

## Допълнение 1.1.

### Текущо състояние по видове транспорт

#### *Железопътен транспорт*

Съгласно данни на Националния статистически институт (НСИ) общата дължина на железопътните линии в България към 31.12.2019 г. е 4 030 км. От тях 990 км. са двойни линии, а електрифицираните са 2 870 км. Всички основни жп линии на територията на страната са част от TEN-T мрежата. По направлението на коридор „Ориент/Източно – Средиземноморски“ железопътното трасе включва отсечките Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница). Съгласно проекта на регламент за Механизма за свързване на Европа 2021-2027 г., отсечките „София – Сръбска граница“ и „София – Македонска граница“ също са част от коридора. В „основната“ TEN-T мрежа са включени и железопътните направления „Мездра – Горна Оряховица“ и „Русе – Димитровград“.

На база проведените задълбочени анализи на различни аспекти в железопътния транспорт са идентифицирани пропуски между съществуващите транспортни нужди и съществуващата инфраструктура, организационните и оперативните действия. Има недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа, с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността. По отношение на железопътната инфраструктура се установява недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013. Наблюдава се съществена разлика в проектната и реалната експлоатационна скорост по главните жп линии - показател за фактическото състояние на железния път. Допустимото максимално натоварване за отделни участъци е ограничено до 22 т/ос. Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа. При проектни скорости 120÷130 км/ч, движението на влаковете се осъществява със 75÷80 км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движението.

Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение на комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изисква значителни средства. Увеличените допустими скорости до 160 км/ч. за пътническите влакове и до 120 км/ч. за товарните влакове в железопътните участъци, в които са реализирани проекти за рехабилитация или модернизация, допринасят за подобряване на качеството на железопътната услуга, за което е необходимо и подобряване на техническите характеристики на подвижния състав на железопътните превозвачи.

По отношение на енергосъоръженията основните проблеми са свързани с моралната и физическа остарялост на контактната мрежа и на съоръженията. Сходни са проблемите и в осигурителната техника и телекомуникациите – продължителна експлоатация на релейните гарови централизации, пресъоръжаването на гарите от основните линии със съвременни гарови централизации (МКЦ) се извършва с много бавни темпове, основната

съоръженост на телекомуникациите е на много ниско технологично ниво, предвид темповете на развитие в тази област и въведените нови технологии, магистралните кабели са морално и физически остарели, също така се налага осезаемо участие на човешкия фактор при осигуряване безопасността на движение на влаковете. Модерните системи за сигнализация и телекомуникация ERTMS (с подсистеми ETCS и GSM-R) не са въведени повсеместно за постигане на оперативна съвместимост по направление на „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска железопътна мрежа.

Югоизточният район е с най-ниска гъстота на жп мрежата за страната (31.6 km/1000 km<sup>2</sup>), за сметка на това 90% от жп мрежата в района е електрифицирана и почти 30% от линиите са удвоени (над средния % за страната - 24.6). Другият крайморски район – Североизточният, също е с гъстота под средната за страната (33,1 km/1000 km<sup>2</sup>). Относителният дял на електрифицираните линии в района надхвърля средния за България. Половината от жп линиите са удвоени, с най-висок за страната относителен дял. Железопътната мрежа в Северозападния район е с по-добра изграденост и е по-хомогенно развита в сравнение с пътната мрежа. Повечето области тук имат близки показатели, но под средните за страната. В Южния централен район изградеността на жп мрежата не се характеризира с добри показатели, което до голяма степен се дължи на планинския релеф в южната му част. Гъстотата за района, макар и близка, е под средната за България, степента на удвоеност на жп линиите е една от най-ниските, най-нисък за цялата страна е и относителният дял на електрифицираните жп линии. Най-добра изграденост на жп мрежата има област Пловдив, с най-висока гъстота за страната, а също и област Пазарджик, с гъстота над средната за България. В Югозападния район, също с преобладаващ планински релеф, изградеността на жп мрежата се характеризира с по-добри показатели - гъстота (42.5 km/1000 km<sup>2</sup>) и степен на електрифицираност на линиите над средните стойности за страната, но степента на удвоеност на линиите е под средния показател. Северният централен район е с най-висока за страната гъстота на жп мрежата (44.5 km/1000 km<sup>2</sup>) и степен на електрифицираност, близка до средната. В същото време, степента на удвоеност на жп линиите в района е най-ниска за страната.

Нивото на безопасност в железопътния транспорт е устойчиво. Понижаването на скоростите за движение е превантивна мярка за намаляване на броя на произшествията, но се отразява негативно на конкурентноспособността на услугата.

Превозените пътници с железопътен транспорт постепенно намаляват. Данните на НСИ сочат, че през 2012 г. техният брой е бил 26,5 млн., докато през 2019 г. превозените пътници са 21,3 млн., основно във вътрешно съобщение. Същевременно се наблюдава ръст на товарните превози с железопътен транспорт. По данни на НСИ през 2019 г. са превозени 14,95 млн. тона товари. За сравнение, превозените товари през 2012 г. са 12,47 млн. тона. Извършената работа с железопътен товарен транспорт през 2019 г. в т.ч. вътрешни и международни превози е 3 901,6 млн. ткм.

#### *Автомобилен транспорт*

По данни на НСИ общата дължина на пътищата в България към 31.12.2019 г. е 19 879 км. От тях автомагистралите са едва 3,9 % (790 км.), а първокласните пътища – 14,6 % (2 900 км.). С най-голям относителен дял от 61,2 % са третокласните пътища и пътни връзки

при кръстовища и възли (12 170 км.). Второкласните пътища (4 019 км.) представляват 20,2 % от общата дължина на пътищата в България. развитието на пътната мрежа е в посока увеличаване на общата ѝ дължина. За периода 2012-2019 г. тя се е увеличила с 277 км. Дължината на автомагистралите се е увеличила с 249 км., а на третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли със 119 км. Незначителна е промяната в дължината на второкласните пътища – тя намалява с 16 км. Дължината на първокласните пътища е намаляла със 75 км. Автомагистралите и пътищата първи клас, с европейско и национално значение, чиято дължина представлява 18,6% за 2019 г. от общата дължина на пътната мрежа в страната, са част от TEN-T мрежата на територията на страната. Освен пътното трасе по направлението на коридор „Ориент/Източно – Средиземноморски“, в „основната“ TEN-T мрежа се включват и пътните направления „София – Велико Търново – Русе“ и „София – Велико Търново – Стара Загора – Димитровград – АМ Марица“.

Покритието на страната с автомагистрала и първокласни пътища е неравномерно. Пътните направления изток-запад са по-добре развити от тези в посока север-юг, което се обуславя и от релефа на страната. Въпреки мащабните инвестиции за развитие на пътната инфраструктура, съществуват голям брой пътни участъци с интензивност на движението близка до максималната им пропускателна способност.

Най-ниска е гъстотата на пътната мрежа в Югозападния и Югоизточния район, но двата района имат добре развита пътна мрежа от висок клас, пренасяща международните и национални транспортни потоци. На обратната позиция е Северният централен район, който има най-висока обща гъстота на пътната мрежа, дължаща се на добре развита регионална мрежа (с най-висока гъстота), но все още без завършени автомагистрала. Транзитните потоци се пренасят от първокласните пътища и често се налага регионалната пътна мрежа да поема и техните функции. В Северозападния район ниската изграденост се дължи основно на слабо развита пътна мрежа от висок клас, а за Югоизточния район недостатъчно развита е регионалната пътна мрежа. Южният централен район има най-ниска изграденост на първокласната пътна мрежа от всички райони. Това в известна степен се компенсира от изградената автомагистрала в северната му част, но преобладаващата територия се обслужва единствено от регионалната пътна мрежа.

Основният дял от пътищата в страната (97,5 %) са с асфалтова настилка, а без настилка са едва 1,6 %. Въпреки предприетите през последните години мерки и извършените инвестиции, няма значимо подобрене на цялостното състояние на пътищата. Около 1/3 от републиканската пътна мрежа остава с лошо качество на настилка. Необходимо е увеличаване на товарносимостта на пътната настилка по основните транспортни направления и привеждането ѝ в съответствие с европейските изисквания.

Анализите сочат, че средно на година, броя на автомобилите в страната нараства с около 100 000. Така през 2011 г. автомобилите са били малко над 3,4 милиона, а през 2019 г. те са 3,8 млн. броя. С нарастването на броя на моторните превозни средства се увеличава интензивността на автомобилното движение, както и рискът от пътнотранспортни произшествия.

Данните на НСИ сочат, че през 2019 г. по пътищата на страната са регистрирани 6 730 пътнотранспортни произшествия. За сравнение през 2011 г. броят на произшествията е

бил 6 639. Най-голям дял на произшествията, извън населените места, имат първокласните пътища, следвани от третокласните и второкласните пътища. Най-малко ПТП са възникнали на автомагистралите.

Данните показват увеличение на трафика по всички класове пътища. От 2016 г. се използват единствено автоматични преброителни уреди. Увеличението на транспортните потоци по автомагистралите за 2019 г. спрямо 2016 г. е 5,24 %, по пътищата I-ви клас е 3,99 %, по пътищата II-ри клас – 11,02 %, а по пътищата III-ти клас – 2,69 %.

Наблюдава се намаление на превозените товари и на извършената работа с автомобилен транспорт. По данни на НСИ превозените товари през 2019 г. са 115,0 млн. тона, а извършената работа в т.ч. вътрешни и международни превози е 20 613,5 млн. ткм. За сравнение през 2012 г. превозените товари са 140,4 млн. тона.

#### *Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища*

Пристанищната система на Република България е съставена от два типа пристанища – морски (разположени на черноморския бряг, представляващ източната граница на страната) и речни (разположени по протежението на българския участък от река Дунав, представляващ северната граница на страната). В „основната“ TEN-T мрежа на страната са включени морското пристанище Бургас и вътрешноводните пристанища Русе и Видин. В „широкообхватната“ TEN-T мрежа попадат морското пристанище Варна и вътрешноводните пристанища Лом, Оряхово, Свищов и Силистра. Националната пристанищна система на Република България към момента разполага с 14 628 м. обща дължина на кейовия фронт в морските пристанища за обществен транспорт и 13 964 м. в речните пристанища за обществен транспорт. Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето български пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние.

С най-голяма обща пропускателна способност са пристанищните терминали за обществен транспорт с национално значение в Бургас, като тя е с около 5% по голяма от тази на пристанищните терминали с национално значение във Варна (около 50% от пропускателните възможности на пристанище Бургас се осигуряват от специализирания терминал за наливни товари Росенец).

Развитието на обществените речни и морски пристанища от национално значение се осъществява посредством концесионирането им.

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

Основните рискове за корабоплаването по река Дунав са случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, когато се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и до замърсяване с нефт и/или корабно гориво. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. За подобряване на навигационната безопасност и

достъпност на каналите се закупуват специализирани плавателни съдове за осигуряване на корабоплавателния път по река Дунав.

### *Въздушен транспорт*

Въздушният транспорт има все по-нарастващо значение за пътуванията до и от страната. Засиленото търсене се обслужва предимно от международните летища София, Варна и Бургас и в по-малка степен от Пловдив и Горна Оряховица. На пазара на чартърните превози и в пътуванията по редовните международни линии оперират, както български, така и чуждестранни въздушни превозвачи.

Летище София е включено в „основната“ TEN-T мрежа като част от коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“. Летището има два пътнически терминала с общ годишен капацитет 4 400 000 пътника. Карго зоната обработва товарни пратки, както с обикновен режим, така и със специален режим на обработка. Транспортната връзка до летището е с автомобилен транспорт и с метро. Летищата Бургас, Варна, Пловдив и Горна Оряховица са включени в „широкообхватната“ TEN-T мрежа като допълващи функциите на определените за интермодални превози възли от „основната“ TEN-T мрежа. Летищата Варна и Бургас са със силно изразена лятна сезонност, като основната част от дейностите по обслужване на пътници се извършва между месеците юни и септември. Липсват жп връзки към летище Бургас и летище Пловдив. Летище Пловдив се използва като резервно на летище София и приема трафика (на Летище София) в периодите на затваряне поради ниска видимост или при друга причина. Летището обслужва пътнически, карго и бизнес полети. През зимния сезон летището обслужва ежедневни чартърни туристически полети за българските ски-курорти в Банско, Пампорово и Боровец. Летище Горна Оряховица се използва за вътрешни полети. Полети по редовни линии не се изпълняват, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Летището се използва и за тренировъчни полети на частни авиокомпании, има и товарна дейност.

Ключов момент за развитието на един от приоритетните проекти за нашата страна в областта на въздушния транспорт – DANUBE FAB, е успешното въвеждане в края на 2014 г. на два трансгранични сектора между България и Румъния. Това е първото установяване на трансгранични сектори в рамките на функционалните блокове от въздушното пространство в Европа. Тази инициатива допълнително оптимизира мрежата от въздушни трасета, носи реални икономии на гориво, спестява полетно време и намалява вредното въздействие върху околната среда. Продължава внедряването на елементи на въздушно пространство за свободно планиране на маршрута и обслужването на линии за предаване на данни между пилотите и земята, като част от програмата за разгръщане на SESAR.

Въздушният транспорт в страната допринася за повишаване на мобилността на населението и за развитие на интермодалността. Необходима е подкрепа за подобряване на свързаността на летищата с другите видове транспорт, както и да се осигури последващо развитие и внедряване на интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт.

### *Интермодален транспорт и терминали*

Основните маршрути за вътрешни и международни интермодални превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в АГТС и направленията от „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа. По тези направления не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав.

Състоянието на железопътната инфраструктура за осъществяване на комбинирани превози като цяло не удовлетворява изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. През последните години се модернизират ключови железопътни гарови комплекси. В района на град Пловдив беше изграден интермодален терминал, който в последствие бе предоставен на концесия. Ограничено е развитието на интермодалните терминали, свързващи пристанищата с железопътната мрежа. Наличните терминали за контейнерни превози са изградени през 70-те и 80-те години на миналия век и не отговарят на изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. Липсва национална мрежа от съвременни интермодални терминали, която да обслужва нуждите на железопътния и водния товарен транспорт. Планиран е проект за изграждане на интермодален терминал във Варна, който да съчетава воден, железопътен и автомобилен транспорт. Друг проблем е не доброто оборудване със специализиран подвижен състав на операторите. Съществуват само няколко директни оперативни/логистични интермодални връзки.

## Допълнение 1.2.

### Поддържане на транспортната инфраструктура

В областта на *железопътния транспорт*, съгласно разпоредбите на ЗЖТ, чл. 26, ал.1, финансирането на дейностите по текущото поддържане и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от държавния бюджет, приходите от инфраструктурни такси, събирани от превозвачите, приходите от търговската дейност на управителя на инфраструктурата, кредити и приходи от услуги по ценова листа. Процедурата за планирането и разходването на средствата включва всички аспекти на поддържане, планиране, проектиране, изграждане, рехабилитация и други дейности, свързани с осигуряването на нормалната експлоатация на жп инфраструктурата. За целта управителят на железопътната инфраструктура (ДП НКЖИ) подписва дългосрочен петгодишен договор с Държавата, представлявана от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министъра на финансите. В този договор средствата за поддържане и експлоатация, необходими от Държавния бюджет, се планират чрез тригодишната бюджетна рамка, съгласно закона за ДБ, а отпускането на средствата за съответната година в конкретен размер се залагат в закона за ДБ за съответната година. Размерът на таксите се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на инфраструктурата, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Приходите от инфраструктурни такси се разходват изцяло за

поддържането на железопътната инфраструктура, като се покриват част от разходите на управителя на инфраструктурата, извършвани за осъществяването на превозите от железопътните превозвачи. Превозвачите заплащат на управителя на железопътната инфраструктура цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, утвърдена от Комисията за енергийно и водно регулиране.

Съгласно закона за пътищата, чл. 44, ал.1, източниците за финансиране на агенция „Пътна инфраструктура“ са субсидии от държавния бюджет и трансфери, предвиджани ежегодно в закона за държавния бюджет на Република България за съответната година, такси, лихви, дарения, помощи и други средства, привлечени от местни и чуждестранни физически и юридически лица или определени със закон или с акт на Министерския съвет. В ал. 2 се посочва, че те се разходват изграждане на нова пътна инфраструктура, за експлоатация, поддържане, ремонт и реконструкция на републиканските пътища и за административно-стопански и други разходи. За преминаване по платената пътна мрежа се въвежда смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминато разстояние. Винетната такса за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3,5 тона дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок платената пътна мрежа. Таксата за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона дава право да се измине определено разстояние между две точки от съответния път или пътен участък. Таксата за изминато разстояние се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство, броя на осите и от екологичните му характеристики и се определя за всеки отделен път или пътен участък.

В областта на речния транспорт, текущото поддържане на корабоплавателния път, вкл. навигационно-пътевата обстановка по река Дунав, се осъществява от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“ (ИАППД) по правилата на Конвенция за режима на корабоплаването (ДВ бр. 112/1949 г.) и Споразумение между правителствата на Р. България и Румъния от 1955 г. в изпълнение на чл. 39 от конвенцията и съгласно чл. чл. 77, 82 и 83, ал.2 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Според конвенцията не се установяват никакви такси за транзит на кораби, като разходите за поддържането се финансират от Републиканския бюджет.