

Одобрявам:



ЛИЛЯНА ПАРВЛОВА
МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

**Национална компания
„Стратегически инфраструктурни
проекти”**

Програма 2015-2017 г.

Приета с решение на УС по протокол № 40 / 30.12.2014 г.

Съдържание

1	Въведение	1
1.1	Увод	1
1.2	Цели на организацията	1
1.3	Функции	2
1.4	Основни дейности	2
2	Стратегическа рамка	4
2.1	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 4	
2.2	Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014-2020 (проект)	5
2.3	Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.	6
2.4	Приоритети за изграждане на пътната инфраструктура на Република България до 2020 година за пътищата с национално и общоевропейско значение.....	8
2.5	Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.	10
2.6	Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013	11
2.7	Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и Оперативен план за изпълнение в периода 2006-2015 г.	12
3	Преглед на ситуацията в транспортния сектор	14
3.1	Републиканската пътна мрежа и автомобилният транспорт	14
3.2	Приоритетни автомагистрални проекти	15
4	АМ „Струма“	20
4.1	Въведение	20
4.2	Дейности по подготовка	22
4.3	Дейности при изпълнение	24
5	АМ „Хемус“	28
5.1	Въведение	28
5.2	Дейности по подготовка	29
5.3	Дейности при изпълнение	30
6	АМ „Черно море“	32
6.1	Въведение	32
6.2	Дейности по подготовка	32
7	Заключение	34

1 Въведение

1.1 Увод

НКСИП е създадена през 2011 г. с изменение на Закона за пътищата, обнародвано в ДВ бр. 55 / 2011 г. Компанията е държавно предприятие и е на пряко подчинение на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Министърът на регионалното развитие и благоустройството назначава изпълнителния директор и членовете на управителния съвет, и приема правилник за устройството, структурата и дейността на компанията.

Програма 2015-2017 г. се създава на основание чл. 28 от Закона за пътищата, в съответствие с приетата от Министерски съвет Стратегия за развитие на пътната инфраструктура на България.

Целта на програмата е на база утвърдени национални приоритети в областта на транспортната инфраструктура да бъдат определени приоритетите, които компанията ще реализира.

В Програма 2012-2015 г. са заложили следните три основни етапа, през които преминава жизненият цикъл на компанията:

- Етап 1* - процес на начално сформирание и структуриране на компанията (през 2012 г.);
- Етап 2* - постепенно поемане на нови задължения, като успоредно с това ще увеличаване на административния капацитет (през периода 2013-2015 г.);
- Етап 3* - стабилизирана структура и състав на компанията и изпълнение на почти пълния набор от задължения, предвидени в Закона за пътищата (след 2015 г.).

В края на 2014 г. първите два етапа на развитие са реализирани. В рамките на Програма 2015-2017 г. ще се реализира етап 3.

Финансирането на дейностите на компанията се осъществява основно със средства от ОП „Транспорт“ 2007-2014 г., ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., националния бюджет, привлечени средства от финансови институции и други източници.

1.2 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“.

1.3 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:

- изготвяне на проектни предложения за кандидатстване за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., както и от други източници на финансиране за изпълнението на проектите;
- провеждане на обществените поръчки за реализация на проектите;
- извършване на дейности по проектиране и строителство за изпълнението на проектите;
- извършване на дейности, свързани с принудително отчуждаване на имоти за изпълнение 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 при формулирането на инвестиционните планове и програми в пътния сектор.

1.4 Основни дейности

За изпълнението на основните цели на компанията ще се реализират следните дейности:

АМ „Струма“

- Приключване на подготовката за строителство на Лот 3 - през 2015 г. приключват договорите за проектиране на Лот 3, екологичен консултант, стратегически съветник и др. Основните дейности по подготовката на Лот 3 са завършени през 2014 г., а през 2015 г. остава финализирането на проекта на тунел Железница и участъка в Кресненското дефиле.
- Стратегия за околната среда - стратегията е подготвена с помощта на JASPERS, съгласувана с МОСВ и DG ENV и приета през 2012 г. Изпълнението ѝ продължава до завършване на реализацията на лот 3.
- Осигуряване на финансиране - в периода 2012-2014 г. е осигурено финансиране на подготовката на проекта по ОП „Транспорт“ 2007-2013. Лот 3 е основният проект в ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020. Планира се формуляри за кандидатстване за различните участъци на проекта да бъдат подавани поетапно през 2015 г.
- Отчуждения, археологически и др. проучвания - тези дейности продължават и през 2015 г. и се очаква да завършат през втората половина на годината.

- Строителство - прието е лот 3 да бъде реализиран като поне 4 договора за проектиране и строителство в рамките на програмен период 2014-2020.

АМ „Хемус“

- Кандидатстване за финансиране по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 - през 2014 г. е приключена актуализацията на предпроектните проучвания, прогнозата за трафика, анализ „разходи-ползи“ и изготвяне на формуляр за кандидатстване за финансиране. Етап 1 от проекта е включен в ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 под условие, че има налични средства. Очаква се този въпрос да се изясни през 2015 г., което ще позволи кандидатстване за финансиране през 2015 или първата половина на 2016.
- Строителство - строителните дейности за етап 1 ще може да започнат през втората половина на 2015 г., а за етапи 2 и 3 през първата половина на 2016 г.

АМ „Черно море“

- Осигуряване на финансиране за проектиране, отчуждения, археологически и др. проучвания - през 2015 г. ще бъде подаден формуляр за кандидатстване за финансиране на подготвителните дейности за проекта по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020;
- Строителство на участъци от проекта може да започне най-рано през 2016 г., като основен фактор ще бъде възможността за осигуряване на финансиране.

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 Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020

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: Интегрирано развитие на транспортната мрежа на страната, като част от Трансевропейската транспортна мрежа посредством повишаване качеството на железопътната инфраструктура и привличане на пътнически и товарен трафик;
- Цел 2: Интегрирано развитие на пътната транспортна мрежа на страната, като част от „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа чрез отстраняване на „тесните места” по пътната мрежа;
- Цел 3: Ефективно, безопасно и екологосъобразно използване на интермодалната транспортна инфраструктура;
- Цел 4: Устойчива мултимодална градска мобилност (нисковъглеродни градски транспортни системи);
- Цел 5: Ефективно, безопасно и екологосъобразно управление на транспорта чрез внедряване на иновативни системи;
- Цел 6: Адекватен административен капацитет на УО и бенефициентите на ОПТТИ и широка обществена подкрепа за програмата.

Оперативната програма има 5 приоритетни оси. Реализирането на Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа ” ще доведе до изпълнението на основната и първата специфична цел на оперативната програма.

Приоритетната ос 2 има за цел интегрирано развитие на пътната транспортна мрежа на страната, като част от „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа чрез отстраняване на „тесните места” по пътната мрежа”.

С изпълнението на планираните дейности се очаква постигането на следните основни резултати:

- повишена пропускателна способност на пътната инфраструктура по участъците на основната Транс-европейска мрежа на територията на страната с най-висока интензивност на автомобилното движение;



НКСИП

НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ

СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ

- подобрена безопасност на движението по основната и разширена транс-европейска мрежа на територията на страната;
- подобрена свързаност и интеграция с пътните мрежи на съседните страни.

2.2 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: Ефективно поддържане, модернизация и развитие на пътната инфраструктура
 - Мярка 2: Привеждане на пътната инфраструктура с национално и европейско значение в добро техническо и експлоатационно състояние
 - Мярка 3: Ускоряване реализацията на инфраструктурните пътни проекти
 - Мярка 4: Развитие на пътната инфраструктура, чрез механизмите на публично-частно партньорство
- Цел 2: Интегриране на пътната мрежа към европейската
 - Мярка 1: Привеждане на пътната инфраструктура и услуги по направлението на Общоевропейските транспортни коридори към европейските стандарти
- Цел 3: Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на пътната инфраструктура
 - Мярка 1: Създаване на условия за прилагане и спазване на действащата нормативна база и европейски стандарти за безопасност и сигурност
- Цел 4: Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната
 - Мярка 1: Повишаване нивото на достъпност до природните неурбанизирани и 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 2013 г.

- Приоритет 2: Програма „TEN-T мрежа”
- Приоритет 3: Програма „Републиканска пътна мрежа”
- Приоритет 4: Програма „Общинска пътна мрежа”
- Приоритет 5: Програма „Достъп до туристически дестинации”
- Приоритет 6: Програма „Пътна безопасност”
- Приоритет 7: Програма „Управление на пътни настилки и големи съоръжения”
- Приоритет 8: Програма „Внедряване на интелигентни системи за управление на движението”

2.3 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 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 областта на 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.

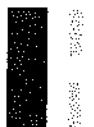
- Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор.
- Ограничаване на вредните емисии и замърсяването от транспортния сектор, както и неблагоприятното влияние върху климата.
- Създаване на благоприятна среда и предпоставки за съществен ръст на превозите с интермодален транспорт.
- Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане 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.

2.4 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 общоевропейската транспортна мрежа.

Специфични цели са:

- Интеграция и ефективна свързаност на националната пътна мрежа с трансевропейската транспортна мрежа;



НАЦИОНАЛНА
КОМПАНИЯ

НКСИП

НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ

СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ

- 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 пътно-транспортни произшествия (ПТП) 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 пътно 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 стартирала автомагистрални проекти на България. Приоритизиране изграждането на отделните проекти на базата на решения, документи и политики на ЕС, свързани с развитието на пътнотранспортния сектор и пътната инфраструктура.
- Оптимизиране 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.

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

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 привездането 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".

2.6 Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013

Общата цел на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 (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 обобщят както следва: Изграждане на нови, рехабилитация и модернизация на съществуващите автомагистралаи 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 първокласни 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 Република България 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.

2.7 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 пътна 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.

3 Преглед на ситуацията в транспортния сектор

3.1 Републиканската пътна мрежа и автомобилният транспорт

В националната транспортна система на страната ни са създадени сравнително добри условия за функционирането на всички видове транспорт - железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен и интермодален. България разполага с над 19 хил. км републикански пътища, над 5,5 хил. км железен път, морски и речни пристанища и летища. Като цяло обаче състоянието на голяма част от активите на транспортната мрежа е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, време за пътуванията, комфорта и експлоатационните разходи. От съществено значение е новата или рехабилитираната инфраструктура да бъдат поддържани така, че да продължат да осигуряват планираните нива на качество и капацитет в бъдеще.

Покритието на страната с автомагистрала и пътища първи клас е сравнително неравномерно. Пътните направления изток-запад са по-добре развити от тези в посока север-юг, което до голяма степен се обуславя от релефа на страната. Повисоката гъстота на изградените автомагистрала и първокласните пътища в Североизточен, Югозападен и Югоизточен район определя по-добрата достъпност на тези райони. Въпреки предприетите през последните години мерки и предвид факта, че наличните средства са недостатъчни спрямо нуждите, няма значимо подобрене на цялостното състояние на пътищата и осигурена достатъчна проходимост при зимни условия по направление север-юг.

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.

Особено важно за подобряване на състоянието на сектора е увеличаването на товарносимостта на пътната настилка по основните международни транспортни коридори, която да се приведе в съответствие с европейските изисквания. Понастоящем броят на автомобилите е два пъти и половина по-голям спрямо периода отпреди 2007 г. Наред с нарастването на броя на моторните превозни средства, се увеличава и интензивността на автомобилното движение и рискът от ПТП.

С оглед интегриране на националната пътна мрежа в транспортната мрежа на ЕС е необходимо да бъдат развивани „основната“ и „разширената“ трансевропейски транспортни мрежи на територията на страната, както и на ключови вътрешни връзки с TEN-T мрежата. Очаква се посредством изпълнението на мерките, предвидени в сектора, да бъдат отстранени идентифицираните „тесни места“.

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.

3.2 Приоритетни автомагистрални проекти

Автомагистрала „Струма“

АМ „Струма“ е част от участъка на Трансевропейски транспортен коридор №4 „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 вътрешно каналната мрежа на Европа. Като част от коридор №4, АМ „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. АМ „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 цели 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.

Предвидено е изграждането на АМ „Струма“ да се изпълни на четири 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 края на 2014 г. участък 1 е в експлоатация, участъци 2 и 4 се изграждат и приключва подготовката за строителство на участък 3.

Автомагистрала „Хемус“

Участъкът от АМ „Хемус“ от София до пресичането с път I-5 е част от основната трансевропейска пътна мрежа, а останалата част - от разширената. АМ „Хемус“ е със стратегическо значение за развитието на 44% от територията на България, включваща три от районите за планиране на ниво 2 (NUTS) - Северозападен, Северен централен и Североизточен, и 37,5% от населението ѝ. Автомагистралата 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. За изграждане остават около 250 км, разделени на 8 участъка.

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

Автомогистрала „Черно море”

АМ „Черно море” е част от разширената трансевропейска пътна мрежа и 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 ѝ, 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;
- Автомогистралата 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;
- Автомогистралата 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 ѝ, 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 автоматогистралата, 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.

Предвижда се подготовката на АМ „Черно море” да се финансира по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.

Автомагистрала „Марица“

АМ „Марица“ е част от Трансевропейски транспортен коридор №4, 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 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 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. Участъкът е включен в Оперативна програма „Транспорт“ за програмния период 2007 - 2013 година и е разделен на два лота „Чирпан - Димитровград“ и „Димитровград - Харманли“;
- „Свиленград - ГКПП Капитан Андреево“ с дължина приблизително 3 км.

Към края на 2014 г. продължава строителството на участъка „Чирпан - Харманли“.

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 околоръстен път и завършва при възела на бул. „Ботевградско шосе” с околоръстния 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 Околоръстен 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 околоръстен път**

Трасето на Софийски околоръстен 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 Околоръстния път на гр. София е разположена между АМ „Люлин” и Северна скоростна тангента”. Проектната дължина на трасето е 8.6 км.

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“ е ключово за подобряването на транспортната достъпност до главните полюси на растеж - София, Пловдив, Стара Загора и Бургас, както и до вторичните - Сливен и Хасково, което съдейства за ускоряване процеса на икономическа и териториална кохезия в рамките на ЕС и за повишаване конкурентоспособността на регионалната икономика.

Автомагистралата 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 осигурява по-добри условия за обработка на товарите, както за България, така и за съседни страни без пряк морски излаз, като Македония и Сърбия. Магистралата благоприятства и осъществяването на интермодални превози от пристанище Бургас.

През м. юли 2013 г. са въведени в експлоатация всички участъци на автомагистралата с обща дължина 360 км.

Автомагистрала „Люлин“

АМ „Люлин“ е с дължина около 20 км. Въведена е в експлоатация през месец 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

Автомогистрала „Струма“ е част от Транс-европейски коридор №4 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“. Автомогистралата ще осигури значително подобрение на пътната мрежа в Югоизточна Европа и ще създаде условия за засилено сътрудничество между страните в южната част на Балканите.

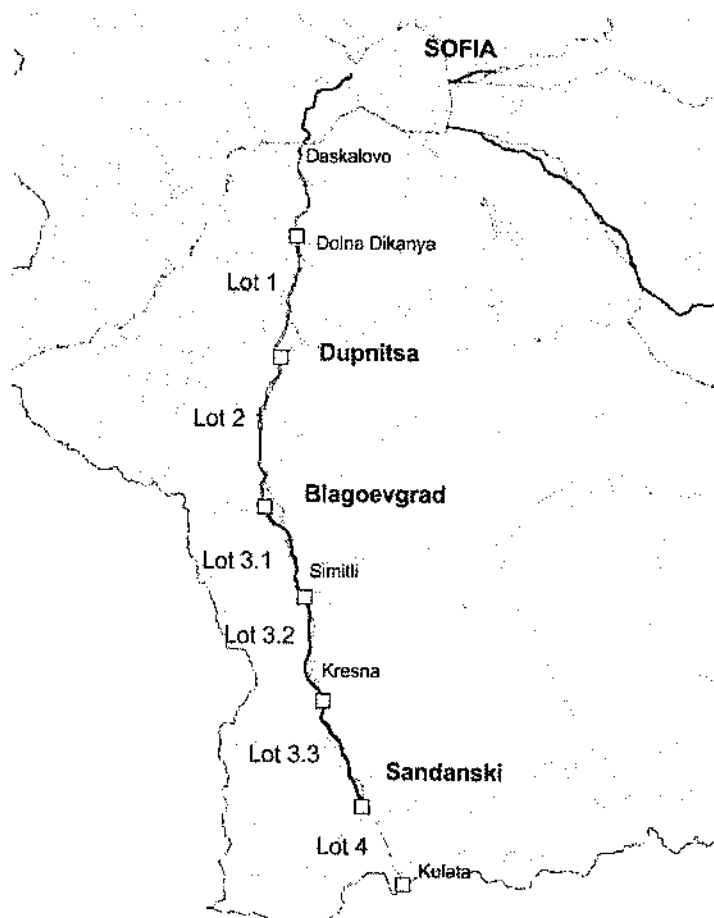
Трасето на магистралата е около 150 км между пътен възел „Даскалово“ (до гр. Перник) и границата между България и Гърция при с. Кулата. Автомогистралата преминава успоредно на р. Струма, включително и през природни забележителности като Кресненското дефиле. Именно в Кресненското дефиле е и най-трудната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

През 2012 г. Европейската комисия одобри формуляр за кандидатстване за финансиране строителството на Лот 1, 2 и 4 на проекта и подготовката на Лот 3. През 2015 г. предстои подаването на формуляри за кандидатстване за финансиране строителството на Лот 3.

Лот 1 е изграден и пуснат в експлоатация. Към края на 2014 г. Лот 2 и 4 са в процес на изграждане. Строителните дейности трябва да завършат до 2015 г., когато е крайният срок за сертифициране на средства по ОП „Транспорт“ за програмния период 2007-2013.



За Лот 3 се предвижда изграждане на нова автомагистрала с габарит А29 с две платна с приблизителна дължина от 62 км, разделена на три подучастъка, които се очаква да бъдат възложени като поне четири строителни договора):

- Лот 3.1, от Благоевград до Крупник (17 км, 150 млн. лв. без ДДС);
- тунел при с. Железница с дължина 2 км (200 млн. лв. без ДДС);
- Лот 3.2, от Крупник до Кресна (21 км, 490 млн. лв. без ДДС по нов вариант или около 1 млрд. лв. без ДДС по тунелен вариант);
- Лот 3.3, от Кресна до Сандански (23 км, 200 млн. лв. без ДДС).

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 започна с изработка на идеен проект и парцеларен план, както и изготвянето на комплект документи за избор на изпълнител за проектиране и строителство.

4.2 Дейности по подготовка

Въведение

Основните роли при подготовката на проекта са дефинирани през 2011 г. като част от изготвянето на формуляра за кандидатстване за програмен период 2007-2013 и са, както следва:

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

Идеен проект

Работата на проектанта на идейния проект включва задачи и дейности за достигане етапа, когато парцеларният план може да бъде изготвен, както и да бъде предаден комплектът от документи на изпълнителите на договора за допълнително проектиране и строителство.

Дейността на проектанта включва две основни части, съдържащи съответните подчасти:

- *Част Пътна* - оценка на вариантите на трасето, уточняване на нивелетата, разработване на нивелета, идейно проектиране на пътни възли, пресичания и големи съоръжения. Спецификация, тълкуване и използване на геоложки и други проучвания за подпомагане изготвянето на проекта. Изготвяне на парцеларни планове съобразно приетото проектно решение, както и подготвяне на процедурите, необходими за извършване на отчужденията.
- *Част Тунели* - концептуален, идеен и референтен проект на тунелите в Лот 3. Спецификация, тълкуване и използване на геоложки и други проучвания за подпомагане изготвянето на проекта.

Референтният проект се изготвя на базата на идейния проект, който се развива до чертежи и технически спецификации, които да могат да бъдат остойностени от изпълнителя. Това включва определяне на размерите на вътрешните елементи, но не включва оразмеряване на конструктивните елементи, което е отговорност на изпълнителя. Референтният проект става част от тръжните документи за допълнително проектиране и строителство.

В референтния проект са описани изходните хидрологични, метеорологични, геотехнически и др. условия, чрез които се администрира строителният договор. (Например обем/дебит на подпочвените води, измерени в тунела по време на строителството.)

Чертежите на референтния проект се използват за актуализиране на оценката на разходите за тунела от идейната фаза на проекта, както и да предоставят на участниците в търга ясна информация за изискванията на възложителя.

Екологичен консултант

Аспектите, свързани с опазването на околната среда, представляват ключов фактор за успеха на процеса на проектиране на Лот 3.

Екологичният консултант изяснява ограничаващите фактори на околната среда и мерките за намаляване на въздействието при определянето на предпочитан вариант на проекта. 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, се вземат 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.

Екологичният консултант изготвя и обновена Оценка за съвместимост за определяне на въздействията върху обектите на Натура 2000.

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

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 се извършват от експертите, включени в екипа. Стратегическият съветник ръководи процесите на подготовка на проекта и подпомага възлагането на обществени поръчки за строителство и надзор.

Резервен вариант в Кресненското дефиле

С развитието на проекта за Лот 3 през 2014 г. станаха известни редица факти, които поставят под въпрос целесъобразността на избрания вариант за преминаване през Кресненското дефиле с дълъг тунел. Беше отчетено, че има сериозен риск от забавяне на проекта. За да се намалят рисковете за цялостната реализация на проекта, Министерство на регионалното развитие и благоустройството възложи на

НКСИП разработването на резервен вариант за преминаване през Кресненското дефиле. Този вариант следва да отчете научените уроци и да има минимален ефект върху околната среда.

През 2015 г. предстои изготвянето на проект за новия вариант.

Оценка на въздействието върху околната среда

В края на 2014 г. стартира процедура за оценка на въздействието върху околната среда на тунела в Кресненското дефиле и новия вариант за преминаване на дефилето. Очаква се процедурата да продължи до края на 2015 г.

Други дейности

Заедно с основните дейности по подготовка на проекта се предвиждат и редица други съпътстващи дейности:

- Актуализация на прогнозата на трафика, анализ „разходи-ползи“ и изготвяне на формуляри за кандидатстване - дейността стартира през 2014 г. и се очаква да приключи в началото на 2015 г.*
- Геоложки проучвания - геоложките проучвания за тунелите в Лот 3 стартираха през 2014 г. и втора фаза от тях ще продължи и през 2015 г.*
- Преброяване на движението - от 2013 г. движението в Кресненското дефиле е обект на постоянно наблюдение. Регистрира се средната скорост на придвижване на превозните средства, техния брой и клас. Данните са част от базовата информация за околната среда, която ще бъде използвана при последващите екологични анализи. Преброяването ще продължи и през 2015-2017 г.*
- Определяне на равностойно парично обезщетение на имоти и техническо посредничество - дейността стартира през 2014 г. и се очаква да приключи с отчуждаване на имотите, необходими за строителството на Лот 3, през 2015 г.*
- Мониторинг на смъртността на диви животни - дейността стартира през 2013 г. и се изпълнява всеки сезон. Целта е да бъде събрана информация за броя, вида и местоположението на дивите животни, които загиват от трафика в Кресненското дефиле. Данните са част от базовата информация за околната среда, която ще бъде използвана при последващите екологични анализи.*
- Одит на пътната безопасност - одитът на проектите за пътните участъци от Лот 3 ще бъде възложен в началото на 2015 г., а одитът за тунелните участъци - след като бъдат приети тунелните проекти.*

4.3 Дейности при изпълнение

Въведение

Основните дейности, свързани с реализацията на Лот 3, са, както следва:

- проектиране и строителство;

- супервизия на проектиране и строителство;
- одит на пътна безопасност.

Проектиране и строителство

Процедурите за избор на изпълнител за проектиране и строителство са ограничени (т.е. с преквалификация) и с критерий „икономически най-изгодна оферта“. Проектирането и строителството ще се изпълняват съгласно условията на FIDIC за технологично оборудване и проектиране и строителство (жълта книга на FIDIC).

Процедурите за възлагане на пътните участъци - Лот 3.1 и Лот 3.3 от АМ „Струма“ - стартираха през 2014 г. и се планира да приключат до средата на 2015 г.

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.

Процедурите за възлагане на строителството на тунел „Железница“ ще стартират след одобряване на проекта през 2015 г., а процедурите за Лот 3.2 - след приключване на процедурата по ОВОС за участъка.

Супервизия на проектиране и строителство

Възложителят ще назначи Инженер по договор за супервизия на проекта, който ще изпълнява:

- задължения на Инженера по условията на FIDIC, жълта книга;

- задължения на строителен надзор, съгласно чл. 168 от ЗУТ

Инженерът ще следи строителството да бъде завършено в рамките на посочения срок и на залегналата в договора стойност за реализация; ще отговаря за изпълнението на всички предпоставки и условия, необходими за получаването на съответните разрешения за ползване в съответствие с българското законодателство; ще отговаря за професионалното и законосъобразно финализиране на строителния процес в съответствие с българското законодателство; ще контролира и управлява изпълнението на договора; ще следи графици, сроковете и техническите изисквания.

Инженерът ще следи още за законосъобразно започване на строежа; ще осъществява контрол, относно пълнотата и правилното съставяне на актовете и протоколите по време на строителството; ще осъществява контрол, относно спазване на изискванията за здравословни и безопасни условия на труд в строителството; ще подписва всички актове и протоколи по време на строителството, необходими за оценка на строежите, относно изискванията за безопасност и за законосъобразно изпълнение, съгласно наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството за актовете и протоколите, съставяни по време на строителството; след приключване на строително-монтажните изготвя окончателен доклад до възложителя.

Одит на пътна безопасност

В продължение на одита на пътна безопасност на идейния проект ще бъде извършен одит на пътна безопасност на техническите проекти, изготвени от изпълнителя.

При извършване на одитите ще бъдат прилагани следните критерии:

- задължения на Инженера по условията на FIDIC, жълта книга;
- географско местоположение (например излагане на опасност от свлачища, наводнения, лавини), сезонно обусловени и климатични условия, както и сеизмична активност;
- вид на кръстовища и разстояние помежду им;
- брой и вид на платната за движение;
- видове допустимо движение за новия път;
- функционалност на пътя в рамките на пътната мрежа;
- метеорологични условия;
- скорост на движение;
- пътен профил (напр. ширина на платното, наличие на алеи за велосипедисти, пешеходни зони);
- хоризонтална и вертикална проекция;
- видимост;

- план на кръстовищата;
- обществен транспорт и инфраструктура;
- пътни / железопътни прелези.

5 АМ „Хемус“

5.1 Въведение

Трасето на автомагистрала „Хемус“ се намира в Северна България и е в посока запад-изток. Автомагистралата е предвидена да свързва столицата на България - град София и град Варна. Общата дължина на трасето е около 460 км. Към декември 2014 г. в експлоатация са участъците София - Ябланица и Варна - Белокопитово, с обща дължина около 200 км.

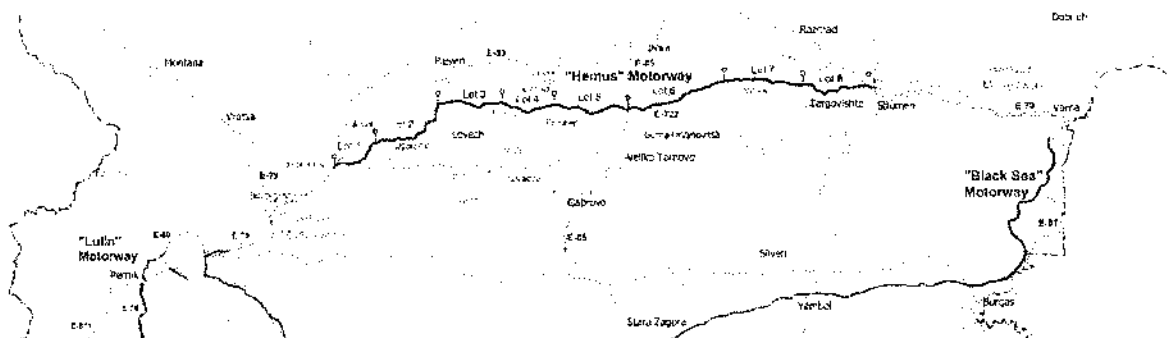
Изграждането на участъка Ябланица - Белокопитово се определя, като национален приоритет в пътния сектор. През годините е имало множество предварителни проучвания и особено през 80-90 години на ХХ век са обсъждани много варианти на трасе.

С включването през 2012 г. на проекта в разширения списък с проекти, финансирани по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г., стана възможна подготовката на проекта, а строителството на автомагистралата е приоритет и ще се финансира по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ през програмния период 2014-2020 г.

Оставащата за доизграждане част от автомагистрала „Хемус“ условно е разделена на 8 участъка, които поетапно се възлагат за проектиране и строителство, а именно:

№	Приблизителна дължина [км]	Участък
1	23	АМ „Хемус“ (А2) Ябланица – III-307
2	36	III-307 – II-35
3	28	II-35 – III-301/Александрово
4	24	III-301/Александрово – III-303/Павликени
5	33	III-303/Павликени – Е85
6	44	Е85 (I-5) – II-51
7	34	II-51 – II-49
8	30	II-49 – АМ „Хемус“ (А2) Белокопитово

Общо 252



Дефинирани са 3 етапа за реализация на проекта:

- Етап I включва участъци 1 и 2 - от края на съществуващата магистрала при Ябланица до път II-35 (Плевен - Ловеч) с дължина около 59 км;
- Етап II включва участъци 3, 4 и 5 - от път II-35 до път E-85 (Русе - Кърджали) с дължина от около 85 км;
- Етап III включва участъци 6, 7 и 8 - от път E-85 до връзката с изградената част от автомагистралата при Белокопитово с дължина от около 108 км.

5.2 Дейности по подготовка

Предпроектни 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.

През 2013 г. НКСИП възложи цялостно предпроектно проучване, което да обобщи, актуализира и допълни предлаганите през годините варианти. Проучването разглежда четири основни инвестиционни алтернативи за проекта - преминаване в коридора на избрания от проучването от 1992 г. вариант; преминаване по трасето на път I-4; преминаване в близост до големите градове - Плевен и Велико Търново; северно трасе - преминаващо в близост до Плевен и по трасето на път I-3 в направление Бяла. На базата на една от проектните алтернативи (коридори) са разработени подробни варианти и е избран и обоснован предпочитан вариант на трасе.

Проектиране

През 2014 г. НКСИП възложи проектиране на трите етапа на АМ „Хемус“. Проектът за етап 1 ще бъде готов в началото на 2015 г., а проектите за етап 2 и 3 - в средата на 2015 г.

Оценка на въздействието върху околната среда

За доизграждането на автомагистралата е необходимо провеждане на цялостна нова процедура по ОВОС, чрез която предвид разпоредбите на чл. 31, ал. 1 и ал. 4 на Закона за биологичното разнообразие, следва да се извърши и процедурата по оценка за съвместимост (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. Процесът по подготовката на ОВОС за оставащата за доизграждане част от АМ „Хемус“ върви успоредно с подготовката на идейните проекти за отделните участъци от трасето и също се финансира по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г.

Други дейности

Успоредно с основните дейности по подготовка са планирани и други дейности:

- предварителни археологически проучвания - в началото на 2015 г.;
- спасителни археологически проучвания - като част от строителните договори;
- отчуждения - през 2015 и 2016 г.

5.3 Дейности при изпълнение

Въведение

Основните дейности, свързани с реализацията на Лот 3, са, както следва:

- проектиране и строителство;
- супервизия на проектиране и строителство;
- одит на пътна безопасност.

Проектиране и строителство и супервизия

Планира се процедурите за строителство за етап 1 от АМ „Хемус“ да стартират през януари 2015 г. Това ще позволи подписване на строителните договори в средата на годината.

При наличие на финансиране процедурите за строителство на етапи 2 и 3 може да стартират в средата на 2015 г., а договорите за строителство да бъдат подписани до края на 2015 г.

Супервизия на проектиране и строителство

Възложителят ще назначи Инженер по договор за супервизия на проекта, който ще изпълнява:

- задължения на Инженера по условията на FIDIC, жълта книга;
- задължения на строителен надзор, съгласно чл. 168 от ЗУТ.

Инженерът ще следи строителството да бъде завършено в рамките на посочения срок и на залегналата в договора стойност за реализация; ще отговаря за изпълнението на всички предпоставки и условия, необходими за получаването на съответните разрешения за ползване в съответствие с българското законодателство; ще отговаря за професионалното и законосъобразно финализиране на строителния процес в съответствие с българското законодателство; ще контролира и управлява изпълнението на договора; ще следи графици, сроковете и техническите изисквания.

Инженерът ще следи още за законосъобразно започване на строежа; ще осъществява контрол, относно пълнотата и правилното съставяне на актовете и протоколите по време на строителството; ще осъществява контрол, относно спазване на изискванията за здравословни и безопасни условия на труд в строителството; ще подписва всички актове и протоколи по време на строителството, необходими за оценка на строежите, относно изискванията за безопасност и за законосъобразно изпълнение, съгласно наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството за актовете и протоколите, съставяни по време на строителството; след приключване на строително-монтажните изготвя окончателен доклад до възложителя.

Одит на пътна безопасност

В продължение на одита на пътна безопасност на идейния проект ще бъде извършен одит на пътна безопасност на техническите проекти, изготвени от изпълнителите.

При извършване на одитите ще бъдат прилагани следните критерии:

- задължения на Инженера по условията на FIDIC, жълта книга;
- географско местоположение (например излагане на опасност от свлачища, наводнения, лавини), сезонно обусловени и климатични условия, както и сеизмична активност;
- вид на кръстовища и разстояние помежду им;
- брой и вид на платната за движение;
- видове допустимо движение за новия път;
- функционалност на пътя в рамките на пътната мрежа;
- метеорологични условия;
- скорост на движение;
- пътен профил (напр. ширина на платното, наличие на алеи за велосипедисти, пешеходни зони);
- хоризонтална и вертикална проекция;
- видимост;
- план на кръстовищата;
- обществен транспорт и инфраструктура;
- пътни / железопътни прелези.

6 АМ „Черно море“

6.1 Въведение

Автомагистрала „Черно море“ се намира и свързва градовете Бургас и Варна и е с дължина от около 95 км. Автомагистрала „Черно море“ е ключов елемент от националната и европейската транспортна мрежа и е естествено продължение на автомагистрала „Тракия“. Свързвайки главните източни центрове, от гледна точка на туристическото развитие по черноморието - Бургас и Варна, то ще се постигне подобряване на пътните комуникации на територията им и тяхното привеждане към съвременните стандарти за транспортни услуги.

Проектирането на автомагистрала „Черно море“ започва през 70-те години на миналия век, когато са разработени варианти на трасета с дължина около 100 км. във фаза „Предварителни проучвания“. Тази разработка е разгледана от експертен технико-икономически съвет при тогавашното „Главно управление на пътищата“, но конкретно решение не е взето.

През 80-те години на миналия век във фаза „Предварителни проучвания“ е разработено трасе, което да служи за връзка между автомагистрала „Хемус“ и автомагистрала „Черно море“ с едно платно за движение и проектна скорост 80 км/ч.

През 2002 г. са изготвени предпроектни проучвания, които разглеждат няколко трасета, като е избран и предпочетен „зелен“ вариант от общо шест разглеждани. Подготвена е обобщена количествена сметка, която обобщава количествата на материалите и очакваните единични цени на всеки от разглежданите шест варианта. През юли 2003 г. са изготвени допълнителни чертежи за шестте варианта.

През 2008 г. са изготвени доклади по ОВОС и оценка за съвместимост за проекта. Извършената работа по отношение на въздействието на проекта върху околната среда може да бъде използвана за целите на сравнение на вариантите и за основа на окончателните доклади за ОВОС и оценка за съвместимост.

През 2011 г. са изготвени - анализ „разходи-ползи“ и прогноза за трафика (от фирма Faber Maunsell (AECOM)), на база предпроектното проучване от 2002-2003 г. Проектът е оценен с помощта на мултимодален транспортен модел, първоначално разработен за целите на Генералния транспортен план за България. Резултатите от анализа показват, че проектът е обоснован от икономическа гледна точка.

6.2 Дейности по подготовка

Основните дейности, необходими за подготовката на проекта, са:

- Изготвяне и съгласуване на идеен проект;
- Изготвяне, съгласуване и одобрение на парцеларни планове;
- Актуализация на доклади за ОВОС/ОС;
- Разработване и съгласуване на документации за отчуждаване и промяна на предназначението на терени, земеделски земи и горски площи;

- Изпълнение на археологически проучвания (обход) по одобреното трасе.

Най-голямото предизвикателство за проекта ще бъде осигуряването на необходимото финансиране.

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.

Правилното идентифициране на пълния обхват дейности, необходими за подготовка и изпълнение на проекти за изграждането на АМ „Струма“, АМ „Хемус“ и АМ „Черно море“ е ключово за крайния успех. 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 средносрочната програма на компанията е отворен документ и ще търпи развитие и изменения.