



ПРОЕКТ

**МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И
БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

**ПРИОРИТЕТИ
ЗА
ИЗГРАЖДАНЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2020 ГОДИНА
ЗА ПЪТИЩАТА С НАЦИОНАЛНО И
ОБЩОЕВРОПЕЙСКО ЗНАЧЕНИЕ**

– СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТ –



Декември, 2010 г.

Настоящият документ е съставен в резултат на работата на междуведомствена работна група, създадена със заповед № РД 02-14-699/28.04.2010г. на Министъра на регионалното развитие и благоустройството г-н Росен Плевнелиев.

В работната група взеха участие представители на: Главна дирекция „Стратегическо планиране на регионалното развитие и административно-териториално устройство” към Министерство на регионалното развитие и благоустройството, Дирекция „Инвестиционно проектиране, технически норми и правила” на Агенция „Пътна инфраструктура” (АПИ), Централен институт на пътните технологии, национални европейски норми и стандарти на АПИ, Дирекция „Изпълнение на проекти по Оперативна Програма „Транспорт” и Кохезионния фонд” на АПИ, Дирекция „Национална транспортна политика” към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), Дирекция „Координация на програми и проекти” към МТИТС, Дирекция „Програмиране на средствата от ЕС” към Министерски съвет и други.

СЪДЪРЖАНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ.....	3
2. ПРЕГЛЕД НА СЪЩЕСТВУВАЩАТА ПЪТНА МРЕЖА	5
2.1. Състояние и основни характеристики на Републиканската пътна мрежа /РПМ/	5
2.2. Републиканската пътна мрежа и автомобилният транспорт.....	6
2.3. Инвестициите в републиканската пътна мрежа /РПМ/ и перспективи за нейното развитие	10
2.4. Кратка предистория на магистралното строителство в Р България	11
3. ИНТЕГРИРАНЕ НА НАЦИОНАЛНАТА КЪМ ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА	12
3.1. Трансевропейската транспортна мрежа /ТЕТМ/	12
3.2. Трансевропейските транспортни коридори на територията на България.....	14
4. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТНИ МЕРКИ.....	18
4.1. Главна цел и специфични цели	18
4.2. Приоритетни мерки	19
5. ПРИОРИТЕТНИ ПРОЕКТИ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ГЛАВНИТЕ ЦЕЛИ. 20	
5.1. АВТОМАГИСТРАЛНИ ПРОЕКТИ.....	20
5.1.1. Доизграждане на АМ „СТРУМА”	20
5.1.2. Доизграждане на АМ „МАРИЦА”	22
5.1.3. Изграждане на АМ „КАЛОТИНА - СОФИЯ”	23
5.1.4. Доизграждане на АМ „ХЕМУС”	23
5.1.5. Доизграждане на АМ „ЧЕРНО МОРЕ”	23
5.1.6. Доизграждане на АМ „ТРАКИЯ”	29
5.1.7. Доизграждане на АМ „ЛЮЛИН”	30
5.2. ПРОЕКТИ ЗА СКОРОСТНИ ПЪТИЩА	30
5.2.1. Скоростен път „ВИДИН-БОТЕВГРАД”	32
5.2.2. Скоростен път „РУСЕ – МАКАЗА”	34
5.2.3. Скоростен път „РУСЕ - ШУМЕН”	37
5.2.4. Скоростен път „ГЮЕШЕВО-СОФИЯ”	38
5.2.5. Скоростен път „РИЛА”	38
5.2.6. Скоростен път „ВАРНА-ДУРАНКУЛАК”	40
5.2.6. Скоростен път „ПЛОВДИВ-АСЕНОВГРАД”	40
5.3. ПРОЕКТИ ЗА ЗНАЧИМИ ПЪТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ.....	41
5.3.1. ТУНЕЛ „ШИПКА” /през Стара Планина/	41
5.3.2. МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ” /на р.Дунав/	41
5.3.3. МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ” /на р.Дунав/.....	41
6. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОЕКТИ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ.....	42
6.1. Пътни връзки свързани с усвояване на потенциала на периферните гранични територии.....	42
6.1.1. Крайдунавски северен път от Видин до Силистра /„Северна хоризонтала”/.....	42
6.1.2. Крайграничен южен път от Петрич до Бургас /„Южна хоризонтала”/	43
6.2. Подобряване на трансграничната свързаност с вътрешността на страната.....	44
6.2.1. Модернизация на пътя ”Бургас – ГКПП Малко Търново”.....	44
6.2.2. Модернизация на пътя ”Асеновград – Смолян – Рудозем”	44
6.3. Модернизация на път I-7 „Силистра – Ямбол – Елхово – Лесово”	44
7. РЕЗЮМЕ	47
7.1. Приоритизиране. Списъци на приоритетите	47
7.2. Обобщение. Очаквани резултати	47
7.1.1. Ефектът за развитието на ТЕТМ и РПМ.....	48
7.1.2. Ефектът за регионите.....	48
8. ПРИЛОЖЕНИЯ.....	50

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ „Приоритетите за изграждане на пътната инфраструктура на Република България до 2020 г. за пътищата с общоевропейско и национално значение“ е изготвен като основа за разработването на Стратегия за развитие на пътната инфраструктура по смисъла на чл.20, ал.1, т.2 от Закона за пътищата (ЗП). Същият следва да се разглежда като неразделна част от бъдещата стратегия за развитие на пътната инфраструктура, регламентираща международни инициативи, сключването и осигуряване на изпълнението на международни договори в областта на управлението, планирането, изграждането и поддържането на републиканските пътища.

С приетата на заседание на Министерски съвет на 07.04.2010г. „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.” България изпълнява своя ангажимент като страна – член на Европейския Съюз (ЕС), съобразявайки стратегията с основни политики и цели, залегнали в стратегическите актове на ЕС в областта на развитието на инфраструктурата и устойчивото регионално развитие.

Приоритетите за изграждане на пътната инфраструктура на Република България до 2020 година са разработени в контекста на „Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.” с цел прецизиране на политиките и визията за развитие на пътната инфраструктура като неделима част от цялостната транспортна система на страната.

Документ има дългосрочен характер и е насочен към постигане на устойчиво развитие на националната пътна инфраструктура, както и към ефективното ѝ интегриране в общоевропейската транспортна мрежа. Определянето на приоритетните направления и конкретните проектни участъци по тях от пътната мрежа на Република България се базира на съществена част от анализи, данни, предвиждания, препоръки и/или заключения от следните документи:

- **„Стратегия за развитие на транспортната система в Република България до 2020 година”, март 2010 г.;**
- **„Общ генерален план за транспорта на България”, април 2010г.;**
- **„Национална стратегия за регионално развитие /НСРР/ 2005-2015г.” и Проект на актуализиран документ за изпълнение на НСРР за периода 2009-2015г.;**
- **Регионални планове за развитие на районите (РПР) от ниво 2 за периода 2007-2013г. и Проекти на актуализирани документи за изпълнение на Регионалните планове за развитие за районите от ниво 2 за периода 2009-2013г.;**
- **Национална позиция за участие на България в Дунавската стратегия на ЕС;**
- **Оперативна програма „Транспорт” 2007–2013г.**
- **Бяла книга на Европейската Комисия /ЕК/ – „Европейска транспортна политика за 2010: време за решения”, 2001г.;**
- **Зелена книга на ЕК – ТЕМ-Т: Преглед на политиката „За по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика”, 2009г.;**

- **„Насоки за изграждане на Трансевропейска транспортна мрежа”, съгласно Решение 1692/96/ЕО от 23. юли 1996г., изменено с Решение 1346/2001/ЕО от 22. май 2001г. и Решение 884/2004/ЕО от 29. април 2004г.**
- **Доклад за напредъка 2010, Изпълнителна Агенция Трансевропейска Транспортна Мрежа /TEN-T/, „Изпълнение на приоритетни проекти”, юни 2010г.;**
- **Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р България за периода 2005 – 2015г.;**
- **Национална стратегическа референтна рамка за периода 2007 – 2013 г.;**
- **Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006 - 2015г.;**
- **Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в Р България 2009–2013г.;**
- **Стратегия на Европейския Съюз - „Европа 2020”;**

Интегрирането на националната транспортна мрежа на България в общоевропейската се осъществява и следва да се развива в съответствие с общата политика на ЕС за развитие на трансевропейската мрежа в транспортния сектор (Trans European Network – Transport TEN-T). Тази политика е насочена към интегриране на европейското пространство и цели намаляване на изолацията на периферните райони, предотвратяване на фрагментарното развитие на националните пътища, устойчиво развитие.

Мобилността на хора и стоки е основополагаща предпоставка за конкурентоспособността на индустриите и услугите в Европа. Добре развитата пътна инфраструктура следва да се разглежда като основополагащ фактор за икономическия напредък на България през декадата 2011 - 2020г. Предприемането на мерки с цел постигане на устойчиво развитие на националната пътна мрежа като интегрална и неделима част от общоевропейската пътнотранспортна мрежа е пряко свързано с процеси на приоритизиране и реализиране на конкретни проекти по трасетата на международните пътища, преминаващи през страната. От първостепенно значение за България са всички международни пътища, попадащи в трасетата на определените трансевропейските транспортни коридори.

Настоящият стратегически документ е съобразен и с водещи модели на общоевропейската транспортна политика, като елиминиране на „тесни места” в пътната мрежа, засилване на интермодалните връзки между видовете транспорт, хармонизирано устойчиво развитие с цел постигане на по-динамична и конкурентоспособна икономика. Приоритетите за изграждане на пътната инфраструктура, в контекста на устойчиво и интегрирано развитие на Р България до 2020г., са определени в съответствие с целите на Лисабонската стратегия и в съответствие с цялостната стратегия на Европейския съюз за устойчив и приобщаващ растеж „Европа 2020”, публикувана от Европейската комисия на 03.03.2010г. Главни цели на „Европа 2020” са изграждане на икономика, основаваща се на знания и иновации, насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите и стимулиране на икономика с високи равнища на заетост, която да доведе до социално и териториално сближаване. Доизграждането на пътната инфраструктура на България е базисна предпоставка за по-ефективно интегриране на българската в

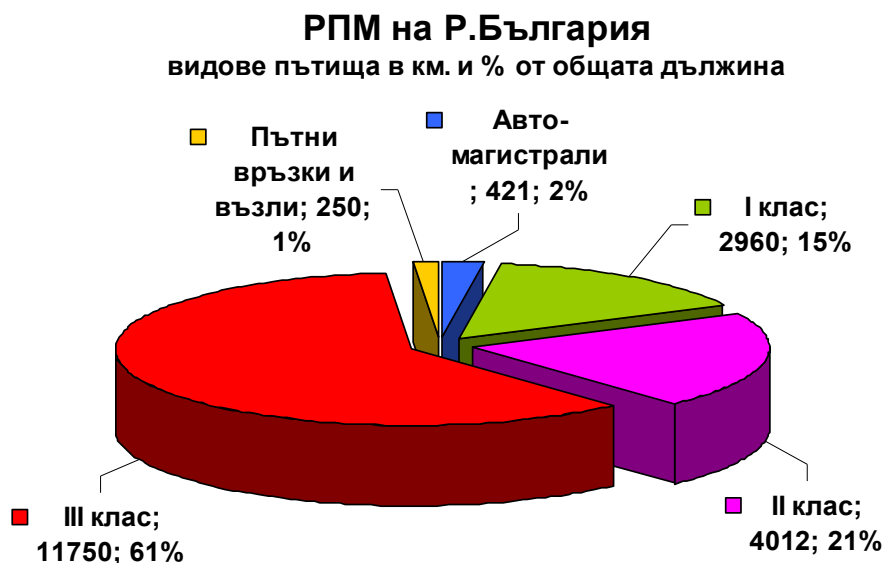
общоевропейската пътна мрежа, за ускоряване на регионалните процеси на сближаване, за спомагане устойчивото развитие на икономиката на Република България и да допринесе за устойчивото развитие на Европейското икономическо пространство.

2. ПРЕГЛЕД НА СЪЩЕСТВУВАЩАТА ПЪТНА МРЕЖА

2.1. Състояние и основни характеристики на Републиканската пътна мрежа /РПМ/

Общата дължина на Републиканската пътна мрежа към 2010г. е 19 393 км, от тях:

- Автомагистрали – 421 км;
- Пътища I-ви клас – 2 960 км, от тях 252 км с четири ленти за движение;
- Пътища II-ри клас – 4 012 км, от тях 146 км с четири ленти за движение;
- Пътища III-ти клас – 11 750 км, от тях 60 км с четири ленти за движение;
- Пътни връзки – 250 км;

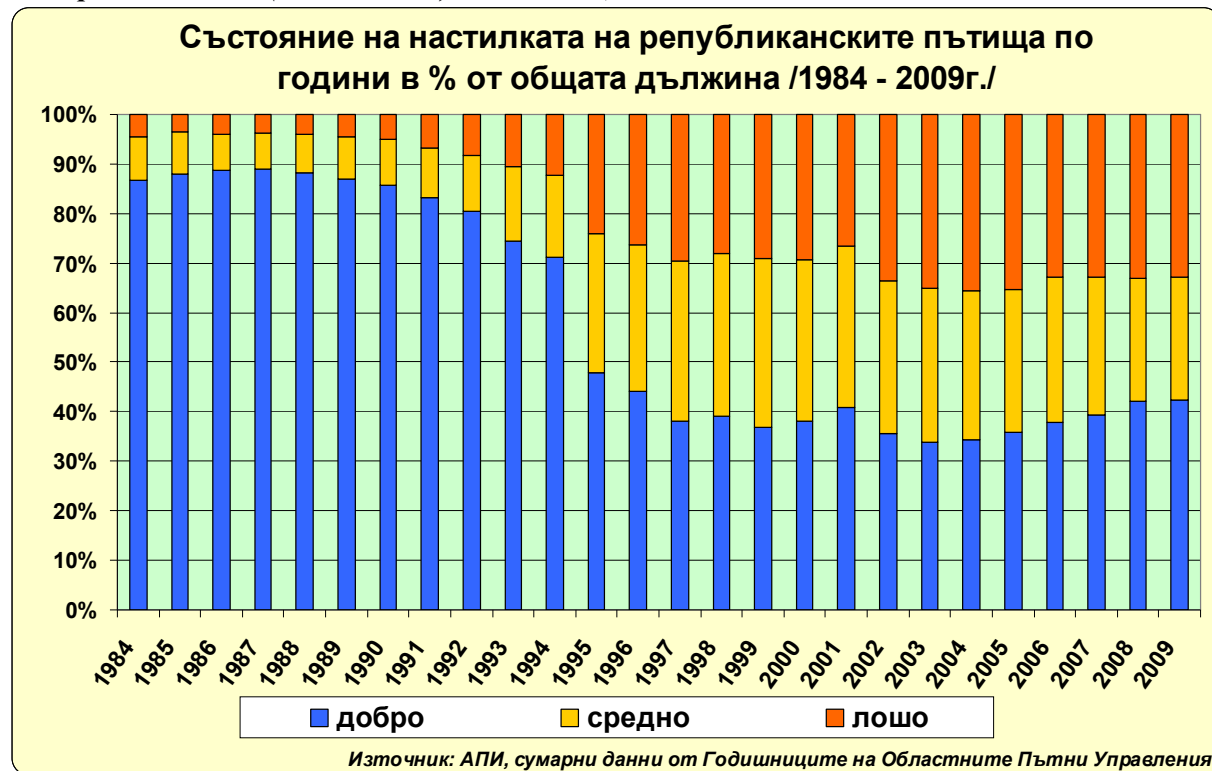


Гъстотата на българската пътна мрежа е съпоставима със средната гъстота, характерна за страните членки на ЕС, но по отношение на гъстота на автомагистралите и скоростните пътища, страната ни изостава значително – 3,8 км/1000км². За сравнение в Германия гъстотата е около 32 км/1000 км², в Италия – 28 км/1000 км², в Австрия – 19 км/1000 км², в Словения – 14 км/1000 км², а в Литва – 6 км/1000 км². Предвид „кръстопътното” положение на страната и обстоятелството, че през територията ѝ преминават пет от дефинираните трансевропейски транспортни коридора, малкият дял на „широко-габаритни” пътища може да се окаже като съществен недостатък на републиканската автомобилна пътна мрежа.

Аналитична картина на данните по отношение експлоатационното състояние на пътищата от републиканската пътна мрежа по години показва тенденциозното

влошаване на състоянието им от началото на 90-те години на миналия век до днешни дни. (Диаграма 1).

Диаграма 1 - Състояние на пътищата от Републиканската Пътна Мрежа (РПМ) на България по години (1984г.-2009г.) в % от общата им дължина

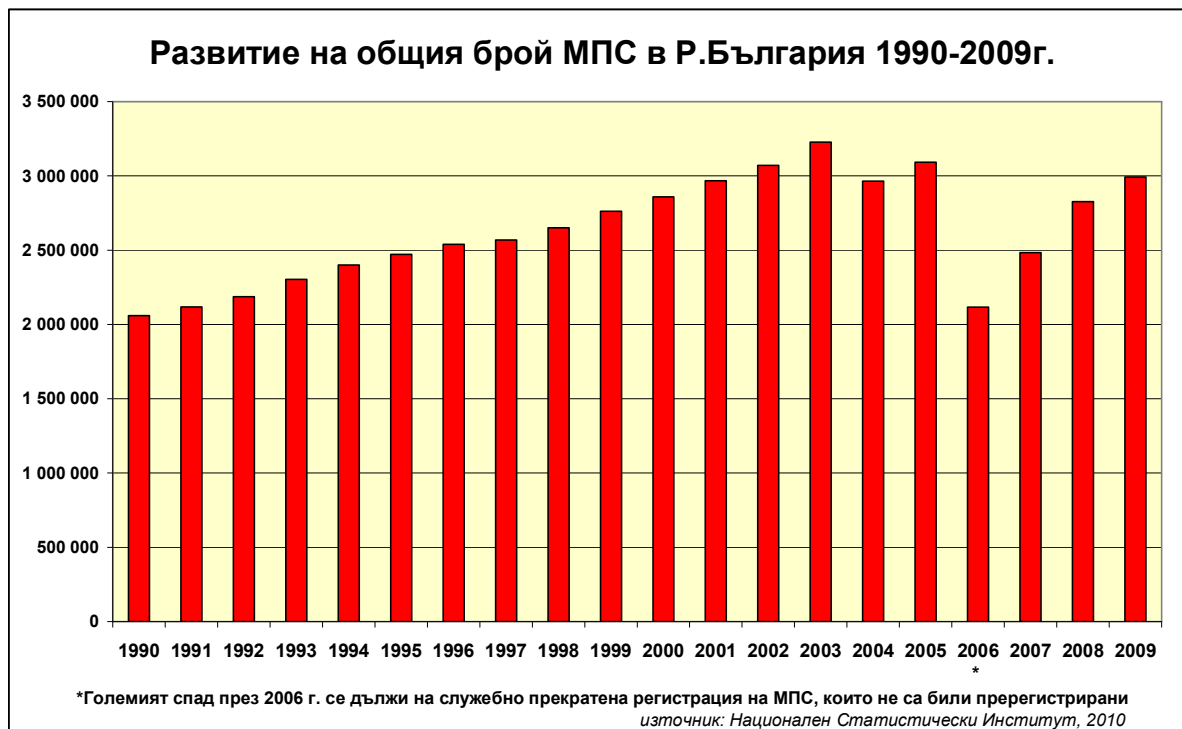


Натрупалият се и перманентно установил се дефицит на качество при голяма част от пътищата от РПМ през последните 20 години е един от основните фактори, които затрудняват ефикасното интегриране на Република България в европейското пространство, ограничават свободното движение на пътници и товари, както и на работната сила в страната и в Европейския съюз. Вследствие на това се задълбочават различията между районите и се понижава достъпът на хората до различни видове услуги, концентрирани в регионалните полюси на развитие - областните центрове.

2.2. Републиканската пътна мрежа и автомобилният транспорт

От съществено значение за правилното планиране и осъществяване на устойчиво развитие на пътната мрежа на Р България е съобразяването с фактори като перманентното нарастване на общия брой автомобили и подобряването на динамическите им показатели. (Диаграма 2). Новите технически параметри на моторните превозни средства изискват изграждането на пътища, отговарящи на съвременните технически изисквания. Голяма част от българските пътища към актуалния момент са амортизирани с технически параметри, неотговарящи на европейските стандарти и с недостатъчна пропускателна способност.

Диаграма 2 - Развитие на "Автопарка" в Р България



Отчитайки обстоятелството, че амортизацията на пътищата и натоварването на пътната мрежа като цяло се влияят в най-голяма степен от тежкотоварните автомобили, трябва да отчетем следните съществени промени от 1990г. до днес:

- Транзитът през България се е увеличил многократно, особено след приемането на България в ЕС от 01.01.2007г.
- Броят на тежкотоварните автомобили, вътре в страната, е нараснал двойно от 1990г. до 2009г. /от 146 хил. през 1990 г. до 291 хил. през 2009г., т.е. 199%/ (Диаграма 3)
- Броят на леките автомобили също е нараснал почти двойно, основно за сметка на мотоциклетите и моторните превозни средства. (Диаграма 3)

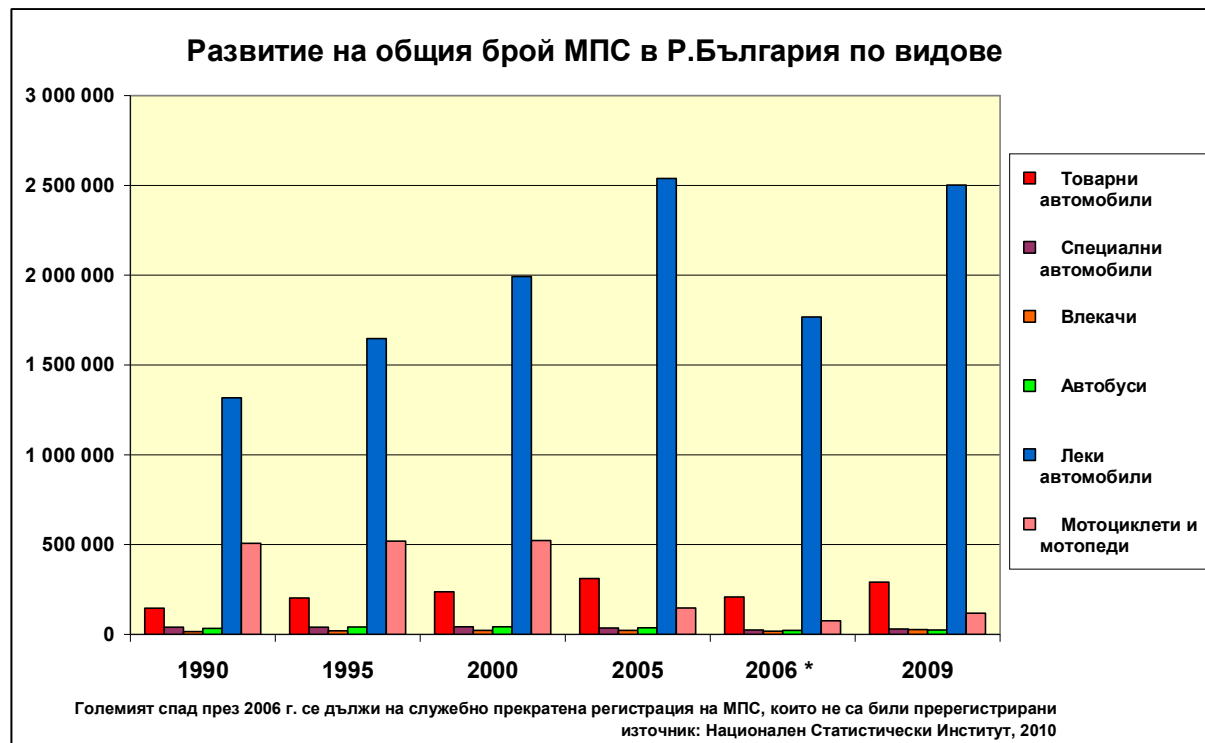
Паралелно с това следва да се отбележи, че през последните години в ЕС като цяло е отчетено съществено нарастване на мобилността във всички аспекти, отнасящи се до автомобилния транспорт. Прогнозите за бъдещо нарастване са същевременно най-големи за сектор транспорт в съпоставка с останалите сектори.

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 цялостна оптимизация на транзитните пътища би спомогнало на първо място за качествено и безпроблемно обслужване на трансрегионалния, трансевропейския и трансконтиненталния автомобилен трафик през територията на Р България.

Същевременно, статистически данни сочат автомагистралите и скоростните пътища като най-безопасния вид автомобилни пътища. На фона на относително високия брой жертви в България вследствие на пътнотранспортни произшествия, както и на фона на водещи тенденции в общеевропейската транспортна политика за предприемане на мерки за намаляване броя на жертвите по пътищата, приоритетното изграждане на

автомагистрала може да се счита за съществен фактор по отношение повишаване на безопасната мобилност и съхраняване живота на хората.

Диаграма 3 - Тенденции в развитието на автомобилния транспорт по видове

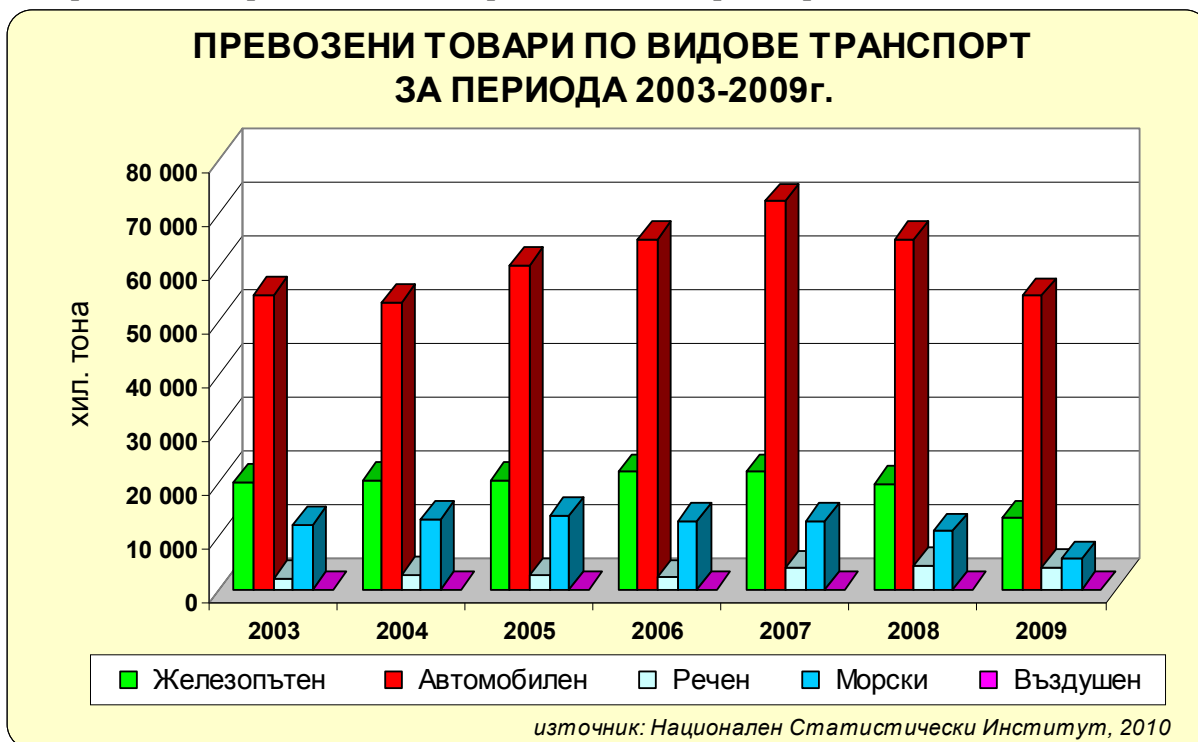


Политиките за осигуряване на качествена пътна инфраструктура по главните коридорни направления с последователни добри капацитетни характеристики следва да са приоритетно ориентирани към премахване на т.нар. „стеснени участъци” (bottlenecks), с цел осигуряване свободния поток („free flow”) на автомобили и повишаване на мобилността и към доизграждане на липсващи участъци и капацитети, с цел осигуряване на хомогенност на пътните трасета.

Паралелно с това е необходимо засилване прилагането на мерки за повишаване безопасността и подобряване качеството на пътуване чрез внедряването на иновативни интелигентни транспортни системи /ИТС/. ИТС следва да повишат безопасността и информираността на ползвателите на пътната инфраструктура на България, както и да допринесат за по-добро управление на автомобилните потоци. Прилагане на ИТС е необходимо, както на всички предвидени за изграждане участъци, така и на вече изградените от РПМ.

Автомобилният транспорт играе ключова роля за разгръщане потенциала на регионите и за икономическия напредък на България. Статистически данни от последните години сочат, че **превозването на приблизително 2/3-ти от общия обем на товарите - 64% (или над 60 млн.т. годишно) и 2/3-ти от общия обем на пътничкопотоците в сектора на обществения транспорт - 66% (или над 640 млн. годишно) се осъществява чрез автомобилния транспорт.** Изложените данни за пътниците обобщават в конкретния случай единствено броя на пътниците, пътуващи с обществен автобусен транспорт без да включват градския електротранспорт или пътуванията с леки автомобили. (Диаграми 4 и 5).

Диаграма 4 – Разпределение на товарите по видове транспорт за 2003 - 2009г., хил. т.



Диаграма 5 - Превозени пътници по видове транспорт за 2003 - 2009г., хил. бр.



Въз основа на прогнози за ръста на Брутният Вътрешен Продукт /БВП/ на България в периода 2010-2020г. и при проследяване на тенденциите за развитие на товарния и пътническия транспорт, се очаква нарастване на извършената работа, съответно

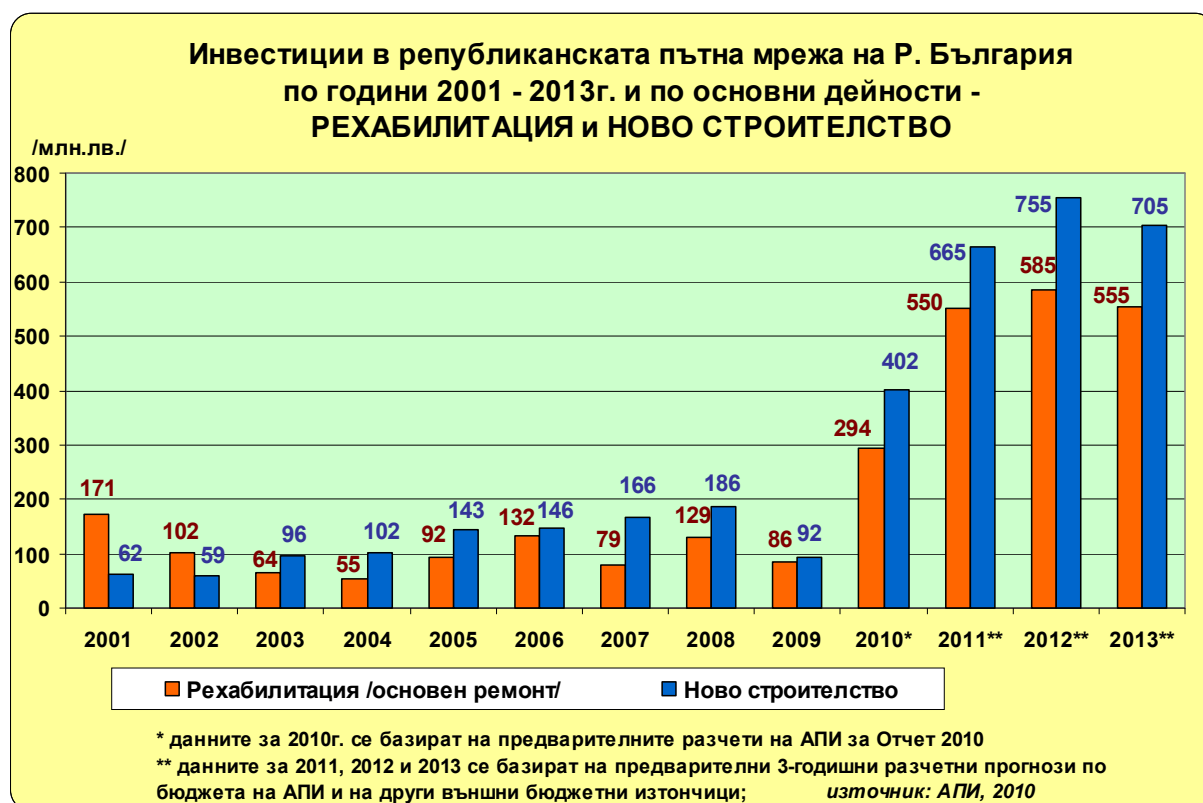
тона/км и пътници/км, спрямо базовите стойности към 2009г. При анализ на изготвени прогнози за 2020г. относно развитието на различните видове транспорт се наблюдава тенденция за продължаващ значителен превес на автомобилните товарни- и пътничко-потоци спрямо железопътните.

Съвкупността от гореспоменатите фактори и обобщение на голяма част от аналитичните данни в посочените в глава 1 стратегически документи, обуславят необходимостта и целесъобразността от реализацията на солидни инвестиции в изграждането на автомагистрала и скоростни пътища в България. Тяхното приоритизиране е важно в технико-икономически и социално-политически план за България и ЕС.

2.3. Инвестициите в републиканската пътна мрежа /РПМ/ и перспективи за нейното развитие

Актуалното състояние на пътищата от РПМ (Диаграма 1) се обуславя от натрупания през годините перманентен недостиг на инвестиции за рехабилитация и ново строителство (Диаграма 6).

Диаграма 6 - Инвестиции в РПМ по години и по основни дейности



Осъществяването на оздравителни мерки за възстановяване на доброто експлоатационно състояние на съществуващите пътища е неминуемо свързано с необходимостта от драстично увеличаване на инвестициите в пътна инфраструктура и с предприемането на конкретни действия по приоритетност с цел устойчиво и ефективно развитие на РПМ.

Добрата гъстота на пътната мрежа на локално ниво в отделните региони не може да компенсира недостига на пътища с достатъчно добри характеристики по основните трасета с водещо трансрегионално, трансевропейско и/или трансконтинентално значение. Увеличаването на инвестициите в доизграждането и разширението на „главните пътни артерии” (автомагистрала и скоростни пътища) ще се отрази в голяма степен на ефективното развитие на икономиката на страната, на интегрирането на регионите и на социалното сближаване в ЕС, но и ще има важен вторичен ефект, изразяващ се в облекчаване на натоварването на регионалните пътища, вследствие интензивна релокация на автомобилните потоци към автомагистралите и скоростните пътища. Доизграждането на последните, паралелно със засилване на инвестициите в поддържането и с мерки за подобряване управлението чрез ИТС и др., следва да се разглежда по аналогичен начин като съществена „оздравителна” мярка за подобрене на цялостното състояние на РПМ на България.

2.4. Кратка предистория на магистралното строителство в Р България

Започване строителството на автомагистрала в България е предвидено за първи път в приетите „Главни насоки за развитие на пътната мрежа за периода 1970-1975г.” съгласно Указ № 1482 от 20.11.1969 г., с който е приет и нов Закон за пътищата от Президиума на Народното събрание. В този период започва с усилен темпове строежът на нови пътища и продължава текущ ремонт на съществуващата пътна мрежа.

С Разпореждане на Министерски съвет №239 от месец май 1971г. се утвърждава изграждането на автомагистрален пръстен в страната с приблизителна дължина около 1000 км. Той се състои от три самостоятелни автомагистрала – „Тракия”, „Хемус” и „Черно море”.

С последвали разпореждания на Министерски съвет: № 30, 204 и 207 от 1972г. и № 53 и 50 от 1973г. и 1975г., се утвърждават техническите проекти на участъци от автомагистралите и след извършване на отчуждения и съгласувания през 1974г. започват строителните работи. Планирано е да се изградят по около 100 километра годишно и най-късно до 1988г. да се затвори пръстена, като трите автомагистрала се въведат окончателно в експлоатация.

До 1990г. са построени и пуснати в експлоатация 251 км. (таблица 1), а в строителство се намират 72 км. Изграждането на магистрала у нас до 1990г. се извършва единствено със средства на републиканския бюджет. През 1992г. със средства от държавния бюджет стартира доизграждането на отсечка от около 41 км от АМ „Марица” в участъка „Харманли-Свиленград”, от която през годините от 1979 до 1986г. са изградени само 17 км ляво платно. През 1993г. по програма “Транзитни пътища I” е сключен Финансов договор с Европейска банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) за съфинансиране на проекти за рехабилитация на основната пътна мрежа и за доизграждане на отсечка от 32,5 км от автомагистрала „Тракия” между Пловдив и Оризово. Отсечката е пусната в експлоатация в края на 1995г. С подписаното Финансово споразумение за заем с Европейска инвестиционна банка през 2001г. е осигурено 50% от финансирането на две отсечки от АМ „Тракия”: „Оризово – Стара Загора” и „Карнобат – Бургас” с обща дължина от 73 км. По програма „Трансгранично сътрудничество” с Гърция, със заем от Европейска инвестиционна банка през 2002г. е започната и първата отсечка на АМ ”Струма” с дължина 17.7 километра. До 2009г. започнатите през 2001 и 2002г. проекти са почти изцяло изградени. През 2010г. по ОП „Транспорт” стартира доизграждането на 116 километрова липсващ участък на АМ

„Тракия” между Стара Загора и Карнобат. Завършването му се очаква да се реализира най-късно до 2013г. Октомври месец 2010г. са въведени в експлоатация около 31км от 41-километровия участък на АМ „Марица” в участъка „Харманли-Свиленград”. Останалите се намират в процес на изграждане. Към края на 2010 година стартира тръжна процедура за доизграждане и на около 67-километровия участък на АМ „Марица” в участъка „Чирпан-Харманли”.

Таблица 1 - Исторически преглед на автомагистралното строителство в България

Авто-магистрала	Обща дължина /проектна/ (км.)	Начало на реализация на проекта	Изградени до 1989г. (км.)	Изградени 1990-2009г. (км.)	Сума до 2009г. (км.)	В процес на изграждане през 2010г. (км.)
"Тракия"	361,6	1971г. - постановление 239 на МС	135	110	245	116,6
"Хемус"	433	1971г. - постановление 239 на МС	108	39,6	147,6	-
"Марица"	117	Договор за строителство от 08.08.1979 г.	-	3	3	41
"Черно море"	103	1971г. - постановление 239 на МС	7,9	-	7,9	-
"Люлин"	19,5	Договор за строителство от 08.08.2006 г.	-	-	-	20
"Струма" *	156	Договор за строителство от 29.11.2001г.	-	17,7	17,7	-
"Калотина - София"	75		-	-	-	-
Сума (км.):	1264,6	-	250,9	170,3	421,2	177,6

3. ИНТЕГРИРАНЕ НА НАЦИОНАЛНАТА КЪМ ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

3.1. Трансевропейската транспортна мрежа /TETM/

Трансевропейската транспортна мрежа (англ. *Trans - European Network - Transport*; съкратено - *TEN-T*) е съществена част от общата Трансевропейска мрежа, която обхваща и секторите Енергетика и Телекомуникации. Чрез TETM Европейският Съюз цели ефективното осъществяване и развитие на вътрешния пазар, подобрене на икономическата и социална стабилност на Съюза, както и уеднаквяване в голяма степен на транспортните системи на различните страни.

Основата за изграждането на TETM (англ. *Trans - European Network - Transport*; съкратено *TEN-T*) е създадена чрез „Насоките за изграждане на Трансевропейска

транспортна мрежа”, съгласно Решение 1692/96/ЕО от 23. юли 1996г., изменено с Решение 1346/2001/ЕО от 22. май 2001г. и Решение 884/2004/ЕО от 29. април 2004г. Те са рамката - ориентир за доизграждането на най-важната в международно отношение транспортна инфраструктура в ЕС и съдържат първите общностни насоки за изграждането на приблизително 58 000 км транзитни пътища (най-вече европейски), приблизително 70 000 км железопътни трасета и приблизително 12 000 км вътрешни водни пътища, в рамките на времевия хоризонт до 2020г. Общите разходи за доизграждането на ТЕТМ до 2020г. се оценяват на около 600 млрд. €, съгласно доклад на главна дирекция „Енергетика и Транспорт” на ЕК от 2003г.

Особено внимание се залага на следните точки:

- трансгранични връзки
- премахване на слаби места в националните мрежи
- свързване на крайгранични региони
- комбинация на мрежовото свързване на различните видове транспорт, съобразявайки се със специфичните им предимства
- оптимално ползване на наличните капацитети
- екологично съобразено изграждане и доизграждане
- интермодалност във всички съставни области
- сигурност и надеждност за транспорта на хора и товари
- създаване на хомогенни икономически и социални условия
- изгледи за бъдещо свързване с мрежите на страните от европейската асоциация за свободна търговия, страните от Централна и Източна Европа, както и средиземноморските страни.

На база на задълженията съгл. Чл.21 на насоките (контролна проверка с 5-годишен цикъл) и на основание на Бялата книга за транспортна политика на ЕС, през октомври 2001г. Европейската комисия (ЕК) излага свое предложение за ревизия. В тази връзка по разпореждане на г-жа Лойола де Паласио е назначена Група на високо равнище (ГВР) I с председател Карел Ван Миерт, която на 30.юни 2003г. приключва своя доклад с предложения за приоритетни проекти и за финансиране на ТЕТМ. На базата на доклада на ГВР I през април 2004г. преговорите са приключени и ревизията е приета с решение № 884/2004/ЕО на Европейския Парламент и Съвета относно общностните насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

През 2004 и 2005г. под ръководството на вече бившата Комисарка по Транспорт Групата на високо равнище (ГВР) II се заема с планирането на връзките на ТЕТМ с националните мрежи на страните съседки на ЕС на базата на определените Паневропейски транспортни коридори на конференциите на транспортните министри от 1994г. (Крета) и 1997г. (Хелзинки) /Паневропейските транспортни коридори се възприемат за Трансевропейски транспортни коридори на ТЕТМ/. На 11.юни 2004г. ЕК и Албания, Босна и Херцеговина, Хърватска, Македония, както и Сърбия и Черна Гора (включително Косово) подписват меморандум за развитието на югоизточната регионална главна мрежа. Окончателният доклад „Мрежи за мир и развитие - удължаване на най-важните трансевропейски транспортни оси към съседни страни и региони” е предаден на 7 декември 2005г. на Комисаря по Транспорт на ЕК Жак Баро.

Дефинираните мултимодални¹ оси са: Удължаване на морските магистрали, Северна, Централна, Югоизточна и Югозападна ос.

В Югоизточната мултимодална ос пряко значение за България имат:

- ❖ Мултимодална връзка: Залицбург – Любляна – Загреб/Будапеща – Ниш – София – Истанбул – Анкара – Грузия/Армения – Азербайджан, „TRACECA”²
- ❖ Мултимодална връзка: Бари/Бриндизи – Дюреш/Вльора – Тирана – Скопие – София – Бургас/Варна
- ❖ Вътрешни водни пътища: реките Дунав и Сава

3.2. Трансевропейските транспортни коридори на територията на България

От 1 януари 2007г. Република България е член на Европейския съюз. Интеграцията на страната в Европейското пространство доведе до съществено нарастване на трафика по главните пътнотранспортни направления. Ефективното и устойчиво физическо интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската цели повишаване на кохезията и подобряване на връзките между България и останалите страни членки на ЕС, като паралелно с това поставя нови предизвикателства пред развитието ѝ по отношение на нейното доизграждане, поддръжка и оптимизация.

Република България заема стратегическа географска позиция в Европа и на Балканския полуостров, като през територията ѝ преминават **пет от десетте трансевропейски транспортни коридори. - № 4, 7, 8, 9 и 10.** Три от тях - № 4, 7 и 10, имат важна роля за интегрирането на транспортната мрежа на ЕС с тази на съседни географски райони и континенти – Азия, Африка и Близкия Изток, както и за икономическото отваряне на ЕС към пазарите за стоки и суровини на Изтока. В този контекст, България, с нейните международни пристанища, летища, пътища и жп линии, следва да утвърди ролята си на една от източните врати на ЕС.

- ❖ Трансевропейски транспортен коридор (ТЕТК) № 4 - Дрезден/Нюрнберг – Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Букурещ – Констанца/Крайова – София – Солун/Пловдив – Истанбул.

По българския участък от коридора - Е-79 „Видин - София - ГКПП „Кулата” се осъществяват транспортните връзки между трите източноевропейски страни - Румъния, България и Гърция, а транзитните потоци към Турция се провеждат по направлението на път Е-80 „София – Пловдив – Свиленград – ГКПП „Капитан Андреево”.

Построяването на втория мост на р. Дунав при „Видин – Калафат”, доизграждането и модернизирването на пътната инфраструктура, се очаква да привлече допълнителни

¹ Мултимодалност – синергия (или паралелно съществуване) на различни видове транспорт (напр. автомобилен и железопътен; Синергия означава съвместно действие, при което крайният ефект е по-голям от сумата на ефектите, предизвикани поотделно от всеки участник или фактор.)

² TRACECA (Transport Corridor Europe- Caucasus- Asia) - Транспортен коридор „Европа- Кавказ – Азия”; Проект на ЕС от 1993г. с цел съживяване на историческия „Път на коприната”

транзитни потоци, така че това направление през България ще се използва по-интензивно като най-къс маршрут между река Дунав и Бяло море и удобна връзка между Европа и Азия.

❖ **Трансевропейски транспортен коридор № 7 - Река Дунав**

Транспортните функции на река Дунав са от изключително значение за развитието на крайбрежните територии и райони по протежението ѝ. Реките Рейн, Майн и Дунав свързват Западна и Източна Европа по Канала „Рейн – Майн – Дунав“, като по този начин дават отлични практически възможности за директни навигационни връзки между Черно и Северно море и удобен воден достъп до много от европейските страни и техните индустриални центрове и региони. развитието на регионите по протежение на река Дунав е предмет и на проекта за Дунавска стратегия. В приоритет „Развитие на транспортната инфраструктура“ по приоритетна ос „Свързаност“ в областта на пътната инфраструктура България приоритизира:

- ✓ - Изграждане и модернизация на инфраструктурата по Трансевропейските транспортни коридори № 7; № 4; № 9; № 10;
- ✓ - Развитие и модернизацията на транспортната инфраструктурата по направление „Дунав – Черно море“ (Русе – Разград – Шумен – Варна);
- ✓ - Изграждане на автомагистрала „Хемус“ и реконструкция и модернизация на първокласните пътища от магистралата към дунавските пристанища.

Оптимизирането на всички пътни връзки на пътищата от първокласната пътна мрежа на България към пристанищните градове по река Дунав се обуславя и от обобщевропейските насоки в транспортната политика, целящи насърчаване на интермодалните превози на товари и усвояване на свободните транспортни капацитети на р. Дунав, която се разглежда като един от основните вътрешни водни пътища за ЕС. За разлика от останалите видове транспорт корабоплаването по Дунав може да предостави много по-големи транспортни капацитети на разположение.³ Тенденциите и прогнозите показват очакван прираст на товарите по Дунав от 12 на повече от 30 милиона тона годишно до 2015г. В този аспект РПМ на България следва да развие и предостави висококачествени пътни връзки към ключови точки на река Дунав през следващите години, така че до 2020г. да се постигне оптимална свързаност на РПМ с ТЕТК № 7 – река Дунав.

❖ **Трансевропейски транспортен коридор № 8 - Дурас – Тирана – Скопие – София – Пловдив – Бургас/Варна**

ТЕТК №8 очертава ново трансконтинентално транспортно направление „Запад – Изток“, свързващо Европа и Азия. Международните потоци от и за Балканите до и от Централна и Западна Европа ще се провеждат посредством участъка на българска територия „ГКПП Гюешево-Кюстендил-София-Пловдив-Бургас-Варна“. Това е най-дългото трасе на ТЕТК на българска територия, чието функциониране ще повлияе благоприятно на всички райони за планиране в южната част на страната. ТЕТК №8 е от съществено значение за транспортната интеграция на страните и регионите в

³ 1 влак с 3700 тона товар се съпоставя на около 93 железопътни вагона с по 40т. товар или на около 148 тежкотоварни автомобили с товар по 25т.

Югоизточна Европа, както и за осигуряване на пряка сухопътна връзка между Черно море, Адриатическо море и Средиземно море.

❖ **Трансевропейски транспортен коридор № 9** Хелзинки – Санкт Петербург – Москва/Псков – Киев – Любашевка – Кишинев – Букурещ – Димитровград – Александруполис

ТЕТК № 9 провежда международните потоци, преминаващи през Румъния, България и Гърция в източната част на Балканския полуостров. На територията на Република България ТЕТК № 9 преминава по трасето „**Русе - Велико Търново - Стара Загора - Димитровград - Свиленград - ГКПП Ново село**”, като дублиращият участък „**Хасково - Кърджали - Подкова - проход Маказа**” ще започне да функционира пълноценно след изграждане и отваряне на ГКПП Маказа. Мостът над р. Дунав при Русе отдавна изпълнява утвърдените си международни функции, докато на южната граница ТЕТК № 9 е прекъснат. Изграждането на ГКПП Маказа, както и реконструкцията и модернизацията на пътната инфраструктура по ТЕТК № 9, ще утвърди трасето като конкурентно по направлението север – юг, оптимизирайки връзката между Балтийско и Средиземно море и между Балтийско и Черно море.

❖ **Трансевропейски транспортен коридор № 10** - Залцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопие – Велес – Солун

Клон А: Грац – Марибор – Загреб

Клон В: Будапеща – Нови Сад – Белград

Клон С: Ниш – София – (Димитровград – Истанбул по трасето на коридор № 4)

Клон D: Велес – Битоля – Флорина – Виа Игнатия – Игуменица

ТЕТК № 10 провежда международните потоци между България и Турция в комбинация с ТЕТК № 4 посредством българския участък „ГКПП Калотина – София – Пловдив – Свиленград – ГКПП Капитан Андреево”, като осигурява връзка между Европа и Азия.

Пътищата по направлението на ТЕТК №10 през българската територия са едни от най-интензивно натоварените при провеждането на международен транзитен трафик. Техническите им параметри се доближават в най-голяма степен до международните стандарти за превоз на пътници и товари. Въпреки това, както пътищата по направлението, така и останалата част от пътната мрежа на Р България по маршрутите на Трансевропейските транспортни коридори се нуждаят от съществени подобрения и доизграждане.

За всички пътища от ТЕТМ на територията на България е необходимо уеднаквяването на пътния им капацитет чрез доизграждане до еквивалентен габарит на пътните участъци по трасето съобразно трафик-потоците /т.е.премахване на „тесните места”/ или при нужда да се подобри експлоатационното състояние чрез рехабилитация или др.

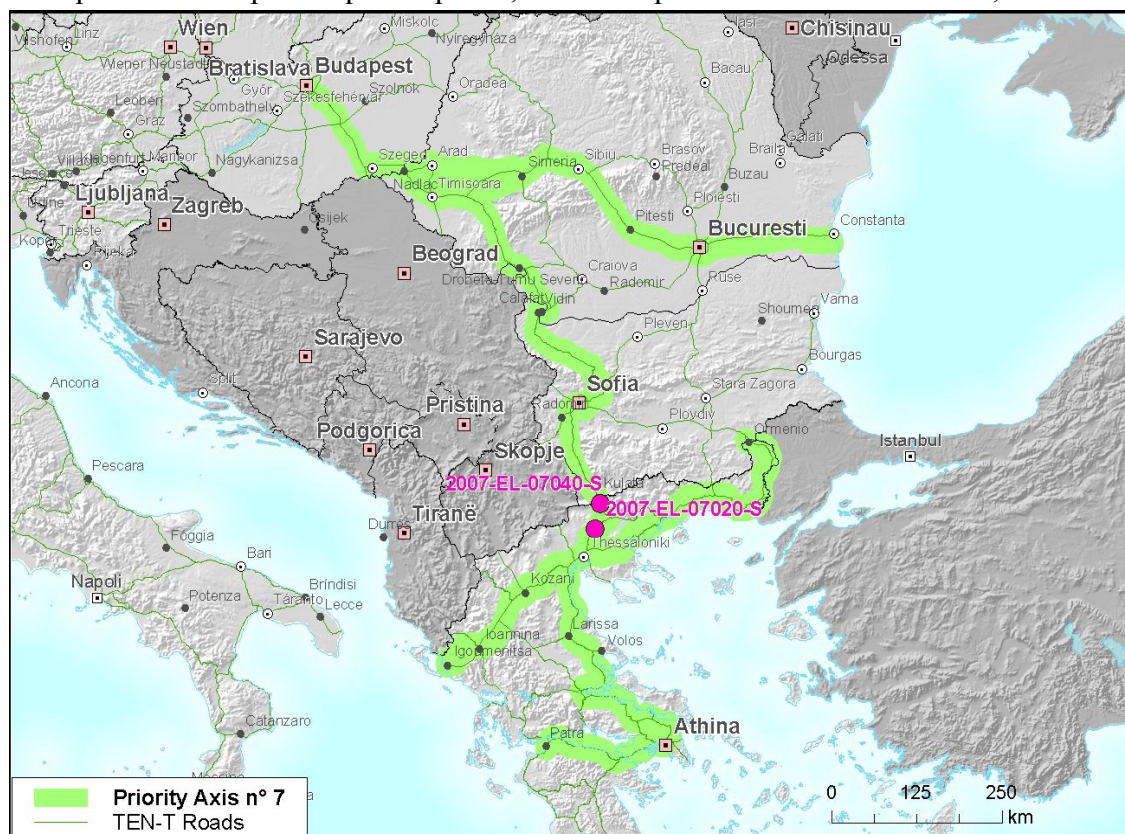
В определените 30 приоритетни проекта за ЕС чрез Решение 884/2004/ЕО от 29. април 2004г се съдържат 3 приоритетни оси, които засягат пряко и България. Към осите са дефинирани и приоритетни участъци, чиято реализация е от ключово значение за развитието на ТЕТМ и интегрирането на българската пътна мрежа към нея.

Следните 3 проекта са приоритетни:

- Проект № 7 – изграждането на автомагистралната ос «Игуменица / Патра – Атина – София – Будапеща» с приоритетен участък в България: „София – Кулата”;
- Проект № 18 – вътрешно-водната ос Рейн/Майн – Дунав с приоритетно направление в България – Българо-Румънския дял на р. Дунав за подобряването на навигацията по р. Дунав;
- Проект № 22 – развитието на железопътната ос Атина – София – Будапеща – Прага – Нюрнберг/Дрезден с приоритетен дял в България – „София-Кулата”.

С най-голяма степен на приоритетност сред тях е Проект №7, дефиниращ доизграждането на автомобилна пътна инфраструктура (*Карта 1*).

Карта 1 – Проект № 7 от списъка с 30-те приоритетни проекти по ТЕТМ /трансевропейската транспортна мрежа/, съгласно решение № 884/2004/ЕО;



Source: TEN-T Executive Agency

4. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТНИ МЕРКИ

Главните цели във връзка с устойчивото развитие на пътната мрежа на Р България произтичат от нейните основни „слабости” (разгледани в известна степен в т.2) и се определят както в контекста на общеевропейската транспортна политика, така и спрямо нуждите на регионите. Във връзка с преодоляване на ограничаващите фактори, подобряване на състоянието и постигане на устойчивост и баланс в дългосрочното развитие на пътната инфраструктура на Р България се открояват следните цели и мерки за тяхното постигане:

4.1. Главна цел и специфични цели

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

Специфични цели са:

- Интеграция и ефективна свързаност на националната пътна мрежа с трансевропейската транспортна мрежа;
- Подобряване на транспортната достъпност между регионите, осигуряване на 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 обходи 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 пътнотранспортната 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 пътна 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.

4.2. Приоритетни мерки

Вземайки предвид:

- ✓ съществуващите и известни аналитични данни по отношение състоянието на Републиканската пътна мрежа на България, нейните „слаби места” и необходимостта от предприемане на мерки за нейното развитие.
- ✓ основната част от анализите, данните, предвижданията, препоръките и заключенията от документите, изброени в глава 1
- ✓ целите, дефинирани в т.4.1.

се предвиждат следните **мерки за реализация на главните цели**:

- ✓ Приоритетно доизграждане на автомагистралните участъци по основните международни трасета от ТЕТМ с времеви хоризонт 2020г., представляващи част от стартирани 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 пътна инфраструктура.
- ✓ Оптимизиране капацитета на съществуващи и изграждане на нови участъци от пътна 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, съобразно целите в т.4.1.

5. ПРИОРИТЕТНИ ПРОЕКТИ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ГЛАВНИТЕ ЦЕЛИ

Дефинираните в настоящата точка приоритетни проекти са стратегически приоритети за изграждане във времето до 2020г. Всички описани проекти имат двойко значение, както за ефективното интегриране на националната транспортна мрежа в тази на ЕС, така и за разгръщане потенциала на регионите в страната. Определянето им е осъществено от междуетовствена работна група, създадена със заповед № РД 02-14-699/28.04.2010г. на Министъра на регионалното развитие и благоустройството. При работата си групата се е съобразила в максимално възможна степен с действащите стратегически документи на национално ниво и на ниво ЕС. При определянето на приоритетните проекти за изграждане в пътната инфраструктура на Р България с хоризонт до 2020г. за пътищата с приоритетно общоевропейско и национално значение, работната група е консолидирала в максимална възможна степен, както основните национални нужди във връзка с балансираното и устойчиво доизграждане на РПМ, така и потенциалните възможности за реализация на конкретни проекти, съобразно общите секторни политики на ЕС за развитието на транспорта и пътната инфраструктура.

Реализирането на определените проекти следва да допринесе както за засилване на кохезионните процеси на трансрегионално ниво /в пределите и извън пределите на страната/, така и за устойчив и балансиран икономически растеж на България и ЕС в средносрочен и в дългосрочен план. Реализацията на проектите съответства на Ръководните насоки на Общността и по-специално на насоката:

- 1.1. „Да направим Европа и регионите ѝ по-атрактивно място за инвестиции и работа”,
 - 1.1.1. „Разширена и подобрена транспортна инфраструктура”

5.1. АВТОМАГИСТРАЛНИ ПРОЕКТИ

5.1.1. Доизграждане на АМ „СТРУМА”



Магистралата е част от участъка на ТЕТК №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 вътрешноканалната мрежа на Европа. Като част от коридор № 4 АМ „Струма” има важна роля за връзка 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 направлението 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” (т. 3.2.). Този проект ще осигури значителното подобрение 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.

Автомогистралата създава условия за разширяване на сътрудничеството между страните в района на Южните Балкани. Участъкът между Перник и Долна Диканя наскоро беше изграден с автомагистрален габарит с дължина 17.7 км. Пътят на юг до границата с Гърция вече е рехабилитиран като двулентов път. След завършване на новия пътен и железопътен мост при Видин АМ „Струма” ще формира южната част на главния транзитен маршрут между Гърция и Румъния.

Съществуващият понастоящем първокласен път е преобладаващо с по една лента за движение във всяка посока и преминава през множество малки градове и села. Единственото изключение е къс участък с две платна за движение, включващ и пътен тунел по обходния път на гр. Дупница. Състоянието на пътя като цяло е добро, вследствие извършена рехабилитация, финансирана чрез предприєдинителните фондове по програма ФАР на ЕС. Пътят между Долна Диканя и Кулата има ограничен капацитет и е много натоварен, особено през пиковия летен сезон, в резултат от което ежегодно се регистрират многобройни пътнотранспортни произшествия с човешки жертви.

Предвижда се изграждането на бъдещата АМ „Струма” да се осъществи на 4 участъка:

- I. Долна Диканя – Дупница** с дължина приблизително 16.8 км.
- II. Дупница – Благоевград** с дължина приблизително 34 км.
- III. Благоевград – Сандански** с дължина приблизително 67.5 км.
- IV. Сандански – ГКПП „Кулата”** с дължина приблизително 15 км.

Най-комплексен, трудоемък и скъп се очертава участъкът „Благоевград – Сандански” в частта му, преминаваща през Кресненското дефиле. В изпълнение на предписания от екологична гледна точка и предвид локалния релеф в дефилето се налага мащабно строителство, включващо множество сложни тунели и мостове. Обектът АМ „Струма” е включен в Оперативна програма „Транспорт” за програмния период 2007 – 2013 година с лотовете 1, 2 и 4. Към настоящия момент е необходимо ново преразглеждане на отделянето на лот 3 за следващ програмен период. Предварителното изграждане на останалите участъци, които ще привлекат допълнителен трафик, се окачествява като опасно и пагубно и за екологията от гледна точка на провеждането на консеквентна транспортна политика. В този аспект е рационално строителството и на лот 3 да се реализира паралелно с останалите. Предвид важността на проекта в общоевропейски план е необходимо ускоряване на усилията за реализация му в рамките на настоящия период на ОП „Транспорт”.

Ориентировъчни технически данни по участъци, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани по-подробно в приложенията.

Новият проект ще осигури качествена автомагистрална връзка между София и гръцката граница при Кулата. В комбинация с доизграждането на АМ „Хемус” от СОП до гара

Яна и модернизация на пътни участъци по ТЕТК коридор №4 северно от София се очаква да се привлече допълнително товарен трафик, тъй като той ще повиши икономическата ефективност при вътрешния и международен превоз на товари.

Подобряването на техническо-експлоатационните характеристики на новите участъци се очаква да доведе до намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия.

5.1.2. Доизграждане на АМ „МАРИЦА”



АМ „Марица” е част от ТЕТК №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 2⁴ - Южен централен и Югоизточен.

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

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

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

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

През 2011 г. предстои стартиране изграждането на два нови участъка:

– „**Чирпан – Харманли**” с дължина приблизително 67 км. Включен е в Оперативна програма „Транспорт” за програмния период 2007 – 2013 година за

⁴ Съгласно NUTS (фр. *Nomenclature des unités territoriales statistiques*); Номенклатура на териториалните единици за статистика, валидна за страните членки на ЕС (Европейски Съюз);

изграждане на два лота; При него има стартирала тръжна процедура за избор на изпълнител;

– „Свиленград - ГКПП Капитан Андреево” с дължина приблизително 3 км. Включен е във Втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа – компонент 2, финансиран от Международната банка за финансиране и развитие (Световна банка). Интегрираното проектиране на пътния подход ще осигури адекватно управление на граничната зона.

Ориентировъчни технически данни по участъци, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани по-подробно в приложенията.

Съществуващият първокласен път, по който преминава трафикът в по-голямата част от трасето, в момента е с ограничен капацитет и минава през голям брой населени места, което поражда задръствания, екологични и други проблеми. Тези проблеми се засилват от високия дял на международен, товарен, транзитен трафик, преминаващ по трасето.

С цялостното изграждане на магистралата ще се увеличи средната скорост на движение и ще се намали времето за пътуване. Освен това се очаква да се повиши търсенето на услуги за превоз на товари, тъй като ще се повиши икономическата им ефективност както с вътрешно, така и с международно направление.

Новият автомагистрален участък ще осигурява по-висока безопасност в сравнение със съществуващия първокласен път и очакванията са за намален брой пътнотранспортни произшествия.

5.1.3. Изграждане на АМ „КАЛОТИНА - СОФИЯ”



Автомагистрала „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 ТЕТК №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 дължина⁵ 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 автомагистралата „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.

⁵ Индикативна дължина на участъка

За реализацията на този проект е необходимо да се използват възможностите в настоящия програмен период на Оперативна програма „Транспорт” по приоритетна ос II - „Развитие на пътна инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси.

Ориентировъчни технически данни по участъци, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани по-подробно в приложенията.

5.1.4. Доизграждане на АМ „ХЕМУС”



Магистралата е със стратегическо значение за развитието на 43,7% от територията на България, включваща три от районите на ниво 2 (NUTS) – Северозападен, Северен централен и Североизточен, и 37,5% от населението ѝ. АМ „Хемус” ще изпълнява функциите на главна пътна комуникация в Северна България, която ще осигурява връзките на столицата и големите градски центрове и

ще подобри достъпността до инфраструктурните обекти с международно значение - пристанища, летища и пътни ГКПП. Изграждането ѝ е обект на голям публичен интерес, като действащите към момента регионални планове за развитие я определят като важен фактор за бъдещото развитие на районите в северната част на страната. Тя ще подобри транспортната достъпност до главните полюси на растеж в Северна България - Варна, Плевен, Русе и Велико Търново, както и до вторичните полюси на растеж - Габрово, Добрич, Шумен и Силистра.

Напредналото изграждане на Дунав мост 2 при гр. Видин, както и пускането в експлоатация на нови фериботни връзки в българския участък на р. Дунав, определя нова роля на магистралата, като довеждаща пътна артерия на трафик към коридор №4 и коридор №9, както и като дистрибутор на трафик към новите фериботни връзки по дунавския бряг. На базата на новосъздадената инфраструктура се предполага значително нарастване на трафика в участъка Ботевград - В. Търново.

АМ „Хемус” следва да се разглежда като стратегически проект, под чието въздействие се очаква да се ускори процесът на икономическо и социално сближаване на регионално ниво. Изграждането ѝ ще играе роля на стабилизиращ фактор за регионалните икономики с мобилизиращо значение за бизнеса и създаване на нови работни места. Общият брой на населението, което ще се възползва от подобрената транспортна достъпност е 2,9 млн. души. В зоната на влияние на автомагистралата се произвежда 30,4% от БВП на България. Магистралата ще способства за по-пълноценното и ефективно използване на потенциала на Дунавското крайбрежие и на северната половина на Черноморското крайбрежие на страната. Доизграждането на АМ „Хемус” ще създаде допълнителна добавена стойност за регионите и условия за динамичен икономически растеж, в това число за засилване на външнотърговските

връзки и сътрудничеството със съседните страни и региони. Общата дължина на автомагистрала „Хемус“ е 433 км. Изградени са 147 км и остават за изграждане 286 км.

– **„Връзка на АМ „Хемус“ със Софийски околовръстен път”**

Автомагистрала „Хемус“, източно от София, е част от трансевропейски коридор № 4 и е важен участък от главната пътна връзка „север - юг“ северно от Стара планина, към Румъния и регионите в Източна и Централна Европа, която свързва столицата София с Дунав мост „Видин - Калафат”.

Съществуващата връзка между околовръстния път на София и съществуващото начало на АМ „Хемус“ се осигурява от четирилентов път с разделителна ивица и пътни възли на едно ниво, като пътят преминава през застроени райони с жилищни и търговски сгради с директен достъп до пътя. Това създава неблагоприятна среда за живущите и работещите в близост до него, висока степен на риск от катастрофи, включващи превозни средства и пешеходци. Част от проблемите се изразяват в чести задръствания в пиковите часове и значителни намаления на скоростта.

Предвиденият за строителство участък ще осигури автомагистрална връзка между София и изградената до Ябланица автомагистрала и ще поеме трафика от пренатоварения първокласен път. Дължината му е 8.5 км. Включен е в Оперативна програма „Транспорт“ за програмния период 2007 – 2013 година.

– **„Ябланица - Велико Търново (пресичане с път I-5)”**

В момента няма цялостно изградена автомагистрала в Северна България в посока запад - изток. Изграждането на автомагистрала „Хемус“ от Ябланица до Велико Търново е неразделна част от дългосрочното планиране за осигуряване на висок стандарт на пътната мрежа в България и на транспортната свързаност и интеграция на районите в страната. Въпреки че този път не съвпада с направление на транспортен коридор от трансевропейската мрежа, той осигурява стратегически национални и международни връзки, свързващи столицата София с градовете Плевен, Ловеч, В. Търново и Русе, както и с Република Румъния чрез Дунав мост. Новата автомагистрала ще облекчи паралелните маршрути запад-изток, главно пътищата I-4 и I-3. Те преминават през множество населени места, което се отразява в намаляване на скоростта за целия трафик, екологични проблеми и повишен риск от произшествия. Новият участък от автомагистралата – от Ябланица до Велико Търново, е с проектна дължина 143.5 км.

– **„Велико Търново – Шумен”**

Участъкът ще бъде с проектна дължина около 134 км и с построяването му ще завърши изграждането на цялото трасе на АМ „Хемус”. Завършването на автомагистралата ще подобри съществено стратегическите национални и международни транспортни връзки и ще стимулира икономическото развитие на страната. В този участък се предвижда през 2011г. да стартира реализацията на отсечката от пътен възел Белокопитово до Шумен.

Подобреният капацитет на маршрута ще привлече допълнителен обем трафик, както от сегашните потребители, така и от нови потребители на транспортни услуги. Предстои да бъде изготвен анализ за избор на подходящ източник за финансиране.

Изграждането на АМ „Хемус“ е приоритет в проекта на Дунавската стратегия.

5.1.5. Доизграждане на АМ „ЧЕРНО МОРЕ”



Автомогистрала „Черно море” е ключов елемент на националната и европейската транспортна мрежа. Тя е естествено продължение на АМ „Тракия”, свързвайки главните източни центрове за развитие - Бургас и Варна.

Основни фактори, на които се основава необходимостта от изграждането ѝ, са:

- Функциите 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;

- Магистралата е част от „бъдещ” магистрален ринг около Черно море и ще спомогне за разширяване на трансграничното и регионалното сътрудничество в Черноморската зона и за по-пълната реализация на икономическия ѝ потенциал;
- Магистралата ще създаде условия за намаляване на негативното влияние върху околната среда от автомобилния транспорт и по-специално от транзитния крайбрежен товарен трафик.

Вътрешните фактори, определящи нуждата от изграждането ѝ, са свързани с въздействието на АМ „Черно море” върху икономическото развитие на страната и на двата крайбрежни района - Североизточен и Югоизточен. В стратегическите планови документи за интегрирано регионално развитие – “Национална стратегия за регионално развитие” и Регионалните планове за развитие на Североизточния и Югоизточния район, изграждането на бъдещата магистрала се свързва тясно с планираното социално, икономическо и инфраструктурно развитие. Очакваното въздействие е:

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

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

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

При отчитане инвестициите, направени в последните години в курортните комплекси по крайбрежието, както и определянето на туризма като един от приоритетните икономически отрасли, изграждането на автомагистрала „Черно море” ще отговори на актуалната потребност на крайбрежните региони от подобряване на пътните комуникации на територията им и привеждането им към съвременните стандарти за транспортни услуги.

Изграждането на автомагистрала „Черно море” следва да се разглежда като част от дейностите, необходими за постигане на целите на кохезионната политика за намаляване на различията между регионите в рамките на ЕС и постигане на по-висока степен на социално и икономическо сближаване. Изграждането ѝ ще осигури автомагистрална връзка между двете главни български международни черноморски пристанища Варна и Бургас.

Ще добави важно звено в българската автомагистрална мрежа, осигурявайки връзка между АМ „Тракия” и АМ „Хемус” в източните им краища. Значението на новия магистрален участък ще се увеличи след цялостното завършване на АМ „Тракия”, индикативният срок за което е 2012г. При съществуващия в момента първокласен път, който свързва Бургас и Варна, се регистрират множество проблеми: капацитетни ограничения; удължено време за пътуване; чести задръствания, особено през летния пиков сезон; преминаване на трасето през множество населени места, през отделни планински проходи; екологични проблеми; проблеми, произтичащи от емисии на шум от тежкотоварни автомобили и др.

Реализацията на проекта ще предостави нов значително по-висок капацитет на пътя с подобрени технически параметри на трасето, което ще увеличи скоростта, ще намали времето за пътуване, ще привлече допълнителен трафик, включително към двете международни пристанища.

Участъкът от автомагистралата от Бургас до Варна, включително обходен път на гр. Варна до пресичането с АМ „Хемус”, е с индикативна дължина около 110 км.

Агенция „Пътна инфраструктура” - Бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” по приоритетна ос II - „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси”, следва да кандидатства с настоящия проект за включване в ОП „Транспорт”.

5.1.6. Доизграждане на АМ „ТРАКИЯ”



Автомобилната магистрала „Тракия” свързва София с големите градски центрове в Южна България – Бургас и Пловдив, както и с международното пристанище и летище в района на Бургас. Тя има ключова роля за икономическото развитие на трите района от ниво 2 в Южна България – Югозападен, Южен централен и Югоизточен. Доизграждането на АМ „Тракия” ще подобри транспортната достъпност до главните полюси на растеж⁶ – София, Пловдив, Стара

Загора и Бургас, както и до вторичните⁷ – Сливен и Хасково, което ще съдейства за ускоряване процеса на икономическа и териториална кохезия в рамките на ЕС и за повишаване конкурентоспособността на регионалната икономика.

Автомобилната магистрала ще благоприятства развитието на туризма в района на Южното Черноморие, в зимните курорти в Югозападния и Южния централен район, както и на културния и природен туризъм в южната част на страната.

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

В експлоатация са въведени 245 км, а за доизграждане остават приблизително 116 км в участъка „Стара Загора – Карнобат”.

С реализацията на проекта ще завърши изграждането на автомобилната магистрала „Тракия” от София до Бургас и трафикът в участъка „Ст. Загора – Карнобат” ще се пренасочи от претоварения двулентов път, който се използва в момента, към новата магистрална инфраструктура, с което ще се решат проблемите, свързани с ограничения капацитет и задръстванията.

Автомобилната магистрална отсечка ще осигури главната връзка между столицата София, районите в южната част на страната и пристанищата и курортите по Южното Черноморие. В момента целият трафик по този път, източно от Стара Загора, трябва да използва двулентов път, който минава през много населени места. Въпреки че пътят като цяло е в добро състояние, той не разполага с достатъчен капацитет за поемане на пикови натоварвания, което довежда до чести задръствания.

Включен е в Оперативна програма „Транспорт” за програмния период 2007 – 2013г. и строителството му стартира през 2010 г. Индикативният срок за завършване е край на 2012г.

⁶ Common document for spatial development of V4 countries, Bulgaria and Romania; Съвместен документ за териториално развитие на страните от Вишеградската четворка, България и Румъния. /разработка 2010/

⁷ Ibid.

5.1.7. Доизграждане на АМ „ЛЮЛИН”



Автомагистрала „Люлин” е с дължина около 20 км. Тя 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 /пресечна точка с по-долу дефинирания скоростен път „Гюешево - София,/.

Релефът на терена, през който преминава трасето и екологичните изисквания обуславят изграждането на три тунела и множество мостове, виадукти и допълнителни съоръжения. Очаква се през месец май 2011г. автомагистралата да бъде окончателно завършена. Пускането и в експлоатация следва да разтовари в значителна степен една от най-натоварените с автомобилен трафик отсечки в България - „Княжево – Драгичево”, както и да допринесе за намаляване емисиите на шум и замърсяванията в застроените територии на алтернативното сегашно трасе за международен, тежкотоварен трафик.

5.2. ПРОЕКТИ ЗА СКОРОСТНИ ПЪТИЩА

Според Европейското споразумение за основни пътни артерии („European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR)”), подписано и от България:

“Скоростен път е път предназначен за автомобилен трафик, до който достъпът се осъществява само от кръстовища на различни нива или чрез контролирани кръстовища на едно ниво, и за който важи:

- **забранено е спирането и паркирането на платната му за движение и**
- **не се пресича на едно ниво с релсови или с пешеходни пътища.”**

В действащия към момента Закон за пътищата в Р България понятието „скоростен път” не е регламентирано. За целите на настоящия документ и по отношение на определените в него проекти е възприета горепосочената дефиниция. Също така е прието понятието „скоростен път” да се счита за равносилно и еднозначно с понятието „високоскоростен път” и „експресен път“.

Допълнителен важен мотив за възприемане на тази дефиниция е отчетеното обстоятелство, че през последните години с многократното повишаване на нивото на моторизация в страната, се наблюдава много тревожна тенденция за драстично увеличаване частта на пътнотранспортните произшествия (ПТП), в следствие на превишена скорост и челни удари. С изграждането на скоростни пътища, съобразно възприетият модел за изпълнение, се очаква значително подобрене в посока намаляване на тези инциденти.

Очаква се чрез изграждането на скоростни пътища разпределението на транспортните потоци при пътищата от по-висок клас от РПМ на България значително да се подобри. Това е от решаващо значение за подобряване на транспортното обслужване на населението, икономическото развитие на териториите, през които преминават и разпределението на транзитните потоци като цяло.

Предвид спецификата на разглежданите пътища от РПМ на Р България, в контекста на значимостта им в национален и общоевропейски план, както и предвид приоритизирането им на базата на известни и прогнозни данни за трафика, локални проблеми, регионални нужди и др., както и на базата на тенденциите за развитие и възприетите водещи мотиви в транспортната политика на ЕС, в настоящия документ за водещ габарит при изграждането на скоростните пътища се определя габарит Г20, дефиниран в "Норми за проектиране на пътищата" от 2000г. (т.е. четирилентов път с 2 ленти по 3.50м за движение във всяка посока и с разделителна ивица по средата от 2м). По изключение се допуска изграждането на отделни пътни отсечки с габарит - Г10.5 на базата на експертна преценка или технико-икономически анализ в зависимост от очаквания трафик. Паралелно следва да се отчете евентуалната възможност за изпълнение на скоростните пътища с по-малка разделителна ивица или аналогични характеристики. Тази възможност следва да се изследва на базата на опита от международната практика и технически регламенти и при констатирана необходимост да се ревизират и актуализират действащите нормите за проектиране и технически стандарти.

Предписанията за габарит Г10.5 за отделни участъци по трасетата на определените в настоящия документ скоростни пътища се базират на проведени задълбочени разглеждания, обсъждания и/или на базата на извършен технико-икономически анализ от членовете на работната група.

За всяка отделна отсечка по описаните трасета е направена оценка на целесъобразността при избора съответно на габарит Г20 или Г10.5 към настоящия момент и предвид планиране изграждането им в рамките на визириания период - до 2020г. и съответното ползване на конкретния инфраструктурен участък за време от минимум 30 години. В най-общия случай на разглеждане за всеки отделен участък са отчетени конкретните теренни условия, рамкови условия на прилежащите територии, степен на влияние върху комерсиалната скорост за цялостното трасе, възможности за алтернативно изпълнение по обходно трасе, индикативни разходи, очаквани ползи, данни по отношение на трафика и др., в зависимост от наличните данни.

При определяне на предвижданите за изграждане скоростни пътища преференциално са разгледани потенциално възможните проекти или проектни участъци по направленията на трансевропейските транспортни коридори. За всички разглеждани пътища (приоритетно I-ви клас) са отчетени потенциалните възможности за развитието им, за тяхното оптимизиране, както и най-общите им нужди от реконструкция и рехабилитация с цел хармонизиране на техническите им характеристики с тези на пътищата от трансевропейската пътна мрежа. Голяма част от тези пътища са включени в приложението към договора за присъединяване на България към Европейския съюз, като за тях е поето задължение във връзка с тяхната рехабилитация и/или реконструкция, така че да отговарят на Европейските стандарти за строителство, експлоатация, услуги и безопасност на движението.

Следните проекти се дефинират за приоритетно изпълнение като скоростни пътища:

5.2.1. Скоростен път „ВИДИН-БОТЕВГРАД”

Трасе: „Видин – Димово – Монтана – Враца – Мездра – Ботевград (ПВ с АМ "Хемус")



Този маршрут е по коридор №4. В момента маршрутът се обслужва от първокласния път I-1, който е с непостоянен габарит и с отсечки в различно експлоатационно състояние. През последните години са направени подобрения на пътя. Те включват изграждане на участък с две пътни платна между градовете Мездра и Враца и подобряване на някои участъци между Монтана и Ружинци, както и между Ружинци и Видин. Скоро ще бъде завършена и

реконструкцията на пътя при Видин във връзка с изграждането на новия мост на р. Дунав.

Път I-1 минава директно през населени места, в това число през градовете Враца и Монтана и не може да гарантира движение с постоянна скорост нито безопасност и комфорт при пътуване.

Откриването на моста при Видин ще създаде изцяло нов маршрут, свързващ България, Турция и Гърция със Западна Европа през Румъния. Това дава потенциал за значително по-усилена експлоатация на маршрута в резултат на засилената му функция като стратегически търговски маршрут.

Предвидената модернизация на пътя ще постигне подобряване на качеството и капацитета на маршрута. Комбиниран с обходните пътища на двата по-големи града, участъкът ще позволи по-високи скорости и ще намали времето за пътуване. Ще бъде реализирана висококачествена връзка между АМ „Хемус” и втория мост на река Дунав при Видин.

В резултат на подобряването на техническите и експлоатационни характеристики на трасето се очаква да се намали броят на пътнотранспортните произшествия.

Ориентировъчни технически данни по участъци, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани по-подробно в приложенията.

5.2.1.1. „Видин – Димово”

Предвижда се изграждане на скоростен път от края на изграждащата се в момента прилежаща инфраструктура на Дунав мост 2 до гр. Димово с дължина около 32.5 км. Агенция „Пътна инфраструктура” - Бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” по приоритетна ос II - „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси”, ще кандидатства с настоящия проект за включване в ОП „Транспорт” през програмния период 2014 – 2020 година.

5.2.1.2. „Димово – Бела – Ружинци”

От гр. Димово до края на с. Ружинци пътят е в лошо експлоатационно състояние с технически елементи, неотговарящи на класа на пътя. Трасето преминава през населените места, което има негативни екологични въздействия, отразяващи се и на населението.

Изграждането на обходен път по ново трасе с дължина 20.5 км с четирилентов габарит ще понижи вредното влияние на преминаването на трафика през урбанизираните територии и ще повиши пропускателната способност на пътя.

Участъкът „Димово – Бела – Ружинци” е включен в Оперативна програма „Транспорт” програмен период 2007 – 2013 година.

5.2.1.3. „Ружинци – Монтана”

От края на с. Ружинци до гр. Монтана съществуващия път е с едно платно за движение. Дължината на пътното трасе е приблизително 43 км. Целесъобразно е изграждане на скоростен път с габарит Г20, с включване на обходни пътища на населените места.

Агенция „Пътна инфраструктура” - Бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” по приоритетна ос II - „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси”, следва да кандидатства с настоящия проект за включване в ОП „Транспорт” през програмния период 2014 – 2020 година.

5.2.1.4. „Обходен път на гр. Монтана”

Планира се изграждане на ново пътнo трасе от западната и северната страна на гр. Монтана до включването му в съществуващия път. Дължината на новото трасе е 11.9 км с проектен габарит Г20. Участъкът е включен в Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 година.

5.2.1.5. „Монтана – Враца”

Съществуващият път I-1 е с габарит Г10.5. Отсечката е с дължина приблизително 30 км. За хомогенизиране на габарита и установяване на постоянна скорост на движение се планира и този участък да бъде изграден с четирилентов габарит.

5.2.1.6. „Обходен път на гр. Враца”

Понастоящем автомобилният трафик преминава през гр. Враца, тъй като обходният път не е завършен. Изградената част от него е двулентов път с габарит Г10.5 и дължина 8.25 км. Предвидено е доизграждане на обходения път на гр. Враца с дължина 6.8 км, габарит Г10.5. Участъкът е включен в Оперативна програма „Транспорт” - програмен период 2007 – 2013 година.

С хоризонт 2020г. се предвижда разширяване на трасето до габарит Г20 с цел осигуряване хомогенност на трасето от Видин до връзката с АМ „Хемус” при Ботевград.

5.2.1.7 „Враца – Мездра”

Въведен е в експлоатация 10 км четирилентов път с габарит Г20.

5.2.1.8. „Мездра – Ботевград“

Планира се изграждане на скоростен път между гр. Мездра и гр. Ботевград, включително обходни пътища на населените места. Дължината на проектния участък е 31.5 км. Участъкът е включен в Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г.

5.2.2. Скоростен път „РУСЕ – МАКАЗА“

Трасе: „Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово – Хасково – Кърджали – ГКПП Маказа“



Този маршрут е част от ТЕТК № 9, свързващ Финландия и Русия с Гърция през Румъния и България. Изграждането на скоростен път се предвижда за цялото трасе на ТЕТК № 9 на територията на България. Връзката между България и Румъния при гр. Русе е добре развита. Това се дължи на съществуващият мост на р. Дунав „Русе - Гюргево“. В южния край трасето на коридор №9, връзката с Гърция в района на прохода Маказа все още не е открита.

Спогодбата с Р Гърция за ГКПП „Маказа - Комотини“ е подписана на 22.12.1995г. и е влязла в сила от 19.09.1996г. От българската страна новият път, свързващ маршрута до Подкова, е завършен. Пътят между Русе и Маказа е от първи клас I-5 и е част от Е-85. Той е един от четирите първокласни маршрута, прекосяващи България от север на юг и е основната връзка по направлението „север-юг“ в централната част на страната.

С изключение на два къси пътни участъка изградени с габарит Г20 - един на север от Стара Загора и втори на юг от Димитровград, пътят е с едно платно и е с променлив стандарт по отношение на геометрията и поддръжката. Маршрутът е труден, защото пресича Стара планина на голяма надморска височина и понякога през зимата при неблагоприятни метеорологични условия се затваря. Транспортните потоци по маршрута понастоящем са много променливи. Най-големи са в близост до големите градове и най-малки в южния участък близо до гръцката граница. С откриването на ГКПП „Маказа“ и на прилежащите пътни връзки родопската област в южната периферия на страната ще се отвори към беломорското пристанище „Александруполис“, което предоставя нови възможности за развитие на местната и регионалната икономика.

Целесъобразно е изграждане на нова и подобряване на съществуващата пътна мрежа от Русе до Маказа. Целта на проекта е да се възстановят и подобрят отделни участъци от пътя между Русе и Маказа, включително да бъдат изградени обходни пътища на градовете и тунел при прохода Шипка. Реконструируваният участък ще предостави висококачествена връзка между румънската граница при Русе и предложеното преминаване на гръцката граница при прохода Маказа.

Проектът ще генерира редица ползи, осигурявайки по-бързи и по-надеждни пътувания, модернизирана транспортна връзка по направление на Трансевропейски коридор №9, която ще подсили търговските връзки между Гърция, България и Румъния и интеграцията им с останалата част от Европа.

На основа на подобрените технически и експлоатационни параметри на участъците от път I-5 „Русе - Маказа” се очаква да се намали броят на пътнотранспортните произшествия.

Ориентировъчни технически данни по участъци, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани подробно в приложенията.

5.2.2.1. „Русе – Бяла – Велико Търново (ПВ Дебелец)”

Пътният участък е с едно платно за движение с габарит Г10.5. Често стават пътнотранспортни произшествия с човешки жертви.

Агенция „Пътна инфраструктура” - Бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” - приоритетна ос II - „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси”, следва да кандидатства с настоящия проект за включване в ОП „Транспорт” през програмния период 2014 – 2020 година.

Пътят следва да се реконструира в четирилентов път с изграждане на обходи на населените места.

5.2.2.2. „Велико Търново (ПВ Дебелец) – Габрово – гр. Шипка”

Автомобилният трафик след гр. Велико Търново се преразпределя между „Шипченски проход” по направлението на път I-5 и през прохода „Хаинбоаз” по направление на път II-55. Алтернативният маршрут през „Хаинбоаз” поема голяма част от тежкотоварния трафик. Път I-5 се поддържа в сравнително добро състояние, но има участъци, които трябва да бъдат оптимизирани чрез реконструкция. Предвижда се запазване на двулентовия габарит на пътя между гр. Велико Търново и гр. Шипка. Преминаването на Стара планина през „Шипченски проход” със скоростен път с габарит Г20 би струвало много скъпо, предвид необходимостта от изграждане на множество пътни съоръжения в планинския терен.

Разделянето на пътното трасе при пътен възел Дебелец се съпътства с разделяне на габарита на пътя от Г20 на 2 x Г10.5 - през прохода „Хаинбоаз” и по направлението на път I-5, за различните направления на автомобилните потоци.

- „Велико Търново – Габрово”

Между гр. Велико Търново и гр. Габрово пътят преминава през много населени места и изграждането на скоростен път с изграждане на обходни пътища на този етап не е икономически целесъобразно. Целесъобразна е реконструкция на пътя с основна цел заобикаляне на населените места по трасето.

- „Обходен път на гр. Габрово и етапна връзка със съществуващия път I-5”

В момента автомобилният трафик, който преминава по път I-5 и се насочва към връх Шипка, преминава през гр. Габрово, което създава сериозни екологични проблеми за града. Необходимо е изграждане на обходен път на гр. Габрово от западната страна с дължина 23.3 км и етапна връзка за включването му в съществуващия път I-5 от

северната част на прохода „Шипка“. Участъкът е включен в Оперативна програма „Транспорт“ за програмния период 2007 – 2013 година.

- „Тунел под връх Шипка“

За цялостното решаване на проблемите с преминаването на високопланинския проход „Шипка“ е рационално изграждането на тунел под върха и пътна връзка със съществуващия път при гр. Шипка.

След реализацията на проекта ще бъде създадена бърза, удобна връзка между гр. Габрово и гр. Стара Загора и ще се избегне трудното преминаване през връх Шипка. Ще се подобрят транспортните комуникации между Северната и Южната част на страната. Дължината на тунела е приблизително 3.2 км.

5.2.2.3. „Шипка – Казанлък – Обходен път на Стара Загора –Димитровград“

Предвижда се изграждане на скоростен път с габарит Г20 за всички участъци, т.е. хомогенизиране на основните пътни характеристики. Понастоящем трасето на път I-5 преминава през централната част на град Шипка, което създава редица проблеми.

Предвижда се изграждане на скоростен път с дължина около 35 км и обходи на населените места, включително на гр. Димитровград.

5.2.2.4. „Димитровград – Хасково“

Пътят е изграден с автомагистрален габарит.

5.2.2.5. „Хасково- Кърджали – Подкова – ГКПП „Маказа“

Автомобилният трафик след гр. Хасково на този етап не изисква изграждане на скоростен път.

- „Хасково - Кърджали“

Отсечката е в добро експлоатационно състояние и не се нуждае от реконструкция.

- „Обходен път на гр. Кърджали“

Транспортният трафик от вътрешността на страната, насочен в направление Подкова, а в бъдеще след изграждане на ГКПП „Маказа“ към Република Гърция, преминава през чертите на гр. Кърджали. Съществуващият път I-5, преди влизането в гр. Кърджали, е с голям и продължителен надлъжен наклон, което създава предпоставки и е причина за пътнотранспортни произшествия, особено за тежкотоварните превозни средства. Негативното влияние на транспортния трафик и намалената безопасност на движение, могат да бъдат решени с изграждането на обходен път на града.

Предвижда се изграждане на двулентов път с проектна дължината около 14 км.

- „Кърджали – разклон Джебел – Подкова“

Проектът включва два подучастъка:

- рехабилитация на съществуващ път от Кърджали до разклон Джебел с дължина 8 км и габарит Г20 и
- ново строителство на пътна отсечка с дължина 24 км от разклон Джебел до Подкова. Предвижда се габаритът на новия път да бъде Г10.5.

С реализацията на този проект ще бъде продължена изградената част от границата до Подкова и ще бъде модернизирано цялото направление от гр. Кърджали до границата с Република Гърция. Участъкът е включен в Оперативна програма „Транспорт” за програмния период 2007 – 2013 година.

- **„Подкова – ГКПП Маказа”**

Построен е двулентов път с дължина 26 км със средства по програма ФАР на ЕС.

5.2.3. Скоростен път **„РУСЕ - ШУМЕН”**

Изграждането на съвременен скоростен път от гр. Русе до гр. Шумен, по направлението на републикански път I-2, ще даде възможност за подобряване на транспортните комуникации между река Дунав и Черно море, респективно между международните



пристанища Варна и Русе. Ще се създадат благоприятни условия за осъществяване на интермодални превози, при които времето за доставка на товари от и към Централна Европа с участие на р. Дунав може да се съкрати поне с едно денонощие, като се избегне преминаването през канала „Черна вода - Констанца” и участъците Варна - Констанца и Черна вода - Русе.

Ще се подобри свързаността на главните полюси на растеж в Североизточната част на страната – гр. Русе и гр. Варна и на вторичния – гр. Шумен. Пътят създава условия за развитие на транспортоемки производствени дейности по оста “Русе – Шумен – Варна”, на нови индустриални и бизнес зони и за разширяване на съществуващите. Достъпът до воден транспорт ще засили чуждия инвеститорски интерес към тази част на страната.

Необходимо е да бъде изградена ефективна и безопасна пътна инфраструктура, включваща строителство на обходни пътища на населените места и привеждане на съществуващия път към габарит Г20. Индикативната дължина на участъка е 105 км.

Агенция „Пътна инфраструктура” - Бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” по приоритетна ос II - „Развитие на пътна инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси”, следва да кандидатства с настоящия проект за включване в ОП „Транспорт” през програмния период 2014 – 2020 година.

Ориентировъчни технически данни, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани в приложенията.

5.2.4. Скоростен път „ГЮЕШЕВО-СОФИЯ”

Трасе: „ГКПП Гюешево – Кюстендил – Радомир – Перник- София”



Пътят е част от коридор №8, който провежда трафик от и за Адриатика. Същевременно е главната пътна артерия, по която се осъществяват пътните комуникации със съседна Македония. Той осигурява достъп на страните от Западните Балкани до пристанищата на Черно море – Варна и Бургас. Пътят свързва двете балкански столици Скопие и София, както и някои вторични полюси на развитие като

Перник и Кюстендил.

Агенция „Пътна инфраструктура” - Бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” по приоритетна ос II - „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси”, ще кандидатства с настоящия проект за включване в ОП „Транспорт” през програмния период 2014 – 2020 година.

Ориентировъчни технически данни, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани в приложенията.

5.2.5. Скоростен път „РИЛА”

Трасе: „Кюстендил – Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия”/ АМ „Хемус”



Скоростен път „Рила” логически може да се разглежда като алтернативен участък на част от коридор № 8 и като далечен южен обход на гр. София. Осигурява стратегическа връзка между АМ „Тракия”, АМ „Струма”, АМ „Хемус” и скоростен път „Гюешево - София”

Скоростен път „Рила” е включен като проект в инициативата за развитие на Южните Балкани.

– Участък „Кюстендил – Дупница”

Този участък следва да осигури бъдещото трасе между скоростен път „Гюешево – София” и АМ „Струма” и ще представлява скоростен път и привлекателна връзка за транзитния трафик, чрез която ще бъдат преодоляни проблемите на съществуващия

маршрут. Особена полза от подобрения транзит ще има за вътрешния и международния тежкотоварен трафик.

Агенция „Пътна инфраструктура” - Бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” по приоритетна ос II - „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основни национални транспортни оси” ще кандидатства с настоящия проект за включване в ОП „Транспорт” през програмния период 2014 – 2020 година.

**– Участък „Дупница – Самоков – ПВ Богородица – връзка с АМ „Тракия”/
връзка с АМ „Хемус”**

Трасето на пътя преминава по направлението от гр. Дупница към АМ „Тракия” с отклонение към АМ „Хемус”. Дължината на двете отсечки е 106.9 км, габарит Г20.

След реализацията му ще бъде намален трафикът на тежкотоварни автомобили в района на столицата, тъй като част от транзита по коридор №8 от и към черноморските пристанища Бургас и Варна ще се пренасочи по южния обходен път. Отчитайки екологичните проблеми на столицата и тези в рамките на Софийско поле, реализацията на проекта ще има голям принос за подобряване състоянието на околната среда. Същевременно ще се подобрят условията за провеждане на пътния трафик в района на столицата, в резултат на реструктурирането му и отвеждането на транзита по обходния път. Ще се подобри транспортната свързаност на гр. Кюстендил, който е вторичен полюс на растеж и ще се създадат по-добри условия за преодоляване на периферността чрез подобрена достъпност и условия за сътрудничество в национален и международен план.

Пътят ще осигури връзка между магистралите „Хемус” и „Тракия” извън територията на големите градски центрове, като ще предизвика благоприятно реструктуриране на трафика и намаляване на натоварването на някои участъци в района на столицата. Този маршрут свързва участъци от Трансевропейските транспортни коридори №4 и №8 в района на гр. София. Единствените функциониращи пътища в това направление към момента са от втори клас, като осигуряват транзитен маршрут за тежкотоварното движение от Гърция към София и Източна България. Те са с големи надлъжни наклони и с малки радиуси на хоризонталните криви, което поражда проблеми за товарните автомобили и намалява скоростта на пътуването. През зимния период поддръжката им е затруднена. Пътят би могъл да обслужва и по-дълги маршрути от Гърция и Македония до Турция, Черно море и Румъния (през Видин и Русе). Той ще предостави връзка на зимните курортни зони около Самоков и Боровец със София и летище София.

Резултатът ще е скоростен път, който при добро зимно поддържане ще преодолее проблемите на съществуващия маршрут и ще предоставя качествена връзка за транзитния трафик към множество вътрешни и международни направления. Строителството на скоростния път през сложен пресечен терен изисква много пътни съоръжения, което би могло да повиши капиталовите разходи и рисковете, свързани с тяхното изграждане.

Работната група препоръчва подробен сравнителен анализ за участъка „Самоков” - АМ „Тракия” - АМ „Хемус”, при който да бъде изследван вариант за ползване на участъка от АМ „Тракия” между ПВ „Нови Хан” и ПВ „Ихтиман” като възможно алтернативно трасе на предложеното разклонение от ПВ „Богородица” до АМ „Хемус”.

Ориентировъчни технически данни, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани в приложенията.

5.2.6. Скоростен път „ВАРНА - ДУРАНКУЛАК”

Трасе: „Варна – Каварна – ГКПП Дуранкулак - /връзка към Констанца, Румъния/”



Изграждането на скоростен път ще допринесе за усвояване на туристическия потенциал в северната част на Черноморското крайбрежие и за кохезия между големите туристически центрове на североизточна България и южна Румъния (в района на Мангалия, Констанца и Мамая). Ще насърчи интермодалността при пътническите превози, осигурявайки качествена еквивалентна пътна инфраструктура до бъдещата станция на високоскоростни влакове в

гр. Констанца.

Ориентировъчни технически данни, както и прогнозни данни относно стойности и др., са описани в приложенията.

5.2.7. Скоростен път „ПЛОВДИВ-АСЕНОВГРАД”

Трасе: „Пътен възел на АМ „Тракия” – обходен път „Пловдив - Асеновград”



Осъществява връзка за транзитния трафик от и за АМ „Тракия” през околновръстния път на гр. Пловдив от и за направленията „Пловдив – Асеновград – Смолян – Рудозем – Ксанти” и „Пловдив – Асеновград – Кърджали – ГКПП „Маказа“, което представлява диагонална връзка между ТЕТК 8 и 9. Оптимизирането на този участък до габарит Г20 ще осигури хомогенност на пътното трасе и по този начин ще позволи по-

качествен превоз на пътници и товари, обединявайки трафик-потоците по гореспоменатите направление, ще допринесе за безопасността и за повишаване качеството на транспортните услуги.

Ще има принос и за развитие на трансграничното сътрудничество с Р Гърция през ГКПП „Рудозем – Ксанти”.

5.3. ПРОЕКТИ ЗА ЗНАЧИМИ ПЪТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

Балансираното развитие на пътната мрежа на България изисква политика на приоритетно изграждане, както на отделни пътни участъци, така и на значими пътни връзки. С цел предотвратяване фрагментираното ѝ развитие се откроява необходимостта от изграждане на следните пътни съоръжения с важна свързваща функция:

5.3.1. ТУНЕЛ „ШИПКА” /през Стара Планина/

Трасе: Републикански път I-5 в участъка „Габрово - Казанлък”

Този проект е разгледан в т. 5.2.2.2., като част от скоростен път „Русе - Маказа” по трасето на републикански път I-5: „Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово – Хасково – Кърджали – ГКПП „Маказа”. Намира се също така на трасето на път E85 от европейската международна мрежа и на трасето на трансевропейски транспортен коридор №9 от ТЕТМ.

5.3.2. МОСТ „ОРЯХОВО - БЕКЕТ” /на р. Дунав/

Направление: „Оряхово (България) – Бекет (Румъния) ”

В рамките на Дунавската стратегия е предложено развитието на Общоевропейски транспортен коридор №7, посредством подобряване на навигацията по р. Дунав, модернизация на пристанищната инфраструктура, насърчаване на интермодалните превози, осигуряване на напречните връзки през реката и довеждащата транспортна инфраструктура и развитие на информационните системи.

С изграждането на съоръжението ще бъде свързано и строителство на обходен път на гр. Оряхово, като се даде възможност за разделяне на трафика за двете дестинации Враца и Плевен, за да се осигури по-равномерно натоварване на пътната мрежа.

5.3.3. МОСТ „СИЛИСТРА - КЪЛЪРАШ” /на р. Дунав/

Направление: „Силистра (България) – Кълъраш (Румъния) ”

В рамките на Дунавската стратегия е предвидено изграждането на мост над р. Дунав при Силистра – Кълъраш и изграждане и рехабилитация на довеждащата инфраструктура до бъдещия мост над р. Дунав, промяна в габарита и носимоспособността на път I-7. Трасето на първокласния път I-7 свързва границата ни с Република Румъния с границата ни с Република Турция. Пътят преминава през “Върбишки” проход, който е в много лошо състояние и неговата реконструкция би изисквала значителен финансов ресурс, особено ако трябва да бъде изграден скоростен път.

Скоростен път се предвижда да бъде изграден до гр. Шумен за осъществяване на бърза връзка с АМ „Хемус”.

6. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОЕКТИ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ

С цел предотвратяване фрагментираното развитие на републиканската пътна мрежа на България е необходимо, паралелно с развитието на високотласните пътища по водещите международни трасета, да се развиват допълнителните „слаби места” на мрежата, свързани с други международни направления, усвояване потенциала на периферните гранични територии, подобряване значими връзки във вътрешността на страната и др.

Дефинираните в настоящата точка приоритетни проекти са стратегически приоритети за изграждане във времето до 2020г. Всички описани проекти имат двойко значение - както за ефективното интегриране на националната транспортна мрежа в тази на ЕС, така и за разгръщане потенциала на регионите в страната. Реализирането им ще допринесе за засилване на кохезионните процеси на трансрегионално ниво в пределите и извън пределите на страната, както и за устойчив и балансиран икономически растеж на България и ЕС като цяло в средносрочен и в дългосрочен план.

6.1. Пътни връзки, свързани с усвояване на потенциала на периферните гранични територии

Целта на определените в тази точка проекти е да допринесат за балансираното развитие на РПМ, като подобрят нейното състояние и характеристики в трансграничните региони. Наличните към момента данни показват, че тези региони са водещи по отношение влошен достъп до областен център. В контекста на общеевропейската политика са важни действията, целящи уеднаквяване достъпа до услуги от основно значение и осигуряване на еквивалентни рамкови условия и качество на живот на хората от различните региони. Дефинираните тук обекти са определени след направен анализ и разглеждане нуждите на регионите и тенденциите на развитие на международните връзки по РПМ.

6.1.1. Крайдунавски северен път от Видин до Силистра /„Северна хоризонтала”/

Доизграждането и модернизация на крайдунавския крайбрежен път от Видин до Силистра („Северна хоризонтала”), включва и изграждане на велосипедна алея.

Крайбрежният маршрут е комбинация от следните пътища:

- II-12 Видин – Брегово – границата с Република Сърбия
- II-11 Видин – Арчар – Лом – Козлодуй – Оряхово – Гиген – Брест – Гулянци - (Дебово – Никопол)
- II-52 (Русе - Бяла) – Мечка – Новград – Свищов – Деков – Бяла вода – Никопол
- II-21 Русе – Тутракан – Силистра

Направлението има важно значение за интегриране на областите и общините, разположени по крайбрежната територия и засилване на териториалното

сътрудничество със съседните гранични райони. Подобряването на транспортната достъпност на крайбрежните индустриални зони ще засили инвеститорския интерес към тях.

Изграждането на велосипедна алея се подкрепя от страните, участващи в Дунавската стратегия на Европейския съюз и ще допринесе за развитието на екотуризма в крайбрежните територии. Крайдунавският маршрут създава възможност за оптимизиране преразпределението на трафика между фериботните връзки в българо-румънския участък на р. Дунав.

6.1.2. Крайграничен южен път от Петрич до Бургас /„Южна хоризонтала”/

Крайграничният маршрут е комбинация от следните пътища:

- III-198 Гоце Делчев – Петрич – Граница с Република Македония
- III-197 Гоце Делчев – Доспат – Девин
- III-866 Девин – Смолян
- II-86 Смолян – Средногорци
- III-865 Средногорци – Ардино – Кърджали
- I-5 Кърджали – Момчилград
- II-59 Момчилград – Крумовград – Ивайловград
- III-597 Ивайловград – Любимец
- I-8 Любимец – Харманли
- II-76 Харманли – Тополовград – Елхово
- II-79 Елхово – Средец – Бургас

Оптимизацията и реконструкцията на пътищата по направление „запад-изток” ще интегрира крайграничните територии по южната граница на България и ще подобри достъпа на общините до съответния им областен център в зоните с регистрирана най-влошена достъпност в България.

Направлението ще създаде по-добри условия за развитие на туризма и разгръщане потенциала на планинските райони, включително за предлагане на съвместни регионални туристически продукти с граничните райони на съседните Гърция, Македония и Турция.

Пътното направление ще допринесе за интермодалност на връзките. Ще осигури стратегическа транспортна връзка между дълбоководното пристанище Александруполис и международното пристанище Бургас.

6.2. Подобряване на трансграничната свързаност с вътрешността на страната

Разгледаните пътни връзки имат международно и регионално значение. Те ще допринесат за балансираното развитие на РПМ, както и за икономически растеж на България и ЕС като цяло в средносрочен и в дългосрочен план.

6.2.1. Модернизация на пътя „Бургас – ГКПП Малко Търново”

Трасе: републикански път I-9

Пътят се явява естествено продължение на бъдещата АМ „Черно море” в посока юг и осигурява връзка с пътната мрежа на Република Турция. Този маршрут към Турция е предпочитан от автобусното и тежкотоварното движение, но в момента преминаването на тежкотоварни автомобили по това направление е ограничено, предимно поради наличните ниски параметри на пътя и необходимостта от довършване на обходен път на гр. Малко Търново. Подобряването на достъпността и свързаността на граничните райони ще стимулира разширяването на трансграничното сътрудничество. Рационално е подобрението на следните участъци:

- Изграждане на обходен път на гр. Малко Търново и качествена връзка към ГКПП „Малко Търново – Дерекьой”
- Изграждане на скоростен обходен път на гр. Бургас

Необходимо е изграждане на обходни пътища на гр. Бургас и гр. Малко Търново, така че тежкотоварният транзитен автомобилен трафик да се изведе извън застроените територии, с което следва да се решат множество транспортни и екологични проблеми.

6.2.2. Модернизация на пътя „Асеновград – Смолян – Рудозем”

Трасе: републикански път II-86

Модернизацията на трасето в комбинация с доизграждането на скоростен път „Пловдив-Асеновград” следва да повиши значително свързаността между главния център на развитие в Южен централен район - гр. Пловдив и планинските райони в централните и източните части на Родопи.

Гр. Смолян е единственият областен град, попадащ извън републиканската железопътна мрежа, поради което оптимизацията на пътния участък е и единствена възможност за подобряване на транспортната му свързаност с националната транспортна мрежа и вътрешността на страната. Връзката има голямо значение, както за повишаване достъпа на населението до услуги, така и за разгръщане на туристическия потенциал на високопланинския регион. Голяма част от туристическия поток използва това направление. Зимната поддръжка е затруднена, особено в планинския участък „Асеновград-Смолян”, където пътното трасе се развива в сложен планински терен и цялостната му реконструкция и изграждане на скоростен път биха изисквали значителен финансов ресурс. С оптимизация на връзката към Р. Гърция следва да се подобри трансграничната свързаност и сътрудничество. Предвижда се следната оптимизация на пътните участъци:

- **Реконструкция на път II-86 в участъка „Асеновград – Смолян”**

Реконструкцията следва да предвижда възможност за изграждане на допълнителна лента за движение на тежкотоварни автомобили или частично изграждане на трето пътно платно, съобразено с теренните особености. Това ще облекчи автомобилния трафик от задръстванията, причинени основно от тежкотоварния трафик. В последните години са правени известни подобрения по трасето, но те не са достатъчни, за да отговорят на изискванията на съвременния автомобилен трафик. Реконструкцията на пътя ще допринесе за интермодалност на превозите, предвид връзката с летище Пловдив, която се използва за обслужване предимно на туристическите потоци през зимния сезон към курортите Пампорово и Чепеларе. Очаква се пътят да привлече голям допълнителен международен трафик след завършването на връзката „Рудозем – Ксанти” и откриването на ГКПП съгласно споразуменията.

- **Рехабилитация и реконструкция на път II-86 в участъка „Смолян – Рудозем”**

Предвижда се рехабилитация и частична реконструкция на трасето. Реконструкцията следва да включва основно изграждане на обход на гр. Рудозем. Направлението има значение за трансграничната свързаност с Р Гърция и за разгръщането на потенциала на прилежащите планински територии.

6.3. Модернизация на път I-7 „Силистра – Ямбол – Елхово – Лесово”

В рамките на Дунавската стратегия е предвидено изграждането на мост над р. Дунав при „Силистра–Кълъраш” и изграждане и рехабилитация на довеждащата инфраструктура до бъдещия мост.

Област Силистра би могло да се разглежда като северно начало на нов транспортен коридор, започващ от гр. Силистра, през Шумен и Ямбол до границата с Република Турция. На юг граничният пункт с Турция - "Лесово-Хамзъбейли" е в експлоатация.

Пътното направление „Силистра – Елхово” ще осигурява провеждането на транзитен и международен трафик на юг към Турция и на север към Румъния, Молдова, Русия и Украйна. Фактор за привличане на такъв трафик ще бъде планираният за изграждане мост при „Силситра – Кълъраш”. В този аспект е важно значението на пътното направление в контекста на цялостното развитие на пътната инфраструктура на България и Европа за засилване на процесите на сближаване в регионален и европейски план.

Модернизирането на направлението, което е пряко свързано с изграждането на моста при Силистра, ще окаже положително въздействие върху цялостното икономическо и социално развитие на областите, през които преминава.

Реконструкцията и развитието на пътя „Силистра – ГКПП „Лесово” като скоростен път ще допринесе в значителна степен за подобряване на транспортните комуникации по регионалната пътна мрежа в източната част на страната, на база на подобряване на експлоатационното състояние и техническите параметри на пътя. Ще се подобри достъпността за трансгранично сътрудничество на районите край р. Дунав и по южната граница на страната. Заедно с това ще бъдат създадени предпоставки за разгръщане на потенциала за икономическо развитие на два от районите от страната – североизточен и югоизточен. Ще се подобри интеграцията на посочените райони в националната транспортна мрежа.

Мостът над р. Дунав е значимо инженерно съоръжение и неговото изграждане ще доведе до изменения в транспортната схема на региона. Ще бъдат образувани нови и ще се реструктурират съществуващите транспортни потенциали. Ще се създадат предпоставки за развитие на икономиката и заетостта на населението, ще се доведе до демографско преразпределение и съживяване на територии.

Очаква се ефектът върху прилежащите територии да се изрази в постепенно повишаване на качеството и стандарта на живот на населението чрез подобряване на транспортната достъпност и намаляване на времето за пътуване до областните центрове, близките градове и по-малките населени места. Като вторични ефекти от оптимизирането на пътното трасе ще се почувства подобряване на достъпа до здравни и образователни услуги за населението, намаляване на транспортните разходи на стоки, осигуряване на по-безопасни условия и по-висок комфорт на пътуване, увеличаване скоростта на предвижване и др.

Приоритетно следва да бъде изграден пътният участък "Силистра - Шумен", чрез който ще се осъществи бърза връзка от бъдещия мост до АМ „Хемус“.

Преминаването на Стара планина може да се осъществи през Върбишки проход (път I –7), през Ришки проход (път II-73) или през Котленския проход (път II-48). В теренно отношение най-благоприятен е Ришки проход. Алтернативите за преминаването на Стара планина подлежат на сериозно прединвестиционно проучване и анализ.

Модернизирането на южната част от направление от Ямбол до Лесово също подлежи на технико-икономически анализ.

На този етап цялото направление от Силистра до Лесово ще бъде рехабилитирано и ще бъдат възстановени транспортно-експлоатационните условия за пътуване.

7. РЕЗЮМЕ

7.1. Приоритизиране. Списъци на приоритетите

Определените в т.5 приоритетни проекти са разделени и изброени по вид пътна инфраструктура- съответно: автомагистрала, скоростни пътища и значими пътни съоръжения. Общ списък по видове е представен в приложение 1.1.

В приложения 2.1. и 2.2. проектите са изброени по видове пътна инфраструктура с допълнителни индикативни технически и прогнозни финансови данни. В приложение 2.3. в обобщен вид са проследени цялостните трасета на приоритетните пътища, при което са съпоставени основните им актуални и проектни инженерно-технически данни по участъци.

В приложение 1.2. е съставен общ списък на приоритетни проекти, в който от междуправителствената работна група са консолидирани в максимална възможна степен както приоритетните цели за постигане на устойчиво развитие на националната пътна мрежа като интегрална и неделима част от общеевропейската пътно-транспортна мрежа, така и приоритетните нужди на регионите и необходимостта от балансираност при осъществяване процеса на развитие. Приоритизирането, извършено от членовете на междуправителствената работна група, е съобразено в максимално възможна степен с действащите стратегически документи на национално ниво и на ниво ЕС.

Предвид обстоятелството, че за отделните проекти и по-специално за дефинираните им отделни участъци (за доизграждане, реконструкция или основен ремонт) са налични различни рамкови условия и данни, не би следвало списъкът да се счита за универсален с твърдо фиксирана степен на приоритетност. Както формулираният списък на приоритетни проекти, така и останалите приложения, целят да допълнят общата картина за отделните приоритетни пътни проекти и трасета в целостта на настоящия документ от гледна точка на инженерно-технически, финансови, хронологични и други специализирани данни. Посочените в приложенията данни целят да определят мащабността на проектите като цяло и по-отделно като част от «общия пакет».. На базата на документа и приложенията му могат и е препоръчително да бъдат съставяни конкретни програмни документи за реализация, в които отделните инженерно-технически, финансови и хронологични данни, могат да бъдат прецизирани и периодично актуализирани.

При определянето на приоритетните проекти за изграждане в пътна инфраструктура на Р.България с хоризонт до 2020г. за пътищата с общеевропейско и национално значение, работната група е консолидирала в максимална възможна степен, както основните национални нужди във връзка с балансираното и устойчиво доизграждане на РПМ, така и потенциалните възможности за реализация на конкретни проекти, съобразно общите секторни политики на ЕС за развитието на транспорта и пътна инфраструктура, рамкови условия на оперативни програми и др..

7.2. Обобщение. Очаквани резултати

Реализирането на определените проекти следва да допринесе както за засилване на кохезионните процеси на трансрегионално ниво /в пределите и извън пределите на страната/, така и за устойчив и балансиран икономически растеж на България и ЕС в средносрочен и в дългосрочен план. Реализацията на проектите съответства на Ръководните насоки на Общността и по-специално на насоката:

- 1.1. „Да направим Европа и регионите й по-атрактивно място за инвестиции и работа”,
1.1.1. „Разширена и подобрена транспортна инфраструктура

7.2.1. Ефектът за развитието на ТЕТМ и РПМ

Чрез осъществяване на дефинираните в т.5 приоритетни проекти ще се постигнат в максимална степен синтезираните в т.4.1 главни цели. Основен очакван резултат е постигането на ефективна интеграция на републиканската към трансевропейската транспортна мрежа, вследствие на което ще се подобрят значително условията за осъществяване на автомобилните превози на хора и товари по основните транзитни направления навън и вътре в страната. Паралелно с развитието на РПМ на България, чрез доизграждането на приоритетни пътни инфраструктурни проекти по разгледаните пътни трасета, следва да се разгледат възможностите за прилагане на съвременни европейски модели на управление и финансиране на поддръжката на РПМ в дългосрочен план.

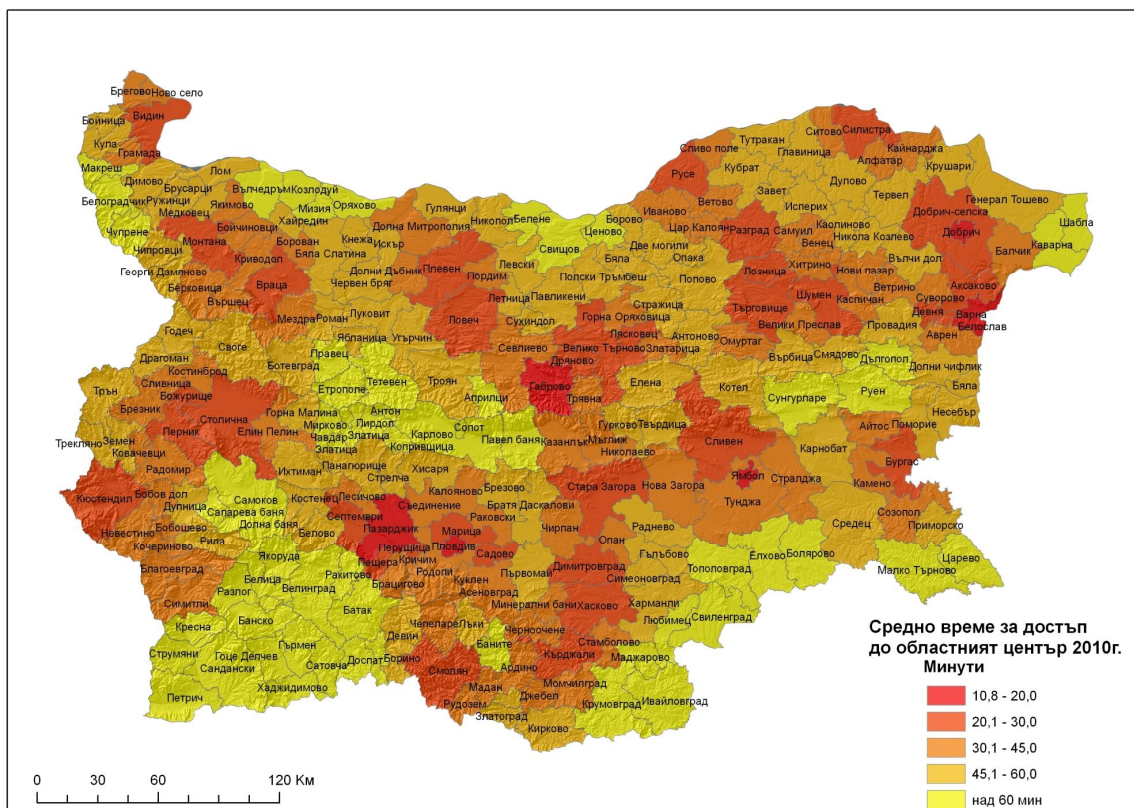
7.2.2. Ефектът за регионите

Реализацията на проектите, определени в т.5 и т.6, ще допринесе съществено за кохезията на регионите и повишаване качеството на живот в тях. Редица вторични ефекти ще се почувстват в други секторни сфери. Например: осигуреното намаляване на времето за пътуване до областен град вследствие оптимизация на конкретно пътно трасе в съответния регион следва да подобри стандарта на живот на локално ниво- като повиши достъпа до здравеопазване на населението, намали транспортните разходи на доставка на стоки, гарантира по-безопасно и комфортно пътуване, намали влиянието на емисиите на шум в застроените територии и др.

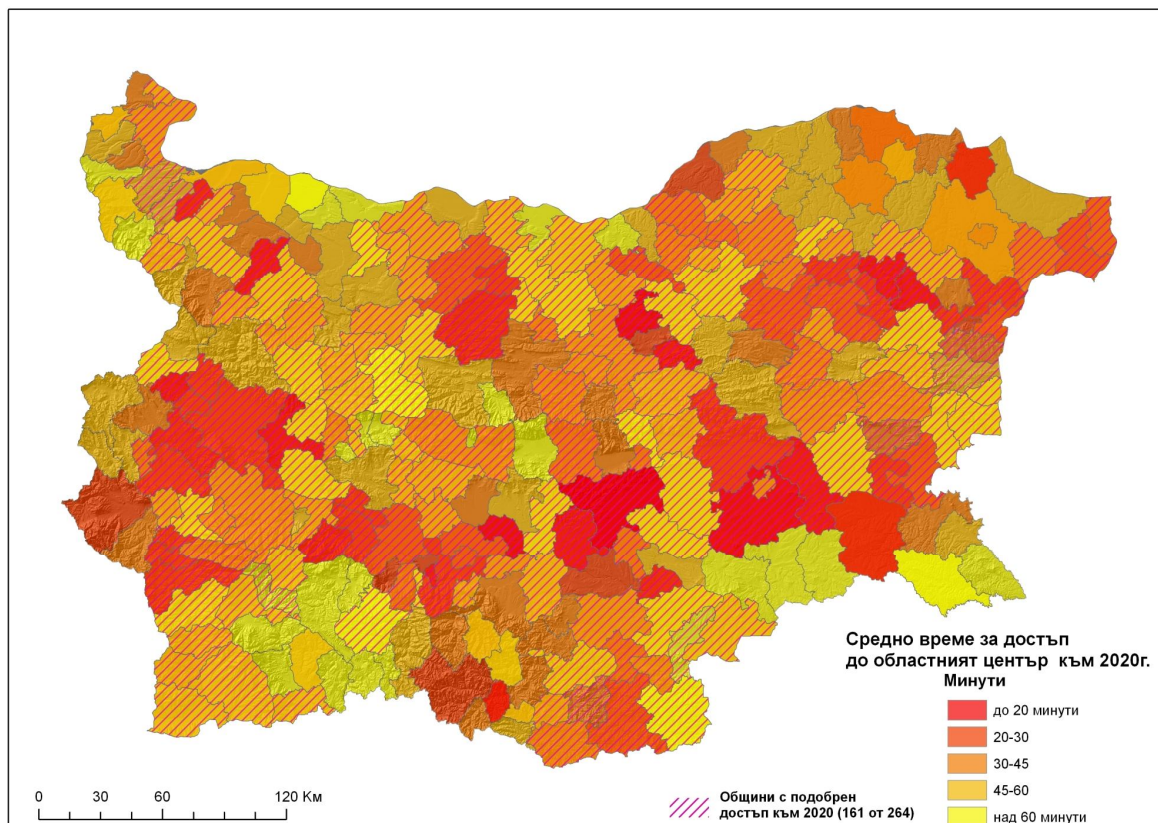
Фигура 1 и 2 онагледяват в голяма степен ефекта за общините (локално ниво) по отношение достъп до областен център (на регионално ниво), вследствие реализацията на всички дефинирани в т.5 проекти. Данните са изчислени чрез ГИС-базиран модел за измерване на транспортната достъпност в Геоинформационния център на Софийския Университет «Св.Климент Охридски». Резултатът показва съществено подобрение на достъпа до областен център за 161 от всички 264 общини. Реализацията на допълнителните проекти, определени в т.6, следва да подобри значително достъпа и за голяма част от останалите общини.

Изграждането на определените в настоящия документ приоритетни инфраструктурни проекти в пътния сектор на Р България е от съществено значение за страната и ЕС и следва да се разглежда като стратегическа цел във времевия хоризонт до 2020г.

**фигура 1 - Достъп до областен център от ниво общини ПРЕДИ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТИТЕ
ЗА АВТОМАГИСТРАЛИ И СКОРОСТНИ ПЪТИЩА**



**фигура 2 - Достъп до областен център от ниво общини СЛЕД РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТИТЕ ЗА
АВТОМАГИСТРАЛИ И СКОРОСТНИ ПЪТИЩА**



8. ПРИЛОЖЕНИЯ

*Приложение №1.1 – СПИСЪЦИ НА ПРИОРИТЕТИТЕ ПО ВИДОВЕ ПЪТНА
ИНФРАСТРУКТУРА*

Приложение №1.2 – ОБЩ СПИСЪК НА ПРИОРИТЕТИТЕ

*Приложение №2.1 – Приоритетност на ПРОЕКТИТЕ ЗА АВТОМАГИСТРАЛИ на
Република България до 2020г.*

*Приложение №2.2 – Приоритетност на ПРОЕКТИТЕ ЗА СКОРОСТНИ ПЪТИЩА
на Република България до 2020г.*

Приложение №2.3– ГАБАРИТИ И СТЕПЕН НА ИЗГРАДЕНОСТ ПО УЧАСТЪЦИ

Приложение №2.4– Обяснителна записка за пътните габарити и съкращения

Приложение №3 – Картен материал

**„ПРИОРИТЕТИ ЗА ИЗГРАЖДАНЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ ДО 2020 ГОДИНА ЗА ПЪТИЩАТА С ОБЩОЕВРОПЕЙСКО И НАЦИОНАЛНО
ЗНАЧЕНИЕ”**

СПИСЪЦИ НА ПРИОРИТЕТИТЕ ПО ВИДОВЕ ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

АВТОМАГИСТРАЛИ	
1.	АМ “Струма”
2.	АМ “Марица”
3.	АМ “Калотина-София”
4.	АМ “Хемус”
5.	АМ “Черно море”
6.	АМ “Тракия”
7.	АМ “Люлин”

СКОРОСТНИ ПЪТИЩА	
1.	СП “Видин - Ботевград”
2.	СП “Русе - Маказа”
3.	СП “Русе - Шумен”,
4.	СП “Гюешево - София”
5.	СП “Рила”
6.	СП “Варна - Дуранкулак”
7.	СП “Пловдив - Асеновград”

ПЪТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ	
1.	Тунел под прохода «Шипка» в Стара планина
2.	Мост «Силистра - Кълъраш» на река Дунав
3.	Мост «Оряхово - Бекет» на река Дунав

**„ПРИОРИТЕТИ ЗА ИЗГРАЖДАНЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ ДО 2020 ГОДИНА ЗА ПЪТИЩАТА С ОБЩОЕВРОПЕЙСКО И НАЦИОНАЛНО
ЗНАЧЕНИЕ”**

ОБЩ СПИСЪК НА ПРИОРИТЕТИТЕ

1.	АМ “Струма”
2.	СП ”Видин - Ботевград”
3.	АМ “Марица”
4.	АМ “Калотина-София”
5.	АМ “Хемус”
6.	СП “Русе - Маказа” , вкл. Тунел “Шипка”
7.	АМ “Черно море”
8.	СП ”Русе - Шумен”,
9.	СП “Гюешево - София”
10.	СП “Рила”
11.	СП “Варна - Дуранкулак”
12.	СП “Пловдив - Асеновград”
13.	АМ “Тракия”
14.	АМ “Люлин”
15.	Мост «Силистра - Кълъраш»
16.	Мост «Оряхово - Бекет»

ПРИОРИТЕТНОСТ НА ПРОЕКТИТЕ ЗА АВТОМАГИСТРАЛИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2020 ГОДИНА

Приоритетност, описание с основни технически параметри, водещи мотиви и прогнозни финансови данни

I. Проекти в процес на изграждане през 2010г.

№	Авто-магистрала /наименование/	направление / опорни точки на трасето (ОТТ)	Пътни участъци в процес на изграждане	ТЕТК ¹	Габарит	Дължина [км.]	индик. стойност / или по договор /млн.€ /	Водещи мотиви за реализация /кратка обосновка/
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	АМ "Тракия"	София – Пазарджик – Пловдив – Стара Загора – Нова Загора – Ямбол – Карнобат – Бургас	Стара Загора - Нова Загора Нова Загора - Ямбол Ямбол – Карнобат	№ 8	А 29 А 29 А 29	31,8 35,7 49,1	71,2 69,1 107,8	Основен транспортен коридор с голям процент на тежкотоварното движение. Решаване на проблеми свързани със задръствания, ограничен капацитет на пътя, ефективност на превоза на пътници и товари, извеждане на трафика извън населените места, пътна безопасност, чистота на въздуха в населените места и др. Принос към развитието на интермодалността, осигурявайки комуникация на Централна и Източна Европа с Азия и Близкия Изток чрез пристанище Бургас. Ключова роля за икономическото развитие на Южна България т.е. за 3 от 6-те района на развитие от ниво 2 по NUTS ² .
2	АМ "Люлин"	София – Солун; ОТТ: СОП ¹ – Перник - ПВ ¹ Даскалово	София (СОП) – Перник	№ 4 и 8	А 29	20	185	В ролята си на естествено продължение на АМ "Струма" осъществява ефективна връзка на транзитния трафик от направление София-Солун с направление София-Ниш и с автомагистралите "Тракия" и "Хемус". Изпълнява важна пренасочваща функция за международните пътно-транспортни потоци, с което оказва и пряко влияние за намаляване на емисиите на парникови газове и подобряване на екологичното състояние на София и прилежащите територии.
3	АМ "Марица"	(АМ"Тракия") – Хасково – Харманли – Свиленград – ГКПП "Капитан Андреево"	Харманли - Свиленград (км.73 - км.114)	№ 4 и 9	А 29	41	18,5 ³	Участъкът е част от основния пътно-транспортен коридор между Европа, Турция и Близкия изток. Решаване на проблеми свързани със задръствания, голям процент на тежкотоварно движение в общия пътен поток, ограничен капацитет на пътя, ефективност при превоза на пътници и товари, извеждане на трафика извън населените места и др.
сума всичко т. I :						177,6	451,6	

1. Съкращения: ТЕТК - Транс-европейски транспортен коридор; ТЕТМ - Транс-европейска транспортна мрежа (англ. TEN-T); ГКПП - граничен контролно-пропускателен пункт

ОП - Оперативна програма; СОП - Софийски околовръстен път; ПВ - Пътен възел; АМ - Автомагистрала; РП - републикански път; ЕК - Европейска Комисия;

2. NUTS (фр. Nomenclature des unités territoriales statistiques); Номенклатура на териториалните единици за статистика, валидна за страните членки на ЕС (Европейски Съюз)

3. На 01.10.2010г. са въведени в експлоатация с автомагистрален габарит 30,3 км. от цялостният участък. Посочената тук стойност е индикативна и се отнася за доизграждането на оставащи две отсечки до пълното му завършване. Поради дълга и комплексна предистория на договори с множество анекси от 1992г. и поради множеството фактори на влияние (девалвация на лв. от 08.1999г., хиперинфлация (1996/97), оскъпявания на строит.материали и др.) не е направена калкулация за общата стойност на целия участък

II. Проекти предвидени за изграждане в периода 2011 – 2020г.

№	Авто-магистрала /наименование/	направление; опорни точки на трасето (ОТТ)	Пътни участъци за изграждане или реконструкция	ТЕТК ¹	Габарит	Дължина [км.]	Индикативна стойност /млн.€ /	Мотиви за реализация, кратка обосновка
1	2	3	4	5	8	6	7	9
1	АМ "Струма"	София - Солун; ОТТ: Перник (АМ"Люлин") - Долна Диканя - Дупница - Благоевград - Сандански - ГКПП Кулата	Долна Диканя - Дупница	№ 4	А29	16,8	68	Основен участък в приоритетна пътна ос "Игуменица/ Патра - Атина - София - Будапеща" за Европейската Общност, дефиниран в решение № 884/2004/ЕО. Приоритетен проект №7от списъка с 30-те приоритетни проекта за ЕС, определен на базата на доклада на ГВР I ⁴ на ЕК ¹ от 30.06.2003г. Провежда голям дял от транспортните потоци по направление на ТЕТК №4 и е най-натоварения му участък на територията на България. Решаване на проблеми свързани със задръствания, ограничен капацитет, ефективност на превоза на пътници и товари, и извеждане на трафика извън населените места. Осигурява връзка между пристанищата в българския участък на р.Дунав и пристанище Солун на Егейско море (принос за развитие на интермодалността на превозите).
			Дупница – Благоевград			34	129	
			Благоевград – Сандански			67,5	900	
			Сандански – ГКПП "Кулата"			15	53	
						сума:	133,3	1150
2	АМ "Марица"	София - Истанбул; (АМ"Тракия") – Хасково – Харманли – Свиленград – ГКПП "Капитан Андреево"	Чирпан (РП II-66) - Харманли	№ 9	A29	67	209	Част от югоизточната мултимодална ос на Транс- Европейската Транспортна Мрежа, определена от ГВР II ⁵ на ЕК. Оптимизиране на геометричните характеристики (премахване на последните "тесни места") по трасето на основния пътно-транспортен коридор между Европа, Турция и Близкия изток. Допринася за подобряване на икономическата ефективност на външно-търговските отношения на ЕС. Решаване на проблеми свързани със задръствания, голям процент на тежкотоварно движение в общия пътен поток, ограничен капацитет на пътя, ефективност при превоза на пътници и товари, и извеждане на трафика извън населените места.
			Свиленград - ГКПП Капитан Андреево		A29	3,3	10,5	
					сума:	70,3	219,5	

4. ГВР I - работна групата на високо равнище, назначена през 2003г. от тогавашният вицепрезидент на ЕК и комисар по Транспорт и Енергетика- г-жа Лойлоа Де Паласио. ГВР I консолидира предложения за ревизиране на Транс-Европейската Транспортна Мрежа (ТЕТМ) в доклада си от 30.06.2003г.. На базата на доклада е прието решение № 884/2004/ЕО на Европейския Парламент и Съвета относно общностните насоки за развитието на транс-европейската транспортна мрежа

5. ГВР II - работната групата на високо равнище, заседавала 2004-2005г. под председателството на Лойлоа Де Паласио. ГВР II разглежда планирането и интеграцията на ТЕТМ с националните мрежи на съседните на ЕС страни, приключвайки работата си с доклад на ЕК (ноември 2005г.): "МРЕЖИ ЗА МИР И РАЗВИТИЕ - Удължаване на основните трансевропейски транспортни оси към съседните страни и региони"

1	2	3	4	5	8	6	7	9
3	АМ "Калотина - София"	Калотина - София	ГКПП Калотина - СОП ¹	№ 10	A29	50	150	Като част от ТЕТК №10 осигурява една от най-преките международни пътни връзки на страните от Централна и Западна Европа с Азия и Близкия Изток, и същевременно на България и Гърция с Централна и Западна Европа. Транспортен коридор за товарен превоз с голям дял на тежкотоварно движение. Трите съставни отсечки образуват изключително функционален модул в структурата на пътно-транспортната мрежа на България. Оптимизацията му ще осигури ефективна връзка по ТЕТК № 10 и качествено преразпределяне на транспортните потоци по ТЕТК № 4 и 8.
			Северна скоростна тангента	№ 4, 8, 10	A32,5	16,4	175	
			Западна дъга на СОП	№ 4	A29 / A46	8,6	80	

4	АМ "Хемус"	София – Ботевград – Ябланица – Ловеч – Павликени – Попово – Шумен – Варна	Връзка на АМ "Хемус" със СОП ¹	№ 4	A29	8,5	32	Пряка връзка между СОП и съществуващо начало на АМ"Хемус" при гара Яна. Извеждане на трафика извън населените места, повишаване на безопасността, увеличаване на скоростта за превоз на пътници и товари.
			Ябланица - Боаза	-	A29	8,5	60	Осигурява стратегически, национални и международни връзки, свързващи София с Варна и ТЕТК 4 с ТЕТК 9 на север от Стара планина. Главна пътна комуникация в Северна България- пряко стратегическо значение за развитието на 43,7% от територията на България (3 от 6-те района на ниво 2 по NUTS ²) и за 37,5% от населението ѝ. Облекчаване на натоварването по паралелните маршрути на пътища I-3 и I-4, извеждане на транзитното движение извън населените места. Обслужва трафика насочен към Дунав мост и пристанище Русе на р.Дунав и към пристанище Варна на Черно море.
			Боаза - В.Търново (ПВ с РП I-5)		A29	135	690	
			Велико Търново - ПВ Белокопитово		A29	127	475	
			ПВ Белокопитово - Шумен		A29	7	25	
								сума:

5	АМ "Черно море"	Бургас - Варна	Бургас - Варна	№ 8	A29	95	400	Осигурява връзка между АМ "Тракия" и АМ"Хемус" в източната им част. Облекчаване на натоварването на съществуващия РП I-9 и извеждане на транзитното движение извън населените места и курортни територии, както и извън екологично чувствителната крайбрежна зона на България. Стимулиране развитието на нови икономически дейности в по-малките градски центрове и селски региони, разположени около крайбрежието.Част от трансевропейски транспортен коридор № VIII на TEN-T мрежата. Съществен принос за връзката «Адриатика - Черно море» с потенциал за комбинираните превози.
			Обходен път на гр. Варна		A29	15	50	
					сума:	110	450	

сума всичко т. II:	675	3507
--------------------	-----	------

ПРИОРИТЕТНОСТ НА ПРОЕКТИТЕ ЗА СКОРОСТНИ ПЪТИЩА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2020 ГОДИНА

Приоритетност, описание с основни технически параметри, водещи мотиви и прогнозни финансови данни

I. Проекти в процес на изграждане през 2010г.

№	Скоростен път (СП)	направление / опорни точки на трасето	Пътни участъци в процес на изграждане	ТЕТК ¹	Габарит	Дължина [км.]	Стойност по договор /млн.€ /	Водещи мотиви за реализация /кратка обосновка/
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Видин-Ботевград	РП I-1; E79; Видин - Ботевград (връзка АМ "Хемус")	Мост на р. Дунав "Видин - Калафат"	№4	Г 20	2	130	Трансгранична връзка Румъния - България по ТЕТК 4 и пресечна точка с ТЕТК 7. Осъществява и връзката на Р. България със страните от Северна и Западна Европа. Обслужва транспортния трафик преминаващ през р. Дунав, на мястото на съществуващата фериботна връзка
			прилежаща пътна връзка до РП I-1		Г 20	7,6	25	

II. Проекти предвидени за изграждане в периода 2011 – 2020г.

№	Скоростен път (СП)	направление / опорни точки на трасето	Пътни участъци за изграждане / реконструкция	ТЕТК ¹	Габарит	Дължина [км.]	Индикативна стойност /млн.€ /	Водещи мотиви за реализация /кратка обосновка/
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Видин - Ботевград	РП I-1; E79; Видин – Димово – Монтана – Враца – Мездра – Ботевград (връзка АМ "Хемус")	Видин – Димово	№ 4	Г 20	32,5	50	Структурен участък от ТЕТК № 4 и от пътната ос "Игуменица/Патра - Атина - София - Будапеща", определена за Приоритетен проект №7 на ЕС – съгл. решение № 884/2004/ЕО; Обслужва трафика от и за Дунав мост "Видин - Калафат" и през АМ «Хемус»; Осъществява връзка на Р България със страните от Северна, Централна и Западна Европа. Принос за интермодалност на превозите, за трансгранично сближаване на регионите, за развитието на Северозападен район от от ниво 2 по NUTS; Решаване на проблеми свързани със задръствания, ограничен капацитет на пътя, ефективност на превоза на пътници и товари, извеждане на транзитния трафик извън населените места, пътна безопасност, чистота на въздуха в населените места и др.
			Димово - Бела-Ружинци		Г 20	20,5	32	
			Ружинци - Монтана		Г 20	43	60	
			Обходен път на гр. Монтана		Г 20	11,9	25	
			Монтана - Враца		Г20	30	45	
			Обходен път на гр. Враца		Г20	8,25	15	
					Г20	6,8	18	
			Мездра - Ботевград		Г 20	31,5	85	
					сума:	184,5	330	

№	Скоростен път (СП)	направление / опорни точки на трасето	Пътни участъци за изграждане / реконструкция	ТЕТК ¹	Габарит	Дължина [км.]	Индикативна стойност /млн.€ /	Водеци мотиви за реализация /кратка обосновка/
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	Русе - Маказа	РП I-5 ; E85 ; Русе – Бяла – Велико Търново - Габрово - Хасково - Карджали - ГКПП "Маказа"	Русе - Бяла - Велико Търново (ПВ Дебелец)	№ 9	Г 20	107	250	Важен структурен участък от транс-европейски транспортен коридор № IX , свързващ направлението Финландия и Русия с Гърция през Румъния и България. Разгръща потенциала на Северна България за транзитния трафик; осигурява връзката между "Дунав мост и Автомагистралите: «Хемус», «Тракия» и «Марица». Принос за интермодалност на превозите осигурявайки трасето от и към пристанище Александруполис и пристанище Русе, на р.Дунав - коридор № VII. Обходните маршрути осигуряват извеждане на транзитните потоци извън населените места. Съществено подобрение на комуникациите между Северна и Южна България. Изграждането на скоростен път ще осигури бърза транспортна връзка между Бургас и ГКПП Капитан Андреево.
			обходен път на гр. Габрово и етапна връзка с РП I-5		Г 10,5	23,3	50	
			етапна връзка с РП I-5 - гр.Шипка (без тунел)		Г 10,5	7,6	30	
			тунел под връх Шипка		Г 10,5	3,2	48	
			гр. Шипка - Обходен път на гр. Казанлък		Г 20	22	27	
			Казанлък - Стара Загора		Г 20	7	10	
			Обходен път на гр. Стара Загора		Г 20	10	15	
			Стара Загора - Димитровград		Г 20	35	50	
			Обходен път - гр. Кърджали		Г10,5	14	30	
			Кърджали -разклон Джебел (рехабилитация)		Г20	8	32	
			разклон Джебел-Подкова (ново строителство)		Г 10,5	24		
					сума:	261,1	542	

1. Съкращения: ТЕТК - Транс-европейски транспортен коридор; ТЕТМ - Транс-европейска транспортна мрежа (англ. TEN-T); ЕК - Европейска Комисия; ЕС - Европейски Съюз; ОП - Оперативна програма; ОПТ - ОП "Транспорт"; ДИЗ - Държавен инвестиционен заем; СОП - Софийски околновъстен път; ПВ - Пътен възел; АМ - Автомагистрала; СП - Скоростен път; РП - републикански път;

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	Русе - Шумен	РП I-2; E70; Русе - Разград - Шумен - (Варна)	Русе - Разград - Шумен	–	Г 20	105	200	Осъществява връзка между "Дунав мост" и АМ"Хемус", т.е. между пристанищата Русе и Варна, която в контекста на Дунавската стратегия на ЕС е от особена важност за подобряване на свързаността в глобален план на Дунавския макрорегион.
4	Гюешево - София	РП I-6 ; Гюешево - Кюстендил - София	ГКПП Гюешево Кюстендил - София	№ 8	Г 20	85	220	Част от коридор № VIII и от югоизточната мулти-модална ос на TEN-T . Стратегически участък за връзката Адриатика - Черно море. Връзка на достъп за страните от Западните Балкани до пристанищата на Черно море – Варна и Бургас, и обратно.
5	"Рила"	РП II-62 ; Кюстендил - Дупница – Самоков - ПВ Богородица-направление: 1. АМ "Хемус", 2. АМ "Тракия"	Кюстендил - Дупница	–	Г 20	36	50	Стратегическа връзка между ТЕТК № VIII и IV. Далечен южен обход на София; Преструктурира международния транзитен трафик между АМ "Струма", АМ "Тракия", АМ "Хемус" и СП "Гюешево- София". Ще обслужва много на брой по-дълги маршрути: Гърция и Македония до Турция, Черно море и Румуния (през Видин и Русе). Значение за «разгръщане потенциала» на планинските региони и за развитие на туризма; интермодалност при пътничопотоците чрез връзката през АМ Тракия с летище София.
			Дупница - Самоков-п.в. Богородица		Г 20	51	370	
			ПВ Богородица - АМ "Хемус"			38,1		
			ПВ Богородица - АМ "Тракия"			17,8		
			сума:					
6	Варна - Дуранкулак	РП I-9 ; Дуранкулак – Каварна – Варна”; направление Констанца	Варна - Каварна - Дуранкулак	–	Г20	110	200	Усвояване на туристически потенциал в северната част на Черноморското крайбрежие. Кохезия между големите туристически центрове на сев.изт. България и южна Румъния (в района на Мангалия, Констанца и Мамаля). Насърчава интермодалността, осигурявайки качествена еквивалентна пътна инфраструктура до бъдеща станция на високоскоростни влакове в гр.Констанца.
7	Пловдив - Асеновград	РП II-86 ; Пловдив-Асеновград		–	Г20	25	40	Осъществява връзка за транзитния трафик от и за АМ "Тракия" през околновръстния път на гр.Пловдив от и за направленията «Пловдив - Асеновград – Смолян» и «Пловдив - Асеновград – Кърджали»; Принос за развитие на трансграничното сътрудничество по направление от и към Р. Гърция. през ГКПП “Рудозем – Ксанти”

сума всички по т.II :	913	1952
-----------------------	-----	------

ГАБАРИТИ И СТЕПЕН НА ИЗГРАДЕНОСТ ПО УЧАСТЪЦИ НА ПРИОРИТЕТНИТЕ АВТОМАГИСТРАЛИ И СКОРОСТНИ ПЪТИЩА

I. Проекти за изграждане и доизграждане на АВТОМАГИСТРАЛИ

№	Авто-магистрала	Направление; опорни точки на трасето (ОТТ)	Пътни участъци	ТЕТК ¹ №	Дължина [км.]	Габарит ²		Състояние ³ Изграденост		
						на съществуващ път	бъдещ / проектен	изградени	в процес на изграждане	за изграждане
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	АМ "Струма"	София - Солун; Е79; ОТТ: Перник (АМ"Люлин") - Долна Диканя - Дупница - Благоевград - Сандански - ГКПП "Кулата"	ПВ Даскалово – Долна Диканя	4	17,7	А 29	-	v	–	–
			Долна Диканя - Дупница		16,8	Г 20 / Г12	А29	–	–	v
			Дупница – Благоевград		34	Г 20 / Г12	А29	–	–	v
			Благоевград – Сандански		67,5	Г 12	А29	–	–	v
			Сандански – ГКПП "Кулата"		15	Г 12	А29	–	–	v
						сума [км.] :	151			
2	АМ "Марица"	София - Истанбул; (АМ"Тракия") – Хасково – Харманли – Свиленград – ГКПП "Капитан Андреево"	АМ Тракия - Чирпан (път II-66)	9	5	А 29	–	v	–	–
			Чирпан (път II-66) - Харманли		67	Г12	А29	–	–	v
			Харманли - Свиленград		26,8	А 29	–	v	–	–
					8,7	1/2 (А29)	А29	–	v	–
					3,5	А 29	А29	v	–	–
			Свиленград - ГКПП Капитан Андреево		2	–	А29	–	v	–
					3,3	Г12	А29	–	–	v
						сума [км.] :	116,3			
3	АМ "Калотина - София"	Калотина - СОП София - /АМ "Тракия"/	ГКПП Калотина - СОП ¹	10	50	Г 10,5/ Г20	А29	–	–	v
			Северна скоростна тангента	4, 8, 10	16,4	–	А32,5	–	–	v
			Западна дъга на СОП	4	8,6	Г 10,5	А29 / А46	–	–	v
						сума [км.] :	75			

* Актуалност на данните за изграденост по участъци към м. декември 2010г.

1. Съкращения: ТЕТК - Транс-европейски транспортен коридор; АМ - Автомагистрала; СП - Скоростен път; ПВ - Пътен възел; РП - републикански път; СОП - Софийски околновъстен път; ГКПП - граничен контролно-пропускателен пункт; Е79 - Път с №79 от международната европейска мрежа, определена от Обединените Нации (UN/ECE)

2. Видовете различни габарити на пътища са описани технически в отделно приложение

3. Състояние на пътните участъци в зависимост от необходимостта за доизграждане ("✓" да ; " - " не)

№	Авто-магистрала	Направление; опорни точки на трасето (ОТТ)	Пътни участъци	ТЕТК ¹ №	Дължина [км.]	Габарит ²		Състояние ³ Изграденост		
						на съществуващ път	бъдещ / проектен	изградени	в процес на изграждане	за изграждане
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4	АМ "Хемус"	София – Ботевград – Ябланица – Ловеч – Павликени – Попово – Шумен – Варна	СОП - ПВ Яна	4	8,5	Г 20	A29	–	–	v
			ПВ-Яна – Ботевград		45	A 29	–	v	–	–
			Ботевград – Ябланица	–	25	A 29	–	v	–	–
			Ябланица - Боаза		8,5	Г 10,5/Г 12	A29	–	–	v
			Боаза - Велико Търново (до ПВ с път I-5)		135	Г 12	A29	–	–	v
			Велико Търново - ПВ Белокопитово		127	Г 12	A29	–	–	v
			ПВ Белоко-питово - Шумен		7	Г 12	A29	–	v	–
			Шумен – Нови пазар – Девня – Варна		77	A29	–	v	–	–
			сума [км.] :		433					
5	АМ "Черно море"	Бургас - Варна	Бургас - Варна	8	95	Г10.5 / Г20	A29	–	–	v
			Обходен път на гр. Варна		15	–	A29	–	–	v
			сума [км.] :		110					
6	АМ "Тракия"	София - Бургас; ОТТ: София – Пазарджик – Пловдив – Стара Загора – Нова Загора – Ямбол – Карнобат – Бургас	София- Пловдив-Оризово	4 и 8	171	A 35,5 / A29	–	v	–	–
			Оризово- Чирпан - Стара Загора	8	39	A29	–	v	–	–
			Стара Загора - Нова Загора		31,8	Г 10,5	A29	–	v	–
			Нова Загора - Ямбол		35,7	Г 10,5	A29	–	v	–
			Ямбол – Карнобат		49,1	Г 10,5	A29	–	v	–
			Карнобат – Бургас		34,8	A29	–	v	–	–
			сума [км.] :		361,4					
7	АМ "Люлин"	София – Солун; ОТТ: СОП ¹ – Перник - ПВ ¹ Даскалово	София – Перник	4 и 8	20	–	A29	–	v	–

II. Проекти за изграждане и доизграждане на СКОРОСТНИ ПЪТИЩА

№	Скоростен път	Направление; опорни точки на трасето (ОТТ)	Пътни участъци	ТЕТК ¹ №	Дължина [км.]	Габарит ²		Състояние ³ Изграденост		
						на съществуващ път	бъдещ / проектен	изградени	в процес на изграждане	за изграждане
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

1	СП "Видин - Ботевград"	РП I-1; E79; ОТТ: Видин – Димово – Монтана – Враца – Мездра – Ботевград (връзка АМ "Хемус")	Мост на р.Дунав "Видин - Калафат"	4	2	–	Г20	–	v	–
			прилежаща пътна връзка до РП I-1		7,6	–	Г20	–	v	–
			Обходен път Видин – Димово		32,5	Г 10,5	Г 20	–	–	v
			Димово - Бела- Ружинци		20,5	Г 10,5	Г 20	–	–	v
			Ружинци - Монтана		43	Г 10,5	Г 20	–	–	v
			Обходен път на гр. Монтана		11,9	–	Г 20	–	–	v
			Монтана - Враца		30	Г 10,5	Г 20	–	–	v
			Обходен път на гр. Враца		8,25	Г10,5	Г 20	–	–	v
					6,8	–	Г 20	–	–	v
			Враца - Мездра		10	Г20	Г 20	v	–	–
			Мездра - Ботевград		31,5	Г 10,5	Г 20	–	–	v
			сума [км.] :				204			

2	СП "Русе - Маказа"	РП I-5 ; E85 ; ОТТ: Русе – Велико Търново – Габрово - Хасково - Карджали - ГКПП "Маказа"	Русе - Бяла - Велико Търново (ПВ Дебелец)	9	107	Г10,5	Г 20	–	–	v
			Велико Търново (ПВ Дебелец) - Габрово		28	Г10,5	Г10,5	v	–	–
			обходен път на гр. Габрово и етапна връзка с РП I-5		23,3	Г 10,5	Г 10,5	–	–	v
			тунелно преминаване под връх Шипка (път и тунел)		10,8	Г 10,5	Г 10,5	–	–	v
			гр. Шипка - Обходен път на гр. Казанлък		22	Г10,5 / Г20	Г 20	–	–	v
			Казанлък - Стара Загора		20	Г 20	Г20	v	–	–
					7	Г10,5	Г 20	–	–	v
			Обходен път на гр. Стара Загора		10	Г10,5	Г 20	–	–	v
			Стара Загора - Димитровград		35	Г10,5	Г 20	–	–	v
			Димитровград - Хасково		14	A29	A29	v	–	–

/продължава/

№	Авто-магистрала / Скоростен път	Направление; опорни точки на трасето (ОТТ)	Пътни участъци	ТЕТК ¹ №	Дължина [км.]	Габарит ²		Състояние ³ Изграденост		
						на съществуващ път	бъдещ / проектен	изградени	в процес на изграждане	за изграждане
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2	СП "Русе - Маказа"	РП I-5 ;	Хасково - Кърджали	9	50	Г10,5	Г10,5	v	–	–
			Обходен път на гр. Кърджали		14	–	Г10,5	–	–	v
			Кърджали - разклон Джебел (рехабилитация)		8	Г20	Г20	v	–	–
			разклон Джебел-Подкова (ново строителство)		24	Г 10,5	Г 10,5	–	–	v
			Подкова - ГКПП Маказа		18	Г 10,5	Г 10,5	v	–	–
			сума [км.] :		391					
3	СП "Русе - Шумен"	РП I-2; E70; Русе - Разград - Шумен	Русе - Разград - Шумен	–	105	Г 20 / Г10.5	Г 20	–	–	v
11	СП "Гюешево - София"	РП I-6 ; Гюешево - Кюстендил - София	Гюешево Кюстендил - София	8	85	Г 20 / Г10.5	Г 20	–	–	v
12	СП "Рила"	РП II-62 ; Кюстендил - Дупница – Самоков - ПВ Богородица - 1. АМ "Хемус", 2. АМ "Тракия"	Кюстендил - Дупница (ПВ с АМ "Струма")	–	36	Г 10.5	Г 20	–	–	v
			Дупница - Самоков- ПВ Богородица		51	Г 10.5 / Г9				
			направление 1 - ПВ Богородица - АМ "Хемус"		38,1	–				
			направление 2 - ПВ Богородица - АМ "Тракия"		17,8	Г9				
			сума [км.] :		143					
13	СП "Варна - Дуранкулак"	РП I-9 ; Варна - Конснаца; ОТТ: Варна - Каварна - Дуранкулак	Варна - Дуранкулак	–	110	Г 10.5	Г20	–	–	v
14	СП "Пловдив-Асеновград"	РП II-86 ; Пловдив-Асеновград	Пловдив-Асеновград	–	25	Г10,5/ Г14 / Г20	Г20	–	–	v

ОБЯСНИТЕЛНА ЗАПИСКА
ОТНОСНО ИЗПОЛЗВАНИТЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ ЗА ПЪТНИ ГАБАРИТИ В ДОКУМЕНТА И ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ НЕГО
габаритни означения и съставни елементи на типовете пътни платна
/ съгл. Норми за проектиране на пътища (Приложение към чл.4 от Наредба 1 от 26.05.200г. За проектиране на пътища; /

Категория на пътя	Съставни елементи							
	Означение	Ширина на пътното платно в /м/	Брой на лентите за движение	Размер на лентите за движение в /м/	Ленти за спиране в /м/	Водещи ивици в /м/	Банкет в /м/	Средна разделителна ивица в /м/
Автомагистрала	A35	35	2 x 3	3,75 + 2 x 3,50	2,5	0,50(0,75)	1,25	3,50
Автомагистрала	A32,5	32	2 x 3	3 x 3,50	2	0,5	1,25	3
Автомагистрала	A29	29	2 x 2	2 x 3,75	2,5	0,75	1,25	3,50
Автомагистрала	A25,5	25,5	2 x 2	2 x 3,50	2	0,5	1,25	3
Клас I ¹	Г20	20	2 x 2	2 x 3,50	—	0,25	1,5	2
Клас I	Г12	12	2	2 x 3,75	—	0,25	1,75	-
Клас I и II	Г10,5	10,5	2	2 x 3,50	—	0,25	1,5	-
Клас III	Г9	9	2	2 x 3,00	—	0,25	1,25	-

Забележка: невключената в таблицата Автомагистрала с габарит A46 е градска магистрала - клас II /съгл. норми за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на населените места/ и се състои от 2 x 3 - ленти за движение и 2 x 2 -локални платна с размери на лентите за движение 2 x 3,00 x 3,50 + 2 x 2 x 3,00

1. път клас I с габарит Г20 - е възприет за водещ модел на изпълнение за почти всички участъци от дефинираните проекти за скоростни пътища

Номерация на републиканските пътища:

A1– номер на републикански път Автомагистрала

Път I-1 – Номер на републикански път от първи клас

Път II-18 – Номер на републикански път от втори клас

Път III-822 – Номер на републикански път от трети клас

