



Европейски съюз
Европейски фонд за регионално развитие

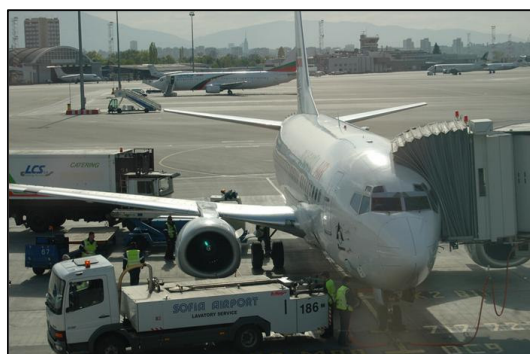
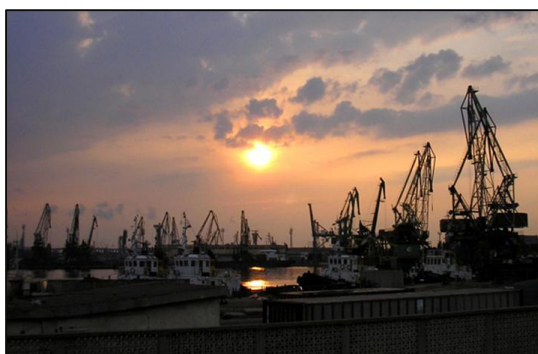


„По - близо, по - близки...“



МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ИЗРАБОТВАНЕ НА ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА НА БЪЛГАРИЯ



Главен доклад 4
Доклад за идентифицираните варианти
Юни 2009г.

Съдържание

1	Въведение	1
	1.1 Цел на проучването	1
	1.2 Цел на Доклада	2
	1.3 Структура на доклада	4
	1.4 Определение	4
2	Методология за избор на вариант	5
	2.1 Преглед	5
	2.2 Определение за намеса	5
	2.3 Източници на информация	5
	2.4 Критерии за включване на варианти в дългия списък	6
	2.5 Детайли, включени в списъците с варианти	7
3	Варианти за автомобилен транспорт	8
	3.1 Слабости и пропуски в пътната инфраструктура, които трябва да бъдат преодолени	8
	3.2 Варианти за автомобилния транспорт	9
4	Варианти за железопътен транспорт	22
	4.1 Железопътни слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени	22
	4.2 Железопътни варианти	23
5	Варианти за пристанища и водни пътища	33
	5.1 Слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени в морския транспорт и морските пристанища	33
	5.2 Вътрешен воден транспорт - слабости и пропуски , които трябва да бъдат преодолени	34
	5.3 Варианти за пристанищата и вътрешния воден транспорт	35
6	Варианти за въздушен транспорт	51
	6.1 Въздушен транспорт - недостатъци и пропуските, които трябва да бъдат преодолени	51
	6.2 Варианти на въздушния транспорт	51
7	Варианти за интермодален транспорт	56
	7.1 Слабости и пропуски, които трябва да се преодолеят при интермодалния транспорт	56
	7.2 Варианти за интермодален транспорт.....	56
8	Следващите стъпки	58

Таблицы

Таблица 3.1 - Слабости и пропуски в автомобилния транспорт, които трябва да бъдат преодолени	8
Таблица 3.2 – Дълъг списък с идентифицирани варианти и възможни дейности за автомобилния транспорт	11
Таблица 4.1 – Железопътни слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени...	22
Таблица 4.2 – Дълъг списък на вариантите за железопътен транспорт	25
Таблица 5.1 – Морски пристанища и морски транспорт - слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени	33
Таблица 5.2 – Вътрешен воден транспорт - слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени	34
Таблица 5.3 – Дълъг списък на вариантите за пристанища и водни пътища	37
Таблица 6.1 - Въздушен транспорт - недостатъци и пропуски, които трябва да бъдат преодолени	51
Таблица 6.2 – Дълъг списък на вариантите за въздушен транспорт	53
Таблица 7.1 – Слабости и пропуски, които трябва да се преодолеят при интермодалния транспорт	56
Таблица 7.2 – Дълъг Списък на интермодалните транспортни варианти	58

Фигури

Фигура 3.1 – Варианти за пътната инфраструктура	22
Фигура 4.1 – Варианти за железопътен транспорт	32
Фигура 5.1 – Варианти за водните пътища	51
Фигура 6.1 – Варианти за въздушен транспорт	56

1 Въведение

1 Въведение

1.1

Цел на проучването

Главната цел на проекта за Общ генерален план за транспорта (ОГПТ) е ясно поставена в Техническите спецификации, изготвени от Българското Министерство на Транспортата като:

“...създаване на стратегическа и последователна база от технически данни, транспортни модели, мултимодални технически проучвания за проектна идентификация при дългосрочни и средносрочни инвестиционни програми в транспортния сектор в България. Тези технически проучвания трябва да притежават висока степен на съгласуваност, чрез разработването на подходящ генерален план за транспорта”

Главните цели на ОГПТ проучването могат да бъдат обобщени както следва:

- **Осигуряване мобилността на хора и стоки** - при възможно най-добри социални условия и условия за безопасност, като се подкрепя постигането на целите на Общността, по-специално по отношение на конкуренцията и околната среда, и се допринася за укрепването на икономическото и социално единство;
- **Осигуряване планирането на висококачествена инфраструктура** – в икономически приемливи срокове;
- **Осигуряване на мулти-модален подход** – включване на всички видове транспорт, вземайки под внимание техните относителни предимства;
- **Оптимално използване** – възможност за оптимално използване на съществуващия инфраструктурен капацитет;
- **Интеграция** – насърчаване на оперативната хармонизация и интермодалност между различните видове транспорт;
- **Осъществимост** – да може да се осъществи на макро икономическо ниво; и
- **Приложимост** – да допринася за въвеждането на транспортни действия, отговарящи на изискванията за опазване на околната среда.

Задачите и целите на проекта също трябва да бъдат заложи в контекста на по-широката Европейска (ЕС) и българска транспортна политика.

Целите на ЕС за транспорта са поставени в Бялата книга, 2001г. “Европейска транспортна политика за 2010г: Време за решения” с ключовата задача, която трябва да се постигне:

“мобилност за всички граждани, която е устойчива както в икономическо и социално отношение, така и по отношение опазването на околната среда”

Като Страна-членка, от България ще се очаква да приеме приоритетите на ЕС и да демонстрира придържане към тях за получаване на финансиране от страна на ЕС за проектите, посочени в генералния план.

Важно е също генералния план да отговаря на специфичните цели на българското правителство. Те са заложи в Националната Стратегическа Референтна Рамка за програмния период 2007-2013г. Тя поставя визията за развитието на страната като членка на ЕС, както следва:

“до 2015 България трябва да стане конкурентна страна от ЕС с високо качество на живота, доходи и социално съзнание”.

Тази визия ще бъде реализирана чрез постигането на две средносрочни цели:

- Укрепване конкурентноспособността на икономиката за постигане на висок и устойчив растеж; и

- Развитие на човешкия капитал за осигуряване на по-висока трудова заетост, доходи и социална интеграция.

Един подобрен транспорт може да играе ключова роля за постигането на тези цели.

“Националната Стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и Планът за действие за периода 2006-2015” залага правителствената инвестиционна политика за този период, която трябва да отговаря на общите приоритети за подобряване на основната инфраструктура. В транспортния сектор Стратегията поставя осем приоритета:

- Изграждане и развитие на ключовите транспортни инфраструктурни връзки от национално, транс-гранично и Европейско значение и подобряване на интер-оперативността на главните железопътни линии;
- Развитие на националната пътна инфраструктура и нейното интегриране в тази на страните членки от ЕС;
- Развитие и подобряване на пътната мрежа и приспособяването ѝ към нормативите и стандартите в ЕС;
- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата и новата инфраструктура;
- Модернизация на инфраструктурата на река Дунав и морските водни пътища;
- Подобряване на условията за навигация и популяризиране на интермодалния транспорт;
- Развитие и модернизация на летищата и тяхното приспособяване към изискванията на Европейския съюз по отношение на опазване на околната среда; и
- Насърчаване на публично-частните партньорства.

Общият генерален план за транспорта се финансира чрез Приоритетна ос V на Оперативната Програма за Транспорт за 2007-2013г. (ОПТ). Това е една от седемте оперативни програми на Република България, които се финансират от Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Целта на ОПТ е развитието на железопътната, сухопътна и водна инфраструктура, а също и стимулиране развитието на смесения транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа с цел постигане на стабилност в българската транспортна система.

Специфична характеристика на ОПТ, отразена в очакваните резултати от ОГПТ, е прогресивния избор и приоритизиране на индикативен списък от инфраструктурни проекти, предвидени за финансиране по Програмата.

1.2

Цел на Доклада

Резултатите от Общия генерален план за транспорта обхващат 13 Главни доклада и един Заключителен доклад, обхващащ всички етапи, дейности и резултати от проекта.

Таблица 1.1 – Списък на главните доклади по проекта

Номер на доклада	Заглавие на доклада	Етап (съгласно Договора)	Дейност (съгласно Техническата спецификация)
KR1	Доклад за разработване на транспортен модел	I	10
KR2	Анализ на действащата транспортна система и недостатъците, които трябва да се преодолеят	I	1
KR3	Анализ на бъдещото търсене на транспортни услуги и бъдещите недостатъци, които трябва да бъдат преодолен	I	2

Номер на доклада	Заглавие на доклада	Етап (съгласно Договора)	Дейност (съгласно Техническата спецификация)
KR4	Доклад за идентифицираните варианти	II	3
KR5	Доклад за рамката за оценяване	II	4
KR6	Доклад за първоначална оценка	II	5
KR7	Доклад за подробна оценка	II	5
KR8	Доклад за Общия генерален транспортен план	III	6
KR9	Доклад за Стратегическата оценка на околната среда (SEA)	III	6
KR10	Доклад за стратегията за поддържане на активите	III	7
KR11	Стратегия за изпълнение и финансиране	III	8
KR12	Стратегия за наблюдение и оценка	III	9
KR13	Стратегия за развитие на човешките ресурси	III	8
FR	Окончателен доклад по проучването за Общ Генерален транспортен план	IV	-

Както е заявено в Главен доклад 1 (Доклад за разработване на транспортен модел) ние проверихме утвърдените математически транспортни модели, които представят принципните движения на хора и стоки вътре в, към, от и през България. Това се основава на наблюденията за действителното пътуване и движение, получени чрез непосредствени изследвания.

Както е заявено в Главен доклад 2 (Анализ на действащата транспортна система и недостатъците, които трябва да се преодолеят) тези транспортни модели за „базовата година“ са подходящи за разбиране на настоящото търсене и предлагане, условията за пътуване и каквито и да е недостатъци в инфраструктурата, услугите и системите.

В Главен доклад 3 (Анализ на бъдещото търсене на транспортни услуги и бъдещите недостатъци, които трябва да бъдат преодоленни) първоначалните прогнози за търсенето в транспортния сектор през 2015г. и 2030г. са използвани за потвърждаване на пропуските, които биха съществували в един прогнозен базов сценарий.

Приключването на прегледа на съществуващите транспортни системи, бъдещото търсене в транспортния сектор и идентифицирането на изчерпателен списък на недостатъците, които трябва да се преодолеят ни предоставят база за изготвяне на подробен списък на потенциалните проекти и намеси.

Тук, в Главен доклад 4 ние докладваме за работата, свързана с Дейност 3, както е посочено в техническата спецификация за изготвяне на проект за Общ генерален план за транспорта.

Според техническите спецификации, консултантът трябва да идентифицира възможните варианти за преодоляване на съществуващите и бъдещи пропуски в осигуряването на транспортни услуги, които са посочени при дейности 1 и 2.

Началната точка са проектите, изброени в Оперативна Програма Транспорт. Необходимо е, обаче, също да се разгледат допълнителни проекти, които са предложени от заинтересованите страни, за да сме сигурни, че предпочитанията на всички, свързани с проекта, организации са изцяло обсъдени.

При изготвянето на списъка от варианти, е разгледан широк обхват от възможни решения, включително:

- Инфраструктурни инвестиции;
- Развитие на услугите;
- Интелигентни транспортни решения;
- Механизми за таксуване и фискални механизми; и
- Други мерки.

1.3

Структура на доклада

Останалата част на настоящия доклад е разделена в 7 раздела, които разглеждат следното, съответно:

- Глава 2 определя методологията, възприета за идентификация и избор на варианти, включително:
 - Описание на различните видове намеси, които се разглеждат
 - Обсъждане на критериите за приемане на намеса в дългия списък на възможните варианти
 - Различните източници, ползвани при създаването на списъка с вариантите
 - Последователен подход към осигуряването на информация, която да описва определена намеса в този ранен етап на идентифициране на вариантите
- Глави 3 до 7 предоставят дълъг списък на варианти, определени като свързани с основните видове транспорт и интермодални варианти. Списъците са представени като обобщаващи таблици с придружаващи планове.
- Глава 8 описва как дългият списък на вариантите ще бъде оценен и одобрен преди възможното включване на вариантите в Общия генерален план за транспорта.

Появата на вариант в този доклад не предполага нищо повече от това, че намесата има потенциал да изпълни част от общия план. Никакви заключения не могат да се правят от този доклад по отношение на ефективността, важността или възможността за изпълнение на каквото и да е предложение. Съответно, докато списъците на представените варианти се опитват да бъдат колкото е възможно по-изчерпателни, може да има допълнителни варианти, които да се появят през следващите фази на проекта, и определените тук варианти могат да бъдат променени, за да е сигурно, че са постигнати максимални ползи.

1.4

Определение

В този доклад са използвани различни термини за описване на предложението, които може накрая да бъдат включени в Общия генерален план за транспорта, те включват вариант, намеса и схема. Те трябва да бъдат третираны като еднакви и равнопоставени.

2 Методология за избор на вариант

2 Методология за избор на вариант

2.1 Преглед

На този етап на проекта, целта е да се идентифицират всички варианти и намеси, които има вероятност значително да подобрят предоставянето на транспортни услуги чрез какъвто и да е вид транспорт или комбинация от видове, така че ефективно да допринесат за икономическото и социално развитие на България.

В тази глава обсъждаме процеса на идентифициране на вариантите, и по-специално:

- Различните видове варианти, които са разгледани;
- От къде произлизат вариантите, които се разглеждат;
- Критериите, спрямо които е разгледан даден вариант за включване в дългия списък; и
- Обобщена информация, която е представена в глави 3 до 7, свързана с всеки вариант.

2.2

Определение за намеса

Има широк обхват от варианти и намеси, които е вероятно да имат положителен принос към развитие на транспорта. Докато много от тях ще са свързани с изграждането на нова инфраструктура, други ще се отнасят до рационализацията или рехабилитацията на съществуващата инфраструктура и голям брой ще са свързани с управлението и експлоатацията на системата.

Вариантите могат да бъдат широко класифицирани по четири основни насоки, под които попадат множество от специфични видове намеси:

- Административни:
 - Национална, регионална и общинска организация на транспортните услуги
 - Механизми за управление и контрол
 - Организационно управление и използване на човешките ресурси
- Фискални:
 - Начини за финансиране
 - Събиране на приходи
 - Инфраструктурни такси
 - Субсидии
- Инфраструктурни:
 - Ново строителство
 - Ново оборудване
 - Подобрене
 - Реконструкция
 - Рехабилитация
 - Рационализация
 - Извеждане от експлоатация
 - Затваряне
- Експлоатация:
 - Предоставяне на услуги
 - Поддръжка
 - Интелигентни транспортни системи
 - Информация
 - Обучение

2.3

Източници на информация

Списъкът на вариантите е изготвен от нашите четири ключови експерти по пътен, железопътен, воден и въздушен транспорт. Те събраха поддържаща информация от три първоначални източника:

- Преглед на публикуваните и не-публикувани документи от агенции в България и от Европейски и други международни екипи.

- Дискусии и консултация със служители и представители на Правителството, доставчици на транспортни услуги и оператори и други основни заинтересовани страни.
- Посещения на обектите и технически проучвания от ключовите експерти, за да се разберат от първа ръка проблемите, които трябва да се преодолеят. В този случай ключовите експерти използват своя международен опит, за да определят вариантите, които не са споменати в публикуваните източници или при консултациите.

Четири правителствени документа формират базата за публикувана информация относно разглежданите транспортни варианти:

- Министерство на Транспортта – Секторна Оперативна Програма за Транспортта (2007-2013г.)
- Министерски Съвет – Национална Стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и План за действие (2006-2015г.)
- Министерство на Транспортта – Анализ на състоянието и перспективите за развитие на пътната инфраструктура в Република България
- Министерство на Транспортта - Национална Програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт (2006-2015г.)

По-долу са изброени другите главни институции, които предоставиха информация:

- Национална Компания “Железопътна Инфраструктура”
- Национална Агенция “Пътна Инфраструктура” (преди това Фонд Републиканска Пътна Инфраструктура)
- Железопътни пътнически оператори
- Железопътни товарни оператори
- Изпълнителна агенция морска администрация
- Агенция за изследване и поддържане на река Дунав
- Държавно предприятие пристанищна инфраструктура
- Компании, които експлоатират пристанища
- Пристанищни оператори
- Товарни превозвачи
- Въздушни оператори
- ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация”

2.4

Критерии за включване на варианти в дългия списък

В процеса на събиране на възможни варианти за дългия списък, има вече някакъв подбор на много високо ниво. Това е така, за да е сигурно, че всяка намеса, която се разглежда по-нататък, отговаря поне на минималния набор от критерии за приемане в контекста на ОГПТ.

В допълнение към съответствието с по-важните икономически, социални, екологични и транспортни политики на българското правителство и на Европейския Съюз, вариантите, които е възможно да бъдат включени в ОГПТ, трябва да удовлетворяват други по-специфични тестове. По-специално, в контекста на ГТМП като стратегически план, те се отнасят до обхвата и функцията на намесата. Планът не засяга намесите в границите на градовете. Той се отнася най-вече до политиките, стратегиите пътуванията, които са:

- Между големите градове в България;
- Между България и съседните страни; и
- Преминаващи през България, за да свързват страните в Европа

За възприемане на схемата за Европейско финансиране, вариантът или намесата трябва да отговарят на приоритетите, целите и задачите, поставени в наредбите за:

- Транс-Европейската мрежа;
- Приоритетните европейски проекти
- Кохезионния фонд; и
- Европейският фонд за регионално развитие.

Включени са обаче и възможните съществени интервенции, които не са приемливи за финансиране от ЕС.

2.5

Детайли, включени в списъците с варианти

На този етап от развитието на Генералния план не се изискват пълни подробности за намесата. Достатъчно подробности се изискват чрез описанието, които да дадат възможност за ясно разбиране на това какво обхваща вариантът, къде се намира (ако е приложимо) и какви са неговите възможни въздействия в общ план.

Глави 3 до 7 представят варианти, които трябва да се разгледат за всеки основен вид транспорт и комбинираните видове. Представената информация е описана по-долу:

- Референтен номер – всеки вариант има свой уникален референтен номер.
- Наименование – официалното заглавие на съществуващата схема или наименование за справка.
- Описание – кратко описание на предложението и всяка съществено важна информация, в случай, че схемата е за инфраструктура, ще включва местоположението, дължината, стандарта и т.н.
- Вид намеса – ще се свърже с четирите основни категории и специфичните видове в категорията, както е дефинирано в раздел 2.2 по-горе.
- TEN-T – където е приложимо, референтният номер на коридора от Транс-Европейската Мрежа, по който е разположена схемата.
- Приоритетен проект на ЕС – където е приложимо, референтен номер на проекта.
- Програма – идентифициране на всяка одобрена програма, в която има предложен за изпълнение вариант, например Секторна Оперативна програма за Транспорта.
- Разходи – където приблизителната стойност на разходите е вече определена. Ще подготвим обширни и приблизителни стойности на разходите за всяко предложение, което се придвижва напред за подробна оценка през следващите етапи на проекта и за което все още не са направени разходи.
- Ползи – в зависимост от това дали една намеса е от полза за пътниците, превоза на товари или и двете.
- Пропуск/ слабост – в Главни доклади 2 и 3 идентифицирахме слабостите и пропуските в националните транспортни системи. Адресирани са онези посочени пропуски, към които може да се насочи определена намеса.
- Коментар – всяка друга свързана информация, която не е включена другаде.

В този доклад ние **не се опитваме** да правим каквато и да е оценка на една намеса по отношение на:

- Парична стойност;
- Възможност за получаване на финансиране;
- Успех при постигане на целите;
- Въздействие върху околната среда; или
- Приоритет и програма.

Това ще следва по време на процеса за оценяване на вариантите.

3 Варианти за автомобилен транспорт

3 Варианти за автомобилен транспорт

3.1 Слабости и пропуски в пътната инфраструктура, които трябва да бъдат преодолени

В Главни доклади 2 и 3 бяха идентифицирани пропуските в пътната мрежа, системите и управлението, към които трябва да се насочи вниманието за да бъдат преодолени слабостите в транспортните доставки в контекста на съществуващото и прогнозно бъдещо потребление. Те са показани по-долу и са предпоставки за определяне на варианти.

Таблица 3.1 - Слабости и пропуски в автомобилния транспорт, които трябва да бъдат преодолени

№.	Управление и правила (УП)
1	Недостатъчни финансови средства за настоящо и планирано строителство, ремонт и поддръжка на пътната инфраструктура
2	Изключително дълъг времеви интервал между подготовката и реализацията на проектите за изграждане на пътна инфраструктура
3	Липса на стратегически документи за осигуряване на национална политика за основните приоритети за развитие на пътищата, етапност и източници на финансиране
4	Липса на внедрени съвременни методи, процеси и технологии за поддръжка на пътищата
5	Липса на организация и планиране за поддръжка на автомагистралните връзки, пътните възли и конструкции
6	Липса на координация и връзки между съществуващите научни институти и институциите отговорни за изграждането, експлоатацията и поддържането на пътната инфраструктура.
7	Липса на мотиви и стимули за работа на добре обучени и висококвалифицирани специалисти за работа в сферата на планирането, проектирането, изграждането и поддържането на пътната инфраструктура
8	Остаряло оборудване, машини и съоръжения за строителство и поддръжка на автомагистралите и останалите обекти на пътната инфраструктура
9	Липса на интегрирана система за организация на трафика и въвеждане на интелигентни транспортни системи - едновременно оповестяване на всички служби за помощ и аварии, мониторинг на движението по автомагистралите и останалите пътища или отделни съоръжения, като тунели, мостове и др
10	Липса на утвърдена система и методика за йерархичността на пътищата .
11	Високият брой инциденти е резултат не само на незадоволителното състояние на пътната инфраструктура, но и на лошата организация на контрола и информираността по пътищата
12	Липса на специализирани товарни автомобили, което е особено важно за контейнерния и интермодален транспорт

№.	Инфраструктура (И)
1	Недовършена основна автомагистрална мрежа за осигуряване на качествени, високоскоростни връзки между България и съседните страни и между главните

№.	Инфраструктура (И)
	населени центрове в България
2	Незадоволително състояние на съществуващата инфраструктура, което не отговаря на съответните условия за непрекъснат, удобен и безопасен транспорт
3	Изключително лошо състояние на пътната настилка по третокласната пътна мрежа, голяма част от която не е ремонтирана повече от 20 години. Тези пътища са от голяма важност за общините и връзките между различните региони
4	Голям брой пътни участъци с нива на трафик близки до пълния капацитет на пътя
5	Банкети на пътища от Клас I, II и III , които не се поддържат
6	Голям брой мостове, които се нуждаят от незабавен ремонт или рехабилитация
7	Несъответствие между геометричните и други стандарти за проектиране на пътни участъци
8	Много висок процент произшествия, който е индикатор за лошото състояние на пътната инфраструктура и лоша организация на безопасността и контрола за движение по пътищата
9	Липса на обходни пътища в много градове и населени места, особено където преминава интензивен трафик. Това създава проблеми, особено където преминава интензивен трафик..
10	Некачествена или липсваща пътна маркировка по много пътни участъци, недостатъчни и неадекватни пътни знаци и липса на електронни знаци за състоянието на движението
11	Лошо състояние на водостоците и дренажите по пътищата, водещо до редовно наводняване с последващо влошаване на състоянието на пътната настилка.
12	Отсъствие на достатъчно крайпътни обслужващи съоръжения
13	Носимоспособност по главните международни транспортни коридори, несъответстваща с Европейския стандарт за 11.5 т/ос
14	Неремонтирани и несъответстващи с изискванията за безопасност и сигурност тунели по автомагистралните участъци, които са в експлоатация

3.2

Варианти за автомобилния транспорт

Таблица 3.2 представя дългия списък с варианти с описателни подробности. На фигура 3.1. са посочени вариантите, които са свързани с инфраструктурно строителство. Забележката в края на Таблица 3.2 обяснява типовете пътни платна за вариантите.

В процес на строителство са два пътни обекта, които ще бъдат завършени и пуснати в експлоатация през първата прогнозна 2015 година:

- **Мостът Видин-Калафат** – комбиниран пътно-железопътен мост над река Дунав в северозападния край на страната. Той ще осигури второ преминаване на река Дунав между България и Румъния (първият е при Русе) по направление на трансевропейски транспортен коридор IV, свързващ Германия с Турция и Гърция. Строителството започна през 2007 г. и е планирано да завърши през 2010 г.

Когато бъде завършен и пуснат в експлоатация, мостът ще осигури подобрени връзки, времена на пътуване и алтернативи за вид пътуване за трафика влизащ в, излизащ от или транзитно преминаващ през България. Неговата значимост и ефективност ще бъдат значително увеличени, ако бъдат подобрени железопътните и пътните връзки от София до Видин и връзките в Румъния продължаващи към Германия по направление на трансевропейски транспортен коридор IV. Сам по себе си и в краткосрочен план ефектът му ще бъде основно местен.

- **Магистрала Люлин** – нова автомагистрала с дължина 19 км, свързваща автомагистрала Струма от нейния северен край източно от Перник с околоръстния път на София в западната част на града. Строителството беше започнато през 2006 г. и трябваше да завърши през 2009 г., но беше забавено отчасти поради спряното финансиране от ЕС по програма ИСПА, която трябва да осигури 75% от разходите за строителни работи.

Когато бъде завършена, автомагистралата ще осигури важна връзка с трансевропейски транспортен коридор № IV и ще облекчи значително републикански път I-6 между Перник и София и участъци от западната част на околоръстния път на София.

Тези проекти не са включени в Таблица 3.2.

Таблица 3.2 – Дълъг списък с идентифицирани варианти и възможни дейности за автомобилния транспорт

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
П1	Администрация за пътната инфраструктура и йерархия на пътната мрежа	Преглед на националната, регионалната и общинската организационна структура. Преглед на всички класификации и предефиниране за отразяване на транспортното търсене и функциите на маршрутите	Административна организация, наредби и механизми за контрол	N/A	N/A			Пътници и товари	УП2, УП4, УП6, УП7, УП10 & УП11	Да се преразгледа и предефинира класификацията на пътищата, за да отразява изискванията за трафика и функцията на пътя. Една от възможностите е, пътната администрация да управлява само Автомагистралите, пътищата от I клас и някои стратегически пътища II клас
П2	Финансиране и таксуване	Преглед на възможностите за финансиране на инфраструктурата и генериране на приходи	Фискална - финансиране, приходи и такси	N/A	N/A			Пътници и товари	УП1 & УП2	
П3	План за поддържане на пътната мрежа	Разработване на финансиран, приоритетен и програмиран план	Изпълнение, Поддръжка	N/A	N/A			Пътници и товари	УП1, УП4, УП5, УП6, УП8, И2, И3, И5, И6, И10, И11, И12 & И14	Планът ще се заеме с преодоляване на съществуващите остри проблеми и текущи изисквания. В процес на разработване е типа документация за АМ и останалите

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										републикански пътища. Въвеждане на система за управление на пътищата и пътните настилки (HDM-4) и организиране на база данни със заем от Световната банка
П4	Наблюдение на състоянието на пътната мрежа	Създаване на система за наблюдение на състоянието на пътната мрежа	Изпълнение, Поддръжка	N/A	N/A			Пътници и товари	УП1, УП4, УП5, УП6, УП8, И2, И3, И5, И6, И10, И11, И12 & И14	Системата ще осигури текущото изпълнение на плана за поддръжка на пътната мрежа
П5	Безопасност по пътищата	Развитие на информационни и образователни кампании	Информация за изпълнението и образованието	N/A	N/A			Пътници	УП12, И3, И8, И9, И10, И11 & И14	Заем от Световната банка (2 млн. €) за одит за безопасност на пътната инфраструктура
П6	Информационни системи за шофьорите	Предпроектно проучване за национална информационна система за шофьорите	Изпълнение - предоставяне на услуги, интелигентни транспортни системи и информация	N/A	N/A			Пътници и товари	УП10	Пример за първия елемент от DIS могат да бъдат променливи трафик съобщения по основните маршрути и RDS. Предложение на ЕК за ITS директива.

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
П7	Обучение и образование	Преглед на академичната и професионална квалификация и на ролята на изследователските институти	Административна - човешки ресурси	N/A	N/A			Пътници и товари	УП7, УП8 И7 & И8	Обучение за проектиране на безопасна инфраструктура, обучение на шофьорите. Отговорни институции: Министерство на образованието, министерство на здравеопазването, пътна полиция
П8	АМ "Тракия" А1	Стара Загора до Карнобат (116,1 km), габарит А29	Инфраструктура – ново строителство	VIII		ОПТ	350	Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	Първоначално планирана за концесионна схема. Следва да бъдат построени: - Лот 2 - Стара Загора - Нова Загора (31,8 км) - Лот 3 - Нова Загора – Сливен/Ямбол (35,3 км) - Лот 4 - Сливен/Ямбол – Карнобат (49 км)
П9	АМ "Тракия" - А1	ГКПП „Калотина“ (граница със Сърбия) – СОП „Северна дъга“ – 47.7 km, габарит А29	Инфраструктура – ново строителство, реконструкция	X		Държавен бюджет	215	Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	Преобразуване на отсечката от ГКПП "Калотина" до Драгоман от Г20 в А29. Поради липса на достатъчно място за този габарит са необходими допълнителни

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										мероприятия, едно от които е промяна на трасето на ЖП линията. А29 и в участъка Драгоман – София
П10	АМ “Хемус” -А2	Софийски околоръстен път до Яна (8.5 km), габарит А29	Инфраструктура – ново строителство	IV		ОПТ	32	Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	Очакваше се, строително-монтажните работи да започнат през 2008 г. и да завършат в периода 2010-2011. Тръжните процедури за АМ „Хемус“ бяха анулирани през 2008г. Предстои ново възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнител и консултант..
П11	АМ “Хемус” -А2	Ябланица до Шумен (230 km), габарит А29	Инфраструктура – ново строителство	-	7		1186	Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	Не е взето решение за финансиране (Концесия или ПЧП). Направена е пълна екологична оценка
П12	АМ “Марица” - А3	Чирпан до Харманли (68 km), габарит А29	Инфраструктура – ново строителство	IV & X		ОПТ, финансирана от	208.59	Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	Има пълна проектна готовност, а

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
						Кохезионния фонд на Европейския съюз				отчужденията ще бъдат завършени до края на 2009 г..
П13	АМ „Черно море” - А4	Бургас до Приселци (95 km) габарит А29	Инфраструктура – ново строителство	VIII		Държавен бюджет	400	Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	Разработени са варианти за обход на град Варна, от АМ „Черно море” при с. Приселци с пресичане на Девненското езеро в тясната му част при град Белослав и връзка с АМ „Хемус” в района на град Девня. Направена е пълна екологична оценка.
П14	АМ „Струма” – А6	Долна Диканя до Кулата (138 km), габарит А29	Инфраструктура – ново строителство	IV	7	ОПТ, финансира се от Кохезионния фонд	600	Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	Значителни екологични проблеми в Кресненското дефиле. За реализиране на А29 през Кресненското дефиле е необходимо преминаване по нов терен с реализиране на тунели и виадукти. Готови технически

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										проекти за Лот 1 Долна Диканя – Дупница от км 305,220 до км 322,000 и Лот 4 Сандански – Кулата от км 423,500 до км 438,500. С Решение на МС от юли 2008 г. строителството на Лот 3 на АМ "Струма" ще бъде реализирано през следващия програмен период на ОПТ 2014 – 2020 г.
П15	Софийски околоръстен път „Северна дъга” - п.в. „Кремиковци”	(началото на СОП е пътният възел с I-8 запад) II-18, I-18, I-8 от Автомагистрала Люлин до автомагистрала „Хемус”, габарит А35 (22.3 км)	Инфраструктура – Ново строителство, реконструкция, рехабилитация	IV, VIII & X				Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И9, И10 & И13	Има готов технически проект с тръжна документация
П16	Автомагистрала „Софийски околоръстен път - южна дъга”	II-18, I-1 I-18 от автомагистрала „Люлин” до автомагистрала „Тракия” (28 км), габарит Г20	Инфраструктура – ново строителство, реконструкция, рехабилитация	IV & IX				Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	В експлоатация са 2 км от км 49+291 (п.в. с бул. България) до км 51+316 (бул. Бъкстон). Оставащите 26 км са разделени в 4

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										лота. Значителни препятствия за трасето в близост до Горна Баня и Бояна
П17	Автомагистрала „Рила“ – скоростна връзка между АМ „Струма“, АМ „Хемус“ и АМ „Тракия“	От 86+673 Дупница север до АМ „Тракия“ (далечен южен обход на София) - 69 км и до АМ „Хемус“ – 20 км, габарит Г20 (А25,5 при доказан трафик)	Инфраструктура – ново строителство	VIII				Пътници и товари	И1, И2, И4, И7, И8, И9, И10, И11, И12 & И13	Предвижда се за концесия. Нов маршрут, предоставящ обход на София за стратегически трафик и достъп до зимните курорти.
П18	Южен крайбрежен път на Черно море	II-99 и III-9901 От Созопол до Синеморец, габарит Г10.50	Инфраструктура – ново строителство, реконструкция, рехабилитация	-				Пътници	И2, И4, И7, И8, И10 & И13	Подобрение на съществуващия крайбрежен път, за да се предостави възможност за достъп до туристическите курорти.
П19	Ботевград до Мездра	I-1/E79, габарит Г20, (31,5 km)	Инфраструктура – ново строителство, реконструкция	IV	7	ОПТ	85	Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И10 & И13	Подобряване на връзките с Румъния през моста на Видин
П20	Обход на Враца	I-1/E79, габарит Г20	Инфраструктура – Ново строителство	IV	7			Пътници и товари	И2, И4, И7, И9, И10 & И13	Облекчаване на трафика в градската зона и подобряване на връзките с Румъния през

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										моста на Видин
П21	Обход на Монтана	I-1/E79, габарит Г20	Инфраструктура – ново строителство	IV	7			Пътници и товари	И2, И4, И7, И9, И10 & И13	Облекчаване на трафика в градската зона и подобряване на връзките с Румъния през моста на Видин
П22	Ружинци до Димово	I-1/E79 подобряване на трасето (20,5 km)	Инфраструктура – рехабилитация	IV	7	ОПТ	32	Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И10 & И13	Подобряване на връзките с Румъния през моста на Видин
П23	Русе до АМ „Хемус“	I-5/E85, габарит Г20	Инфраструктура – Ново строителство	IX				Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И10 & И13	Връзка с румънската граница и нова секция към Автомагистрала Хемус
П24	Велико Търново до Стара Загора (Шипка)	I-5/E85, габарит Г10.50 с допълнителна лента за изкачване, тунел при Шипка и обход на Габрово	Инфраструктура – ново строителство, рехабилитация	IX				Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И10 & И13	Рехабилитация на прохода „Шипка“ по Транзитни пътища 5
П25	Велико Търново до Нова Загора (връзка с АМ „Тракия“)	II-55, габарит Г10.50	Инфраструктура – ново строителство, рехабилитация	IX				Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И10 & И13	Алтернатива на П24. Вариантът се счита за по-добър
П26	Стара Загора до Димитровград	I-5/E85, габарит Г10.50	Инфраструктура – ново строителство	IX				Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И9, И10 & И13	

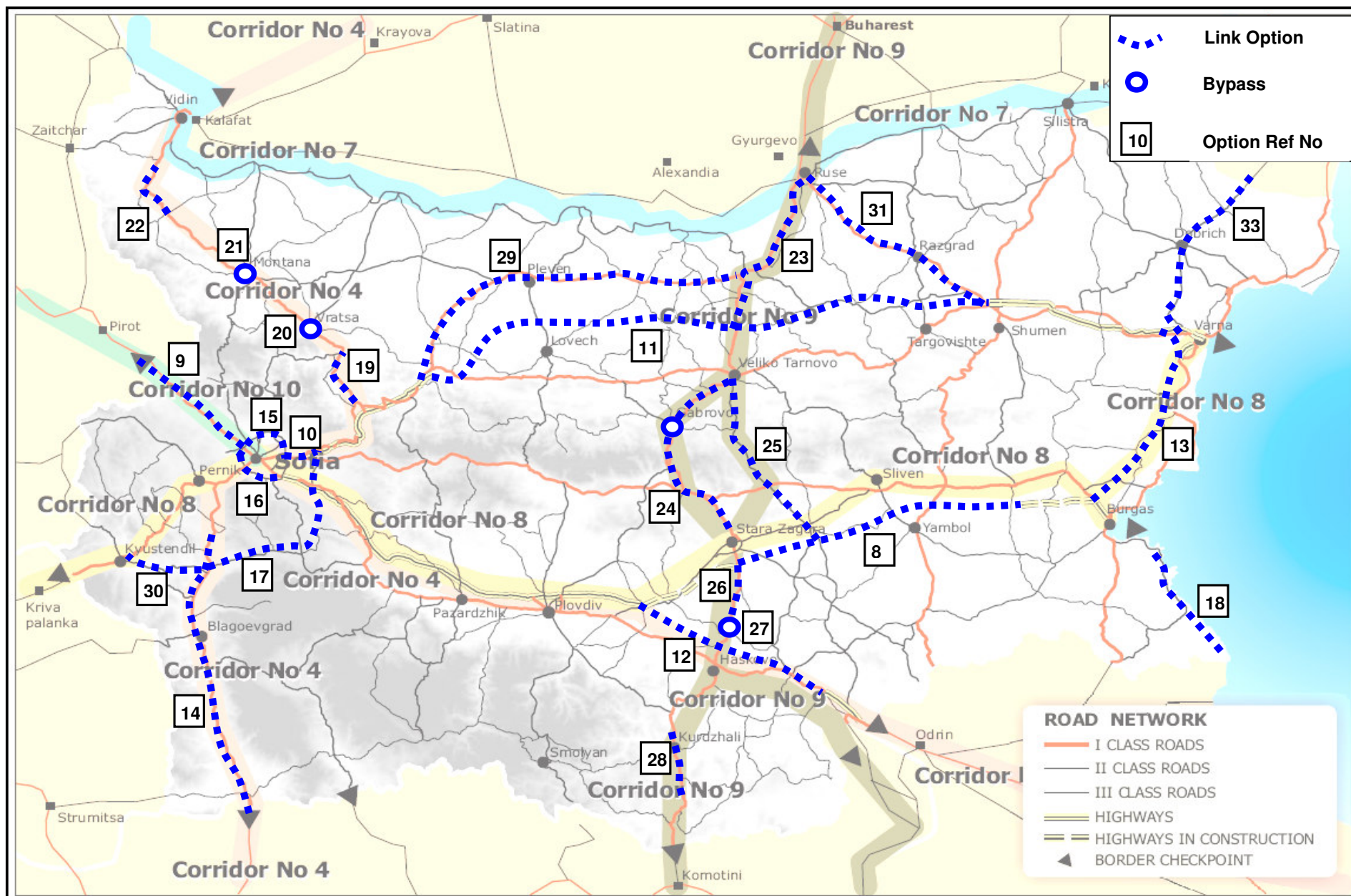
№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
П27	Обход на Димитровград	I-5/E85, габарит Г10.50	Инфраструктура – ново строителство	IX				Пътници и товари	И2, И4, И7, И9, И10 & И13	
П28	Хасково до проход Маказа (граница с Гърция)	I-5/E85, габарит Г10.50	Инфраструктура – ново строителство, рехабилитация	IX		ОПТ	32	Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И10 & И13	От гара Подкова до границата е изпълнено с Г10,50. Включва пътя от Кърджали до Подкова
П29	Ябланица до Бяла	I-3/E83, габарит Г10.50 с допълнителна лента за изкачване	Инфраструктура – ново строителство, рехабилитация	-				Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И10 & И13	Алтернативен маршрут от София до Русе ако не се построи АМ „Хемус“ (алтернатива на П11)
П30	Кюстендил – Дупница	II-62, габарит Г10,50 с допълнителна лента за изкачване	Инфраструктура – ново строителство, рехабилитация					Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И9, И10 & И13	Участък ГКПП Гюешево – Кюстендил – АМ „Струма“, АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“
П31	Шумен до Русе	I-2/E70, габарит Г10,50 с допълнителна лента за изкачване	Инфраструктура – рехабилитация	-				Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И9, И10 & И13	Рехабилитиран с габарит Г10.50. Подобряване на връзките от Черно море до Румънската граница
П32	Бургас – Малко Търново	I-9/E87, габарит Г10.50 или Г20 при доказан трафик	Инфраструктура – рехабилитация					Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И9, И10 & И13	След реализацията на АМ „Черно море“ става основен маршрут между

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										Турция, България и Русия за транзитни товари
ПЗЗ	Варна до Кардам (Румъния) през Добрич	II-29, габарит Г20	Инфраструктура –реhabилитация	-				Пътници и товари	И2, И4, И7, И8, И9, И10 & И13	Рехабилитиран с габарит Г10.50. Подобряване на връзките от Черно море до Румънската граница

Бележки по стандартите

Стандарт	Категория	Съставни елементи (метри)							МПС/24h (AADT)
		Габарит	Ленти за движение (бр.)	Ширина на лентите за движение	Водещи ивици (м)	Ленти за спиране (м)	Средна разделител на ивица (м)	Банкет (м)	
D3M (Dual Three Motorway)	Автомагистрала	A35.00	2 x 3	3.75 + 2 x 3.50	0.50 (0.75)	2.50	3.50	1.25	50000 - 80000
D2M (Dual Two Motorway)	Автомагистрала	A29.00	2 x 2	2 x 3.75	0.75	2.50	3.50	1.25	20000 - 70000
D2AP (Dual Two All-Purpose)	Клас I	G20.00	2 x 2	2 x 3.50	0.25		2.00	1.50	12000 - 30000
S2AP (Single Two All-Purpose)	Клас I	G12.00	2	2 x 3.75	0.50			1.75	5000 – 20000
S2AP (Single Two All-Purpose)	Клас I & II	G10.50	2	2 x 3.50	0.25			1.50	5000 - 20000

Фигура 3.1 – Варианти за пътната инфраструктура



4 Варианти за железопътен транспорт

4 Варианти за железопътен транспорт

4.1

Железопътни слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолен

В Главни Доклади 2 и 3 бяха идентифицирани пропуските в железопътната мрежа системите и управлението, към които трябва да се насочи вниманието за преодоляване на слабостите в осигуряването на транспорта в контекста на съществуващото и прогнозно бъдещо потребление. Те са показани по-долу и са предпоставки за определяне на варианти.

Таблица 4.1 – Железопътни слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолен

№.	Управление и правила (УП)
1	Недостатъчни финансови средства за настоящо и планирано строителство, ремонти и поддръжка на железопътната мрежа и помощните съоръжения за пътници и товарно потребление
2	Не се използват съвременни технологии и оборудване за проучване и анализиране на инфраструктурата и подвижния състав
3	Висок възрастов профил на работниците. Много малко млади и квалифицирани хора работят в системата на железниците
4	Липса на опит в осигуряването на висококачествени пътнически услуги
5	Забавяния в процеса на снабдяването с материали и суровини за експлоатацията, поддържането и обновяването на системата
6	Финансирането година за година не дава възможност за дългосрочно или средносрочно планиране на ремонтите, подмяната и текущата поддръжка.
7	Лошо качество на информацията за потребителите
8	Липса на единни системи за управление в жп предприятията
9	Липса на съвременни системи за влаков контрол ETCS, GSM-R и др.,
10	Липса на планове за бързо възстановяване при нарушаване и забавяне на услугите. Това включва инструкция за разнообразяване на маршрутите, запознаване на персонала с помощните планове, и общ отзвук на такива събития
11	Необходимост от корекция на маршрутите и схемите на спиране за обслужване в съответствие с пазарните изисквания
12	Лоша честота на услугите в ключовите вътре-градски маршрути в страната
13	Слаба организация на международния трафик през България - преференции, приоритетност на трасетата и др.
14	Лошо позициониране на съответния подвижен състав (локомотиви / вагони / автобуси), влияещо върху освобождаването на капацитет
15	До 75% от мрежата е подложена на скоростни ограничения или други оперативни работни ограничения (включително по тегло на влака)
16	Липса на пазарен подход и опит за работа в конкурентна среда на железопътните оператори

№.	Инфраструктура (И)
1	Спад в услугите, в резултат от остарели подвижен състав и инфраструктура.

№.	Инфраструктура (И)
2	Мрежата, подвижният състав и двигателната сила често са в състояние, което не отговаря на целта
3	Лошо състояние на железните пътища
4	Понижен капацитет, поради необходимост от гарантиране на безопасност в участъци от мрежата, която е в лошо състояние
5	Постоянни и временни ограничения на скоростта, с потенциално значително влияние върху капацитета и скоростите на движение
6	Всички линии, пресичащи границите са единични и в по-голямата част засега са не-електрифицирани, което се отразява на предпочитанията на Европейските оператори да използват маршрутите през България
7	Редовна поява на откази в контактната мрежа и в осигурителната техника за контрол и управление
8	Неподдръжане или липса на отводнителни съоръжения, което води до наводняване и разрушаване на железопътните линии
9	Корозия на стоманените железопътни мостове
10	Сериозни дефектни пукнатини, идентифицирани в различни бетонови конструкции, включително поддържащи стени
11	Лошо състояние на облицовката в тунелите и на дренажа на линията
12	Осигурителна техника, която е морално и физически остаряла и с изчерпан капацитет
13	Значителен обем на товарни приемни и отправни коловози, ограждения, краново и транспортно оборудване, перони и пътнически съоръжения са в лошо състояние и се нуждаят от подновяване и преоразмеряване на дейностите и капацитетите
14	Телекомуникациите са смесица от цифрови и електромеханични системи и са на изчерпване на своя ресурс
15	Твърде голяма част от мрежата не се използва ефективно, а води до завишаване на разходите за нейната поддръжка – гари, спирки, второстепенни линии и др.

4.2

Железопътни варианти

Таблица 4.2 дава описателни подробности на вариантите в дългия списък. Фигура 4.1. посочва вариантите, които се отнасят за инфраструктурни работи.

Понастоящем има три проекта в строителство, които ще бъдат завършени и пуснати в експлоатация през първата прогнозна 2015 година:

- **Мостът Видин-Калафат** – комбиниран пътно-железопътен мост над река Дунав в северозападния край на страната. Той ще осигури второ преминаване на река Дунав между България и Румъния (първият е при Русе) по направление на трансевропейски транспортен коридор IV, свързващ Германия с Турция и Гърция. Строителството започна през 2007 г. и е планирано да завърши през 2010 г.

Когато бъде завършен и пуснат в експлоатация, мостът ще осигури подобрени връзки, времена на пътуване и алтернативи за вид пътуване за трафика влизащ в, излизащ от или транзитно преминаващ през България. Неговата значимост и ефективност ще бъдат значително увеличени, ако бъдат подобрени железопътните и пътните връзки от София до Видин и връзките в Румъния продължаващи към Германия по направление на трансевропейски транспортен коридор IV. Сам по себе си и в краткосрочен план ефектът му ще бъде основно местен.

- **Електрифициране и модернизация на железопътната линия Пловдив - Свиленград** – Първоначално финансиран по програма ИСПА, а сега по Оперативната Програма Транспорт (ОПТ), проектът ще подобри скоростта, ефективността и надеждността на пътническите и товарните услуги по маршрута между Пловдив и турската граница.

Скоростта от Пловдив до турската граница се очаква да нарасне от сегашната средна 50 km/h на 112 km/h за международните пътнически влакове, и от 40 km/h на 68 km/h за товарните влакове. Заедно с подобренията в услугите се очаква това да насърчи растежа на трафика от сегашните 13 на 20 пътнически влака на ден, и от 8 на 14 товарни влака на ден. Проектът трябва да бъде завършен през 2010 г.

- **Реконструкция и електрификация на железопътната линия Свиленград – Турска граница** – на 21 май 2009 г. управляващият орган на Оперативна програма "Транспорт" одобри формуляра за кандидатстване за проекта за реконструкция и електрификация на железопътната линия Свиленград - Турска граница. На 25 май Национална компания "Железопътна инфраструктура" подписа договор с Чешкия джойнт венчър "OHL ZHS" за проектиране и строителство. Договорът е на стойност около 35 млн. € (без ДДС) и има срок за изпълнение от 24 месеца.

Тези проекти не са включени в Таблица 4.2.

Таблица 4.2 – Дълъг списък на вариантите за железопътен транспорт

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
R1	Железопътна Администрация	Преглед на националната и регионална организационни структури	Административна организация					Пътници и товари	УП1, УП4 & УП7	
R2	Финансиране и такси	Преглед на варианти за инфраструктурно финансиране и генериране на постъпления	Фискална – финансиране, приходи & разходи					Пътници & товари	УП1 & УП4	
R3	Мрежа, Гара & Рационализиране на съоръженията	Дефиниране на функционалността на мрежата и преглед на съществуващата инфраструктура	Инфраструктурно извеждане от експлоатация и затваряне					Пътници	ИЗ, И12, И14	Отстраняване/ затваряне на излишната или не използвана инфраструктур
R4	Рационализиране на товарните съоръжения	Преглед на съществуващите съоръжения	Инфраструктурно извеждане от експлоатация и затваряне					Товари	ИЗ, И13 & И14	Отстраняване/ затваряне на излишната или не използвана инфраструктур
R5	Активи & Информационен мениджмънт	Изготвяне на изчерпателен регистър на MIS и на активите	Организационен мениджмънт					Пътници & товари	УП7	
R6	План за поддръжка на мрежата	Разработване на план за финансиране, приоритизиране и програмиране	Поддръжка на оперативните дейности					Пътници & товари	УП5, И7, И8, И9, И10 & И11	Планът ще бъде насочен към решаване на съществуващите остри проблеми и настоящите

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										изисквания
R7	Повишаване на скоростта	Преглед на възможностите за високоскоростни услуги	Оперативни действия					Пътници	УП8, УП10, УП11, УП12, УП15, И1, & И12	Варианти за включване на тежкотоварни влакове и нова инфраструктура по кривите
R8	Пътнически съоръжения	План за подобряване на съоръженията в основните гари	Инфраструктурни & Оперативни действия					Пътници	УП6 & И14	
R9	Пътническа информация	План за подобряване на информацията за пътниците	Оперативни действия					Пътници	УП6	Да включват информация в реално време, достъпна на гарите, по телефона и онлайн
R10	Обучение и образование	Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти	Административна					Пътници & товари	УП3	Всестранно преподаване и обучение за транспортно планиране и икономика е налично само в чуждестранни институции
R11	Локомотиви & Подвижен състав	Преглед и план за подобряване	Инфраструктурни & Оперативни действия					Пътници & товари	УП10, УП14, И1, И2 & И16	
R12	Видин до София	Подобряване на линията- Подновяване на	Инфраструктурни & Оперативни действия	IV	22	ОРТ	320	Пътници & товари	УП8, УП10, УП11, УП12, УП15, И1, И12	Вариантите включват: запазване на

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
		съществуващите инфраструктурни системи и засилване на оперативната работа.							& И16	съществуващата функционалност, възстановяване на първоначалната проектна възможност, подобряване на инфраструктурата
R13	София до Пловдив	Подобряване на линията- Подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и засилване на оперативната работа.	Инфраструктурни & Оперативни действия	IV & VIII		ОРТ	324	Пътници & товари	УП8, УП10, УП11, УП12, УП15, И1, И12 & И16	Вариантите включват: запазване на съществуващата функционалност, възстановяване на първоначалната проектна възможност, подобряване на инфраструктурата
R14	София – Перник - Радомир	Подобряване на линията- Подновяване на съществуващата инфраструктура и засилване на оперативната работа.	Инфраструктурни & Оперативни действия	IV & VIII		ОРТ	100	Пътници & товари	УП8, УП10, УП11, УП12, УП15, И1, И12 & И16	Вариантите включват: запазване на съществуващата функционалност, възстановяване на първоначалната проектна способност, подобряване на инфраструктурата
R15	Радомир до Благоевград	Подобряване на линията- Подновяване на съществуващите инфраструктурни	Инфраструктурни & Оперативни действия	IV	22	ОРТ	4	Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Вариантите включват: запазване на съществуващата функционалност,

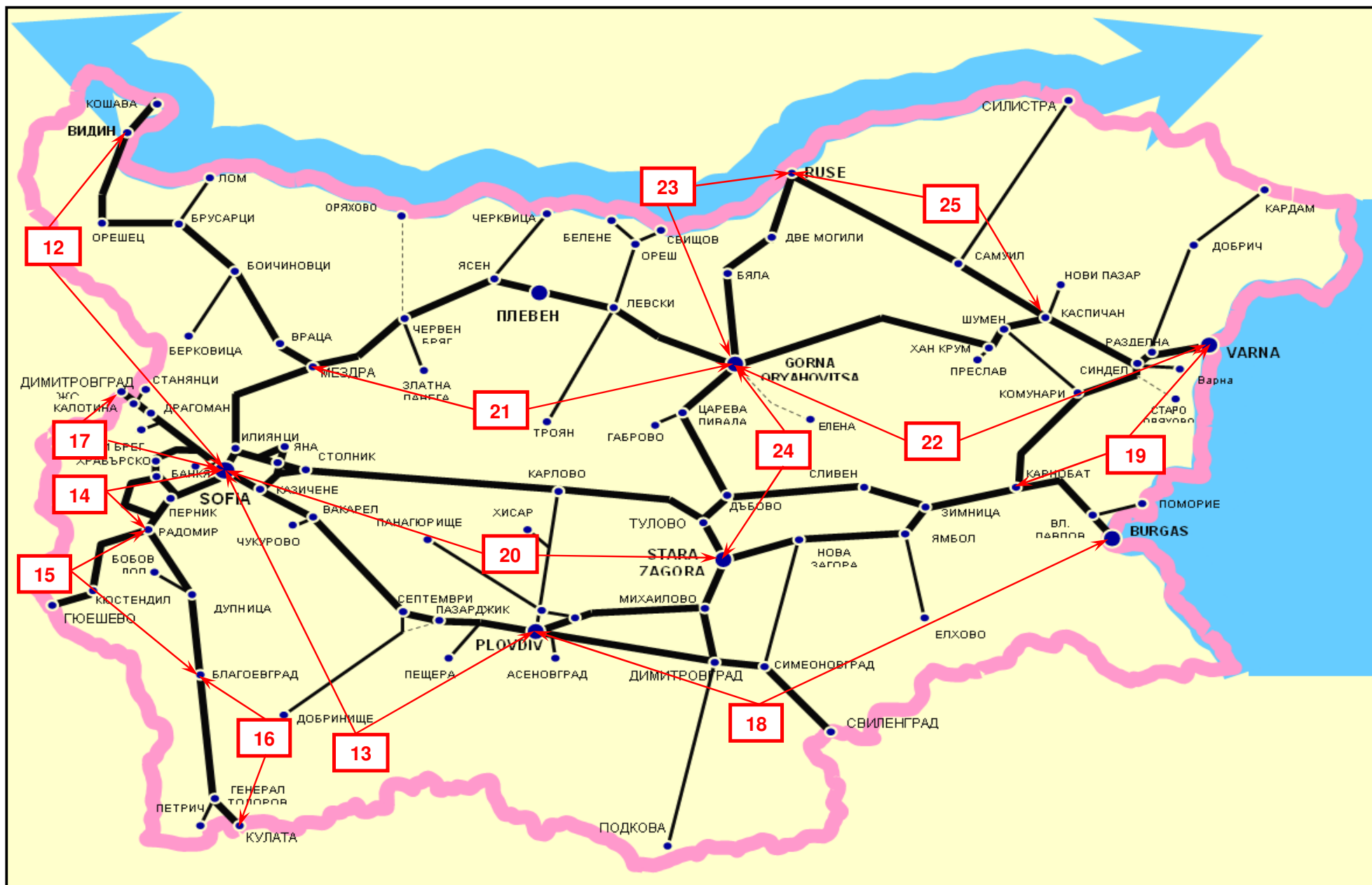
№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
		системи и засилване на оперативната работа.								възстановяване на първоначалната проектна възможност, подобряване на инфраструктурата
R16	Благоевград до Кулата (гръцката граница)	Подобряване на линията- Подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и засилване на оперативната работа.	Инфраструктурни & Оперативни действия	IV	22			Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И11, И12 & И16	Вариантите включват: запазване на съществуващата функционалност, възстановяване на първоначалната проектна възможност, подобряване на инфраструктурата
R17	София до Калотина (сръбската граница)	Подобряване на линията- Подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и засилване на оперативната работа.	Инфраструктурни & Оперативни действия	X		ОПТ	59	Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Част от Приоритетна ос Белград, София, Истанбул (преглед на ОТП, 2009г.)
R18	Пловдив – Стара Загора - Ямбол - Карнобат - Бургас	Подобряване на линията- Подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и засилване на	Инфраструктурни & Оперативни действия	VIII		ОПТ	117	Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Част от Приоритетна ос София до Бургас / Варна (преглед на ОТП, 2009г.)

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
		оперативната работа.								
R19	Карнобат до Варна	Подобряване на линията- Подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и засилване на оперативната работа.	Инфраструктурни & Оперативни действия	VIII				Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Част от Приоритетна ос София до Бургас / Варна (преглед на ОТП, 2009г.)
R20	София – Карлово – Стара Загора	Подобряване на жп линията и сигнализацията Подновяване на съществуващата инфраструктура и засилване на оперативната работа.	Инфраструктурни & Оперативни действия					Товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Оживен товарен маршрут, разнообразен маршрут от София до пристанищата
R21	Мездра до Горна Оряховица	Подобряване на жп линията и сигнализацията Подновяване на съществуващата инфраструктура и засилване на оперативната работа.	Инфраструктурни & Оперативни действия					Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Вариантите включват: запазване на съществуващата функционалност, възстановяване на първоначалната проектна възможност, подобряване на инфраструктурата
R22	Горна Оряховица до Варна	Подобряване на жп линията и	Инфраструктурни & Оперативни					Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12,	Вариантите включват:

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
		сигнализацията Подновяване на съществуващата инфраструктура и засилване на оперативната работа.	действия						УП 15, И1, И12 & И16	запазване на съществуващата функционалност, възстановяване на първоначалната проектна възможност, подобряване на инфраструктурата
R23	Горна Оряховица до Русе	Подобряване на жп линията и сигнализацията Подновяване на съществуващата инфраструктура и засилване на оперативната работа..	Инфраструктурни & Оперативни действия					Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Вариантите включват: запазване на съществуващата функционалност, възстановяване на първоначалната проектна възможност, подобряване на инфраструктурата
R24	Горна Оряховица до Стара Загора	Подобряване на жп линията и сигнализацията Подновяване на съществуващата инфраструктура и засилване на оперативната работа.	Инфраструктурни & Оперативни действия					Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Вариантите включват: запазване на съществуващата функционалност, възстановяване на първоначалната проектна възможност, подобряване на инфраструктурата

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
R25	Русе до Каспичан	Инфраструктурна рехабилитация и подобряване на работните системи	Инфраструктурни & Оперативни действия					Пътници & товари	УП 8, УП 10, УП 11, УП 12, УП 15, И1, И12 & И16	Подобрен пътнически и товарен достъп и надеждност между Варна и Русе

Фигура 4.1 – Варианти за железопътен транспорт



5 Варианти за пристанища и водни пътища

5 Варианти за пристанища и водни пътища

5.1 Слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодоленни в морския транспорт и морските пристанища

В Главни доклади 2 и 3 бяха идентифицирани пропуските в морските пристанища и пристанищна инфраструктура, системите и управлението, към които трябва да се насочи вниманието за преодоляване на слабостите в транспортните доставки в контекста на съществуващото и прогнозно бъдещо потребление. Те са показани по-долу и са препоставки за определяне на варианти.

Таблица 5.1 – Морски пристанища и морски транспорт - слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодоленни

№.	Управление и правила (УП)
1	Липса на достатъчно инвестиции в поддръжката и обновяването на пристанищната инфраструктура
2	Недостиг на съвременни пристанищни логистични и информационни системи
3	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
4	Недостатъчен брой и липса на модернизация на съоръженията за защита от замърсяване и за контрол на събирането и обработката на отпадъци от корабите и от пристанищните дейности
5	Индустрията е показала ограничена адаптивност към промените в пазарното потребление и в резултат България изостава от Европейския морски търговски ръст
6	Недостатъчна степен на развитие на публично-частното партньорство
7	Липса на инвестиционен интерес у част от стратегическите инвеститори
8	Намаление в дела на насипните товари в сравнение със съседните страни.
9	Бавно обработването на товарите е сравнение с модерните стандарти
10	Времето за изчакване на плавателните съдове и тяхното обслужване са много дълги и водят до разходи за закъснения, като потенциално правят пристанищата неконкурентни в сравнение с тези в съседните държави
11	Недоизградена система на управление на корабния трафик. Липса на информационна система, предоставяща информация в реално време за навигационни рискове.
12	Липса на система за електронно управление на документооброta при пристигането и заминаването на корабите в пристанищата.
13	Липса на паспортизация на съоръженията и регулярност за нейното осъвременяване

№.	Инфраструктура (И)
1	Остаряло претоварно оборудване и лошо състояние на кейовете
2	Изградените предимно от монолитни блокове съществуващи кейови конструкции ограничават удълбочаването пред тях за по-големи плавателни съдове.
3	Ограниченията в газенето, в много пристанища/терминали намалява

№.	Инфраструктура (И)
	газенето/размера на акостиращите кораби и обмяната на товари. Съществува височинно ограничение за преминаването на кораби за пристанище Варна Запад и Варненското езеро (Аспаруховия мост).
4	Няма достатъчно инвестиции в специализираните терминали за осигуряване на необходимия производствен капацитет, и евтина, ефективна и конкурентна работа
5	Интермодалните терминали, свързващи пристанищата с железопътната мрежа са недоразвити. Интермодалните оператори са лошо оборудвани с интермодални железопътни вагони. Има много малко директни опериращи/логистични интермодални връзки. Повечето контейнери от Варна не са транспортирани по-нататък като вътрешен контейнерен транспорт. Има ограничен поток на транзитни контейнери с камиони и по железниците.
6	Някои пристанища и терминали са разположени в градски зони, което създава ограничения за развитие на пристанището и за градското развитие, включително вредни въздействия върху околната среда, (особено терминалите за насипни товари трябва да се изнесат извън централните зони на населените места и по възможност в дълбоководието).
7	Босфорският пролив ограничава размера и честотата на преминаванията на корабите
8	Главното електроснабдяване на повечето пристанища не съответстват на потреблението и изискват подмяна
9	Вътрешните железопътни паркове на пристанищата са в много лошо състояние, което се отразява на ниската скорост и ограничено движение на вагоните
10	Складовите площи са неефективно използвани

5.2

Вътрешен воден транспорт - слабости и пропуски , които трябва да бъдат преодолени

Пропуските в пристанищната инфраструктура на вътрешния воден транспорт, системите и управлението, които да служат за преодоляване на слабостите в транспорта са в някаква степен същите или подобни на тези, определени за морските пристанища и морския транспорт. Въпреки това, поради важното разграничение между морския и речен транспорт, те са повторени по-долу и дават предпоставките за определяне на възможностите.

Таблица 5.2 – Вътрешен воден транспорт - слабости и пропуски, които трябва да бъдат преодолени

№.	Управление и правила (УП)
1	Историческа липса на достатъчни инвестиции в поддръжката и обновяването на пристанищната инфраструктура
2	Недостиг на съвременни пристанищни логистични и информационни системи
3	Мерките за сигурност на пристанищата не са добре развити. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.
4	Съоръженията за защита от замърсяване и контрол изискват обновяване и модернизация, включително организация и оборудване за защита на околната среда в пристанищата, за събиране и обработване на отпадъци от корабите и от пристанищните дейности
5	Липса на информационна система, предоставяща информация в реално време за навигационни рискове, включително заледряване, бури, мъгла, бърза промяна във водното ниво и състояние на канала, препятствия, в т.ч. отломки

№.	Управление и правила (УП)
6	Загуба на атрактивност на реката като ключов транспортен коридор
7	Недоразвитите системи за контрол на замърсяването представляват неприемлив риск за околната среда
8	Недостатъчна степен на развитие на публично-частното партньорство
9	Липса на инвестиции в нова инфраструктура и пристанищни технологии
10	Липса на ресурси за поддръжка
11	Липса на паспортизация на съоръженията и регулярност за нейното осъвременяване

№.	Инфраструктура (И)
1	Остаряло претоварно оборудване, лошо състояние на кейовете и ограничена адаптивност към пазарното потребление
2	Недостатъчни инвестиции в специализираните терминали за осигуряване на необходимия производствен капацитет, и евтина, ефективна и конкурентна работа
3	Остарели технологии за навигационна сигурност
4	Два участъка от навигационния канал на река Дунав не отговарят на международните стандарти, поставени от Комисията за река Дунав, по отношение на дълбочината
5	Речните направляващи стени, буни и дънни прагове (за пренасочване на речния поток и регулиране на водните количества) са в незадоволително състояние, тъй като са частично или напълно разрушени. Изграждането на нови съоръжения не са моделирани и съобразени с влиянието върху съседни участъци и съоръжения при пренасочването на водните количества и наносния поток.
6	Рискове за навигацията, ограничена обща канална разполагаемост според ЕС стандарти, в резултат - ограничено корабно газене и ограничен транспортен капацитет на речния флот
7	Недоразвити интермодални връзки между пристанищата и железопътната мрежа, което ограничава нарастването на търговския товарооборот, включително транзитните товари
8	Липса на предупреждение до корабите за състоянието на реката

5.3

Варианти за пристанищата и вътрешния воден транспорт

Таблица 5.3 представя дългия списък на възможности за пристанищата и водния транспорт с описателни детайли. Когато предлаганата опция се отнася до работи по инфраструктурата, това е показано на Фиг. 5.1.

Има два терминала, за които се очаква скоро да започне строителството за да бъдат въведени в експлоатация през прогнозираната 2015 г.

- **Нови контейнерни терминали в пристанища Варна и Бургас**

Проектът предвижда строителството на контейнерни терминали в пристанищата Бургас и Варна да завърши през 2014 г. Първоначалният капацитет на терминала в Бургас е планиран за 380 хиляди TEU годишно с две кейови места и дълбочина 15.5 м и обработка на контейнеровози до 85 хил.т. DWT. Терминалът във Варна е планиран с първоначален капацитет от 322 хиляди TEU с две кейови места и дълбочина 12.5 м и обработка на кораби до 35 хил.т. DWT. Строителството на терминалите е финансирано с държавен заем от Японската Международна Агенция за Сътрудничество (JICA) чрез

помощ за задгранично развитие (ODA). Международната спогодба с правителството на Япония и споразумението за заем бяха подписани през 2008 г. и ратифицирани от Българския парламент.

Проекти, имащи обществена и политическа ангажираност и водещи при тяхното внедряване до обработка на допълнителни товари, свързани с въвеждането им в експлоатация, строителството им и внасяне на оборудване, са:

- Терминал 2а, пристанище Бургас;
- АЕЦ „Белене“;
- Газопроводът „Набуко“;
- Газопроводът „Южен поток“;
- Нефтопроводът „Бургас – Александруполис“

Съществуват и други стратегически транспортни планове за подобрене на фаза планиране, но понеже не са сигурни от гледна точка на финансиране и строителство, не са разглеждани като част от предложената тук базова оценка на бъдещите транспортни потребности.

Всички възможности за подобрения в един вид транспорт имат потенциал да бъдат в допълнение към или да се конкурират с тези в друг вид транспорт. Например успешното привличане на товари в черноморските пристанища ще бъде повишено, ако транспортните връзки от пристанищата (пътища и железопътни линии) бъдат подобрени. Забавянето на строителството на предложените автомагистралаи „Тракия“ и „Хемус“ в последните години означава, че тази потенциална полза не е постигната, и затова е намалена конкурентоспособността на черноморските пристанища в привличането на товари по направление Изток-Запад.

Друг пример е мостът на река р. Дунав при гр. Видин и значителният принос, който той ще има, за превръщането на TEN-T коридор №4 (север – юг) в атрактивен маршрут за международна търговия. Завършването на моста преди завършването на автомагистралите „Тракия“ и „Хемус“ има вероятност да отнеме товарите от черноморските пристанища на Бургас и Варна и да насърчи търговията през Гърция и пристанището на Солун, възползвайки се от Коридор №4.

Таблица 5.3 – Дългъг списък на вариантите за пристанища и водни пътища

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
Всички пристанища										
W0	Проверка и оценка за експлоатационна годност	Кораби, пристанища и пристанищни оператор	Административно – управление и контрол						УП 11 (Таб. 5.2), УП12 (Таб. 5.1)	
W1	Проверка и оценка за съответствие с оперативни разпоредби и норми за сигурност и опазване на околната среда	Кораби, пристанища и пристанищни оператори	Административно – управление и контрол	IV, VII, VIII, IX		ОПТ ¹		Пътници & товари	УП 3, 4, 11 (Таб. 5.2), УП 12 (Таб. 5.1)	
W2	Мерки за сигурност и безопасност в пристанищата	Оценка на пристанищната сигурност и безопасност и повишаването ѝ до стандартите на ЕС – за всички пристанища	Оперативно – предоставяне на услуги	IV, VIII, IX		НПР-ПОТ ²	17 млн. лв. (ДППИ – Държавно предприятие „Пристанищна администрация“ 8 млн., частни инвестиции 1 млн., ЕС 8 млн.)	Пътници & товари	УП 3 (Таб. 5.1, 5.2)	2006-2015
W3	Резервиране на територии и	Резервиране на територии за	Административно	IV, VIII, IX				Пътници & товари	УП 6, 7 (Таб. 5.1)	Законодателни трудности за

¹ Оперативна програма Транспорт² Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006-2015 г.

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
	акватории за пристанищно развитие (всички пристанища)	бъдещо развитие и законодателни промени за опазване на публично-държавната собственост без право на прехвърляне							УП 8, 9 (Таб. 5.2) И 5, 6, 10 (Таб. 5.1) И2, 8 (Таб. 5.2)	строителство в акваторията. Вж. връзката с W14, W26, W41, W47
W4	Управление на концесионни процедури (всички пристанища)	Законови промени, целящи концесионирането на терминали и дейности да се извършва от пристанищната власт, отговорна за публично-държавната собственост и отговорно за нейното развитие	Административно	IV, VIII, IX				Пътници & товари	УП 1, 6,7 (Таб. 5.1) УП 1, 8,9 (Таб. 5.2) И 4, 5 (Таб. 5.1) I3, 8 (Table 5.2)	По-голяма гъвкавост при промяна на инвестиционните инициативи в програмите на концесионерите, които се изготвят за 30 г. напред
W5	Подобряване на пристанищната ефикасност (всички пристанища)	Оценка на причините за дългото време на обслужване на корабите; внедряване на мерки за подобрене	Оперативно – осигуряване на обслужване Инфраструктурно – подобряване	IV, VIII, VII, IX	Port Community			Товари	УП 9, 10 (Таб. 5.1) УП 6 (Таб. 5.2) И 1 (Таб. 5.1, 5.2)	
W6	Подобрена ефикасност в терминалното	Промени в процедурите за обслужване на терминали от	Административно Оперативно – обслужване	IV, VIII, IX				Товари	УП 1, 9, 10 (Таб. 5.1)	

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
	обслужване	пристанищни оператори							УП 1 (Таб. 5.2) И 1 (Таб. 5.1, 5.2)	
W7	Подобряване ефикасността при доставките на претоварно оборудване	Промени в процедурите за закупуване на ново претоварно оборудване за пристанищните оператори	Административно Инфраструктурно – ново оборудване Оперативно – осигуряване на обслужване	IV, VIII, IX				Товари	УП 1, 9, 10 (Таб. 5.1) УП 1 (Таб. 5.2) И 1 (Таб. 5.1, 5.2)	
W8	Приемник на течни и твърди отпадъци	Всички пристанища	Оперативно – предоставяне на услуги	IV, VIII, IX		НПР-ПОТ	40 млн. лв. (ДППИ 18 млн., частни инвестиции 22 млн.)	Товари	УП 4 (Таб. 5.1)	Концесия, постепенна, 2002-2010
W9	Основаване на Национална пристанищна асоциация	Асоциация, която да съдейства за сътрудничеството и развитието на пристанищата	Административно	IV, VII, VIII, IX				Пътници & товари	УП 1-10 (Таб. 5.1, 5.2)	
W10	Система за управление на корабния трафик Оперативна и океанограф. информация в реално време за ранно предупреждение и оповестяване при	Проектиране на система / доставяне на оборудване (софтуеър)	Оперативно – системно	VIII		ОПТ	4	Пътници & товари	УП 11 (Таб. 5.1)	Завършваща фаза, планирано 2008-2010

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
	навигационни рискове и извънредни ситуации (фаза 3)									
Река Дунав										
W11	Навигация по Дунав	Подобрения – укрепване / драгиране	Инфраструктура – ново строителство и подобрения	VII	18	ОПТ	138	Товари	УП 6, И6, И7, И8	Планирано 2010-2015
W12	Информационна система за р. Дунав	Проектиране на системи / доставка на оборудване	Оперативно – системно	VII	18	ОПТ	15	Товари	УП 6, И5 & И 0	Планирано 2008-2013
W12a	Приемник на течни и твърди отпадъци	Всички пристанища	Оперативно – предоставяне на услуги			НПРПОТ		Товари	УП 7, Таб. 5.2	Концесия, постепенна, 2002-2013
W13	Зимовник на р. Дунав (фаза 3)	Зимовник за 39 кораба	Инфраструктурно – ново	VII		НС ¹ , ОПТ	13	Товари	УП 9, И7	Завършване 2009
Варна										
W14	Пристанище Варна (всички пристанища административно към Варна)	Ревизиране на Генералния план, резервиране на територии и стратегия за развитие	Техническо проучване и прогнозно моделиране	VIII		НС*, НПР-ПОТ**		Пътници & Товари	УП 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 И 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10	* отбелязано като изискване за одобрение на Генералния план за Варна ** Генералният план за Варна е отбелязан като

¹ Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Р.България за периода 2006-2015 г.

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										„изработен”, изисква се резервиране на територии за бъдещо развитие
W15	Варна - общо	Разделяне и подготвяне за концесии	Административно – организиране на транспортни услуги	VIII		НПР-ПОТ		Товари	УП 1, 2, 6, 7, 9, 10 И 1, 4	Варна Запад, Варна Изток Вж. връзката с W14
W16	Варна Запад – подобряване на капацитета	Удълбочаване на каналите и акваторията пред корабните места и модернизирани на оборудването	Инфраструктурно – разширение, обновяване, оптимизация, ново оборудване	VIII				Товари	УП 1, 9, 10 И 1, 2, 3, 4	
W17	Варна Запад – терминал за опасни товари	1.2 млн.т.	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		НПР-ПОТ	48.4 млн. лв. (ДППИ 8.4, частни инвестиции 40 млн.)	Товари	УП 1, 6, 7, 9, 10 И 1, 3, 4	“ВОТ” ¹ концесия; в процес на одобрение, 2006-2010
W18	Достъп до Варненско езеро	Увеличаване на въздушния просвет и дълбочината на канала	Инфраструктурно – модернизация	VIII		НПР-ПОТ		Товари	И 3	Отбелязано приоритетно. Вж. връзката с W14.
W19	Варненско езеро – зърнен терминал	Зърно, 1 млн.т./год.	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		НС* НПР-ПОТ**	10* 31 млн. (ДППИ 3млн.+)	Товари	УП 1, 9, 10 И 1, 4, 6,	* концесия ** предстои одобрение,

¹ ВОТ – Build, Operate, Transfer

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
							частни инвестиции 28 млн.)**		10	2009-2015
W20	Варна – дълбоководни корабни места	Нови дълбоководни терминали на изток от моста	Инфраструктурно – ново строителство	VIII				Товари	И 2, 3	
W21	Варна Изток – Ро-ро, ферибот и пътнически терминал	Пътнически терминал и бизнес център	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		НПР-ПОТ	Фаза 1: 10 млн. (ДППИ 5 млн., частни инвестиции 5 млн.) Фаза 2: 36 млн. (ДППИ 8 млн., частни инвестиции 28 млн.)	Пътници	УП 3, 5, 6, 7 И 4	“ВОТ” концесия, в процес на одобрение Фаза 1: 2007-2010; Фаза 2: 2009-2015
W22	Варна – интермодален терминал	30 ха, 1.3 млн.т., 2010; 35ха, 1.5 млн.т., 2015; 41ха, 1.8 млн.т., 2020	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		ОПТ		Товари	УП 5, 9 И 5, 9, 10	ПЧП ¹
W23	Варненско езеро – контейнерен терминал	Контейнерен терминал, 400,000 TEU	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		НС* НПР-ПОТ**	15.3* 200 млн.**	Товари	УП 1, 2, 3, 6, 7, 9, 10 И 1, 2, 3, 4, 10	* концесия ** заем от JVIC + национално финансиране,

¹ Публично-частно партньорство

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										2007-2011
W24	Варна Запад – контейнерен терминал	Разширяване на контейнерния терминал, 120,000TEU	Инфраструктурно – ново строителство Инфраструктурно – ново оборудване	VIII		НС* НПР-ПОТ**	6* 14 млн. (ДППИ 3 млн.+ частни инвестиции 11 млн.) **	Товари	УП 1, 9, 10 И 10	* концесия ** в процес на одобрение, 2008-2010
W24a	Пристанище за горива - Варна	Горива	Инфраструктурно – ново строителство	VIII				Товари	УП 1, 2, 9, 10 И 4, 6 (Таб. 5.1)	
W24b	Логистичен център - Варна	За логистични цели	Инфраструктурно – ново строителство	VIII				Товари	УП 2, 3, 9, 10 И 4, 5, 6 (Таб. 5.1)	
W25	Леспорт – зърнен терминал	Зърно, мултифункционален, течни товари	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		НС	66	Товари	УП 1, 9, 10 И 1, 4, 6, 10	Концесия, да се отбележи възможно дублиране с терминала във Варненско езеро
Бургас										
W26	Пристанище Бургас (всички пристанища административно към Бургас)	Ревизиране на Генералния план и териториите и стратегия за развитие	Техническо проучване и прогнозно моделиране	VIII		НС* НПР-ПОТ**		Пътници & Товари	УП 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 И 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8,	* отбелязано като изискване за обновяване на Генералния план за Бургас

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
									9, 10	** отбелязано като изискване за обновяване на Генералния план за Бургас и резервиране на територии за бъдещо развитие Забележка – планове за новите терминали (1-4) са изготвени
W27	Бургас - общо	Разделяне и подготвяне за концесии	Административно – организиране на транспортни услуги	VIII		НПР-ПОТ		Товари	УП 1, 2, 6, 7, 9, 10 И 1, 4	Бургас Запад, Бургас Изток, Росенец, Несебър Вж. връзката с W26
W28	Бургас – терминал Изток	Преместване на насипни товари и метали, поради неподходящо местоположение	Инфраструктурно – осигуряване публичен достъп	VIII		НС		Товари & пътници	УП 1, 5, 8, 9, 10 И 1, 2, 3, 4, 6, 10	Мястото да бъде преустроено като пътнически терминал и пр. – вж. W37.
W29	Бургас Запад - Терминал 4	Контейнерен терминал, 500,000 TEU	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		НС* НПР-ПОТ**	5.1* 240 млн.**	Товари	УП 1, 2, 3, 6, 7, 9, 10 И 1, 2, 3, 4, 9, 10	* концесия ** заем от JBIC + национално финансиране, 2007-2011

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
W30	Терминал 1 от Генерален план - Бургас	Терминал за течни товари: нефт, течни хим. продукти, алкохол, вино, дестилати, ген. товари	Инфраструктурно – ново строителство	VIII				Товари	УП 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 И 1, 2, 3, 4	Вж. връзката с W28
W31	Терминал 2В от Генерален план - Бургас	Терминал за чугунени слитъци и ген. товари; 1.4 млн.т./год.	Инфраструктурно – ново строителство (разширение на Терминал 2А)	VIII				Товари	УП 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 И 1, 2, 3, 4	Вж. връзката с W28
W32	Нов нефтен терминал Бургас - Александрополис	30-35 млн.т./год.	Инфраструктурно – ново строителство (разширение на Росенец или нов дълбоководен терминал)	VIII				Товари	УП 1, 6, 7, 9, 10 И 1, 3, 4	
W33	Бургас – Росенец	Разширение и реконструкция на нефтеното пристанище	Инфраструктурно – обновяване, ново строителство	VIII		НПР-ПОТ	26 млн. (ДППИ 4 млн., частни инвестиции 22 млн.)	Товари	УП 1,6, 7, 9, 10 И 1, 3, 4	Концесия в развитие
W34	Терминал за втечен природен газ (LNG)	Ново политическо решение, не включено още в програмите	Инфраструктурно – ново строителство					Товари	УП 1,6, 7, 9, 10 И 1, 3, 4	
W35	Бургас – Росенец	Драгиране на подходния канал	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		НПР-ПОТ		Товари	И 3	
W36	Бургас – Ро-Ро и фериботен	Терминал 3	Инфраструктурно – ново	VIII				Товари	УП 5, 6, 7,	В настоящия

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
	терминал		строителство						9, 10 И 1, 4	Генерален план
W37	Бургас – пътнически терминал	зона за обществен достъп на транспортен възел – морска гара, ж.п. гара, автогара - Бургас	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		НПР-ПОТ	30 млн. (ДППИ 2 млн., частни инвестиции 18 млн., ЕС10 млн.)	Пътници	УП 3, 5, 6, 7 И 4	“ВОТ” концесия, 2011-2015. Изисква преместване на дейностите от терминал Изток в други терминали, напр. 2А, бъдещ 2В – вж. W28.
W38	Бургас – интермодален терминал	44ха, 1.9 млн.т, 2010 50ха, 2.2 млн.т., 2015 60ха, 2.6 млн.т., 2020	Инфраструктурно – ново строителство	VIII		ОПТ		Товари	УП 5, 9 И 5, 9, 10	ПЧП
W39	Бургас – повишаване на капацитета	Преустройство на електрозахранването	Инфраструктурно – обновяване	VIII				Товари	УП 1 И 8	
W40	Бургас – Несебър, Созопол, Поморие, Царево, Ахтопол	Пренасочване на товарите поради неподходящо местоположение	Инфраструктурно – оптимизация, публичен достъп, закриване	VIII		НС		Товари	И 6, 10	Вж. връзката с W26.
Лом										
W41	Пристанище Лом (всички пристанища)	Ревизиране на Генералния план и стратегия за	Техническо проучване и прогнозно	IV		НС* НПР-		Товари	УП 1, 2, 6, 8, 9, 10 И 1, 3, 4,	* отбелязано като изискване за одобряване

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
	административно към Лом)	развитие	моделиране			ПОТ**			9	на Генералния план за Лом и Видин. ** отбелязано като изискване за одобряване на Генералния план за Лом и резервиране на територии за бъдещо развитие Пристанищният уебсайт препраща към стратегическия план на НРС Hamburg Port Consultants, Генералния план на „Транспроект“ и ОВОС
W42	Лом - общо	Разделяне и подготвяне за концесии	Административно – организиране на транспортни услуги	IV		НПР-ПОТ		Товари	УП 1, 6, 8, 9, 10 и 1, 4, 8	Лом, Оряхово, Видин Вж. връзката с W41. Концесия за интермодален терминал Лом – в процес (W46).
W43	Лом – многофункционален	Генерални товари 1 млн.т./год.,	Инфраструктурно – ново	IV		НПР-ПОТ	40 млн. (ДППИ 18)	Товари	УП 1, 6, 8, 9	Концесия, в развитие 2006-

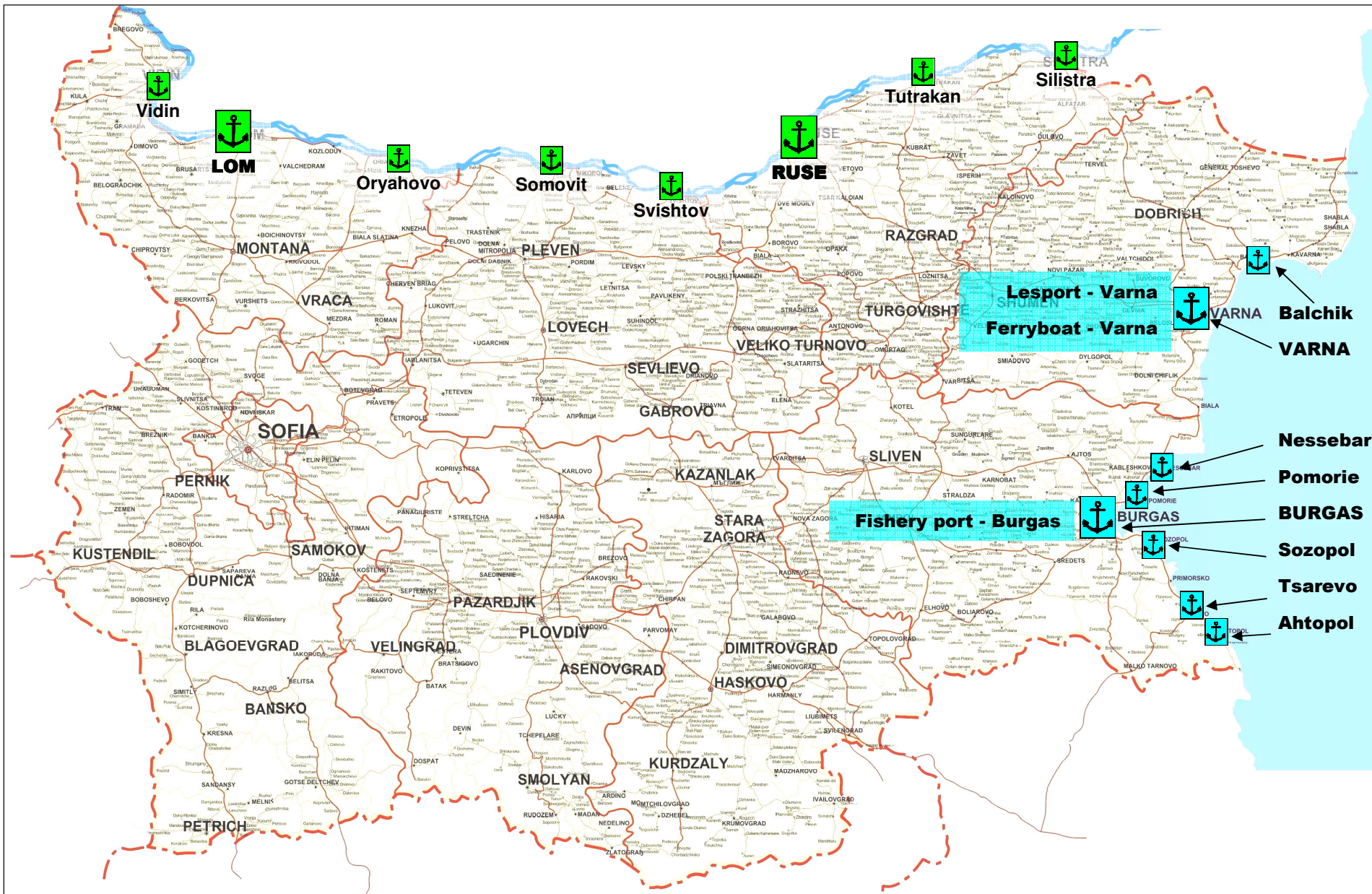
№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
	терминал	контейнери 100,000TEU	строителство				млн.+ частни инвестиции 22млн.)		И 1, 4	2010
W44	Лом – подобряване на оборудването	Модернизация и повишаване капацитета на крановете и поддържащите конструкции	Инфраструктурно – ново оборудване, подобряване	IX				Товари	УП 1, 9 И 1	
W45	Лом – повишаване на капацитета	Възстановяване на кейовите стени и пристанищната територия	Инфраструктурно – подобряване	IX				Товари	УП 1 И 1	
W46	Лом – интермодален терминал	10ха, 0.4 млн.т., 2010 11.5ха, 0.5 млн.т., 2015 13.5ха, 0.6 млн.т., 2020	Инфраструктурно – ново строителство	IV		ОПТ		Товари	УП 6 И 3, 4, 8	ПЧП, концесия в процес
Русе										
W47	Пристанище Русе (всички пристанища административно към Русе)	Ревизиране на Генералния план и териториите и стратегия за развитие	Техническо проучване и прогнозно моделиране	IX		НС* НПР-ПОТ**		Товари	УП 1, 2, 6, 8, 9, 10 И 1, 3, 4, 9	* отбелязано като изискване за одобряване на Генералния план за Русе ** отбелязано като изискване за одобряване на Генерален план за Русе и

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										резервиране на територии за бъдещо развитие
W48	Русе - общо	Разделяне и подготвяне за концесии	Административно – организиране на транспортни услуги	IX		НПР-ПОТ		Товари	УП 1, 6, 8, 9, 10 И 1, 4, 8	Русе Изток, Русе Запад, Силистра, Тутракан Вж. връзката с W47. Концесия за интермодален терминал в Сомовит в процес. Концесия за пасажерски терминал в Силистра в процес.
W49	Русе – зърнен терминал	Фаза 1: 40,000 т Фаза 2: 30,000 т	Инфраструктурно – ново строителство	IX		НПР-ПОТ	Фаза 1: 5 млн., частни инвестиции Фаза 2 5 млн. (ДППИ 2 млн., частни инвестиции 3 млн.)	Товари	УП 1, 6, 8, 9 И 1, 4	„ВОТ” концесия, „предварителна” фаза. Фаза1: 2007-2009 Фаза 2: 2009-2014
W50	Русе – повишаване на	Изграждане на допълнителна открита складова	Инфраструктурно – ново	IX				Товари	УП 1, 9 И 1	

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
	капацитета	площ	строителство							
W51	Русе – подобряване на оборудването	Кранове с по-голяма товароподемност за Русе, Сомовит и Тутракан	Инфраструктурно – ново оборудване	IX				Товари	УП 1, 9 И 1	
W52	Русе център – пътнически терминал	пътническия терминал и рекреационната зона с капацитет 300,000	Инфраструктурно – ново строителство	IX		НПР-ПОТ	19 млн. (ДППИ 2 млн., частни инвестиции 17 млн.)	Пътници	УП 3, 6, 8, 9 И 4	Концесия в развитие, 2006-2012 ¹
W53	Русе – интермодален терминал	20ха, 0.9 млн.т., 2010 24ха, 1.0 млн.т., 2015 28ха, 1.2 млн.т., 2020	Инфраструктурно – ново строителство	IX		ОПТ		Товари	УП 6 И 3, 4, 8	ПЧП
W54	Силистра Ро-Ро терминал	200,000 единици/год.	Инфраструктурно – ново строителство	IX		НПР-ПОТ	11 млн. (ДППИ 2 млн., частни инвестиции 6 млн., ЕС 3 млн.)	Товари	УП 6, 8, 9 И 4	“ВОТ” концесия за развитие 2006-2008

¹ Подготвен за прехвърляне към община Русе за развитие и експлоатация

Фигура 5.1 – Варианти за водните пътища



6 Варианти за въздушен транспорт

6 Варианти за въздушен транспорт

6.1 Въздушен транспорт - недостатъци и пропуските, които трябва да бъдат преодолени

В Главни доклади 2 и 3 бяха идентифицирани пропуските във въздушния транспорт и летищната инфраструктура, системите и управлението, към които трябва да се насочи вниманието за преодоляване на недостатъците в транспортните доставки в контекста на съществуващото и прогнозно бъдещо потребление. Те са показани по-долу и предоставят контекста за идентифицирането на варианти

Таблица 6.1 - Въздушен транспорт - недостатъци и пропуски, които трябва да бъдат преодолени

№.	Управление и правила (УП)
1	Висока степен на контрол на летищните такси от страна на Министерския съвет, както по отношение на начина, по който тези такси се определят, така и по отношение на установените нива на таксите в момента, което води до неспособност на българските летища бързо да отговорят на променящите се условия в една динамична и бързо развиваща се индустрия.
2	Незадоволителна ефективност на съоръженията и финансови индикатори при летища със силно изразен сезонен трафик (Пловдив, Варна и Бургас)
3	Липса на процедури за комплексно обслужване на клиентите на летищата с ясно разпределение на правата и задълженията на всички държавни институции, участващи в процеса
4	Лошо качество на обслужване на пътниците в пиковите часове по време на активните сезони на летищата във Варна, Бургас и Пловдив
5	Лошо качество на обслужване на пътниците в зимните пикове на летище Пловдив

№.	Инфраструктура (И)
1	Лошо състояние на сградите на терминалите на летищата в Горна Оряховица, Търговище, Стара Загора и Русе.
2	Лошо състояние на летателните полета в Горна Оряховица и Русе, въпреки че съоръженията в летището на Горна Оряховица са в по-добро състояние от тези на летище Русе. Лошо състояние на летищните съоръжения както на летище Търговище, така и на летище Стара Загора.
3	Опасност от загуба на пазари поради липса на капацитет в летния сезон на летищата във Варна и Бургас
4	Опасност от загуба на пазари, поради липса на капацитет в зимния сезон на летище Пловдив
5	Неефективно използване на летищните съоръжения през времето извън активния сезон за всяко от летищата.

6.2 Варианти на въздушния транспорт

Таблица 6.2 дава описателни подробности на вариантите в дългия списък. Фигура 6.1. показва вариантите, които се отнасят за инфраструктурни работи.

Вариант А6 - новият пътнически терминал Пловдив беше открит официално от министъра на транспорта на 1 юли 2009 г. и влиза в експлоатация в началото на август 2009 г.

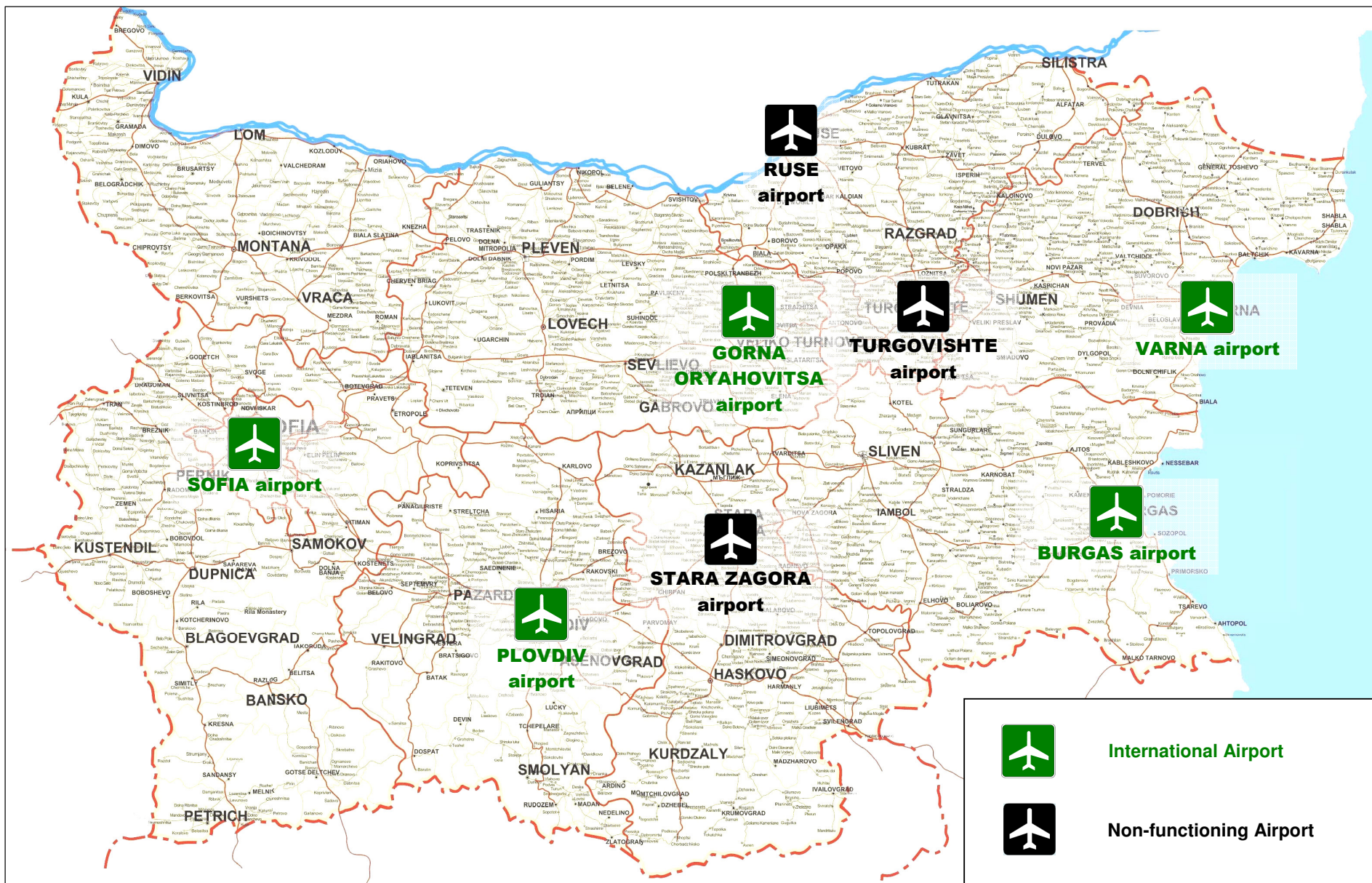
Таблица 6.2 – Дълъг списък на вариантите за въздушен транспорт

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
A1	Въздушни такси	Промяна за осигуряване на по-голяма гъвкавост	Нормативна, Законодателна					Пътници	УП1	Изисква се спешно осигуряване на операторите с по-голяма гъвкавост, което ще помогне за привличане на повече услуги и стимулиране на ръста.
A2	Проучване на въздушния пазар (N & C BG)	Оценка на настоящите /бъдещи възможни	Техническо проучване				0.03	Пътници & Товари	И1 & И2	Техническото проучване ще помогне за идентифициране на възможностите за летищата и за това къде да концентрират ресурсите.
A3	Действия за сигурност	Преопределяне на задълженията и отговорностите	Организационна, Законодателна					Пътници	УП3	Да изяснят отговорностите и финансирането, за да е сигурно че са фокусирани върху действията за сигурност и стандартите
A4	Горна Оряховица	Инвестиране/подновяване на международните товарни/пътнически операции, в т.ч. отново предоставяне на ILS	Инфраструктурна, Системи				30.0	Пътници & Товари	И1 & И2	Инвестирането ще помогне за стартирането на нови услуги.

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътническите или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
A5	Горна Оряховица	Отдаване на летището на пълна или частична концесия	Нормативна, Законодателна					Пътници	И1 & И2	Алтернатива на вариант А4, но би могла също да произтича от вариант А4.
A6	Пловдив	Нови терминали & съоръжения	Инфраструктурна				43.0	Пътници	УП2, УП4, И4 & И5	В процес от МТ/ГД ГВА.
A7	Пловдив	Летище на концесия	Нормативна, Мениджмънт					Пътници	УП2, УП4, И4 & И5	Средносрочен вариант след като Летище Пловдив стане по-жизнеспособно в търговско отношение.
A8	Пловдив, Варна & Бургас	Маршрут Развитие/маркетингово проучване	Техническо проучване				0.06	Пътници	УП2 & И2	Техническа подкрепа за съществуващите оператори, за идентифициране на допълнителни възможности.
A9	Летище София	Капацитетно развитие, включително изграждане на втора писта на съществуващата летищна площадка	Инфраструктурна				50.0	Пътници	Понастоящем няма, но УП5 в някои бъдещ момент.	Да се въведат поетапно, във връзка с увеличаване броя на пътниците , и за преодоляване на съществуващите екологични ограничения.
A10	Търговище	Летище – на пълна или частична концесия	Нормативна, Мениджмънт					Пътници	И1 and И2	Ще бъде предмет на резултатите от

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Млн.€	Полза за пътниците или товарни превози	Пропуски / слабости за преодоляване	Коментари
										вариант А2.
A11	Стара Загора	Летище на пълна или частична концесия	Нормативна, Мениджмънт					Пътници	И1 & И2	Ще бъде предмет на резултатите от вариант А2 и прехвърляне на собственост от Министерство на отбраната към Министерство на транспорта
A12	Летище Русе	Летище на пълна или частична концесия	Нормативна, Мениджмънт					Пътници	И1 & И2	Ще бъде предмет на резултатите от вариант А2
A13	Летище Русе	Инвестиране/ подновяване за международни товарни/пътнически дейности	Инфраструктурна				>50.0	Пътници & Товари	И1 & И2	Алтернатива към вариант А12.
A14	Търговище Летище	Инвестиране/ подновяване на международни карго/ пътнически/ общи полети	Инфраструктурна				>50.0	Пътници & Товари	И1 & И2	Алтернатива към вариант А10.
A15	Стара Загора Загора Летище	Инвестиране/ подновяване на международни карго/ пътнически/ общи полети	Инфраструктурна				>50.0	Пътници & Товари	И1 & И2	Алтернатива към вариант А11.

Фигура 6.1 – Варианти за въздушен транспорт



7 Варианти за интермодален транспорт

7 Варианти за интермодален транспорт

7.1

Слабости и пропуски, които трябва да се преодолеят при интермодалния транспорт
 Главни доклади 2 и 3 посочиха пропуските в интермодалните транспортни услуги и инфраструктура, системи и управление, към които трябва да се насочи вниманието за преодоляване на слабостите в предоставянето на транспортни услуги в контекста на съществуващото и прогнозно бъдещо търсене. Те са показани отново по-долу и предоставят контекста за идентифицирането на варианти.

Таблица 7.1 – Слабости и пропуски, които трябва да се преодолеят при интермодалния транспорт

№.	Управление и правила (УП)
1	Липса на надеждност на услугите на обществения транспорт означава голяма вероятност за пропускане на свързващия автобус, влак или самолет
2	Бедна информация за клиентите и липса на основен график и билетна информация за услугите на свързващия пътнически обществен транспорт
3	Незадоволителна информационна система за управление, която да подпомага ефективната работа на интермодалните терминали
4	Недостиг на съвременна международна пристанищна логистика и информационни системи
5	Недостатъчна степен на развитие на използването на публично-частното партньорство, като начин за оптимизиране на разходите за инвестиции и високо качество на експлоатация на интермодалните терминали

№.	Инфраструктура (И)
1	Лошо поддържани железопътни и автобусни гари с много малко пътнически съоръжения, което ги прави непривлекателни за смяна на влаковете или чакане на автобусите
2	Налице е липсата на национална мрежа от модерни интермодални терминали, обслужващи нуждите на железопътния, автомобилния и водния товарен транспорт
3	Интермодалните оператори са зле оборудвани с интермодални железопътни вагони. Има много малко директни оперативни/логистични интермодални връзки
4	Недоразвитите интермодални връзки между пристанищата, пътищата и железопътната мрежа ограничават потенциала за ръст на търговията, включително транзитната търговия
5	Вътрешните железопътни площи в пристанищата са в много лошо състояние, което води до ниски скорости и ограничени движения вагоните
6	Налице са ограничени и недостатъчни наземни складови площи на много товарни терминали

7.2

Варианти за интермодален транспорт

Таблица 7.2 предоставя дългия списък на варианти с описателни подробности.

Понастоящем налице са три схеми, които са или в краен етап на подготовка или в процес на изграждане, които трябва да бъдат завършени и въведени в експлоатация през първата прогнозна 2015 година:

- Интермодален терминал София – ново съоръжение за железопътен / автомобилен обмен на товари и логистика в източната част на града, в близост до международното летище. Проектът е на стойност 30 млн. € и е финансиран съвместно от държавата и по Оперативна програма „Транспорт“.
- Контейнерен терминал Варна - нов контейнерен терминал с първоначален капацитет от 322.000 TEU на година, финансиран с гарантиран от правителството заем от Японската агенция за международно сътрудничество (JICA).
- Контейнерен терминал Бургас - нов контейнерен терминал с първоначален капацитет от 380.000 TEU на година, финансиран с гарантиран от правителството заем от Японската агенция за международно сътрудничество (JICA).

Тези схеми не са включени в Таблица 7.2.

Таблица 7.2 – Дълъг Списък на интермодалните транспортни варианти

№	Име	Описание	Вид интервенция	ТЕН-Т Коридор	ЕС приоритетни проекти	Програма	Цена Мил.€	Ползи за пътниците или товарни превози	Пропуски/недостатък и, които ще се преодолеят	Коментари
IM1	Интермодален терминал Пловдив	Ново прехвърляне път/ж.п. линия	Инфраструктурна	IV				Товари	I2	Обявена тръжна процедура за предпроектно проучване, идеен проект, АПР и ЕО (май 2009)
IM2	Интермодален терминал Русе	Ново прехвърляне път/ж.п. линия	Инфраструктурна	IX				Товари	I2	Обявена тръжна процедура за предпроектно проучване, идеен проект, АПР и ЕО (май 2009)
IM3	Обществен транспорт - прехвърляне	Преглед на изискванията за подобряване на транспортните прехвърляния в големите градове	Техническо проучване					Пътници	УП1, И1	
IM4	Прехвърляне пристанища/ ж.п. линии	Преглед на изискванията за подобряване на прехвърлящи съоръжения в главните пристанища воден / ж.п. транспорт	Техническо проучване					Товари	И4, И5, И6	
IM5	Интермодален подвижен състав	Преглед на изискванията за за нов интермодален подвижен състав	Техническо проучване					Товари	И3	Виж също R11

8 Следващите стъпки

8 Следващите стъпки

Успоредно с идентифицирането на докладваните тук варианти, ние изготвихме рамка за тяхната изчерпателна оценка. Рамката се изготвя, за да подпомогне определянето:

- Кои варианти имат добра стойност във финансово, икономическо, социално и екологично отношение;
- Тяхното приоритетно поддръжане по отношение на други проекти, относно възможността им за финансиране, състояние на готовност и съвместимост с други варианти; и
- Най-подходящият маршрут за финансиране за всеки вариант, включително ЕС финансиране, национално финансиране или от частни средства.

Началните точки за изготвянето на рамката за оценяване са насоките на ЕС, приоритетите на политиката, заложи в “Национална Стратегическа Референтна Рамка”, и рамката, използвана в “Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и План за действие за периода 2006-2015г.”. Считаме, че е важно рамката да има ясна връзка с политиката на ЕС и на българското правителство, така че приносът на всеки вариант към обществените цели да е ясен.

При изготвяне на рамката, ние се позовахме на международния опит, включително на нашата собствена работа върху рамки за оценяване, разработени за проучвания, като това за Северен транспортен коридор Рига.

Рамката ще съдържа много заглавия, които ще включват следните показатели:

- Приходи и разходи;
- Принос към икономическия растеж;
- Социален анализ ползи-разходи;
- Въздействие върху околната среда;
- Принос към балансираното регионално развитие;
- Въздействие върху безопасността на транспорта; и
- Връзки с други проекти.

Този вид индикатори ще демонстрират цялостната принципна стойност на всеки вариант. Някои от тези показатели ще се комбинират по групи за целите на рамката. Например, анализът ползи-разходи и социалният анализ ползи-разходи могат да се комбинират под наименованието „Финансови и икономически критерии”. Други, като например, въздействието върху околната среда, ще бъдат в своя собствена група.

Ясно е, че вариантите, които са оценени слабо по тези критерии не могат да бъдат приложени. Обаче, приоритизирането на добре представилите се варианти ще зависи от голям брой други фактори, включително:

- Възможност за финансиране, например проекти, които са свързани с TEN-T приоритетна ос е по-вероятно да привлекат финансиране от страна на ЕС;
- Общата стойност на разходите, както по отношение на капиталови разходи, така и за дългосрочна поддръжка;
- Разписание за изпълнението, което ще зависи от сложността на варианта и проучванията, които са направени до момента;
- Съвместимост с други варианти – например проект за подобряване на път или ж.п. линия може да генерира повече ползи и да постигне по-висок приоритет като част от подобряването на общия маршрутен коридор, отколкото като изолирана схема.

Анализът за възможно финансиране е свързан с времето за разписание за изпълнение, тъй като финансирането от страна на ЕС за периода 2007-2013г. трябва да бъде усвоено до 2015г. Ще бъде важно също да се идентифицират възможностите за частно финансиране и други неконвенционални начини за финансиране, защото това дава

възможност за увеличаване на общите финансови средства за транспортни инвестиции в България.

Ние подготвяме първия проекто-план на рамката, базиран на горните точки, възползвайки се от широкия си международен опит. Разчитаме също на опита на нашите партньори в AECOM Group. Рамката ще бъде тествана чрез прилагането ѝ в схемата на примерни варианти, които се появяват, за да се потвърди, че рамката може да оценява всички техни основни въздействия.

След това ще проведем консултация с Управляващия Комитет, за да се потвърди, че рамката е изчерпателна и отговаря на съответните изисквания на политиките.