



Адрес: гр. София, бул. Арсеналски 123, офис 3; тел.: 02/9632099  
e-mail: [office@largeinfraprojects.eu](mailto:office@largeinfraprojects.eu); [www.largeinfraprojects.eu](http://www.largeinfraprojects.eu)

Изх. № 0315/31.03.2021 г.

До г-жа Галина Василева  
Директор Дирекция „Координация на програми и проекти“  
МТИТС

**ОТНОСНО: СТАНОВИЩА И МНЕНИЯ ПО ПРОЕКТ НА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 И ДОКЛАД ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА С ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ НЕГО**

Уважаема госпожа Василева,

Във връзка с обявената процедура за провеждане на консултации и обществено обсъждане на Програма „Транспортна свързаност“ (ПТС) 2021-2027 и Доклад за екологична оценка с приложенията към него, и след участието ни в общественото обсъждане, което се проведе он-лайн на 29.03.2021 г., изпращам становище и мнения от името на фирма Лардж Инфрастъкчър Проджектс както следва:

**По Програма „Транспортна свързаност“ (ПТС) 2021-2027**

**ПЪТНА ЧАСТ**

1. Обходът на Габрово и тунелът под връх Шипка не отговарят на СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ и не могат да бъдат част от основната TEN-T защото:

- път с габарит 10,5 м не отговаря на част от основната TEN-T.
- основният автомобилен поток между двата TEN-T коридора Рейн – Дунав и Ориент – Източно Средиземноморие няма да преминава през Габрово, а ще продължи да ползва по-удобния и по-къс маршрут през Прохода на Републиката.

2. Не са разгледани други алтернативи за свързване на двата TEN-T коридора.

Българското правителство, обществеността и заинтересованите страни са запознати с проекта за АМ „Дунав-Егея“. Той **свързва** двата коридора, докато Програмата „Транспортна свързаност“ 2021-2027 си поставя за цел скромно да „допринесе“ за тяхното свързване.

3. АМ „Русе-Велико Търново“ и комбинирането с обходния път на Габрово, включително тунелът под връх Шипка **не отговарят на СЦ „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“** и защото не намаляват преките и външни разходи в транспорта, които на първо място зависят от изминалия път.

Например: От границата на България с Румъния към подхода за границата с Турция при Лесово разстоянието и времето за пътуване на товарен автомобил с ремарке по трите алтернативи са както следва :

- АМ „Русе – В.Търново“ е 254,085 км. и 3 часа и 31 минути;
- сегашния маршрут по пътища I-2, I-5 и II-55 е 175,800 км. и 2 часа и 49 минути;
- АМ „Дунав-Егея“ е 159,062 км. и 1 час и 53 минути.

Увеличаването на разстоянието и времето за пътуване по предложения в ПТС 2021-2027 вариант спрямо сегашния маршрут е съответно 45% за разстоянието и 25% за времето, а спрямо АМ „Дунав-Егея“ тези стойности са 60 % и 87 %.

Както многократно сме заявявали, АМ „Русе-В.Търново“ е така наречената магистрала и **не може да се определи като интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T** защото:

- Започва **от никъде** и завършва **до никъде**. Принос в световната практика е магистрала да започва от средата на река и да няма мост. Също така да завършва без продължение или пък връзка с друг съответстващ на автомагистрала път;
- Целта за изграждане на нови магистрали и пътища е постигането на минимални дължини при свързването на населените места. По АМ „Русе-В.Търново“ разстоянието между две съпоставими точки по пътя на основния автомобилен поток е с 22% (23,965 км) и с 26 % (31,077 км) в повече от това по АМ „Дунав-Егея“. Подобно е сравнението и със сегашния маршрут на автомобилите по пътища I-2 и I-5;
- В резултат на по-дългия път пътуването в участъка на АМ „Русе-В.Търново“ ще отнема от 24% до 35% повече време за изпълнение на една и съща задача;
- Преминава възможно най-далече от големия интермодален и логистичен център Г.Оряховица – кръстопът на две железопътни линии и наличие на международно летище.

4. Независимо, че цел на политика 3 е „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИТК“, в ПТС 2021-2027 **няма проекти за подобряване на свързаността през границите** с двете държави – членки на Европейския Съюз – Румъния и Гърция.

Неразделна част на проекта АМ „Дунав-Егея“ е комбиниран ж.п. и пътен мост над река Дунав при Гюргево – Русе и магистрална връзка през границата на България с Гърция до включване с АМ „Егнатия Одос“ в Гърция.

АМ „Дунав-Егея“ свързва не само двата TEN-T коридора, а свързва трите държави – Румъния, България и Гърция.



В проекта за АМ „Дунав-Егея“ са анализирани варианти за нов заместващ мост на съществуващия Дунав мост Гюргево – Русе.

Детайлно е разработен нов комбиниран железопътен и пътен мост с автомагистрален габарит.

Проектът за АМ „Дунав-Егея“ дава цялостно решение за железопътния и пътен участък Русе-Гюргево-Букурещ, включващ:

- Нов железопътен обход на гр. Русе от юг за да се прекрати преминаването на товарни влакове през средата на гр. Русе и то по неговата дължина
- Обща за двата града Русе и Гюргево градска железница
- Запазване на сегашния Дунав мост и превръщането му в място за отдих, забавления и туризъм и за свободно пешеходно и велосипедно придвижване на хората от двата града.

5. АМ „Русе-В.Търново“, а също така комбинацията с обходен път на Габрово и тунел под връх Шипка **не съответстват на „Зелената сделка на ЕС“**, на целите на политика 2 „По-зелена, нисковъглеродна Европа чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, приспособяване към изменението на климата и превенция и управление на риска“ и на специфична цел „Насърчаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове“.

Изчисленията показват, че при съпоставими условия по АМ „Русе-В.Търново“ ще се генерират годишно в повече 31 000 т. CO<sub>2</sub> в сравнение от тези на съответстващия участък на АМ Дунав-Егея“. Поради по-дългия път спрямо сегашния маршрут на основния автомобилен поток също количеството на отделения CO<sub>2</sub> по АМ „Русе-В.Търново“ ще бъде повече.

За целия участък от границата на Румъния до границата на Гърция по АМ „Дунав-Егея“ благодарение на по-късия път ще се генерират в по-малко от 126 000 т. CO<sub>2</sub> годишно, а с въвеждането на движение на Megatrucks и EcoDuo по АМ „Дунав – Егея“ това намаление ще бъде над 150 000 т. CO<sub>2</sub> за всяка една година.

6. Предложението връзката между двата TEN-T коридора и провеждането на основния автомобилен поток да се осъществява през обходния път на Габрово и тунел под връх Шипка **не осигурява пътна безопасност**, както по автомагистрала.

Ужасяващо голям е броят на катастрофите у нас в последно време за да се предлагат отново двулентови пътища за интензивен трафик и то като част от TEN-T коридор.

7. В проектите по пътна част на ПТС 2021-2027 не са предвидени изискващите се съвременни решения за запазване и увеличаване на биологичното разнообразие. Липсват т.н. екодукти – къси тунели за преминаване на животните от двете страни на автомагистралите.

В проекта АМ „Дунав-Егея“ само в участъка Русе-В.Търново са проектирани 17 екодукта.

8. Неправилно е изградена оценката на проектите и заложените критерии в ПТС 2021-2027

Тежестта за екологичност е ниска за сметка на тежестта за готовност за реализация.



**Необходимото условие** е проектът да е екологичен и устойчив, а достатъчното е неговата готовност за реализиране.

#### **ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЧАСТ НА ПТС 2021-2027**

1. Предлагам в т. 5.2 „Развитие на ж.п. възел Русе“ да се включат:
  - железопътен обход на гр. Русе от юг, така че да се прекрати преминаването на товарни влакове през града;
  - създаване на градска железница обща за двата града Русе и Гюргево с максимално използване на съществуващата инфраструктура

#### **ПО ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА НА ПТС 2021-2027**

Липсва количествена оценка за резултата от прилагане на ПТС 2021-2027 относно генерирането на парникови газове (GHG) - ще бъде намалено или ще бъде увеличено тяхното количество.

Същото се отнася и за отровните газове и другите компоненти на външните разходи в автомобилния транспорт.

Не могат да се възприемат сериозно най-общи качествени заключения като „Без изпълнението на ПТС 2021-2027 емисиите на парникови газове ще продължават да се увеличават“, т.е. ако се приеме Програмата това количество ще престане да се увеличава. Без конкретни цифри за всеки от предложените проекти и на базата на това обобщена количествена оценка не могат да се направят изводи за ефективността на Програмата за измененията в климата.

Смятам, че след събиране и анализиране на данните за GHG те трябва да бъдат верифицирани от признат от Европейската комисия субект.

В заключение предлагам:

#### **По ПТС 2021-2027**

1. Да се промени тежестта на критериите, като се увеличи значително тежестта на критериите за екологичност, съответствие със „Зелената сделка“, дигитализация и свързаност на регионите, и свързаност с Румъния и Гърция.
2. Да отпаднат от ПТС 2021-2027:
  - 2.1. Изграждане на АМ „Русе-В.Търново“.
  - 2.2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка.
3. Да се включи в ПТС 2021-2027 проект АМ „Дунав-Егея“.
4. Да се разшири обхватът на проекта „Развитие на ж.п. възел Русе“.
5. Да се включи проект за подобряване на работата и надеждността на системата за автоматизирано събиране и анализ на данни за пътния трафик, а също така нейното надграждане, като се включат повече на брой постове по второкласните пътища.
6. Да се включи проект за разработване на модел за таксуване на автомобилите по пътната мрежа въз основа на варианти; сравнение с подобни системи в други страни

на Европейския Съюз, на принципа „който ползва - той плаща“; екологичност на автомобилите и резултатите от въвеждането на системата за таксуване върху количеството на генерираните парникови газове.

**По Екологичната Оценка на ПТС 2021-2027**

Екологичната оценка да се доработи и да се представят данни за замърсителите, генерирането на GHG и други елементи на опазване на околната среда, които подлежат на количествена оценка.

Данните и заключенията от количествената оценка да бъдат верифицирани от признат от Европейската Комисия субект.

С уважение,



инж. Румен Марков, Управител

„Лардж инфраструкчър проджекс“ ООД

