

**ТЕМИ ЗА ОБСЪЖДАНЕ ПО ВРЕМА НА
ОБЩЕСТВЕНИЯ СЪВЕТ КЪМ ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПО
ИКОНОМИЧЕСКАТА ПОЛИТИКА, МИНИСТЪР НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И
МИНИСТЪР НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ
(заседание на 18 септември 2014 г.)**

I. Тема: РАЗВИТИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В БЪЛГАРИЯ В ПЕРИОДА 2014 – 2020 Г.

1.Информирание на членовете на Съвета за основни насоки и приоритети за развитие на пътната инфраструктура на Република България за периода 2014 – 2020 г. и обвързаността с източниците на финансиране:

Като страна – член на Европейския съюз, България има ангажименти към изграждане на модерна, балансирана и интегрирана транспортна структура по основната и разширената Трансевропейска мрежа на територията на България, както и за подобряване качеството на живот и работна среда чрез по-добър достъп и създаване на нови възможности за повишаване на регионалната конкурентоспособност и устойчивото развитие, което ще бъде постигнато чрез подобряване на инфраструктурата, свързана с транспортните, комуникационните, информационните и газоснабдителните мрежи.

Визия 2020	БЪЛГАРИЯ ТРЯБВА ДА ИМА УСТОЙЧИВА ПЪТНА МРЕЖА, ИНТЕГРИРАНА В ЕВРОПЕЙСКАТА СИСТЕМА
Стратегически цели	Развитие на устойчива пътна инфраструктура
	Интегриране на националната в европейската мрежа
	Повишаване безопасността на пътната инфраструктура
	Ефективно управление на пътния сектор

Тези стратегически цели могат да бъдат осъществени чрез осигуряване на необходимия ресурс за постигането им.

Основен момент за реализирането на стратегията е определяне на финансовите източници.

Изграждането, реконструкцията, ремонтът и поддържането на републиканските пътища се финансират със средства от държавния бюджет, средства от фондовете на ЕС, със заеми от международни финансови институции.

3.Източници за финансиране:

**а/ Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. –
общо - 1 680 000 000 евро**

- 85 % еврофинансиране – 1 428 000 000 евро

Бенефициенти по Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа” и Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. са:

- **НКСИП**

АМ Струма ЛОТ 3.1 ; 3.2 ;3.3 .

АМ "Струма" 63км.	750 мил. евро
Лот 3.1 Благоевград до Крупник с дължина от 17 км	80
Тунел "Железница"	100
Лот 3.2 Крупник до Кресна с дължина 21 км	470
Лот 3.3 Кресна до Сандански с дължина от 23 км	100

1.2. АМ Хемус – Ябланица – В.Търново с перспектива

Белокопитово 250 км – 780 мил. евро

АМ "Хемус", Етап 1 (60 км) от Ябланица до път II-35 (Плевен-Ловеч);	185 мил. евро
АМ "Хемус", Етап 2 (80 км) продължава до път I-5 (Русе – Велико Търново)	260 мил. евро
АМ "Хемус", Етап 3 (110 км), който завършва при Белокопитово	335мил. евро

- **Агенция „Пътна инфраструктура“**

Тунели под връх "Шипка" Фаза **II** от проект „Обход на гр. Габрово с тунел под вр. Шипка",
V етап - **150 милиона евро.**

– Обща дължина: 10,549 км;

- Двулентов път с габарит 10,5 м;
- Проектна скорост: 80км/ч;
- Тунел: 5 бр.;
- Мостове и виадукти: 6 бр.;

Проектът включва изграждането на пет тунела - тунел под вр. Шипка с дължина 3,22 км. и още четири тунела с дължини съответно 171 м., 240 м., 90 м. и 290 м.

б/ Оперативна програма „Региони в растеж“ - 380 млн. лева.

Допустимите дейности по **Приоритетна ос 6: „Регионална пътна инфраструктура“**,

Пътно строителство – обхваща пътища от 1, 2 и 3 клас на стойност от **380 млн. лева**. Ще се финансират отсечки, които са подбрани по методология, разработена от АПИ;

Управляващият орган на ОП „Региони в растеж” предвижда да обяви първите схеми по програмата през месец декември 2014 г., незабавно след нейното одобрение от страна на ЕК. Първите обявени схеми ще бъдат за пътно строителство и за интегрирано градско развитие.

- **бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“**, - строителство, реконструкция и рехабилитация на първокласни, второкласни и третокласни пътища. В качеството си на конкретен бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“ е изготвила методика и критерии за приоритизиране на пътните отсечки, за които АПИ ще кандидатства за финансиране по ОП „Региони в растеж 2014-2020“. Въз основа на одобрената методика е извършено приоритизирането на пътни отсечки от републиканската пътна мрежа на територията на цялата страна и е изготвен списък с пътни отсечки, който е с обща дължина 1787 км. Изпълнението на тези пътни отсечки е залегнало в Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014 - 2020 г. и Средносрочната програма към нея.

По предварителна информация, финансовият ресурс по Приоритетна ос 6: „Регионална пътна инфраструктура” **ще покрие финансирането на около 500 км от списъка**. През програмния период 2007-2014 г. Агенцията в качеството си на бенефициент по програмата е завършила рехабилитацията /реконструкцията на 825 километра пътища втори и трети клас.

в/ Държавен бюджет – през новия програмен период ще продължи изпълнението на значими инфраструктурни обекти, финансирани с целеви средства: виадукт „Бебреш“ на АМ „Хемус“ км 30+874, виадукт на км 67+027 на АМ „Тракия“; виадукт на км 61+327 на АМ „Тракия“, както и АМ „Хемус“ участък Белокопитово – Каспичан III етап от км 337+302 до км 342+200 и участък от км 342+200 до км 350+000; АМ „Марица“ от км 99 до км 108.

Със средства от държавния бюджет се финансира поддържането на републиканската пътна мрежа. Програмите на Агенция „Пътна инфраструктура“ за поддържане на пътищата от РПМ в добро технико-експлоатационно състояние са:

Програма „Ново строителство“

Финансирането на тази програма се извършва изцяло със средства от държавния бюджет.

Аварийна програма

Задачите на програмата е основно да обхване и финансира спешни и неотложни обекти.

В Аварийната програма се предвиждат средства за реализирането на обекти, при които има ясно изразени гравитационни склонови явления и процеси – срутища, обрушвания и свлачища.

Програма „Поддържане на републиканската пътна мрежа” – планирана ежедневна дейност, която има за цел да осигури състояние на пътя, пътните съоръжения и принадлежности, съответстващи на приетото ниво на обслужване.

Програмата включва:

- Зимно поддържане
- Текущо поддържане
- Превантивен ремонт

г/ Заемни средства – 800 милиона евро.

Подготовката на обхвата на Проект „Транспортни коридори” е насочена изцяло в подкрепа на основните политики на Р. България за модернизация и интегрирано развитие на транспортната мрежа на страната като част от Трансевропейската транспортна (TEN-T) мрежа. Проектът е изготвен като възможност за финансиране от Европейска инвестиционна банка, Европейската банка за възстановяване и развитие и Световната банка.

Основен приоритет, изведен в Генералния транспортен план на България, е изграждането на транспортните артерии по основните Европейски коридори преминаващи през територията на България.

Основната информация за заложените обекти и приоритетните цели в Проект „Транспортни коридори” е следната:

Основната информация за заложените обекти и приоритетните цели в Проект „Транзитни пътища VI” е следната:

3.1. Път Е-79 „Видин- Ботевград” – 500 мил. евро

3.2. АМ „Калотина- Софийски околовръстен път - 42 км . - 200 мил. евро

3.3. Южна дъга на Софийски околовръстен път – 11 км - 100 мил. евро.

Ж.к. Младост - АМ. Тракия и ж.к. Бъкстон – ж.к. Люлин

2. Обвързаност на насоките и приоритетите по т. 1 с изследванията и изводите от Доклада за Генералния план на интегрирания транспорт в Република България:

Министерство на транспорта е възложило през 2008 г. /на АЕСОМ Ltd/ разработката на Общия генерален план за транспорта в България. Окончателният вариант на Плана е завършен през април 2010 г. Основната цел на Плана е създаване на стратегическа и последователна база от технически данни, транспортни модели и мултимодални технически проучвания за идентификация на проекти при изготвяне на дългосрочни и средносрочни инвестиционни програми в транспортния сектор в България.

Задачите и целите на Плана са заложи в контекста на по-общата европейска и българска транспортна политика. При разработката му са взети предвид основните принципи, залегнали в *Бялата книга, 2001 г. „Европейска транспортна политика до 2010 г. Време за решения“* с ключова задача: *мобилност за всички граждани, която е устойчива както в икономическо и социална отношение, така и по отношение на опазването на околната среда*. Общият генерален план за транспорта е в съответствие основните цели на *Националната стратегическа референтна рамка за програмния период през 2007 – 2013 г.*

В Генералния план са идентифицирани следните проблеми в областта на автомобилния транспорт:

- Незавършена пътна мрежа между главните градове и връзки със съседните държави;
- Липса на гъвкаво управление, законодателство и организационни структури;
- Неефективни процедури за обществени поръчки и недостатъчно финансиране, които водят до забавяния при изпълнението на проектите;
- Незадоволителна поддръжка на пътищата, която води до влошаване на състоянието им;
- Липса на информация за водачите в реално време относно условията за пътуване;
- Липса на обходни пътища при много от главните градове, което води до тежък транзитен трафик в градските райони;
- Несъответстващи йерархия на пътната мрежа и стандарти за проектиране на пътищата и
- Ниски нива на безопасност по пътищата.

В Генералния план са включени 56 проекта от всички главни видове стратегически транспорт, като в областта на автомобилния транспорт са 17.

Към настоящия момент основните проекти, заложи в плана, са изпълнени или са в процес на изпълнение. /Изпълнени АМ „Тракия“, Софийски околновръстен път – гара „Яна“ от АМ „Хемус“, обход на Враца. В изпълнение: АМ „Марица“, АМ „Струма“, обходи на Габрово и Монтана./

Към момента в МТИТС е процес на разработка на Задание за актуализация на Общия генерален план за транспорта.

II. Тема: ПРЕГЛЕД НА НОРМАТИВНАТА БАЗА В ПЪТНИЯ СЕКТОР

За изработване на един инвестиционен проект на път от републиканската пътна мрежа е необходимо в самото начало да се изясни нормативната база и основните проектни параметри, необходими за проектната разработка.

При проектирането на пътни обекти един от основните параметри, определящи геометричните характеристики на трасето както в план, така и в профил, е проектната скорост. Съгласно действащата нормативна уредба в България, а именно Нормите за проектиране на пътища (Наредба № 1 от 2000 г. за проектиране на пътища – ДВ, бр. 47 от 2000 г., изм. ДВ, бр. 102 от 2005 г.) максималната разглеждана проектна скорост за автомагистрала е 120 km/h и не са дефинирани проектни параметри за 140 km/h.

Такива проектни параметри за 140 km/h са дефинирани например в разработените стандарти и технически указания – TEM STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICE, предоставени от страните, участващи в проекта за Трансевропейската Магистрала Север-Юг (TEM) и приети от Управителния комитет на проекта. Те са базирани на оригинални TEM стандарти от януари 1981 г. и на първата им ревизия от месец юли 1992 г., извършена от работна група, съставена от представители на повечето страни от TEM. В хода на тази ревизия, наред с другото, е съобразен Консолидираният текст на Европейското споразумение за главните международни пътни артерии (AGR), ревизирани с изменения от 1 до 7 през 1997 г. и актуализирани с Наръчника за магистралният капацитет (Специален доклад САЩ Транспорт Research Board 209), както и със сегашното състояние на европейската стандартизация (CEN/TC е 226 и 227).

Ролята на тези стандарти е да се гарантира, че планирането и проектирането на автомагистралите в Европа предвижда адекватен поток на трафика при минимални експлоатационни разходи, като същевременно с това се гарантират:

- хармонизирани условия за ползвателите на автомагистралите;
- правилното ниво на обслужване;
- безопасност;
- скорост и удобство на водача на средни и дълги разстояния.

Във връзка с горесцитирания проблем и актуализирането на нормативната уредба на 10.09.2014 г. в Агенция „Пътна инфраструктура“ се проведе среща с участието на представители на УАСГ, Българска браншова камара „Пътища“, Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“, НКСИП, Централния институт по пътищата, АПИ и представители на бизнеса в пътният сектор. Направени са предложенията относно изменения на Наредбите както следва:

1. Наредба № 1 от 2000 г. за проектиране на пътища (ДВ, бр. 47 от 2000 г., изм. ДВ, бр. 102 от 2005 г.)

На срещата се дискутира изменението на максималната допустима скорост по българските автомагистрала в Закона за движение по пътищата (ДВ, бр. 47 от 2012 г.) за пътни превозни средства категория В от 120 km/h на 140 km/h и привеждането на Наредба № 1 от 2000 г. за проектиране на пътища в съответствие с тази скорост.

Всички проектни елементи трябва да бъдат съобразени с проектна скорост 140 km/h, т.е. безопасна скорост за движение на единичен автомобил при мокро и чисто пътно платно и при определени теренни условия. Тя е изходна база за оразмеряване на основните геометрични елементи и за установяване на допустимите технически параметри на пътя или на отделни негови участъци, посредством която се определя структурата на нов път, както в план, така и в напречно сечение, т.е. пътят се проектира и гарантира максимална безопасна скорост.

Мнението на специалистите, присъствали на срещата, че се налага преработка на Наредба № 1 за проектиране на пътища, за да се отговори на изискванията за безопасно проектиране на автомагистрала за максимална допустима скорост на движение 140 km/h.

- Освен това в преработената Наредба № 1 трябва да се обособи и раздел за
- Оразмеряване на конструкциите на пътните настилки.
- Актуализация на изискванията за кръгови кръстовища.
- Актуализация на габаритите по класове и за връзки.

Добавяне на изисквания, препратки към Нормативно-техническата документация Типови конструкции на настилки за улици, паркинги, пешеходни зони, тротоари и алеи и указание за приложението им.

Актуализация в частта безопасност на движението.

- ограничителните системи;
- наклони на насипи;
- положение, вид и осигуряване на окопи;
- осветеност и светлоотразителни елементи;
- маркировка;
- с-ми против заслепяване;
- Шумозащитни системи.

2. Наредба 2 от 29 юни 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии – основната задача от промените в

тази наредба е съобразяване на градската инфраструктура с нарастващото движение на велосипеди и мотопеди , и безопасността на движението в населените места.

3. Предложения за промени в Наредба № 3 от 31.07.2003 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството (обн., ДВ, бр. 72 от 15.08.2003 г.):

- За строежите на техническата инфраструктура /линейни обекти/ да бъдат изготвени отделни образци на актове и протоколи, съставяни по време на строителството /приложения към чл. 7 на Наредба № 3/, които да бъдат съобразени и да отразяват тяхната специфика.

- За строежи на техническата инфраструктура /линейни обекти/ да отпадне изискването на чл. 7, ал. 3, т. 12 от Наредба № 3, съгласно която актовете за установяване на всички видове СМР, подлежащи на закриване, удостоверяващи, че са постигнати изискванията на проекта /Приложение № 12 към Наредбата/, се съставят и подписват и от проектантите по съответните части.

Мотиви: Актовете за установяване на всички видове СМР, подлежащи на закриване, удостоверяващи, че са постигнати изискванията на проекта /Приложение № 12 към Наредбата/, се съставят освен от строителя и от технически правоспособните физически лица по съответните части към лицето, упражняващо строителен надзор. Именно такава е една от функциите на лицата, упражняващи строителен надзор – да контролират извършването на СМР в съответствие с изискванията на проекта и не е необходимо проектантите по съответните части да дублират тяхната дейност.

4. Предложение за Наредба № 4 от 21май 2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти. Всички изисквания от Наредба № 4 да се обособят за линейните обекти в актуализираната Наредба № 1 за проектиране на пътища.

Необходимо ли е цялостно разработване на нови Наредба 1 и 2 или да бъдат само изменени и допълнени, за да постигнем съответствие с европейското законодателство и действащите закони в страната.

Дали е необходимо също Наредба 3 да се допълни с отделни образци на актове и протоколи, съставени по време на строителството за линейните обекти.