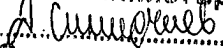


Одобрявам:

  
  
ЛИЛЯНА ПАВЛОВА  
МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

Зам. - министър:

  
Заповед за заместване  
№ ПД-0214-2618, 26.10  
от 29.10 до 30.10.12

**Национална компания  
„Стратегически инфраструктурни  
проекти”**

**Програма 2012-2015 г.**

*Съдържание*

<b>1</b>	<b>Въведение</b> .....	<b>1</b>
1.1	Увод .....	1
1.2	Сформиране .....	1
1.3	Цели на организацията .....	2
1.4	Функции .....	2
1.5	Основни дейности .....	3
1.7	График.....	4
<b>2</b>	<b>Стратегическа рамка</b> .....	<b>5</b>
2.1	Национална стратегическа референтна рамка 2007-2013 г. ....	5
2.2	Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. ....	5
2.3	Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015г.....	7
2.4	Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и Оперативен план за изпълнение в периода 2006-2015 г. ....	8
2.5	Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. ....	9
2.6	Приоритети за изграждане на пътната инфраструктура на Република България до 2020 година за пътищата с национално и общоевропейско значение 11	
2.7	Зелена книга на ЕК - TEN-T: Преглед на политиката „За по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика”, 2009 г. ....	13
2.8	Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014-2020 (проект) .....	13
<b>3</b>	<b>Преглед на ситуацията в транспортния сектор</b> .....	<b>15</b>
3.1	Републиканската пътна мрежа и автомобилният транспорт .....	15
3.2	Приоритетни автомагистрални проекти .....	15
<b>4</b>	<b>АМ „Струма“</b> .....	<b>21</b>
4.1	Въведение .....	21
4.2	АМ „Струма“ Лот 1,2 и 4.....	22
4.3	Подготовка и изпълнение на Лот 3 .....	23
<b>5</b>	<b>АМ „Хемус“</b> .....	<b>29</b>
5.1	Въведение .....	29
5.2	Налични проучвания .....	29
5.3	Околна среда.....	30
5.4	Необходими проучвания.....	30

6	АМ „Черно море“ .....	31
6.1	Въведение .....	31
6.2	Необходими проучвания.....	31
7	Заключение.....	32

# 1 Въведение

## 1.1 Увод

Идеята за създаване на компания, специализирана в управлението на проекти в областта на транспорта датира от 2010 година. Целта е да се подобри процеса на управление на големи инфраструктурни проекти, като всички свързани дейности се извършват от държавно предприятие, работещо съгласно законовата рамка на частните компании.

Компания, която е държавно предприятие, дава възможност за улеснения при вземането на решения относно какви инвестиции да се правят и кога, като концентрира отговорността към специализирани организации. Такива компании обикновено са управлявани като търговски фирми, често са зависими от потребителски такси и са в състояние да вземат частни заеми. Използват структурите за управление на частни компании, а не тези на държавни органи.

Държавните компании балансират между оперативните дейности на управление на транспортната мрежа, обществения интерес и целите. По този начин компанията дава възможност за пряк публичен надзор на потенциална злоупотреба с власт и на други въпроси с обществен интерес, като същевременно се запазва свобода на действие. Фактът, че приходите не трябва да се разпределят между акционерите, означава, че могат да се реинвестират в инфраструктура.

Създаването на независима компания дава по-голяма гаранция за стабилност и прогрес от политизираната среда на държавните органи. Това е модел, подходящ за България, защото приоритетът е инфраструктурата да се проектира и построи.

Има много примери за подобни фирми в областта на сухопътния транспорт - те са доминиращи в предоставяне на железопътната инфраструктура и услуги в много страни, главно в Европа. ASFINAG е частна фирма с държавна собственост, която управлява автомагистралната мрежа в Австрия, с правомощия за вземане на заеми, подлежащи на държавни лихвени проценти, базирани на гаранциите за държавен заем. Мостът „Øresund“ между Дания и Швеция е построен и се управлява от компания, съвместна собственост на двете страни.

В момента българската пътна мрежа изцяло се развива и управлява от Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ). Новосъздаденото държавно предприятие Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП) поема подготовката, изпълнението, експлоатацията и поддръжката на трите най-големи пътни обекти в страната.

Целта на настоящия документ е да формулира и изясни пътя за постигане на стратегическите цели и задачи на НКСИП. Особено внимание в плана е обърнато на стартирането на работа и развитието на организацията през 2012 г., който е ключов период в развитието на организацията.

## 1.2 Сформиране

НКСИП е създадена през 2011 г. с изменение на Закона за пътищата, обнародвано в ДВ бр. 55 / 2011 г. Компанията е държавно предприятие (но не търговско

дружество) и е на пряко подчинение на Министъра на регионалното развитие и благоустройството. Министърът на регионалното развитие и благоустройството назначава изпълнителен директор и членове на управителния съвет, и приема правилник за устройството, структурата и дейността на компанията.

Предвижда се жизненият цикъл на компанията да премине през 3 основни етапа:

- *Етап 1* - през 2012 г. компанията е в процес на сформирване и структуриране, като се планира персоналът да е в рамките на до 30 служители;
- *Етап 2* - през периода 2013-2015 компанията постепенно ще поема нови задължения, като успоредно с това ще увеличава административния си капацитет;
- *Етап 3* - след 2015 структурата и състава на компанията ще бъдат напълно стабилизирани и организацията ще изпълнява почти пълния набор от задължения, предвидени в Закона за пътищата.

Освен финансиране по линия на държавния бюджет, компанията е бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ (ОПТ) и особено през 2 и 3 етап преобладаващо ще се финансира от програмата.

### 1.3 Цели на организацията

В съответствие с чл. 286 (1) от Закона за пътищата НКСИП има за основна цел успешното и ефективно

финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма“, автомагистрала „Хемус“ и автомагистрала „Черно море“.

Подготовката на изграждането на трите автомагистрала ще бъде доминиращо в първите етапи на развитие на компанията. Едва при третия етап на дневен ред ще излезе експлоатацията и поддържането на проектите.

### 1.4 Функции

Основните функции на НКСИП са пряко обусловени от целите на организацията и включват:

- организиране и управление на всички дейности, необходими за реализиране на проектите;
- извършване на дейности, свързани с принудително отчуждаване на имоти за изграждане на проектите;
- изготвяне на проектни предложения за кандидатстване за предоставяне на безвъзмездни финансови помощи от Оперативна програма „Транспорт“ и от други източници на финансиране във връзка с изпълнение на проектите и изграждане на пътищата;

- провеждане на обществените поръчки за реализация на проектите;
- възлагане на оценка на въздействието върху пътната безопасност и на одити за пътна безопасност на съответния етап от планирането, от инвестиционното проектиране
- участие съвместно с АПИ във формулирането на инвестиционните планове и програми в пътния сектор.

### 1.5 Основни дейности

Основните дейности по подготовката и изпълнението на проектите, за които НКСИП отговаря са изброени по-долу. Те са представени, за да се прецени какви ресурси са нужни за управлението на проектите. По-подробна програма е част от 3-годишната стратегия на компанията.

#### АМ „Струма“:

- Подготовка на поръчки за предварителен проект за Лот 3, консултант по опазване на околната среда, проектен мениджър, който да отговаря за подготвителните дейности (до 2015 г.) - подготовката на тези дейности беше включена в плана за работа на JASPERS за 2012 г. Самите проучвания могат да бъдат завършени за период от около 1-1,5 години, т.е. до 2014.
- Стратегия за околната среда - подготвена с помощта на JASPERS, съгласувана с МОСВ и DG ENV и приета през 2012 г.
- Осигуряване на финансиране - основната част от парите за проекта се очакват да дойдат от ОП „Транспорт“, а сумите за съфинансиране да се осигурят чрез заем от ЕИБ. Одобряването на формуляр за кандидатстване отнема минимум около 6 месеца, а за проект от такъв мащаб е възможен и по-дълъг срок. Преговорите с ЕИБ и оценката от страна на банката също ще отнемат около година.
- Отчуждения, археологически и др. проучвания - тези дейности ще продължат около година успоредно с осигуряването на финансиране.
- Строителство - прието е участъкът в Кресненското дефиле да бъде разделен на 3 подучастъка, като два са преобладаващо пътни, а средният е тунелен. Строителните дейности се очаква да продължат около 4-5 години и проектът да бъде завършен в края на следващия програмен период около 2020 г.

#### АМ „Хемус“:

- Пълен преглед на наличните предпроектни проучвания и допълването им - процесът е стартиран през 2012 г. и може да завърши към края на 2013.
- Кандидатстване за финансиране по ОП „Транспорт“, проектиране, отчуждения, археологически и др. проучвания - тези дейности трябва да завършат най-късно до 2016 г., така че поетапно да може да се стартира изграждането на проекта.

- Строителство - строителните дейности ще може да започнат през 2016, като проектът трябва да бъде разделен на подходящи етапи. За страната е практически стартирането на отделни строителни договори за участъци с дължина 30-50 км и очаквана цена до около 200 млн. лв. По-големи договори биха затруднили управлението и достъпа на български фирми до търговете.

**АМ „Черно море“:**

- Пълен преглед на наличните проектни идеи и разработки, изготвяне на пълни предпроектни проучвания, обсъждане на възможностите за публично-частно партньорство - реалистично е събирането на информация да започне в края на 2012 г. и процесът да се развие в периода 2013 - 2014.
- Осигуряване на финансиране, проектиране, отчуждения, археологически и др. проучвания - нормално е тези дейности да отнемат около 2 години, т.е. до около 2016 г.
- Строителство на участъци от проекта може да започне най-рано през 2016, като основен фактор ще бъде възможността за осигуряване на финансиране.

**1.7 График**

Съобразно естеството на задачите на компанията и състоянието на конкретните проекти може да бъде изведена следната матрица на задълженията в различните периоди:

Задължение	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Подготовка на търгове									
Предпроектни, екологични и др. проучвания									
Проектиране									
Подготовка на апликационни форми									
Управление на отчуждения, археология									
Управление на строителни договори									
Експлоатация и поддръжка									
Пътни такси и разрешителни									

Забележка: на таблицата са показани основните задължения на компанията и годината, от която трябва да има готовност за изпълнението им.

## 2 Стратегическа рамка

Дейностите по планиране и подготовка на пътни проекти са определени от редица стратегически документи. По-долу следва преглед на основните от тях.

### 2.1 Национална стратегическа референтна рамка 2007-2013 г.

В съответствие с основните цели на Европейската кохезионна политика, Националната стратегическа референтна рамка (НСРР) на България, определя основните цели на политиката и приоритетите за развитие през програмния период 2007-2013г., за утвърждаването ѝ като конкурентноспособна страна-членка на ЕС с висок стандарт на живот, основан на устойчив социално-икономически растеж.

- Цел 1: Повишаване на конкурентноспособността на икономиката с цел висок и устойчив растеж
- Цел 2: Развитие на човешкия капитал за постигане по-високи равнища на заетост, доходи и социална интеграция

Подобряването на базисната инфраструктура, като първи приоритет на Цел 1 на НСРР, е една от най-важните области, чиято подкрепа ще допринесе за повишаване на икономическия растеж и преодоляване на регионалните диспропорции. Вторият приоритет е насочен към повишаването на качеството на човешкия капитал. Насърчаване на предприемачеството и осигуряване на добра бизнес среда е третият приоритет на НСРР. Четвъртият приоритет е насочен към териториалното развитие.

Съгласно НСРР, инвестициите в транспорта следва да бъдат насочени към подобряването на инфраструктурата по продължението на основните Европейски транспортни коридори, пресичащи територията на България. Във връзка с това, основната цел на българската стратегия в транспортния сектор, е разработването на направленията, част от Европейските транспортни коридори. Инвестициите в транспорта се фокусират върху установяването на транспортни връзки на страната на три основни нива - външно (при което транспортните връзки с ЕС определят основните инвестиции), национално (което подпомага основния икономически растеж) и регионално (допринасящо за балансирания териториален подход за икономическото развитие).

По отношение на пътният транспорт, приоритетни са проектите с най-голяма перспектива за нарастване на трафика по Транс-европейските транспортни коридори, както и такива с голямо транс-гранично значение. Едно от определените и залегнали в обхвата на НСРР основни направления е София-Варна.

### 2.2 Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.

Общата цел на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013г.(ОПТ) е "Развитие на устойчива транспортна система".

Устойчивата транспортна политика е един от съществените аспекти на програмата. Постигането на програмата ще допринесе за намаляване на задръстванията, нивата

на шум и замърсяване, за подобряване на човешкия живот, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт и създаване на по-добри работни места.

Специфични цели:

- Цел 1: Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз;
- Цел 2: Постигане на баланс между видовете транспорт.

Оперативната програма има 5 приоритетни оси. Реализирането на Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” ще доведе до изпълнението на основната и първата специфична цел на оперативната програма.

Целта на Приоритетна ос е да се изгради и развие основната пътна инфраструктура от национално, транс-гранично и европейско значение и обхваща група операции, които са тясно свързани и имат следните специфични измерими цели:

- Цел 1: Изграждане и развитие на основната пътна инфраструктура от национално и европейско значение;
- Цел 2: Изграждане и развитие на пътната инфраструктура, свързваща основната пътна мрежа на РБ с основните пътни мрежи на съседните страни.

Най-важните операции по Приоритетна ос 2 “Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси ” могат да се обобщат както следва: Изграждане на нови, рехабилитация и модернизация на съществуващите автомагистрала от национално и европейско значение по Транс-европейската транспортна мрежа с основен приоритет на дейностите по приоритетна ос 7 на Транс-европейската транспортна мрежа; Изграждане на нови, рехабилитация и модернизация на съществуващи пъвокласни пътища от национално и европейско значение по Транс-европейската транспортна мрежа; Изграждане, модернизация и рехабилитация на съществуващи второкласни пътища от национално и европейско значение по Транс-европейската транспортна мрежа; Изграждане, модернизация, рехабилитация и модернизация на пътни участъци, свързващи основната пътна мрежа на РБългария с основните пътни мрежи на съседните страни.

Територията на Република България е важна част от приоритетна ос 7 и е пресечна точка на пет от десетте Общоевропейски транспортни коридори - IV, VII, VIII, IX, и X, които са част от приоритетните проекти, избрани от Групата на високо ниво на Лойола де Паласио и взети под внимание в Комюникето на ЕК от 7 Февруари 2007 г., което поставя допълнителни изисквания към качеството на Българската транспортна мрежа с оглед на важното ѝ гео-стратегическо предимство (тя е своеобразен транспортен мост между Западна и Централна Европа, Близкия Изток, Западна и Централна Азия и страните от „Северо-Юг” направление и предоставя удобен достъп до Черно море) и поради факта, че предлагайки ефективни транспортни връзки и улеснявайки придвижването на хора и стоки, както и достъпа до други страни и пазари допринася за функционирането на Общия европейски пазар.

По отношение на развитието на Транс-европейската транспортна мрежа, особено на проектите от европейски интерес, както са идентифицирани от Решение 1692/96/ЕО, променено с Решение (ЕО) № 884/2004/ЕС, България може да кандидатства за финансиране под бюджета на TEN-T. Бюджета на TEN-T, Кохезионния фонд и ЕФРР играят важна роля, подкрепяйки TEN-T проекти, чрез директни грантови схеми. За периода 2007-2013 г., се предвижда нормата на съфинансиране да бъде увеличена до максимум 20% за приоритетните 107 проекти, и да позволи, в изключителни случаи, максимална норма от 30 % за Транс-гранични участъци от приоритетни проекти.

### 2.3 Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015г.

#### Задачи на стратегията

- Да се анализира и оцени състоянието на транспортната инфраструктура на страната ни към настоящия момент;
- Да се очертаят основните приоритети по отношение на поддръжката, развитието и модернизацията на транспортната инфраструктура и да се набележат мерки за постигането им;
- Да се определят най-важните инфраструктурни проекти с приблизителна стойност, срокове за изпълнение и възможни източници за финансиране

#### Цели на стратегията

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- Изграждане и развитие на ключовите транспортни инфраструктури връзки от национално, транс-гранично и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост на основните железопътни артерии;
- Развитие на републиканската пътна инфраструктура и интегрирането ѝ към тази на страните от Европейския съюз;
- Модернизиране на пристанищната инфраструктура;
- Подобряване на условията за корабоплаване и насърчаване развитието на интермодалните превози;
- Развитие и модернизация на летищата и привеждането им в съответствие с изискванията на Европейския съюз в областта на опазване на околната среда;
- Насърчаване на публично - частните партньорства.

#### Приоритети в политиката за развитие на пътната инфраструктура

- Приоритет 1 Доизграждане на автомагистралите в Република България;

- **Приоритет 2** Реконструкция и рехабилитация на пътни отсечки по направление на Транс-европейските транспортни коридори;
- **Приоритет 3** Подобряване и уеднаквяване на транспортно - експлоатационните показатели на основни пътища от Републиканската пътна мрежа чрез реконструкции и рехабилитации.

Основните действия за реализиране на Приоритет 1:

- Доизграждане на автомагистрала "Тракия";
- Изграждане на автомагистрала "Марица";
- Изграждане на автомагистрала "Люлин";
- Изграждане на автомагистрала "Струма";
- Изграждане на автомагистрала "Хемус";
- Изграждане на автомагистрала "Черно море";
- Разширение на Софийски околновръстен път "Южна дъга".

#### **2.4 Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и Оперативен план за изпълнение в периода 2006-2015 г.**

В стратегията са дефинирани следните основни цели:

- **Цел 1** Изграждане и развитие на ключовите транспортни инфраструктури връзки от национално, транс-гранично и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост на основните железопътни артерии;
- **Цел 2** Развитие на републиканската пътната инфраструктура и интегрирането ѝ към тази на страните от Европейския съюз;
- **Цел 3** Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата и новоизградена инфраструктура;
- **Цел 4** Модернизиране на пристанищната инфраструктурата;
- **Цел 5** Подобряване на условията за корабоплаване и насърчаване развитието на интермодалните превози;
- **Цел 6** Развитие и модернизация на летищата и привеждането им в съответствие с изискванията на Европейския съюз в областта на опазване на околната среда;
- **Цел 7** Насърчаване на публично-частните партньорства.

Постигането на целите ще се реализира, чрез изпълнението на основните приоритети:

- Приоритет 1** Доизграждане на автомагистралите в Република България
- Приоритет 2** Реконструкция и рехабилитация на пътни отсечки по направление на Транс-европейските транспортни коридори
- Приоритет 3** Подобряване на хомогенизиране на транспортно-експлоатационните показатели на основните пътища от Републиканската пътна мрежа, чрез реконструкция и рехабилитация.

## 2.5 Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.

Транспортният сектор на България е призван да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като:

- Осигурява ефикасен, ефективен и устойчив транспорт
- Подпомага балансираното регионално развитие
- Съдейства за интегрирането на страната в Европейските структури, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал

Стратегически цели:

- Цел 1:** Постигане на икономическа ефективност
- Цел 2:** Развитие на устойчив транспортен сектор
- Цел 3:** Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност

Стратегическите цели ще бъдат постигнати с изпълнението на следните основни приоритети:

- Приоритет 1** Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
- Приоритет 2** Интегриране на българската транспортна система в европейската
- Приоритет 3** Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда
- Приоритет 4** Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове
- Приоритет 5** Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората
- Приоритет 6** Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта

- Приоритет 7 Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната
- Приоритет 8 Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт

Реализирането на описаните по-долу мерки ще доведе до изпълнението на приоритетите, а това ще доведе до реализирането на целите на Стратегията.

- Ускоряване на реализацията на инфраструктурните проекти в областна железопътния, автомобилния, водния, въздушния и комбинирания транспорт
- Привеждане на транспортната инфраструктура с национално значение в добро техническо и експлоатационно състояние
- Развитие и модернизация на транспортната инфраструктура
- Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
- Развитие на логистичната инфраструктура
- Активно участие във формирането на европейската политика в областта на транспорта и укрепване на международното сътрудничество
- Привеждане на транспортната инфраструктура и услуги по направието на Общоевропейските транспортни коридори към европейските стандарти
- По-нататъшна либерализация на транспортния пазар
- Осигуряване на прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция между и в различните видове транспорт
- Прилагане на съвременни модели за управление на държавната собственост в транспортния отрасъл
- Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС
- Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство
- Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор
- Ограничаване на вредните емисии и замърсяването от транспортния сектор, както и неблагоприятното влияние върху климата
- Създаване на благоприятна среда и предпоставки за съществен ръст на превозите с интермодален транспорт

- Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база завъвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
- Повишаване на административния капацитет по отношение на контрола върху безопасността на транспорта и разследването на транспортни произшествия
- Повишаване нивото на достъпност до природните неурбанизирани и периферните слабо урбанизирани територии
- Повишаване качеството на транспортните услуги
- Усъвършенстване на процедурите по договаряне и възлагане на обществени пътнически превози
- Осигуряване на финансови средства за задължителните обществени превозни услуги
- Обновяване и модернизация на транспортния парк, инсталациите и съоръженията
- Развитие на интегрирани мрежи и услуги за обществен транспорт
- Оптимизиране на обществения пътнически транспорт в крайградските зони на големите селищни агломерации
- Устойчиво финансиране на масовия обществен транспорт

## 2.6 Приоритети за изграждане на пътната инфраструктура на Република България до 2020 година за пътищата с национално и общоевропейско значение

Главната цел е постигането на устойчиво развитие в дългосрочен план на националната пътна инфраструктура и ефективното ѝ интегриране в общеевропейската транспортна мрежа.

Специфични цели са:

- Интеграция и ефективна свързаност на националната пътна мрежа с трансевропейската транспортна мрежа;
- Подобряване на транспортната достъпност между регионите, осигуряване на по-добър транспортен достъп до областните и общински центрове, ефективно използване на местния потенциал за развитие;
- Привеждане на техническите параметри на пътищата с национално и международно значение към съвременните стандарти;
- Решаване на проблемите със задръстванията, повишаване на безопасността, намаляване емисиите на парникови газове и други вредни въздействия върху околната среда;

- Преструктуриране на пътния трафик на базата на подобрения и доизграждане на пътната инфраструктура, водещи до по-равномерно натоварване на пътната мрежа;
- Принос за реализацията на интегриран модел за устойчиво регионално развитие; Принос за устойчиво развитие на кохезионните процеси, както вътре в страната между 6-те главни райони на развитие от ниво 2, така и в аспекта на трансграничното сътрудничество, чрез развитие на трансграничните връзки;
- Повишаване на безопасността при движение по пътищата, намаляване на жертвите на пътнo-транспортни произшествия и допринасяне за екологично чиста среда в урбанизираните територии, чрез осигуряване на обход и на трасетата на главните пътни коридори извън населените места;
- Повишаване на конкурентоспособността на българската икономика, чрез намаляване времето за превоз на пътници и товари
- Принос за устойчиво развитие на вътрешния пазар на ЕС за трансграничното сътрудничество и за мултимодалност на транспортните връзки, чрез осъществяване на оптимална свързаност на пътнo транспортната мрежа на България с останалите мрежи в транспортния сектор, както на България, така и на съседните ѝ страни;
- Устойчиво и балансирано повишаване на достъпността на регионите (от локално ниво) до областните центрове и главните центрове на развитие от ниво 2. Подобряване свързаността на регионите в национален план, позволяваща на максимално голям брой хора да получават безопасно и бързо транспортно обслужване;
- Оптимизация, чрез изграждане на липсващи или доизграждане и модернизация на функциониращи участъци от главната пътна мрежа, с цел осигуряване хомогенност на трасетата, съкращаване времето за пътуване и подпомагане развитието на икономическия потенциал на страната;
- Подобряване на експлоатационното състояние на пътната мрежа по приоритетните направления и адаптиране на пътните настилки към съвременните стандарти за носимоспособност;
- Извеждане на транзитните потоци извън населените места по приоритетните международни направления, с цел намаляване на трафика и задръстванията в големите градове, повишаване на безопасността, ограничаване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда, осигуряване рамкови условия за свободен поток на автомобилния трафик.

Приоритетни мерки за постигане на целите:

- Приоритетно доизграждане на автомагистралните участъци по основните международни трасета от ТЕТМ, с времеви хоризонт 2020г., представляващи част от стартирали автомагистрални проекти на България. Приоритизиране изграждането на отделните проекти на базата на решения, документи и политики на ЕС, свързани с развитието на пътнo-транспортния сектор и пътната инфраструктура.

- Оптимизиране на капацитета на съществуващи и изграждане на нови участъци от пътната мрежа на България, по трасетата на трансевропейските транспортни коридори, с времеви хоризонт 2020г. Преценка и дефиниране на автомагистрални и скоростни пътища с цел осигуряване на свободен автомобилен поток за пътищата с общоевропейско и национално значение.
- Предвиждане на обходи на населените места и евентуалното изграждане на ключови пътни съоръжения за най-комплексните участъци по приоритетните международни трасета.

#### 2.7 Зелена книга на ЕК - TEN-T: Преглед на политиката „За по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика”, 2009 г.

Европейската комисия е съставила Зелена книга за трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T). Чрез нея, ЕК цели ревизия на транспортната политика по отношение на TEN-T, като се вземат предвид разширяването на ЕС, принципът на устойчиво развитие, интеграцията на транспортните мрежи.

Поставя се акцент върху интеграцията на транспортните мрежи, засилено общностно измерение в планирането на TEN-T, подкрепа с финансови и нефинансови инструменти на Общността за изграждане на TEN-T.

#### 2.8 Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014-2020 (проект)

На базата на изготвените до момента стратегически документи, определящи визията за развитие на пътната инфраструктура на България до 2020 г., проекта на „Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014-2020”, извежда следните стратегически цели и мерки:

- Цел 1: Изграждане на устойчива пътна инфраструктура, осигуряваща безопасност, достъпност, мобилност и балансирано развитие.
  - Мярка 1: Привеждане на пътната инфраструктура с национално и европейско значение в добро техническо и експлоатационно състояние
  - Мярка 2: Ефективно поддържане, модернизация и развитие на пътната инфраструктура
  - Мярка 3: Ускоряване на реализацията на инфраструктурните пътни проекти
  - Мярка 4: Актуализиране и хармонизиране на нормативната уредба по проектиране, изграждане, ремонт и поддържане на пътната инфраструктура
  - Мярка 5: Развитие на пътната инфраструктура, чрез механизмите на публично-частното партньорство и по реза на Закон за концесиите
- Цел 2: Интегриране на пътната мрежа към европейската транспортна мрежа

- Мярка 1: Привеждане на републиканската пътна инфраструктура по основните и разширени направления на Транс-европейската транспортна мрежа към европейските стандарти
- Цел 3: Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на пътна инфраструктура
  - Мярка 1: Създаване на условия за прилагане и спазване на действащата нормативна база и европейски стандарти за безопасност и сигурност
  - Мярка 2: Упражняване на ефективен контрол в процеса на проектиране, изграждане и експлоатация на пътна мрежа
- Цел 4: Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната
  - Мярка 1: Повишаване нивото на достъпност до природните неурбанизирани и периферните слабо урбанизирани територии
  - Мярка 2: Повишаване качеството на транспортните услуги

Целите и мерките на стратегията ще се изпълнят посредством следните приоритети:

- Приоритет 1: Преглед на изпълнението на основните програми до 2013г.
- Приоритет 2: Програма „TEN-T мрежа”
- Приоритет 3: Програма „Републиканска пътна мрежа, финансирана с бюджетни средства”
- Приоритет 4: Програма „Изграждане обходи на населените места по основната пътна мрежа”
- Приоритет 5: Програма „Хомогенизиране на основната пътна мрежа”
- Приоритет 6: Програма „Достъп до туристически дестинации”
- Приоритет 7: Програма „Ремонти на съоръжения, свлачища и тунели по републиканската пътна мрежа”
- Приоритет 8: Програма „Общинска пътна мрежа”
- Приоритет 9: Програма „Пътна безопасност”
- Приоритет 10: Програма „Интелигентни транспортни системи”

## 3 Преглед на ситуацията в транспортния сектор

### 3.1 Републиканската пътна мрежа и автомобилният транспорт

От съществено значение за правилното планиране и осъществяване на устойчиво развитие на пътната мрежа на Република България е съобразяването с фактори, като перманентното нарастване на общия брой автомобили и подобряването на динамическите им показатели. Новите технически параметри на моторните превозни средства изискват изграждането на пътища, отговарящи на съвременните технически изисквания. Голяма част от българските пътища към актуалния момент са амортизирани, с технически параметри, неотговарящи на европейските стандарти и с недостатъчна пропускателна способност.

Увеличаването на автомобилния трафик поражда сериозни затруднения в някои от най-натоварените отсечки от основната пътна мрежа, където пропускателната способност е вече изчерпана. Доизграждането на автомагистралите и цялостната оптимизация на транзитните пътища би спомогнало на първо място за качествено и без проблемно обслужване на трансрегионалния, трансевропейския и трансконтиненталния автомобилен трафик през територията на Република България.

Политиките за осигуряване на качествена пътна инфраструктура по главните коридорни направления с последователни добри капацитетни характеристики следва да са приоритетно ориентирани към премахване на т.нар. „стеснени участъци“ (bottlenecks), с цел осигуряване на оптимално насищане на потока от автомобили, повишаване на мобилността и към доизграждане на липсващи участъци и капацитети, с цел осигуряване на хомогенност на пътните трасета. Паралелно с това е необходимо засилване прилагането на мерки за повишаване безопасността и подобряване качеството на пътуване, чрез внедряването на иновативни интелигентни транспортни системи (ИТС). ИТС следва да повишат безопасността и информираността на ползвателите на пътната инфраструктура на България, както и да допринесат за по-добро управление на автомобилните потоци. Прилагане на ИТС е необходимо, както на всички предвидени за изграждане участъци, така и на вече изградените от РПМ.

Автомобилният транспорт играе ключова роля за разгръщане потенциала на регионите и за икономическия напредък на България. Статистически данни от последните години сочат, че превозването на приблизително 2/3-ти от общия обем на товарите - 64% (или над 60 млн.т. годишно) и 2/3-ти от общия обем на пътникопотоците в сектора на обществения транспорт - 66% (или над 640 млн. годишно) се осъществява, чрез автомобилния транспорт.

### 3.2 Приоритетни автомагистрални проекти

#### Автомагистрала „Струма“

АМ „Струма“ е част от участъка на Трансевропейски транспортен коридор IV „София - Кулата - Солун“ и предлага най-краткия маршрут за връзка между плавателния път на река Дунав и Егейско море, респективно международните пристанища Лом и Солун. Това я прави подходяща за комбинирани превози, включващи р. Дунав и вътрешноканалната мрежа на Европа. Като част от коридор

IV, AM „Струма“, има важна роля за връзката между страните от Вишеградската четворка, Румъния и България, респективно между Балтийско и Черно/Егейско море. Този маршрут е най-натовареният път, минаващ през България по направление север-юг. AM „Струма“ ще свърже шест от най-големите градски центрове в западната част на страната - Видин, Монтана, Враца, София, Перник, Благоевград, три от които - София, Видин и Благоевград, са и главни центрове за растеж.

Тя е част от приоритетен проект №7 на ЕС за развитие на трансевропейската транспортна мрежа по протежение на магистралната ос „Игуменица/Патра - Атина - София - Будапеща“. Този проект ще осигури значителното подобрене на пътната мрежа в Югоизточна Европа и ще свърже главните градове в региона - пристанището на Патра, Игуменица, Атина (Пирея), Солун и София с важни градски центрове в източната и централната част на Европа.

Предвижда се изграждането на AM „Струма“ да се изпълни на 4 участъка:

- Долна Диканя - Дупница с дължина приблизително 17 км.
- Дупница - Благоевград с дължина приблизително 34 км.
- Благоевград - Сандански с дължина приблизително 68 км.
- Сандански - ГКПП „Кулата“ с дължина приблизително 15 км.

Към момента се изграждат 1 и 4 участък

- За участък 2 е стартирана двустепенна процедура за избор на проектант/строител
- Участък 3 е разделен на три лота: Благоевград - Крупник, Крупник - Кресна и Кресна - Сандански.

#### **Автомагистрала „Марица“**

AM „Марица“ е част от Трансевропейски транспортен коридор IV, който осигурява транспортните комуникации на Централна и Западна Европа с Азия и Близкия Изток по известното от миналото направление „Лондон - Париж - Калкута“ (линията „Ориент експрес“). Тя представлява продължение на коридор №10 до Истанбул. Магистралата ще допринесе за развитие на трансграничното сътрудничество в граничните региони на България, Турция и Гърция и ще ускори процесите на икономическа и териториална кохезия на районите от ниво 2 - Южен централен и Югоизточен.

Автомагистралата има важно значение за Европейския съюз, тъй като осигурява връзка с Турция, която е една от страните кандидатки за членство в процес на преговори и е един от традиционните външнотърговски партньори на ЕС.

Автомагистралата ще способства за разширяване на външнотърговските връзки в европейски план, тъй като Турция е значим търговски партньор за всички европейски страни, включително и за България.

В национален план автомагистралата ще повлияе позитивно на транспортните комуникации и на нивото на достъпност на главните полюси на растеж Пловдив и Стара Загора, както и на вторичните - Хасково, Кърджали и Смолян.

Началото на АМ „Марица“ е при пътен възел Оризово на АМ „Тракия“ с направление „Хасково - Свиленград - ГКПП „Капитан Андреево“ - (Истанбул)“ с обща дължина приблизително 117 км. Изградени към момента са около 3 км при връзката с АМ „Тракия“ в началото на автомагистралата, както и около 31 км в участъка „Харманли - Свиленград“, въведени в експлоатация през октомври 2010 г.

През 2011 г. стартира изграждането на два нови участъка:

- „Чирпан - Харманли“ с дължина приблизително 67 км. Включен е в Оперативна програма „Транспорт“ за програмния период 2007 - 2013 година за изграждане на два лота; При него има стартирала тръжна процедура за избор на изпълнител;
- „Свиленград - ГКПП Капитан Андреево“ с дължина приблизително 3 км.

Към момента продължава строителството на двата участъка.

#### Автомагистрала „Калотина - София“

АМ „Калотина-София“ се намира по направлението на трансевропейски транспортен коридор №10 в участъка от Калотина до София, а с включването към нея и на участъците от Западна дъга на СОП и Северна скоростна тангента, ще се постигне преразпределяне на транспортните потоци по Трансевропейски транспортен коридор №4 и №8. Магистралата осигурява пътните комуникации от Централна и Западна Европа към Гърция, Азия и Близкия Изток. На фона на глобализационните процеси, участъкът играе важна роля за осигуряване на достъп до пазарите на стоки и суровини на югоизток.

АМ „Калотина - София“ свързва Белград и София - два от най-големите икономически, административни и културни центрове в района, които имат ключова роля за развитието му. Участъкът от европейски коридор № 4 „София - Пловдив - Капитан Андреево - Истанбул“ се явява естествено продължение на коридор № 10 на изток.

В този контекст, магистралата ще подобри възможностите за разширяване на търговските връзки и икономическото коопериране в района на Югоизточна Европа.

АМ „Калотина - София“ е разделена на три участъка:

- „Калотина - СОП“

Този маршрут провежда значително по-малко трафик, отколкото магистрала А1 „Тракия“ източно от София, но в момента осигурява най-важната пряка международна пътна връзка между България и Западна Европа (поне до построяването на втория мост над река Дунав при Видин), както и основния транзитен маршрут през България от Гърция и Турция. Сегашният път от София до Сливница е с две платна за движение без разделителна ивица, а от Сливница до Калотина - с едно платно за движение в двете направления.

Целта на проекта е да се изгради автомагистрален участък, с дължина 48 км. между Калотина и София, с което значително ще се увеличи

капацитетът на пътя и икономическата ефективност за движението на вътрешни и международни товарни превози. Маршрутът осигурява достъп за чуждестранни граждани, пътуващи с личен или автобусен транспорт, до всички български курорти и туристически места. Изграждането на участъка ще подобри възможностите за развитие на туризма и усвояване на туристическия потенциал на регионите. Реализацията на проекта ще намали времето на пътуване, чрез увеличаване на скоростта, подобряване на надеждността и намаляване на сегашното ниво на пътнотранспортните произшествия.

□ **Северна скоростна тангента**

Северната скоростна тангента е планирана, като нова скоростна магистрала и ще бъде част от трасетата на коридори № 4, 8 и 10. Трасето започва от пресичането на автомагистрала „Калотина - София” със Софийския околовръстен път и завършва при възела на бул. „Ботевградско шосе” с околовръстния път в източна посока. Скоростното трасе ще извежда транзитното движение от автомагистрала „Калотина - София” към автомагистрала „Хемус”. В източна посока, скоростната тангента се свързва с Източната част от Околовръстния път на гр. София, като по този начин се осигурява връзка и с автомагистрала „Тракия”. Проектът предвижда изграждане на ново пътно трасе с дължина 16.4 км., което ще създаде съвременни експлоатационни условия за интензивен вътрешен и международен трафик. Изграждането на Северната скоростна тангента е от важно значение за отвеждане на тежкотоварния трафик извън града, с цел подобряване на връзките със съседните населени места.

□ **Западна дъга на Софийски околовръстен път**

Трасето на Софийски околовръстен път е разположено по направлението на ТЕТК № 4. По него преминава транзитен пътнически и товарен автомобилен транспорт по маршрута от Румъния през ГКПП „Видин - Калафат” и ГКПП „Оряхово - Бекет” през гр. София в направление Гърция и ГКПП „Кулата - Промахон”. Западната дъга на Околовръстния път на гр. София е разположена между АМ „Люлин” и Северна скоростна тангента”. Проектната дължина на трасето е 8.6 км.

**Автоматистрала „Хемус”**

АМ „Хемус” е със стратегическо значение за развитието на 43,7% от територията на България, включваща три от районите на ниво 2 (NUTS) - Северозападен, Северен централен и Североизточен, и 37,5% от населението ѝ. АМ „Хемус” ще изпълнява функциите на главна пътна комуникация в Северна България, която ще осигурява връзките на столицата и големите градски центрове и ще подобри достъпността до инфраструктурните обекти с международно значение - пристанища, летища и пътни ГКПП. Изграждането ѝ е обект на голям публичен интерес, като действащите към момента регионални планове за развитие я определят, като важен фактор за бъдещото развитие на районите в северната част на страната. Тя ще подобри транспортната достъпност до главните полюси на растеж в Северна България - Варна, Плевен, Русе и Велико Търново, както и до вторичните полюси на растеж - Габрово, Добрич, Шумен и Силистра.

Общата дължина на автомагистрала „Хемус” е 433 км. Изградени са 147 км. и остават за изграждане 286 км., от които:

- Към момента се изграждат 8,5 км. в участъка - Околовръстен път на София до гара Яна и участък с. Белокопитово – Шумен
- Трасето на неизградената част започва от гр. Ябланица и завършва при с. Белокопитово и е разделена на два лота.
- Лот 1 Ябланица - Велико Търново с обща дължина 143,5 км.
- Лот 2 Велико Търново - Шумен с обща дължина 134 км.

Подобреният капацитет на маршрута ще привлече допълнителен обем трафик, както от сегашните потребители, така и от нови потребители на транспортни услуги.

#### Автомагистрала „Черно море“

АМ „Черно море“ е ключов елемент на националната и европейската транспортна мрежа. Тя е естествено продължение на АМ „Тракия“, свързвайки главните източни центрове за развитие - Бургас и Варна. Основни фактори, на които се основава необходимостта от изграждането ѝ, са:

- Функциите и, като част от пътната инфраструктура на трансевропейски транспортен коридор №8, който свързва Адриатика с региона на Черно море и има голям потенциал за осъществяване на комбинирани превози;
- Магистралата е част от „бъдещ“ магистрален ринг около Черно море и ще спомогне за разширяване на трансграничното и регионалното сътрудничество в Черноморската зона и за по-пълната реализация на икономическият ѝ потенциал;
- Магистралата ще създаде условия за намаляване на негативното влияние върху околната среда от автомобилния транспорт и по-специално от транзитния крайбрежен товарен трафик.

Вътрешните фактори, определящи нуждата от изграждането и, са свързани с въздействието на АМ „Черно море“ върху икономическото развитие на страната и на двата крайбрежни района - Североизточен и Югоизточен. Очакваното въздействие е:

- Създаване на по-добри условия за развитие на туризма в крайбрежните зони посредством подобряване на транспортната достъпност и насочване на транзитния и товарен трафик по автомагистралата, като се намаляват екологичните рискове в крайбрежната зона.
- Подобряване на транспортното обслужване на областите и общините в източната половина на страната посредством намаляване на времето за пътуване между Северна и Южна България.
- Пренасочването на тежкия товарен трафик към магистралата ще създаде по-добри условия за подобряване безопасността на движение и ще оптимизира разходите за поддръжка на пътната мрежа;
- Осигуряване на по-добро транспортно обслужване на регионалната и местна икономика, т.е. по-добър (бърз и безопасен) достъп до пазарите на стоки и

суровини, което ще повиши конкурентоспособността на регионалните продукти, чрез модернизация и развитие на транспортната ос „Варна - Бургас“.

- Ще стимулира развитието на нови икономически дейности, в някои от по-малките градски центрове, разположени около крайбрежието, което ще допринесе за развитие на полицентричния модел на мрежата от населени места.

#### **Автомагистрала „Тракия“**

АМ „Тракия“ свързва София с големите градски центрове в Южна България - Бургас и Пловдив, както и с международното пристанище и летище в района на Бургас. Тя има ключова роля за икономическото развитие на трите района от ниво 2 в Южна България - Югозападен, Южен централен и Югоизточен. Доизграждането на АМ „Тракия“ ще подобри транспортната достъпност до главните полюси на растеж - София, Пловдив, Стара Загора и Бургас, както и до вторичните - Сливен и Хасково, което ще съдейства за ускоряване процеса на икономическа и териториална кохезия в рамките на ЕС и за повишаване конкурентоспособността на регионалната икономика.

Автомагистралата ще благоприятства развитието на туризма в района на Южното Черноморие, в зимните курорти в Югозападния и Южния централен район, както и на културния и природен туризъм в южната част на страната. Подобряването на достъпа до пристанище Бургас ще осигури по-добри условия за обработка на товарите, както за България, така и за съседни страни без пряк морски излаз, като Македония и Сърбия. Магистралата ще благоприятства и осъществяването на интермодални превози от пристанище Бургас. В експлоатация са въведени 245 км.

За доизграждане остават: Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора“; Лот 3 „Нова Загора - Ямбол“; Лот 4 „Ямбол - Карнобат“, с приблизителна обща дължина на целия участък „Стара Загора - Карнобат“ 116 км.

Към м. август 2012 г. са въведени в експлоатация: Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора“, с дължина 32 км и Лот 3 „Нова Загора - Ямбол“ с дължина 36 км. Очаква се до края на 2012 г. да бъде въведен в експлоатация и Лот 4.

#### **Автомагистрала „Люлин“**

АМ „Люлин“ е с дължина около 20 км. Въведена е в експлоатация през м. май 2011 г.

Магистралата има важна пренасочваща функция и осигурява ефективна връзка за международните транспортни потоци по направленията на трансевропейските транспортни коридори: № 10, 4 и 8. Тя се явява естествено продължение на АМ „Струма“, с която се свързва посредством пътен възел Даскалово. Пускането и в експлоатация разтовари в известна степен една от най-натоварените с автомобилен трафик отсечки в България - „Княжево-Драгичево“, както и допринесе за намаляване емисиите на шум и замърсяванията в застроените територии на алтернативното сегашно трасе за международен, тежкотоварен трафик.

## 4 АМ „Струма“

### 4.1 Въведение

Автомагистрала „Струма“ е част от Транс-европейски коридор номер IV в участъка София - Кулата - Солун и осигурява пряк маршрут през България към Егейско море. Това е най-натовареното трасе през България по направление север-юг. Маршрутът е част от приоритетен проект 7 на ЕС за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа, включващ автомагистрална ос Игуменица/Патра-Атина-София-Будапеща. Автомагистралата ще осигури значително подобрене на пътната мрежа в Югоизточна Европа и ще създаде условия за засилено сътрудничество между страните в южната част на Балканите.

Трасето на магистралата е около 150 км между пътен възел „Даскалово“ (до гр. Перник) и границата между България и Гърция при с. Кулата. Автомагистралата преминава успоредно на р. Струма, включително и през природни забележителности като Кресненското дефиле. Именно в Кресненското дефиле е и най-трудната за изпълнение част от проекта.

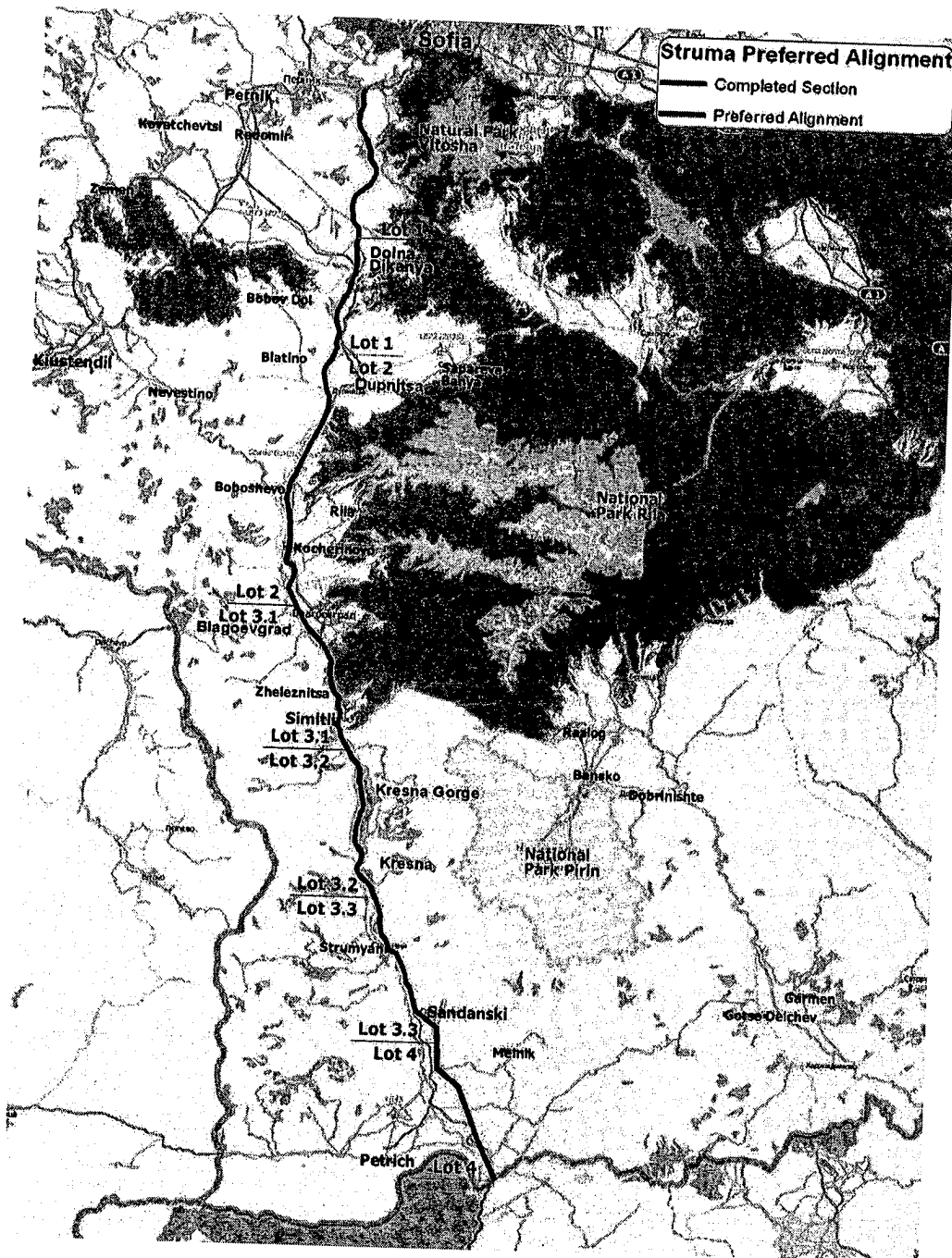
В периода 2002-2007 г. с финансиране по заем от ЕИБ и в рамките на програма ФАР-ТГС бяха изградени около 19 км от трасето между п.в. „Даскалово“ и с. Долна Диканя. Останалата част на автомагистрала „Струма“ е разделена на четири лота:

- Лот 1, Долна Диканя до Дупница,
- Лот 2, Дупница до Благоевград,
- Лот 3, Благоевград до Сандански,
- Лот 4, Сандански до пресичането на гръцката граница при Кулата.

В края на 2011 г. беше подписан договор за строителството на участъка между с. Долна Диканя и гр. Дупница. Очаква се в началото на 2012 да бъде подписан и договор за строителство на най-южния участък Сандански - Кулата.

В края на 2011 г. е подписан договор за строителството на Лот 1 между с. Долна Диканя и гр. Дупница, а през 2012 г. за Лот 4 - Сандански - Кулата. Също в началото на 2012 г. е подписан договор за идеен проект и парцеларен план на Лот 2 Дупница - Благоевград и е стартирана двустепенна процедура за избор на проектант/строител. Предвижда се строителството на Лот 3 - Благоевград-Сандански да бъде изпълнено през следващия програмен период на ОП „Транспорт“, а именно 2014-2020. Това е най-дългият и проблематичен участък от проекта, доколкото преминава през Кресненско дефиле. Целият район на дефилето попада в обхвата на Натура 2000, поради което в решението по ОВОС от 2008 г. е прието тунелно преминаване.

В края на 2011 г. в ЕК е подаден формуляр за кандидатстване за финансиране за участъци 1, 2 и 4 на проекта. Предстои подготовката и подаването на формуляра за кандидатстване за финансиране на изграждането на участък 3.



#### 4.2 АМ „Струма“ Лот 1, 2 и 4

Договорите за Лот 1 и 4 са подписани и участъците са в процес на изграждане. Търгът за Лот 2 е обявен и трябва да завърши до края на 2012 г. Всички търгове се ръководят от АПИ, в качеството на Възложител.

Условията в договора за Лот 1 и 4 са разработени от АПИ и тяхна особеност е, че почти всички рискове са за сметка на изпълнителя. Задълженията на строителния надзор се ограничават до задълженията според Закона за устройство на територията и контрола се извършва от АПИ.

Договорните условия за Лот 2 са изготвени на база FIDIC Yellow 1999. Така на инженера/строителния надзор се възлагат повече задължения и права, което би имало положителен ефект върху управленския процес на проекта.

Строителните дейности трябва да завършат до 2015 г., когато е крайният срок за сертифициране на средства по ОП „Транспорт“ за програмния период 2007-2013.

#### 4.3 Подготовка и изпълнение на Лот 3

##### Въведение

За Лот 3 се предвижда изграждане на нова автомагистрала с габарит А29 с две платна с приблизителна дължина от 64 км, разделена на три подучастъка, както следва (посочени са приблизителните километражи и дължини):

- Лот 3.1, Благоевград до Крупник, с дължина от 21 км, от км 359 до км 381, със съответните кръстовища, земни работи и съоръжения, включително тунел с дължина от 2,6 км, близо до Железница.
- Лот 3.2, между Крупник и Кресна. Този участък, с приблизителна дължина 20 км, от км 381 до км 401, преминава през планински терен. Основната част от участъка е тунел (или два тунела) в Кресненското дефиле, с обща дължина около 15 км.
- Лот 3.3, 23 км от Кресна до Сандански, от км 401 до 423+800.

Трасето на Лот 3 е разположено в чувствителен от екологична гледна точка район. През по-голямата си дължина трасето се намира в близост до поречието на река Струма и в ивицата, включваща съществуващия път Е79, и жп линията София - Кулата. Трасето има пресичания с Е79 и с други пътища, както и многобройни пресичания с други пътища, реки, железопътни линии и др. Трасето преминава през няколко защитени зони по Натура 2000, както и през няколко свързващи ги биологични коридора.

Работата по Лот 3 ще започне с изработка на идеен проект и парцеларен план, както и изготвянето на комплект документи за избор на изпълнител за допълнително проектиране и строителство. Идеиният проект и парцеларният план ще бъдат одобрени от Възложителя, след което ще бъде възможно издаването на разрешение за строеж и възлагане на договор за проектиране и строителство.

Основните роли в подготовката на проекта са, както следва:

- *Проектант на предварителния проект* - консултант, който ще подготви идейния/предварителен проект на тунелите и пътната част;
- *Екологичен консултант* - консултант, който ще работи съвместно с проектанта, за да се установят ограниченията на техническите решения от гледна точка на околната среда;
- *Стратегически съветник* - консултант, който ще следи работата на проектанта, екологичния консултант и ще съветва НКСИП по технически и оперативни въпроси.

### Стратегически съветник

Основната роля на стратегическия съветник е да подпомага и консултира Възложителя по отношение на техническите, финансовите, екологичните и управленски аспекти на процеса на проектиране и строителство. Това включва идентифицирането и възлагането на допълнителни помощни проучвания, част от които ще бъдат извършени от експертите, включени в екипа. Стратегическият съветник ще ръководи процесите на подготовка на проекта и ще подпомага възлагането на обществени поръчки за строителство и надзор.

Основните функции на стратегическия съветник ще бъдат:

- координиране подготовката на проекта по начин, който да гарантира изпълнението съгласно заложените срок и бюджетна рамка, и в съответствие с изискванията на Възложителя;*
- контрол, одобрение и приемане на готовите части и етапи от идейния проект, в съответствие със заложените изисквания и съгласно приложимите норми и стандарти;*
- съдействие на възложителя при подготовката на тръжни документи за строителство и услуги и по-специално - критерии за подбор и оценка, договорни условия, базирани на FIDIC Yellow, технически спецификации и изисквания на възложителя (Employer's Requirements) и др.;*
- коментари по отношение на аспектите, свързани с опазването на околната среда;*
- изготвяне на структура за управление, документиране и архивиране, която да подпомага работата по проекта.*

### Предварителен (идеен) проект

Работата на проектанта на идейния проект включва посочените по-долу задачи и дейности до достигането на етапа, когато парцеларния план може да бъде изготвен, както и да бъде предаден комплектът от документи на изпълнителя (или изпълнителите) за допълнително проектиране и строителство:

- обработване на топографски данни;*
- събиране, оценяване и интерпретация на проучвания за трафика, геоложки, хидроложки, екологични доклади*
- геометрично решение на трасето в план и профил, на крайпътните обекти, съоръжения и възли, както и на тяхното разположение*
- оценка и специфициране на земните работи*
- оразмеряване на настилната*
- определяне на местата, вида, общото разположение и отворите на нужните големи съоръжения*

- проектиране на отводняване и премествания на инженерни мрежи
- задаване на разположение и изисквания към зони за почивка, обслужване и поддръжка
- задаване на възможни места и изисквания за складиране на строителни материали и площадки за депониране на земни маси от тунелите

Тунелите в Лот 3 са около 15 км и ще имат водещо значение. Проектантът ще отговаря за управлението на проекта до крайната фаза. Специфично за тази част е:

- Концептуален проект* - да се избере един предпочитан вариант от всички налични варианти.
- Идеен проект* - на тази фаза се доразработва и усъвършенства концептуалният проект, като се включват подробни напречни и надлъжни профили и др.
- Референтен проект* - изготвя се на базата на идейния проект, който се разработва до чертежи и технически спецификации, които да могат да бъдат остойностени от изпълнителя

#### Екологичен консултант

Аспектите, свързани с опазването на околната среда, ще представляват ключов фактор при вече започнатия процес на проектиране на варианти за трасе на тунела, част от Лот 3. Процесът на разглеждане на различни варианти с цел избор на оптимално решение за тунела изисква включването на дейности за оценка на въздействието върху околната среда, както при оформянето на решение за избор на предпочитан вариант за трасе, така и за потвърждение, че избраният вариант е допустим от екологична гледна точка.

В процеса на изготвяне на предварителния проект екологичния консултант и проектанта ще работят в непрестанна връзка. След неговото приемане консултантът ще изготви обновена оценка на съвместимост на предварителния проект за определяне на въздействията върху обектите на Натура 2000.

Основните функции на екологичния консултант ще бъдат:

- анализ на изготвените варианти и чертежи, както и консултиране по аспектите на опазване на околната среда;
- изготвяне на доклади/мерки по отношение на аспектите, свързани с опазването на околната среда;
- изготвяне на допълнение към актуализираната оценка за съвместимост за определяне на въздействията върху обектите на Натура 2000 и екологичен анализ.

Основните дейности на консултанта по околната среда са, както следва:

- Принос при изготвянето на идейния проект

Тази фаза включва актуализация на ограничаващите фактори на околната среда и мерките за намаляване на въздействието при определянето на предпочитан вариант. Целта е да бъде постигната увереност, че избраният вариант няма да доведе до неприемливи въздействия, след като бъдат взети мерки за тяхното ограничаване.

По време на строителството и експлоатацията на автомагистралата, и особено при определянето предпочитан вариант за трасе, следва да бъдат взети предвид следните ограничаващи фактори на околната среда:

- въздействието на шума и вредните емисии върху обитателите на околните населени места;
- обектите на Натура 2000;
- други защитени зони, съгласно Закона за защитените територии;
- хидрогеоложкият и водният режим под и на повърхността на околния терен;
- съществуващи речни корита, включително потенциалното занижаване на водосборния капацитет в заливните тераси по поречието на реките;
- характер на околния терен, включително визуално въздействие;
- културно наследство.

□ Обновена оценка за съвместимост

В рамките на тази фаза екологичният консултант ще изготви обновена Оценка за съвместимост за определяне на въздействията върху обектите на Натура 2000. Ако бъде взето официално решение, че е необходимо изготвянето на Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), изготвянето на този документ следва да бъде изпълнено в съответствие с приложимото българско законодателство.

Дейностите, които трябва да бъдат извършени са разделени на 3 под-етапа, чиято последователност не е задължителна; предвижда се известно застъпване при реализацията им:

- определяне обхвата на оценката;
- събиране на основни данн;
- оценка и намаляване на въздействието.

□ Други дейности

Съдействието от страна на консултанта по околната среда ще бъде необходимо и след официалния избор на проектно решение, по време на подготовката на договора/договорите за проектиране и строителство. По този начин ще бъде гарантирано включването на необходимите мерки за намаляване на въздействието и изисквания за наблюдение на мерките в идейния проект, и по-късно в работния проект и по време на строителните работи.

Консултантът по околната среда ще съдейства и при контактите на Възложителя с трети страни - МОСВ, неправителствени организации, ГД Околна среда на ЕК и пр.

### Строителен надзор

По време на строителството ще бъде назначен консултант за извършване на строителен надзор, който ще действа от името на Възложителя и ще се отчита на стратегическия съветник. Ролята на консултанта ще бъде да осигурява цялостен надзор на строителните работи, с помощта на достатъчен квалифициран персонал, така че да бъде гарантирано тяхното изпълнение да бъде в съответствие с инженерния проект, техническите спецификации, валидните норми и стандарти и договорната документация. Обхватът на задълженията на строителния надзор включва:

- преглед и коментар на строителните аспекти на проекта;
- да извършва проверки дали работите са извършени в съответствие със законодателството, проекта и договорната документация;
- да осигурява ежедневен контрол при изпитването на материали на обекта;
- да изготвя доклади по отношение на Работната програма и напредъкът на работите съгласно нея;
- да проверява и удостоверява елементи на работите, като приключени и готови за плащане;
- да издава инструкции на обекта и документи за промяна на договорни цени в случаите, разрешени от Закон за обществените поръчки;
- да изготвя прогнозни анализи на строителните разходи;
- да предоставя консултации по отношение на прогнозните сценарии за реализация на обекта
- да идентифицира възможно най-рано пропуски в подготовката на цялостния проект и да контролира мерките за компенсирането/коригирането им;
- да контролира количеството и ефикасността на работните ресурси на обекта;
- да контролира и да изготвя доклади за спазването на безопасността на обекта, археологическите разкрития и аспектите, свързани с опазването на околната среда;
- да удостоверява спазването на процедурите за гарантиране на качеството;
- да проверява, преглежда и да изготвя доклади за качеството на извършените работи, както и за контрола на качеството;
- да поддържа пълна и подробна отчетна документация на обекта, кореспонденция, други документи, и пр;

- да документира закъснения, да съдейства при разрешаване на спорове и пр.;
- да издаване инструкции на изпълнителя за алтернативни сценарии на изпълнение на работите с цел приспособяване към актуализации в работната програма;
- да информира на възложителя за работата на изпълнителя и наличните работни ресурси, и инструктиране на изпълнителя за всякакви необходими промени и корекции;
- да удостоверява фактури и да ги изпраща на възложителя за плащане;
- да информира възложителя за потенциално удължаване на срока за изпълнение на работите или промени в стойността им.

#### Изпълнители на договорите за проектиране и строителство

Предвижда се проектът да бъде изпълнен с повече от един договор за проектиране и строителство. В тази връзка взаимодействието със стратегическия съветник ще бъде определено в зависимост от последователността и обхвата на всеки един от договорите.

Всеки от изпълнителите на договор за проектиране и строителство ще изготви подробен проект на базата на предоставения му идеен проект в съответствие с валидните международни и български норми и стандарти, изискванията на Възложителя и ще гарантира, че проектът е в пълно съответствие с валидните закони и други разпоредби.

След това изпълнителят ще се погрижи за изпълнението, монтажа, строителството, приключването, изпитването и предаването на работите в съответствие със сключения договор.

Изпълнителят ще следи за спазването и реализацията на следното:

- изискванията към проекта, във вида, в който са залегнали в договорната документация;
- осигуряване на целия необходим квалифициран и неквалифициран работен ресурс, включително надзор на изпълняваните от него работи, както и необходимата механизация и оборудване, във връзка с изпълнението, монтажа, строителството, приключването, изпитването и предаването на работите;
- изискванията за опазване на здравето, безопасността и благосъстоянието, както на заетия по проекта човешки ресурс, така и на обществеността;
- изискванията за опазване на околната среда и съобразено с тях проектиране;
- осигуряване на взаимодействие със собствениците и ползвателите на земите и съоръженията в съседство с проекта

- да документира закъснения, да съдейства при разрешаване на спорове и пр.;
- да издаване инструкции на изпълнителя за алтернативни сценарии на изпълнение на работите с цел приспособяване към актуализации в работната програма;
- да информира на възложителя за работата на изпълнителя и наличните работни ресурси, и инструктиране на изпълнителя за всякакви необходими промени и корекции;
- да удостоверява фактури и да ги изпраща на възложителя за плащане;
- да информира възложителя за потенциално удължаване на срока за изпълнение на работите или промени в стойността им.

#### Изпълнители на договорите за проектиране и строителство

Предвижда се проектът да бъде изпълнен с повече от един договор за проектиране и строителство. В тази връзка взаимодействието със стратегическия съветник ще бъде определено в зависимост от последователността и обхвата на всеки един от договорите.

Всеки от изпълнителите на договор за проектиране и строителство ще изготви подробен проект на базата на предоставения му идеен проект в съответствие с валидните международни и български норми и стандарти, изискванията на Възложителя и ще гарантира, че проектът е в пълно съответствие с валидните законови и други разпоредби.

След това изпълнителят ще се погрижи за изпълнението, монтажа, строителството, приключването, изпитването и предаването на работите в съответствие със сключения договор.

Изпълнителят ще следи за спазването и реализацията на следното:

- изискванията към проекта, във вида, в който са залегнали в договорната документация;
- осигуряване на целия необходим квалифициран и неквалифициран работен ресурс, включително надзор на изпълняваните от него работи, както и необходимата механизация и оборудване, във връзка с изпълнението, монтажа, строителството, приключването, изпитването и предаването на работите;
- изискванията за опазване на здравето, безопасността и благосъстоянието, както на заетия по проекта човешки ресурс, така и на обществеността;
- изискванията за опазване на околната среда и съобразено с тях проектиране;
- осигуряване на взаимодействие със собствениците и ползвателите на земите и съоръженията в съседство с проекта

## 5 АМ „Хемус“

### 5.1 Въведение

Трасето на автомагистрала „Хемус“ се намира в Северна България и е в посока запад-изток. Около 70 км, разположени в западната част в близост до София са изградени. Също има и изградено трасе по източния край между градовете Шумен и Варна.

В края на 2011 г. бе подписан договор за изграждането на първите 8,5 км магистрала между Околовръстния път на София, в близост до с. Долни Богров. Договорът е финансиран от ОП Транспорт. Във фаза строителството е и участък в източната част в близост до село Белокопитово, който се финансира от националния бюджет.

Изграждане на останалите участъци от трасето се определя като национален приоритет в пътния сектор. През годините е имало множество предварителни проучвания и особено през 80-90 години на XX век е имало много обсъждани алтернативи на проекта.

През 2007-2008 г. бе направено проучване за изпълнението на проекта с използване на концесия от ЕБВР. Заключението бе, че ще бъдат необходими значителни компенсаторни плащания за относително дълъг период от време, което би направило концесията неефективна.

С включването на трасето през 2012 г. в разширения списък с проекти, стана възможно финансиране му от ОП „Транспорт“ през програмния период 2014-2020.

### 5.2 Налични проучвания

Подготовката на проекта е стартирала преди повече от 20 години и са правени редица предпроектни проучвания и обсъждания. Повечето от тях не дефинират цялостни трасета изток-запад, а разглеждат варианти за отделни по-къси отсечки. В АПИ е налично предпроектно проучване от 1992 г., което обобщава основните предходни разработки. От него може да бъдат извлечени 3 основни проектни алтернативи за трасето, а предпочитаната/избраната алтернатива е комбинация от тях.

На базата на предпроектното проучване от 1992 г. през 2012 г. е изготвена прогноза за трафика и анализ разходи-ползи. Анализите показват, че избраната алтернатива е най-добра в сравнение с останалите проучени. Приет е автомагистрален габарит и проектна скорост за цялата дължина на изследваните варианти, което не съответства с намеренията отсечката от Велико Търново до Шумен да бъде скоростен път. Не са подробно разработени и варианти за етапност на строителството.

Част от наличните предпроектни проучвания и протоколи от експертни съвети са предадени за преглед на НКСИП. В съответствие със Закон за пътищата това трябва да стане в рамките на 1 месец от подписване на оперативно споразумение с УО на ОПТ.

### 5.3 Околна среда

Налични са оценки на въздействието на околната среда от 1999 и 2008 г. Необходимо е да се разгледа какви участъци от проекта са включени, но при всички положения ще се наложи изготвянето на нов доклад по ОВОС за проекта.

Наличните документи, касаещи ОВОС, трябва да бъдат предадени на НКСИП след подписване на оперативно споразумение с УО на ОПТ.

### 5.4 Необходими проучвания

На първо място наличните предпроектни проучвания трябва да бъдат събрани и анализирани. Необходимо е чрез мултикритериен анализ да се потвърди, че избраният вариант е най-добър. Ще бъде нужно и обновяване на прогнозата за трафика и анализа разходи-ползи и изготвяне на формуляр за кандидатстване за финансиране за следващия програмен период.

## 6 АМ „Черно море“

### 6.1 Въведение

Проектът за АМ „Черно море“ е с най-малка готовност. Освен къси участъци в южната част на гр. Варна няма други секции, които да са готови. Основният проблем на проекта е ниското ниво на очаквания трафик (което е видно от съществуващия път, който има много висок трафик през лятото, но сравнително нисък годишен). Най-голямото предизвикателство за проекта ще бъде осигуряването на необходимото финансиране за проекта.

Подготовката на АМ „Хемус“ и „Черно море“ е следващата основна задача на компанията. И двата проекта са разработвани в продължение на дълъг период и са изготвени много варианти. Наличните изследвания ще бъдат събрани и систематично анализирани, за да се установят пропуските. Проектните алтернативи трябва да бъдат сравнени и ако е необходимо да се предложат и нови такива. С помощта на JASPERS този процес беше успешно проведен за АМ „Струма“ и за АМ „Хемус“ и „Черно море“ следва да се работи по същия модел.

След като предпроектните проучвания се актуализират и допълнителна информация е налична, НКСИП ще може да планира точно фазите на проектите, да подготвя проекти, да извършва дейности, свързани с отчуждавания на имоти, да подготвя форми за кандидатстване.

Подробни програми за подготовката на АМ „Хемус“ и „Черно море“ са част от тригодишната програма на НКСИП.

### 6.2 Необходими проучвания

На първо място наличните предпроектни проучвания трябва да бъдат събрани и анализирани. Необходимо е чрез мултикриериен анализ да се потвърди, че избраният вариант е най-добър. Ще бъде нужно цялостно проучване на възможността за финансиране на проекта чрез публично-частно партньорство.

## 7 Заключение

Постигането на развита и модерна инфраструктура е амбициозна задача, изискваща справянето с проблеми, натрупвани в продължение на десетилетия. За това е необходимо време, дългосрочен подход и осигуряване на стабилни финансови потоци, както и решителност и пълна ангажираност на всички страни, институции и организации, имащи отношение към развитието на инфраструктурата.

Пълното идентифициране на обема и анализа на състоянието на транспортната инфраструктура е основание за вземане на управленски решения и целеустремено развитие на основната дейност на компанията, а именно: подготовка и изпълнение на проекти за изграждането на АМ „Струма“, АМ „Хемус“ и АМ „Черно море“. Реализирането на определените проекти ще допринесе за устойчив и балансиран икономически растеж на България и ЕС в средносрочен и в дългосрочен план.

По своята същност програмата на компанията е отворен документ и ще търпи развитие и изменения.