**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 състоянието 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, пресъоражаването 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 km2), 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 km2). 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 km2) 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 km2) 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 й 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 автомагистрали 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 автомагистрали. 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 подобрение на цялостното състояние на пътищата. Около 1/3 от републиканската пътна мрежа остава с лошо качество на настилката. Необходимо е увеличаване на товароносимостта на пътната настилка по основните транспортни направления и привеждането й 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.

Отбелязан е ръст на продажбите на електромобили, но с бавни темпове. Продажбите на нови хибридни автомобили в ЕС през 2021 г. за първи път са се изравнили с тези на дизеловите. В България продажбите се увеличават с 48,3 % до 636 броя. При презареждащите се хибриди, които имат двигател с вътрешно горене и малък електромотор има ръст за 2021 г. от 70,7 % и пазарен дял от 8,9 %. В България те нарастват със 136,6 %, но бройката отново е малка – 97. Все по-голяма популярност набират изцяло електрическите автомобили. Продажбите за ЕС са се увеличи с 63,1 %. В България ръстът е със 130,9 %, но с малко бройки – 321.

В България е възможна промяна на пазара, въпреки че все още се купуват предимно бензинови и дизелови автомобили. Проучване на ЕИБ показва, че делът на хората, които биха си купили нов хибриден или електрически автомобил е с 52 % по-висок от този на потенциалните клиенти на дизелово или бензиново превозно средство.

*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 „широкобхватната“ 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 в Бургас, като тя е с около 5% по голяма от тази на пристанищните терминали за обществен транспорт във Варна (около 50% от пропускателните възможности на пристанище Бургас се осигуряват от специализирания терминал за наливни товари Росенец).

Развитието на речните и морски пристанища за обществен транспорт 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 Софияе включено в „основната“ ТEN-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“ ТEN-T мрежа като допълващи функциите на определените за интермодални превози възли от „основната“ ТEN-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 AGTC 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.

**Основни идентифицирани проблеми и неравенства,** **в сравнение с развитите страни от ЕС**

*Железопътен транспорт*

Основните идентифицирани проблеми във връзка с развитието на железопътния транспорт са следните:

* Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
* Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
* Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация - ETCS система и GSM-R мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и широкообхватната трансевропейска железопътна мрежа;
* Недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност.

*Автомобилен транспорт*

По отношение състоянието на пътната инфраструктура могат да бъдат дефинирани следните проблеми:

* Висока интензивност на движението по пътната инфраструктура в сравнение с други мрежи и голям брой пътни участъци с интензивност на движението близка до максималната им пропускателна способност;
* Недовършена автомагистрална мрежа за осигуряване на качествени, високоскоростни връзки между България и съседните страни, както и между част от главните населени центрове в България;
* Незадоволително състояние на част от пътната инфраструктура, което не отговаря на условията за непрекъснат, удобен и безопасен транспорт;
* Липса на обходни пътища на населени места по направленията с висока интензивност на леко и товарно движение;
* Ниски показатели за безопасност на автомобилното движение спрямо средните за ЕС;
* Нарастване на броя на автомобилите и остарял автомобилен парк.

*Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища*

Основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път и лошите навигационни условия (мъгла, ниски водни нива и други препятствия). Не е приключен процесът по подобряване на параметрите на корабоплавателния път и по повишаване на безопасността на корабоплаването по река Дунав и в морските пространства на България. Липсва зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата.

*Въздушен транспорт*

Недостатъчна свързаност на летища с транспортната мрежа. Не е приключено развитието и внедряването на интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт.

*Интермодален транспорт и терминали*

Основните проблеми са свързани с:

* липса на мрежа от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги;
* недобра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги;
* недостатъчно развити интермодални връзки между пристанища и летища и железопътната мрежа, с оглед насърчаване на потенциалния растеж на търговията и транзитните превози;
* недостатъчни складови площи на много от товарните терминали.

**Допълнение 1.2.**

**Допълняемост на инвестициите**

По ПТС се предвижда да бъде завършена модернизацията на жп отсечките Елин Пелин – Костенец и Волуяк - Драгоман, да бъде модернизирана отсечката София-Перник-Радомир, да бъде изградена жп връзка между България и Р. Северна Македония, както и да бъдат доизградени съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел. Ключови жп гари по жп линиите София – Перник – Радомир и София – сръбска граница, също ще бъдат модернизирани. Предвижда се да бъдат изградени нови жп гари, да бъдат извършени необходимите подготвителни дейности за реализацията на градска железница в Пловдив, както и да бъдат изградени ж.п. връзки към летище Пловдив и летище Бургас. Със средства по програмата ще бъде осигурено развитието на ж.п. възел Горна Оряховица, ж.п. възел Русе и ж.п. възел Варна. В допълнение се предвижда, по Механизма за свързаност на Европа (МСЕ), да бъдат предложени за финансиране проекти за модернизация на жп линиите Радомир – Гюешево, Видин – София и жп връзката между България и Сърбия в участъка Драгоман – граница с Република Сърбия. С национални средства се осигурява закупуване на нов подвижен състав за нуждите на „БДЖ – Пътнически превози“. За развитие на пътната инфраструктура, по програмата се предвижда приключването на АМ „Струма“, изграждането на АМ „Русе – Велико Търново“ и на тунела под „Шипка“, изграждането и модернизацията на пътни връзки към TEN-T мрежата и основни икономически центрове (обекти на транспортната инфраструктура, индустриални зони и др.). Средства от държавния бюджет са предвидени за изграждането на скоростен път Видин – Ботевград (част от пътя Видин – София по коридор Ориент-Източно Средиземноморски). С национални средства се предвижда също изграждането на автомагистрала „Черно море“ и завършването на АМ „Хемус“.

По МСЕ ще бъдат предложени и проекти за внедряване на интелигентни транспортни системи, извън обхвата на проектите по програмата, включително интелигентни транспортни системи в областта на въздушния транспорт. Със средства от МСЕ се предвижда да бъдат финансирани и проекти за подобряване на корабоплаването по река Дунав. В допълнение по програма „Транспортна свързаност“ за подобряване на корабоплаването са планирани инвестиции за развитие на информационни системи, надграждащи съществуващите системи, доставка на мултифункционални плавателни съдове, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта и опазване на околната среда, включително пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден и морски транспорт.

Предвидените инвестиции са с национално значение и следват Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната (нямат регионален или териториален характер, въпреки ползите за населените места, през които преминават отсечките, в които се инвестира). Те са дефинирани на базата на нуждите и проектната готовност за реализацията им. Инвестициите за развитие на железопътната инфраструктура в по-голямата си част са концентрирани по протежение на участъка на коридор Ориент-Източно Средиземноморски, преминаващ хоризонтално през средата на страната и имат за цел завършване на направлението, в което вече е инвестирано в предходните програмни периоди, с оглед постигането на оперативна съвместимост и повишаване на ефективността на инвестициите. Планираните интервенции имат за цел да се завърши железопътният коридор от турската граница до сръбската граница и да се осигури свързването на жп мрежите на България и Северна Македония. Въпреки че са ситуирани в Юго-западния район за планиране, тези инвестиции допринасят за развитието на железопътния транспорт като цяло. Инвестиции в железопътна инфраструктура са предвидени и в северна България. По програмата такива са проектът за доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат – Синдел, както и проектите за развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Предвидени са и проекти за ERTMS, извън обхвата на планираните проекти за жп инфраструктура. Мащабен проект за развитие на железопътната инфраструктура в северна България е проектът за модернизация на жп линията Видин – София по коридор Ориент-Източно Средиземноморски, предвиден за финансиране по МСЕ, който ще допринесе за подобряване на транспортните връзки с Румъния. Инвестициите за развитие на пътната инфраструктура по TEN-T мрежата са концентрирани основно в северна България, където все още липсват завършени автомагистрали и регионалната пътна мрежа е допълнително натоварена, докато в южна България е само проектът за завършване на АМ Струма, лот 3.2.

Предвижда се използването на ПЧП основно за развитието на летища и пристанища, както и за изграждане на интермодални терминали.

Продължават разговорите с румънската страна за постигане на споразумение относно изграждането на нови мостови връзки на р. Дунав.

**Други програми за периода 2021-2027 г.**

В допълнение, по програмата за развитие на регионите (ПРР), се предвиждат инвестиции за интегриран градски транспорт, както и за подобряване на свързаността на мрежата от градове. Инвестициите за устойчива градска мобилност по ПРР 2021-2027 г. включват подобряване на връзките между интегрирания градски транспорт, междуградския автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализиране на интермодални превози — обновяване на общински автогари и съответните предгарови пространства общинска собственост, автобусни спирки на градския транспорт, осигуряващи лесен трансфер към следващия по вид транспорт и логични връзки между елементите на инфраструктурата. Предвидено е разработване и подобряване на системи за обществен градски транспорт, в това число закупуване на нов, екологосъобразен подвижен състав за нуждите на градския транспорт, който отговаря на европейската нормативна уредба за вредни емисии от двигателите и използване на възобновяеми/алтернативни енергийни източници в градския транспорт. Предвижда се финансиране на първи, втори и трети клас пътища, извън TEN-T мрежата, пътища четвърти клас на територията на градски общини, както и мерки за пътна безопасност.

Също така, в Стратегическия план за развитие на земеделието и селските райони, са предвидени мерки за осигуряване на свързаност и работна мобилност на селските територии чрез поддържане и изграждане на общинска пътна инфраструктура.

По програмата за развитие на регионите и по програмата за околна среда за периода 2021-2027 г. са предвидени стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически, което ще допълни инвестициите по ПТС за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по основните направления на републиканската пътна мрежа.

За подобряване на транспортната свързаност между България и съседните й страни ще допринесат и програмите за трансгранично сътрудничество чрез проекти за междурегионално, трансгранично и/или транснационално сътрудничество. Проектите в обхвата на ПТС ще допринесат за този вид сътрудничество, посредством развитието на Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната.

По Програмата за морско дело, рибарство и аквакултури се предвиждат проекти за рибарство, аквакултури и устойчива синя икономика в съответствие с общата политика на ЕС в областта, които са извън обхвата на ПТС. Двете програми нямат припокриване на инвестиции и мерки.

**План за възстановяване и устойчивост на РБ**

Планира се изграждане на интермодален терминал Русе. Предвидено е закупуване на нов подвижен състав - едноетажни и двуетажни оперативно съвместими електрически мотрисни влакове с максимална скорост 160 км/ч, оборудвани с ERTMS; едноетажни оперативно съвместими електрически push-pull влакове (локомотив, вагони и команден вагон) с максимална скорост 200 км/ч, оборудвани с ERTMS; електрически акумулаторни маневрени локомотиви. Планът включва и мерки за дигитализация и постигане на оперативна съвместимост с инфраструктурната мрежа чрез инсталиране на бордово оборудване ETCS на подвижния състав. Компонентът има за цел да постигне оперативна съвместимост на подвижния състав, работещ в мрежа, оборудвана с релсови системи ERTMS. Предвидено е внедряване на ERTMS ниво 2 на жп участък Русе – Каспичан. Инсталирането на релсово оборудване ERTMS на главния транзитен коридор север-юг на България ще допълни работите по рехабилитация на коловозите, които се извършват в момента.

Предвидени са мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата – софтуерни приложения за пътна безопасност, изграждане на национална електронна система за подаване и обработване на сигнали, набавяне на оборудване за нуждите по текущ ремонт и поддръжка и за оценка на състоянието на пътната безопасност при обследване на пътища, въвеждане на специализирано мобилно приложение за подобряване на движението в районите на ГКПП.

Предвижда се също така осигуряване на устойчива транспортна свързаност чрез изграждане на участъци от Линия 3 на метрото в София, както и доставка на нов екологичен подвижен състав и превозни средства за обществения транспорт, изграждане на зарядни станции и изпълнение на инфраструктурни мерки за безопасна градска мобилност.

**1.3**

**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, предвиждани 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 съвета. 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.

**1.4**

**Препоръки на ЕК към страната**

В препоръките се посочва, че понастоящем намиращият се в България коридор на трансевропейската транспортна мрежа за железопътния и автомобилния транспорт все още не е завършен, особено в Северна България. В областта на железопътния транспорт, е необходимо допълнително развитие, а пътните участъци се нуждаят от подобрения, посредством интелигентна транспортна система. Поради това са набелязани нужди от инвестиции с висок приоритет с цел изграждане на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа, и по-специално:

 изграждане на железопътни линии и пътища в основните и широкообхватните мрежи, които са част от трансевропейската транспортна мрежа, включително на трансгранични участъци, за да се премахнат местата с недостатъчен капацитет и липсващите връзки в трансевропейската транспортна мрежа, да се направи връзка със съседните мрежи и също така националните участъци от мрежата да се приведат в съответствие със стандартите на ЕС – за изпълнение на препоръката ще допринесат предвидените инвестициите за развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа и за развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа;

 създаване на интелигентна система за транспорт и пътно движение, предназначена за ефикасно и оптимизирано използване на инфраструктурата, включително за електронни системи за пътно таксуване – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите за внедряване на иновации в транспорта, включително модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта;

 подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав, въвеждане на речните информационни услуги и прилагане на мерки за защита на околната среда попротежението на коридора в сътрудничество с държавите членки от Дунавския регион – за изпълнение на препоръките ще допринесат инвестициите за внедряване на иновации в транспорта, включително модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта.

Железопътните връзки с линии от широкообхватните мрежи и изграждането на интермодални терминали с пътни и железопътни връзки с „основната“ мрежа на Трансевропейската транспортна мрежа са от съществено значение за подобряване на безопасността на пътническия и товарния транспорт с по-малко емисии и по-малко замърсяване. Поради това са набелязани нужди от инвестиции с висок приоритет с цел създаване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна и интермодална национална, регионална и местна мобилност, включително по-добър достъп до трансевропейската транспортна мрежа и по-добра трансгранична мобилност, и по-специално:

 развитие на мултимодалността и интермодалните терминали, подобряващи свързаността на различните устойчиви видове транспорт – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите за подобряване на интермодалността;

 намаляване на настоящите отрицателни вторични ефекти от транспорта (задръствания, емисии и т.н.) и подобряване на достъпа до мрежите от трансевропейската транспортна мрежа, когато може да бъде доказано положителното въздействие върху регионалното развитие – предвидените по програмата инвестиции имат за цел оптимизиране на движението и намаляване на отрицателните ефекти от транспорта; за подобряване на достъпа до мрежите ще допринесат инвестициите за подобряване на интермодалността; в допълнение на инвестициите по ПТС за изграждане на зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата за обществен транспорт и по основните направления на републиканската пътна мрежа, по програмата за околна среда и по регионалната програма за периода 2021-2027 г., както и по Плана за възстановяване и устойчивост, са предвидени допълнителни стъпки за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически, което ще допълни инвестициите по ПТС.

 предприемане на мерки във връзка с безопасността (по-специално необходимите актуализации и контролни мерки за намаляване на смъртните случаи в пътнотранспортни произшествия), енергийната ефективност, внедряването на чисти горива и други въпроси, свързани с околната среда, във всички видове транспорт - предвидените по програмата инвестиции имат за цел подобряване на безопасността на транспорта; за намаляване на пътнотранспортните произшествия ще допринесат инвестициите за развитие на пътната инфраструктура и внедряването на интелигентни транспортни системи, както и предвидените „меки“ мерки по техническата помощ на програмата; предвидени са инвестиции за насърчаване използването на алтернативни горива.

 подобряване на трансграничната свързаност чрез осигуряване на допълнителни транспортни връзки през река Дунав чрез изграждане на нови мостове или подобряване на фериботните връзки – за изпълнение на препоръката ще допринесат предвидените инвестиции за подобряване на корабоплаването и за развитие на транспортните връзки към река Дунав и изградените мостове и пристанищни терминали.

В препоръките се посочва още, че необходимостта от по-устойчив градски транспорт и високата зависимост от автомобили са проблем в повечето големи градове и техните околности, което налага да бъдат изготвени планове за устойчива градска мобилност. Поради това са набелязани приоритетни нужди от инвестиции с цел насърчаване на устойчивата мултимодална градска мобилност, и по-специално:

 изграждане на устойчиви мултимодални градски транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност (които за предпочитане са част от интегрирани стратегии за териториално развитие), за да се намали зависимостта от автомобили и да се подпомогне преминаването към по-чист обществен транспорт и активни начини на мобилност – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите по ПРР 2021-2027 г. за интегриран градски транспорт, както и за подобряване на свързаността на мрежата от градове. Инвестициите за устойчива градска мобилност по ПРР 2021-2027 г. включват подобряване на връзките между интегрирания градски транспорт, междуградския автобусен, железопътен, въздушен, вътрешноводен и морски транспорт, като част от реализирането на интермодални превози; за изпълнение на препоръката ще допринесат и инвестициите за подобряване на интермодалността по ПТС 2021-2027 г.;

 подпомагане на устойчивия и достъпен градски и крайградски транспорт и увеличаване на дела на възобновяемите източници на енергия в транспорта – за изпълнение на препоръката ще допринесат инвестициите по ПРР 2021-2027 г. и инвесттициите по ПТС 2021-2027 г. за подобряване на интермодалността.

**1.5**

**„Научени уроци“**

При планирането на инвестициите е удачно критерият за „зрялост“ на проекта да бъде с по-висока тежест. Във времевите графици за реализация на проектите следва да бъдат отчетени възможните рискове, свързани със съгласувателните процедури и с процедурите за възлагане на обществените поръчки. За минимизиране на рисковете за успешното усвояване на средствата, е удачно да има по-голям брой проекти в обхвата на програмата, като бюджетите им се съобразят с размера на средствата по програмата. Необходимо е да се подготвят и алтернативни проекти, които отговарят на изискванията за финансиране от КФ и ЕФРР и допринасят за постигане на целите на националните и европейски политики в сектора.

Сред добрите практики е оценката на въздействието върху околната среда (ОВОС), използвана като превантивен инструмент за идентифициране на евентуалните въздействия върху околната среда и човешкото здраве от строителството и експлоатацията на инвестиционните предложения за развитие на транспортната инфраструктура, на ранния етап от тяхното проучване и разработване, преди да е взето решение за реализацията им на конкретно място при съответната технология, начин на строителство и др. Резултатите от ОВОС се вземат предвид при проектирането, изграждането и експлоатацията на инвестиционните предложения. Транспортната инфраструктура ще бъде изграждана при спазване на принципа за ненанасяне на значителна вреда /DNSH принцип/, като се осигури ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата. Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, произтичащи от програмата, попадащи в обхвата на приложение 1 и приложение 2 към ЗООС или извън тях и попадащи под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след положително решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС за одобряване/съгласуване и при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, разписани в решението/становището.И през програмен период 2021-2027 г. ще продължи изпълнението на мерки за опазване, поддържане и възстановяване на екосистемите и характерното им биологично разнообразие.

Също така е необходимо опростяване на процедурите и намаляване на административната тежест за Управляващия орган и бенефициентите, включително чрез разширяване използването на информационните системи и ограничаване на кореспонденцията „на хартия“.

Добра практика е използването на консултантска помощ от JASPERS при подготовката на формулярите за кандидатстване за инфраструктурните проекти.

Необходимо е да продължи изпълнението на проекти за укрепване на административния капацитет на Управляващия орган и на бенефициентите.

**Допълнение 1.6 към** **Списък на планираните операции от стратегическо значение и график**

Планираните операции от стратегическо значение по ПТС са:

1. Изграждане и модернизация на железопътни участъци по направлението на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски

2. Изграждане на пътен участък по направлението на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и подобряване на свързаността между коридор Рейнско – Дунавски и коридор Ориент/Източно Средиземноморски в направление Север-Юг.

***Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“, операция от стратегическо значение „Изграждане и модернизация на железопътни участъци по направлението на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски”***

Планираните проекти в обхвата на операцията от стратегическо значение по приоритета допринасят за ефективната свързаност, премахването на „тесните“ места, насърчаването на ефективното и устойчиво използване на железопътната инфраструктура, увеличаването на капацитета й, подобряването на безопасността, сигурността, качеството на услугите и осигуряването на непрекъснатост на железопътния трафик. Посредством изпълнението на проектите, ще се допринесе за оперативната съвместимост на Трансевропейската транспортна мрежа и ще се създадат по-добри условия за операторите и за пренасочване на товарните и пътническите превози от автомобилния към железопътния транспорт, което ще спомогне за намаляване на емисиите на парникови газове, отделяни от автомобилния транспорт. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 **–** „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“, съгласно регламента.

**1. Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2:** железопътният участък ще бъде приведен в съответствие с изискванията към железопътната инфраструктура на „основната” TEN-T и ще се допринесе за развитието на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски.

**2. Модернизация на железопътната линия София – Пeрник – Радомир: жп участък Перник-Радомир:** отсечката също е част от коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и предложеният проект ще допринесе за премахване на тесните места и за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура.

**3. Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония:**  железопътната линия Гюешево – граница със Северна Македония е част от коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и с изграждането на липсващия участък до границата със Северна Македония, частта от трансграничния тунел Деве баир и осигурителните системи, ще се премахнат съществуващите ограничения и ще се осигури оперативна съвместимост.

**4. Модернизация на железопътната линия София – Пeрник – Радомир: жп участък София-Перник:** предложеният проект ще допринесе за премахване на тесните места и за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по коридор Ориент/Източно-Средиземноморски.

**5. Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – Сръбска граница: жп участък Волуяк-Драгоман**: ще допринесе за развитието на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и за транс-граничната свързаност; участък „София-Волуяк“ се изпълнява с финансиране от MCE; участък „Волуяк - Драгоман” е разделен на две фази - фаза I /по ОПТТИ 2014-2020/ обхваща модернизация на железопътната линия с всички физически работи, касаещи трасето и проектните параметри и фаза II /ПТС 2021-2027/ - завършване на строителството и разработване и внедряване на дейностите по сигнализация, които включват и изпълнението на ERTMS.

За подбора на проектите е извършен мултикритериален анализ. Критериите са групирани в две категории – за допустимост и за устойчивост на проекта. Изследвани са проектната готовност, приноса за развитие на TEN-T мрежата и секторните политики, социалните, икономическите, финансовите и екологичните аспекти на проектите.

В допълнение ще бъде реализиран проект **„Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел”:** част от „широкообхватната“ TEN-T мрежа. Завършването на проекта ще допринесе за свързването на двете най-големи пристанища в България (Бургас и Варна) и ще насърчи интермодалността.

***Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“, операция от стратегическо значение „Изграждане на пътен участък по направлението на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и подобряване на свързаността между коридор Рейнско – Дунавски и коридор Ориент/Източно Средиземноморски в направление Север-Юг”***

Планираните проекти в обхвата на операцията от стратегическо значение по приоритета допринасят за ефективната свързаност, премахването на „тесните“ места, насърчаването на ефективното и устойчиво използване на пътната инфраструктура, увеличаването на капацитета й, подобряването на безопасността и сигурността на автомобилния трафик. Посредством изпълнението на проектите, ще се допринесе за подобряване на пътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. С извеждането на трафика от населените места и с подобрените експлоатационни характеристики на пътната мрежа, ще се избегнат задръстванията и ще се намалят шума и отделяните вредни емисии от автомобилния транспорт. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 **–** „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“, съгласно предложението за регламент.

**1. Автомагистрала „Струма“, лот 3.2**

Трасето на АМ „Струма“ е част от коридор Ориент/Източно-средиземноморски. Автомагистралата осигурява пряк маршрут през България към Егейско море.

**2. Обход на град Габрово, включително тунел под връх Шипка**

Проектът е част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа на територията на страната. Реализацията му ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско-Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг.

**3. Изграждане на АМ „Русе – Велико Търново“**

Трасето на проекта за изграждане на АМ ,,Русе-Велико Търново“ е част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа на територията на страната. Реализирането на проекта ще допринесе за изграждането на връзката между Рейнско – Дунавски и Ориент/Източно Средиземноморски Трансевропейски транспортни коридори в направление Север-Юг.

За подбора на проектите е извършен мултикритериален анализ. Критериите са групирани в две категории – за допустимост и за устойчивост на проекта. Изследвани са проектната готовност, приноса за развитие на TEN-T мрежата и секторните политики, социалните, икономическите, финансовите и екологичните аспекти на проектите.