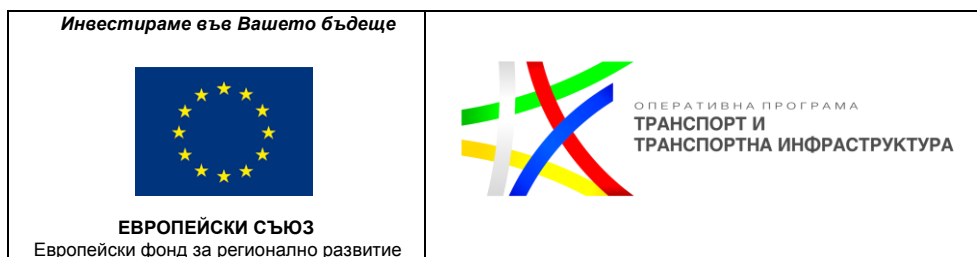
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

23	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа	М-Т	23.1	Прилагане на йерархичен подход при разпределяне на средствата, така че да бъде гарантирана поддръжката на железопътната и пътната мрежа. Останалите средства, след пълното финансиране на тези ангажименти, са разполагаеми за нови инвестиции и поддръжка.
		М-Ж	23.1	Необходимо е да се предприемат механизми за изпълняване на минимални стандарти за повишаване на качеството на железопътните услуги, в изпълнение на Приложение 3 от Регламент 1371.
		М-Ж	23.2	План за разработване на програми за внедряване на процесите за повишаване на качеството на железопътните услуги.
		М-Ж	23.3	Изготвяне на предложения за промени в Закона за жп транспорт и подзаконовите нормативни документи в съответствие с Европейското законодателство по отношение на подобряване на качеството на предлаганите жп услуги.
		М-Ж	23.4	Изграждане на съвременна и модерна комуникация между участниците на железопътния пазар – железопътни предприятия, управител на инфраструктура и потребители на жп услуги.
		М-Ж	23.5	Участие на гражданите и организациите в социалното управление и защитата на техните права и законни интереси, усъвършенстване на системата за приемане, регистриране на предложения, сигнали, жалби и молби на граждани и организации. Завишена контролна дейност по изпълняване на железопътните услуги.
		М-А	23.1	Финансиране изграждането на автомагистрали и скоростни пътища.
24	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори	М-Ж	24.1	Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони
		М-М	24.1	Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на жп връзки до пристанищата, които нямат такива;
		М-М	24.2	Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;
		М-Р	24.1	Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на жп връзки до пристанищата, които нямат такива;
		М-Р	24.2	Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;
25	Осигуряване на достъпни задължителни обществени превозни услуги			
26	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа	М-Т	26.1	Проучване на необходимостта и възможностите за изграждане на нови връзки в транспортната мрежа
27	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност			

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.

### 3.3 СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 3. „ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТРИЦАТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ ОТ РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“

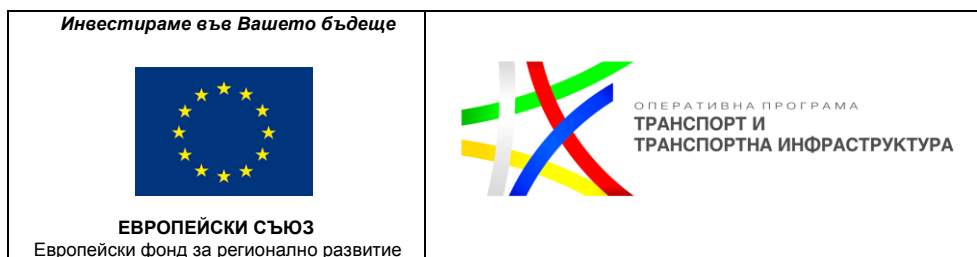
Стратегически приоритет 8 „Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“

28	Намаляване на вредните емисии от транспорта	M-M	28.1	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
		M-P	28.1	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
29	Намаляване на шумовото замърсяване	M-M	29.1	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете
		M-P	29.1	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете

Стратегически приоритет 9 „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“

30	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта	M-Ж	30.1	Определяне на оптималната за железопътната и пътната мрежа структура на пресичанията по вид с цел намаляване на произшествията.
		M-A	30.1	Изграждане на пътни съоръжения в градовете за намаляване на конфликтните точки между транспортните потоци.
		M-M	30.1	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
		M-P	30.1	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
31	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за	M-Ж	31.2	Подпомагане функционирането на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
		M-A	31.1	Отстраняване на проблемите в местата с най-голяма интензивност на ПТП.
		M-M	31.1	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти

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.*

	безопасност и сигурност	М-Р	31.1	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
32	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.	М-Ж	32.2	Увеличаване на производителността на труда може да се постигне чрез насищане на производствените групи със съвременна средна и лека механизация.
		М-Ж	32.3	Привличане на предприятия, специализирани в текущ ремонт и поддържане на железния път
		М-А	32.4	Актуализиране на нормативната база в автомобилния транспорт.
		М-А	32.2	Провеждане на информационни и образователни кампании за повишаване на пътната безопасност.
		М-А	32.3	Въвеждане на информационни системи за водачите на автомобили. Разработване на проект за предпроектно проучване за национална информационна система за водачите на автомобили.

*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.*