**„ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021 - 2027**

*(съкратен текст от 60 стр. на версия 1 на МТИТС)*

1. Програмна стратегия: основни предизвикателства пред развитието

и отговори на политиката

***Икономически, социални и териториални различия и неравенства***

Развитата транспортна инфраструктура е основна предпоставка за ефикасен, ефективен и устойчив транспорт, който да съдейства за пълноценното интегриране на страната в ЕС, предвид кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, като същевременно допринася за балансираното регионално развитие.

Два от коридорите на Трансевропейската транспортна мрежа (ТЕНТ), а именно коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор „Рейнско Дунавски“, пресичат територията на страната. В продължение на два програмни периода (20072013 г. и 2014-2020 г.) бяха реализирани проекти за доизграждането и модернизацията на транспортната инфраструктура на България предимно по направленията на „основната“ ТЕ№Т мрежа. В настоящия програмен период е необходимо да се осигури продължителност и логична последователност на инвестициите от предходните програмни периоди, с оглед отстраняване на наличните “тесни” места в транспортните мрежи (липса на връзки или на съответствие в техническите параметри).

Основен проблем, идентифициран във връзка с характеристиките и качествата на инфраструктурата по основните направления, е липсата на непрекъснати, последователни и постоянни транспортни мрежи, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния.

Лошото експлоатационно състояние на участъци от **жп мрежата** не позволява достигането на проектната скорост. Техническите параметри на част от железопътната мрежа не отговарят на изискванията за сигурен и удобен транспорт.

Гъстотата на съществуващата **пристанищна инфраструктура** е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет, но много от качествените параметри не отговарят на съвременните изисквания за предоставяне на услуги.

Поради липса на национална мрежа от **интермодални терминали**, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт, не се използват съществуващите възможности за развитие на интермодални превози.

По-ниската степен на изграденост на **пътната мрежа от висок клас** в северните, периферните и гранични части на страната, наред с гореизброените проблеми, ограничава икономическото развитие на териториите, понижава инвестиционната им привлекателност и качеството на живот на хората.

Половината от населението на България живее в Югозападния и Южния централен район на страната, като населението там е съответно 2 108 хил. (29.9%) и 1 417 хил. души (20.1%). Критично слабо населен е Северозападният район с население от 756 хил. души (10.7%).

С най-висок БВП на глава от населението е Югозападният район за планиране, като за периода 2015-2017 г., индексът е 78.6, с което той попада в категорията „райони в преход“.

 Югозападният район е и с най-висока заетост (72.1%). Останалите райони за

С най- нисък БВП на глава от населението са Северозападният и Северният централен район, където индексът е съответно 30.1 и 33.7, следвани от Южният централен район с 34.2. Северозападният и Северният централен район за планиране са и с най-ниско ниво на заетост, съответно 57.9% и 63.7%. Североизточният и Югоизточният район са с 39.5 и 42.1 БВП на глава от населението. На областно ниво, най-силните икономически центрове са областите София (столица), Пловдив и Стара Загора. Сериозно изоставане има в областите Видин, Враца, Ловеч, Монтана, Разград, Силистра и Сливен.

Затрудненият транспортен достъп води до липса на ефективна икономическа дейност, високи равнища на безработица, обезлюдяване на населените места и възпрепятства ползването на обществени услуги. Доизграждането на автомагистралите и високоскоростните пътища, заедно с модернизацията на жп линиите по основните направления, ще осигури по-рационална пространствена организация на националната транспортна мрежа, връзки между различни европейски страни през територията на страната, връзки на България със съседни страни и връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната.

Насърчаването на мултимодалния транспорт, посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, има възможност да подобри цялостната транспортна ефективност, стимулирайки използването на железопътен и воден транспорт. Необходимо е да продължат инвестициите за подобряване на условията за корабоплаване по цялото протежение на река Дунав, включително поддържането на високо ниво на информационно и навигационно осигуряване.

***Железопътен транспорт***

Съгласно данни на Националния статистически институт (НСИ) общата дължина на железопътните линии в България към 31.12.2017 г. е 4 030 км. От тях 990 км. са двойни линии, а електрифицираните са 2 870 км. Всички основни жп линии на територията на страната са част от ТЕ№Т мрежата. По направлението на коридор „Ориент/Източно - Средиземноморски“ железопътното трасе включва отсечките Видин - София - Кулата и София - Пловдив - Бургас/Свиленград (турска граница). Съгласно проекта на регламент за Механизма за свързване на Европа 2021-2027 г., отсечките „София - Сръбска граница“ и „София - Македонска граница“ също са част от коридора. В „основната“ ТЕ№Т мрежа са включени и железопътните направления „Мездра - Горна Оряховица“ и „Русе - Димитровград“.

На база проведените задълбочени анализи на различни аспекти в железопътния транспорт са идентифицирани пропуски между съществуващите транспортни нужди и съществуващата инфраструктура, организационните и оперативните действия. Има недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа, с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността. По отношение на железопътната инфраструктура се установява недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013. Наблюдава се съществена разлика в проектната и реалната експлоатационна скорост по главните жп линии - показател за фактическото състоянието на железния път. Допустимото максимално натоварване за отделни участъци е ограничено до 22 т/ос. Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-

ниските в Европа. При проектни скорости 120^130 км/ч, движението на влаковете се осъществява със 75^80 км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движението.

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

По отношение на енергосъоръженията основните проблеми са свързани с моралната и физическа остарялост на контактната мрежа и на съоръженията. Сходни са проблемите и в осигурителната техника и телекомуникациите - продължителна експлоатация на релейните гарови централизации, пре-съоражаването на гарите от основните линии със съвременни гарови централизации (МКЦ) се извършва с много бавни темпове, основната съоръженост на телекомуникациите е на много ниско технологично ниво, предвид темповете на развитие в тази област и въведените нови технологии, магистралните кабели са морално и физически остарели, също така се налага осезаемо участие на човешкия фактор при осигуряване безопасността на движение на влаковете. Модерните системи за сигнализация и телекомуникация ЕК.ТМ8 (с подсистеми ЕТС8 и 08М-К.) не са въведени повсеместно за постигане на оперативна съвместимост по направление на „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска железопътна мрежа.

Югоизточният район е с най-ниска гъстота на жп мрежата за страната (31.6 кт/1000 кт2), за сметка на това 90% от жп мрежата в района е електрифицирана и почти 30% от линиите са удвоени (над средния % за страната - 24.6). Другият крайморски район - Североизточният, също е с гъстота под средната за страната (33,1 кт/1000 кт2). Относителният дял на електрифицираните линии в района надхвърля средния за България. Половината от жп линиите са удвоени, с най-висок за страната относителен дял. Железопътната мрежа в Северозападния район е с по-добра изграденост и е по- хомогенно развита в сравнение с пътната мрежа. Повечето области тук имат близки показатели, но под средните за страната. В Южния централен район изградеността на жп мрежата не се характеризира с добри показатели, което до голяма степен се дължи на планинския релеф в южната му част. Гъстотата за района, макар и близка, е под средната за България, степента на удвоеност на жп линиите е една от най-ниските, най- нисък за цялата страна е и относителният дял на електрифицираните жп линии. Най- добра изграденост на жп мрежата има област Пловдив, с най-висока гъстота за страната, а също и област Пазарджик, с гъстота над средната за България. В Югозападния район, също с преобладаващ планински релеф, изградеността на жп мрежата се характеризира с по-добри показатели - гъстота (42.5 кт/1000 кт2) и степен на електрифицираност на линиите над средните стойности за страната, но степента на удвоеност на линиите е под средния показател. Северният централен район е с най- висока за страната гъстота на жп мрежата (44.5 кт/1000 кт2) и степен на електрифицираност, близка до средната. В същото време, степента на удвоеност на жп линиите в района е най-ниска за страната.

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

Превозените пътници с железопътен транспорт постепенно намаляват. Данните на НСИ сочат, че през 2012 г. техният брой е бил 26,5 млн., докато през 2017 г. превозените пътници са 21,2 млн., основно във вътрешно съобщение. Същевременно се наблюдава ръст на товарните превози с железопътен транспорт. По данни на НСИ през 2017 г. са превозени 16,03 млн. тона товари. За сравнение, превозените товари през 2012 г. са 12,47 млн. тона. Извършената работа с железопътен товарен транспорт през 2017 г. в т.ч. вътрешни и международни превози е 3 931,0 млн. ткм.

***Автомобилен транспорт (пътища)\****

По данни на НСИ общата дължина на пътищата в България към 31.12.2017 г. е 19 861 км. От тях автомагистралите са едва 3,7 % (734 км.), а първокласните пътища - 14,7 % (2 928 км.). С най-голям относителен дял от 61,3 % са третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли (12 171 км.). Второкласните пътища (4 028 км.) представляват 20,3 % от общата дължина на пътищата в България. Развитието на пътната мрежа е в посока увеличаване на общата й дължина. За периода 2012-2017 г. тя се е увеличила с 259 км. Дължината на автомагистралите се е увеличила със 193 км., а на третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли със 120 км. Незначителна е промяната в дължината на второкласните пътища - тя се е увеличила със 7 км. Дължината на първокласните пътища е намаляла с 47 км. Автомагистралите и пътищата първи клас, с европейско и национално значение, чиято дължина представлява 18,4% от общата дължина на пътната мрежа в страната, са част от ТЕ№Т мрежата на територията на страната. Освен пътното трасе по направлението на коридор „Ориент/Източно - Средиземноморски“, в „основната“ ТЕ№Т мрежа се включват и пътните направления „София - Велико Търново - Русе“ и „София - Велико Търново - Стара Загора - Димитровград - АМ Марица“.

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

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

Основният дял от пътищата в страната (97,7 %) са с асфалтова настилка, а без настилка са едва 1,3 %. Въпреки предприетите през последните години мерки и извършените инвестиции, няма значимо подобрение на цялостното състояние на пътищата. Около 1/3 от републиканската пътна мрежа остава с лошо качество на настилката. Необходимо е увеличаване на товароносимостта на пътната настилка по основните транспортни направления и привеждането й в съответствие с европейските изисквания.

Анализите сочат, че средно на година, броя на **автомобилите в страната** нараства с около 100 000. Така през 2011 г. автомобилите са били малко над 3,4 милиона, а през 2017 г. те са 3,6 млн. броя. С нарастването на броя на моторните превозни средства се увеличава интензивността на автомобилното движение, както и рискът от пътнотранспортни произшествия.

Данните на НСИ сочат, че през 2017 г. по пътищата на страната са регистрирани 6 888 пътнотранспортни произшествия. За сравнение през 2011 г. броят на произшествията е бил 6 639. Най-голям дял на произшествията, извън населените места, имат първокласните пътища, следвани от третокласните и второкласните пътища. Най-малко ПТП са възникнали на автомагистралите.

Данните показват увеличение на трафика по всички класове пътища. От 2016 г. се използват единствено автоматични преброителни уреди. Увеличението на средноденонощната годишна интензивност на движението по автомагистралите за 2017 г. спрямо 2016 г. е 2 %, по пътищата 1-ви клас е 3,7 %, по пътищата П-ри клас - 5,6 %, а по пътищата Ш-ти клас - 5,8 %.

Наблюдава се увеличение на превозените товари и на извършената работа с автомобилен транспорт. По данни на НСИ превозените товари през 2017 г. са 151,8 млн. тона, а извършената работа в т.ч. вътрешни и международни превози е 35 185,0 млн. ткм. За сравнение през 2012 г. превозените товари са 140,4 млн. тона.

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

Пристанищната система на Република България е съставена от два типа пристанища - морски (разположени на черноморския бряг, представляващ източната граница на страната) и речни (разположени по протежението на българския участък от река Дунав, представляващ северната граница на страната). В „основната“ ТЕ№Т мрежа на страната са включени морското пристанище Бургас и вътрешноводните пристанища Русе и Видин. В „широкобхватната“ ТЕ№Т мрежа попадат морското пристанище Варна и вътрешноводните пристанища Лом, Оряхово, Свищов и Силистра. Националната пристанищна система на Република България към момента разполага с 14 628 м. обща дължина на кейовия фронт в морските пристанища за обществен транспорт и 13 964 м. в речните пристанища за обществен транспорт. Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето български пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние.

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

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

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

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

***Въздушен транспорт***

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

Летище София е включено в „основната“ ТЕ№Т мрежа като част от коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски”. Летището има два пътнически терминала с общ годишен капацитет 4 400 000 пътника. Карго зоната обработва товарни пратки, както с обикновен режим, така и със специален режим на обработка. Транспортната връзка до летището е с автомобилен транспорт и с метро. Летищата Бургас, Варна, Пловдив и Горна Оряховица са включени в „широкообхватната“ ТЕ№Т мрежа като допълващи функциите на определените за интермодални превози възли от „основната“ ТЕ^Т мрежа. Летищата Варна и Бургас са със силно изразена лятна сезонност, като основната част от дейностите по обслужване на пътници се извършва между месеците юни и септември. Липсват жп връзки към летище Бургас и летище Пловдив. Летище Пловдив се използва като резервно на летище София и приема трафика (на Летище София) в периодите на затваряне поради ниска видимост или при друга причина. Летището обслужва пътнически, карго и бизнес полети. През зимния сезон летището обслужва ежедневни чартърни туристически полети за българските ски-курорти в Банско, Пампорово и Боровец. Летище Горна Оряховица се използва за вътрешни полети. Полети по редовни линии не се изпълняват, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Летището се използва и за тренировъчни полети на частни авиокомпании, има и товарна дейност.

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

като част от програмата за разгръщане на 8Е8ЛВ..

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

***Интермодален транспорт и терминали***

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

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

***Метро***

Процесите на урбанизация водят до растеж на градските пътувания в по-големите агломерации и причиняват сериозни проблеми в урбанизираните територии, като повишена употреба на автомобили, задръствания и вредно въздействие върху околната среда. В големите български градове са реализирани редица проекти за интегриран градски транспорт, както и за закупуване на екологосъобразни транспортни средства с цел повишаване на качеството и достъпността до транспортните услуги, оптимизиране на транспортните схеми, създаване на интегрирани системи за таксуване и прилагане на гъвкава тарифна политика, създаване на условия за немоторизиран транспорт.

В допълнение на тези инвестиции, по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. и Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ), бе осигурено финансиране за разширяването на мрежата на метрото в София, което осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, авиационната пътническа система, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа. С високата си превозна способност (50 хил. пътници/час) метрото осигурява ефективно, бързо и безопасно транспортиране, замествайки значителен брой паралелни линии на надземния транспорт в столицата София.

Към момента общата дължина на Линия 1 и Линия 2 е 40 км с 35 метростанции. Средното разстояние между станциите е 1000 м. Максималната скорост на движение на

влаковете е 80 км/ч. Броят на превозваните пътници на ден е 340 хил. човека.

Изгражда се Линия 3 на метрото от „бул. Ботевградско шосе до бул. Владимир Вазов - Център - жк Овча купел”. Линия 3 е с дължина 21 км и включва 21 метростанции. Предвижда се Линия 3 да бъде изградена на 4 етапа. Първите два етапа за изграждане на Линия 3 се финансират по ОПТТИ. Прогнозният срок за завършване на двата етапа и въвеждането им в експлоатация е началото на 2020 година.

Първият етап е в процес на изграждане от 2016 г. и включва основният централен участък на линия 3 от км. 4+300 - МС 5 (намираща се в началото на бул. Владимир Вазов на кръстовището с ул. Панайот Хитов) до км. 11 + 966,34 - след МС 14 (разположена на ул. Житница в близост до кръстовището с бул. Цар Борис III). Доставени са и 20 метровлака. Вторият етап (в процес на изграждане от 2017 г.), включва 4 метростанции и започва от края на подземния участък при км.11+966,34 след МС 14, преминава през кв."Овча купел" и достига до км.15+746,37 - МС 18, която е разположена под Околовръстното шосе (бул."Бойчо Бойчев") между ул."Централна" и ж.п. линията София - Перник. При МС 18 се предвижда да бъде изградена жп спирка за връзка с националната жп мрежа. По-голямата част от участъка е подземна с изключение на част от трасето между МС 14 и МС 15 (която е на естакада), четирите метростанции също са подземни.

Предвидено е изграждането и на останалите два етапа от Линия 3, което ще допринесе за намаляване на задръстванията на движението, на нивата на шум и замърсяване, както и за подобряване на качеството на атмосферния въздух в столицата. Очаква се броят на превозваните пътници на ден, след завършване на мрежата да бъде около 1 млн. пътн./ден.

**Основни идентифицирани проблеми**

*Железопътен транспорт*

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

* Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и на подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
* Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
* Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация - ЕТС8 система и 08М-К. мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и широкообхватната трансевропейска железопътна мрежа;
* Недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност.

*Автомобилен транспорт*

По отношение състоянието на пътната инфраструктура могат да бъдат дефинирани

следните проблеми:

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

*Пристанищна инфраструктура и вътрешни водни пътища*

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

*Въздушен транспорт*

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

*Интермодален транспорт и терминали* Основните проблеми са свързани с:

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

*Метро*

Недостатъчно развита мрежа на метрото в София, предвид растящото търсене на транспортни услуги в столицата, въпреки постигнатите резултати по разширяването й през предходните програмни периоди.

**Необходими инвестиции**

*Трансевропейска транспортна мрежа и връзки със съседните страни*

***Инвестициите следва да се концентрират основно върху модернизацията на направленията по Трансевропейската транспортна мрежа на територията на страната****,* с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие. Необходимо е да бъдат изградени непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, което да осигури бързо и безопасно транспортиране на хора и стоки. Повишаването на достъпността е от съществено значение за укрепването на регионалните икономики. Необходимо е да се осигури ефективност и безопасност на транспорта, като се минимизират отрицателните последствия за околната среда.

*Железопътна инфраструктура*

В работните планове за коридор Ориент/Източно-Средиземноморски се обръща внимание на различните характеристики на жп линиите по протежение на коридора и липсата на съответствие с изискванията на Регламент № 1315/2013 за много отсечки, като същевременно се посочва очаквано нарастване на железопътния трафик по коридора на територията на България. С оглед осигуряването на по-голяма надеждност и качество на транспортните услуги по маршрута София-Пловдив-Истанбул, през програмен период 2007-2013 г., бяха завършени реконструкцията и електрификацията на жп участъка Свиленград - турска граница и на жп линията Пловдив - Свиленград, както и модернизацията на участъка Септември - Пловдив. През програмен период 2014-2020 г. се работи основно по модернизацията на участъците по жп линията София-Септември и завършването на рехабилитацията на жп линията Пловдив-Бургас. В обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. се предвижда в допълнение да бъдат включени участъците Волуяк - Драгоман и Перник - Радомир. Необходимо е да продължи изпълнението на дейностите за завършване на модернизацията на отсечките по коридора на територията на страната.

Модернизацията на жп линиите по основните направления ще осигури надеждни транспортни връзки между основните урбанизационни центрове вътре в страната, връзки на България със съседни страни и връзки между различни европейски страни през територията на страната. Посредством проектите за модернизация на жп линията София-Кулата, в участъците София - Перник - Радомир и Радомир - Кулата, ще се допринесе за значителното подобрение на трансграничните връзки с Гърция. За подобряване на свързаността на железопътните мрежи на Република България и Република Северна Македония от съществено значение е модернизацията на жп линия Радомир - Гюешево и изграждането на жп връзка с Р. Северна Македония. Модернизацията на жп линия София - Драгоман - граница с Р. Сърбия ще подобри трансграничната връзка със Сърбия. За свързаността с Румъния значително допринесе пускането в експлоатация на Дунав мост 2 (Видин-Калафат). Необходимо е да се модернизират и жп участъците Видин - Медковец - Руска Бяла - София.

*Пътна инфраструктура*

За развитие на пътната инфраструктура по протежение на коридор Ориент/Източно- Средиземноморски, през програмен период 2007-2013 г., бяха изградени северният участък (от Долна Диканя до Благоевград) и южният участък (от Сандански до Кулата) на автомагистрала „Струма“. През програмен период 2014-2020 г. продължиха поетапните дейности за изграждане на централния участък на автомагистралата от Благоевград до Сандански през Кресненското дефиле.

В обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. се предвижда в допълнение да бъдат включени проекти за завършване на АМ „Европа”, както и за изграждането на участък от скоростен път Видин - Ботевград. Необходимо е да продължат дейностите за отстраняването на идентифицираните „тесни места“ по пътната мрежа. За подобряване на свързаността и развитието на трансграничните връзки от съществено значение е завършването на **АМ „Струма“,** изграждането на автомагистрала „Русе - Велико Търново“ и на тунела под връх Шипка. Посредством доизграждането на АМ „Струма“ ще се подобри транспортната свързаност с Гърция. С АМ Русе - Велико Търново (на „основната“ ТЕ№Т мрежа) ще се осигури връзка с АМ Хемус и Дунав мост I при Русе (транс гранична връзка с Румъния). Тунелът под Шипка ще преминава през Стара планина и ще осигури връзка между северна и южна България в централната част на страната по направление на „основната“ ТЕ№Т мрежа „Русе - Велико Търново - Стара Загора - Димитровград - АМ Марица“.

*Вътрешноводни пътища и морски транспорт*

Необходими са допълнителни инвестиции за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав (като част от коридор Рейнско-Дунавски), както и за повишаване на безопасността на корабоплаването в морските пространства на Република България посредством надграждането на интелигентни транспортни системи и съоръжения. Предвидените мерки следва да допълват реализираните в предходните програмни периоди проекти.

*Въздушен транспорт*

Необходими са последващи инвестиции за разгръщане на 8Е8АК., с оглед подобряване на управлението на въздушното движение и повишаване на безопасността на полетите. Също така е необходимо да се подобри свързаността на летищата с транспортната мрежа. По-специално е необходимо изграждането на жп връзка към летище Бургас и летище Пловдив, както и разширяване на мрежата на метрото в София, което осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, летище София, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежа.

*Интермодален транспорт и терминали*

Необходими са инвестиции за изграждане на мрежа от съвременни интермодални терминали, както и за развитие на интермодални връзки между пристанища и летища и железопътната мрежа.

*Метро*

Необходими са средства за реализацията и на останалите два участъка от Линия 3. Изграждането на североизточният участък на Линия 3 - Етап III, Лот 1 включва участъка от км. 4+300 - начало на МС 5 (намираща се под бул. Владимир Вазов на кръстовището с ул. Панайот Хитов) до км. 1+300 - МС 2 (в ж.к. Левски) и е с дължина 3 км. и 3 метростанции. МС 1, която е разположена на бул. Ботевградско шосе, непосредствено до колелото на трамвайната линия, е планирана за самостоятелно изграждане във връзка с предвидена автогара в района на трамвайната линия на бул. Ботевградско шосе. Югоизточният участък на Линия 3 - Етап III, Лот 2 включва участъка “ул. Шипка - ул. Гео Милев - бул. Асен Йорданов - бул. Цариградско шосе” и е с дължина 6 км и 6 метростанции.

**Допълняемост на инвестициите**

Средствата по програма „Транспортна свързаност“ ще бъдат използвани основно за развитие на железопътната и пътната инфраструктура по ТЕ№Т мрежата, за внедряване на интелигентни транспортни системи, както и за насърчаване на интермодалността и разширение на мрежата на метрото в столицата.

Предвижда се да бъде завършени: (*номерирането е на редактора)*

1. модернизацията на жп отсечките Елин Пелин - Костенец и
2. София-Перник-Радомир,
3. да бъде изградена жп връзка между България и Северна Македония,
4. да бъдат доизградени съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел.
5. ключови жп гари по жп линиите София - Перник - Радомир и София - сръбска граница, също ще бъдат модернизирани.
6. Предвижда се да бъдат изградени нови жп гари, както и жп връзки към летище Пловдив и летище Бургас.
7. по Механизма за свързаност на Европа (МСЕ), да бъдат предложени за финансиране проекти за модернизация на жп линиите
	* Радомир - Гюешево,
	* Видин - Медковец и
	* Драгоман - граница с Република Сърбия
8. С национални средства се осигурява закупуване на нов подвижен състав за нуждите на „БДЖ - Пътнически превози“.
9. За развитие на пътната инфраструктура, по програмата се предвижда
* приключването на АМ „Струма“,
* изграждането на АМ „Русе - Велико Търново“ и
* тунела под „Шипка“.
1. Последващото развитие на мрежата на метрото в София ще отговори на растящото търсене на транспортни услуги в столицата, ще разшири връзките с другите видове транспорт и ще подобри качеството на атмосферния въздух.
2. Средства от държавния бюджет са предвидени за изграждането на участъци от скоростен път Видин – Ботевград, също изграждането на автомагистрала „Черно море“ и завършването на АМ „Хемус“.

\*

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

В допълнение, по програмата за развитие на регионите, се предвиждат инвестиции за интегриран градски транспорт, както и за подобряване на свързаността на мрежата от градове с ТЕ№Т мрежата. Предвижда се финансиране на първи, втори и трети клас пътища, извън ТЕ№Т мрежата. Също така, в Стратегическия план за развитие на земеделието и селските райони, са предвидени мерки за осигуряване на свързаност и работна мобилност на селските територии чрез поддържане и изграждане на общинска пътна инфраструктура. …

**Препоръки към страната**

Препоръките на ЕК към страната са включени в „Доклад за България за 2019 г., включващ задълбочен преглед относно предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси“, раздел „Инвестиционни насоки относно финансирането по линия на политиката на сближаване за периода 2021-2027 г. за България“.

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

* изграждане на железопътни линии и пътища в основните и широкообхватните мрежи, които са част от TENT мрежа, включително на трансгранични участъци, за да се *(1)* премахнат местата с недостатъчен капацитет и липсващите връзки, *(2)* да се изгради връзка със съседните мрежи и също така *(3)* националните участъци от мрежата да се приведат в съответствие със стандартите на ЕС;
* създаване на интелигентна система за транспорт и пътно движение, предназначена за ефикасно и оптимизирано използване на инфраструктурата, включително за електронни системи за пътно таксуване;
* подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав, въвеждане на речните информационни услуги и прилагане на мерки за защита на околната среда попротежението на коридора в сътрудничество с държавите членки от Дунавския регион.

Железопътните връзки с линии от широкообхватните мрежи и изграждането на интермодални терминали с пътни и железопътни връзки с „основната“ TENT мрежа на

са от съществено значение за подобряване на безопасността на пътническия и товарния транспорт с по-малко емисии и по-малко замърсяване. Поради това са набелязани нужди от инвестиции с висок приоритет с цел създаване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна и интермодална национална, регионална и местна мобилност, включително по-добър достъп до трансевропейската транспортна мрежа и по-добра трансгранична мобилност, и по-специално:

* развитие на мултимодалността и интермодалните терминали, подобряващи свързаността на различните устойчиви видове транспорт;
* намаляване на настоящите отрицателни вторични ефекти от транспорта (задръствания, емисии и т.н.) и подобряване на достъпа до TENT мрежите от когато може да бъде доказано положителното въздействие върху регионалното развитие;

предприемане на мерки във връзка с безопасността (по-специално необходимите актуализации и контролни мерки за намаляване на смъртните случаи в пътнотранспортни произшествия), енергийната ефективност, внедряването на чисти горива и други въпроси, свързани с околната среда, във всички видове транспорт;

* подобряване на трансграничната свързаност чрез осигуряване на допълнителни транспортни връзки през река Дунав чрез изграждане на нови мостове или подобряване на фериботните връзки.

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

* изграждане на устойчиви мултимодални градски транспортни системи въз основа на планове за устойчива градска мобилност, за да се намали зависимостта от автомобили и да се подпомогне преминаването към по-чист обществен транспорт и активни начини на мобилност;
* подпомагане на устойчивия и достъпен градски и крайградски транспорт увеличаване на дела на възобновяемите източници на енергия в транспорта.

*(край на съкратения вариант)*