

Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт  
<http://www.facebook.com/#!/groups/174323535991493/>  
e-mail: [obshtestven@mail.bg](mailto:obshtestven@mail.bg) [http:// obshtestven.blog.bg](http://obshtestven.blog.bg),  
тел. за контакти: 0888141952

---

До Министър-председателя  
На Република България,  
Г-н Пламен Орешарски

Копие До г-н Данаил Папазов  
✓ Министър на транспорта,  
информационните  
технологии и съобщенията  
На Република България

Копие До г-н Петър Чобанов  
Министър на финансите  
На Република България

Копие До г-жа Десислава Терзиева  
Министър на Регионалното развитие  
и благоустройството  
На Република България

Копие До г-жа Искра Михайлова  
Министър на Околната среда и водите  
На Република България

Копие До г-н Християн Кръстев  
изпълнителен директор на  
Холдинг БДЖ ЕАД

Копие До г-н Чавдар Трендафилов  
зам. изпълнителен директор на  
Холдинг БДЖ ЕАД

Копие До г-н Милчо Ламбрев  
ген. директор на НК ЖИ

## СТАНОВИЩЕ

От Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт,

във връзка с ПРОЕКТ на СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ПАРТНЬОРСТВО НА РЕПУБЛИКА  
БЪЛГАРИЯ, ОЧЕРТАВАЩО ПОМОЩТА ОТ ЕВРОПЕЙСКИТЕ СТРУКТУРНИ И  
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ ЗА ПЕРИОДА 2014-2020 г. версия 4.0 от 21  
декември 2013 г.

**Уважаеми г-н Орешарски,**

приложено Ви изпращаме предложения за промени обособени, по страници и следващи хронологично от началото до края на текста.

**Изпратихме конкретни предложения за корекции (вх.№ 31-03-120/03.09.2013, Входирано в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България; вх.№ 18.00-191/03.09.2013, Входирано в Министерски съвет на Република България), които считаме, че в голямата си част не са взети пред вид. Настояваме за тези промени в Проекта за споразумение като гражданска организация, с желанието наистина да покажем промяна в политиката в сферата на транспорта, а да не затвърждаване на сегашното статукво и тежко състояние на транспортните проблеми в България – катастрофи, замърсяване, липса на енергийна ефективност в сектор „Транспорт” и т.н.**

**Стр.34 от 149 <https://www.eufunds.bg/document/6501>**

По отношение на транспортната инфраструктура, от първостепенно значение са характеристиките на транспортната мрежа, наличният капацитет (физическата и оперативна структура на мрежата), обемите, които могат да бъдат поети в зависимост от търсенето, експлоатационното състояние и способността да предоставя надеждни и безопасни транспортни услуги. Предимство е високата степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура – над 19 хил. км. републикански пътища, над 6 хил. км. железен път, морски и речни пристанища и летища.

**Нашето предложение е следното:**

*По отношение на транспортната инфраструктура, от първостепенно значение са характеристиките на транспортната мрежа, наличният капацитет (физическата и оперативна структура на мрежата), обемите, които могат да бъдат поети в зависимост от търсенето, експлоатационното състояние и способността да предоставя надеждни и безопасни транспортни услуги. Предимство е високата степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура. **България разполага с 43 хил. км. пътна мрежа, от които 19 хил. км. републикански пътища, 24 хил. км. общинска пътна мрежа, малко над 4 хил. км. железен път<sup>1</sup>, морски и речни пристанища и летища.***

---

<sup>1</sup> В Чешкото споразумение за партньорство за периода 2014 – 2020 е записана общата дължина на пътната мрежа, както и линейната дължина на жп линиите, а не разгънатата площ. <http://www.mmr.cz/getmedia/9cde059e-50e8-4ad2-8186-f6b91e93c468/draft-partnership-agreement-for-the-2014-2020-programming-period.pdf> (стр. 53) В Румънското споразумение е отразено по абсолютно същия начин – общи километри пътна мрежа, от които определен процент републикански пътища, както и линейната дължина на жп линиите, както и на закритите за експлоатация участъци. <http://www.fonduri->

За повече информация:

[http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail if line tr&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail%20if%20line%20tr&lang=en)

---

**Стр.34 от 149** <https://www.eufunds.bg/document/6501>

„Най-голяма средно-денонощна годишна интензивност на движението с автомобилен транспорт към 2020 г. се очаква по отсечките София-Бургас, София-Кулата, София-Русе, София-Варна, Бургас-Варна и Русе-Нова Загора. По отношение на железопътната мрежа трафикът се концентрира по направленията Драгоман-Бургас, Карнобат-Синдел, Драгоман-Свиленград, Русе-Варна, Видин-Кулата, София-Варна, Русе-Стара Загора.”

**Нашето предложение е следното:**

*Най-голяма средно-денонощна годишна интензивност на движението с автомобилен транспорт към 2020 г. се очаква по отсечките София-Бургас, София-Кулата, София-Русе, София-Варна, Бургас-Варна и Русе-Нова Загора. По отношение на железопътната мрежа се очаква концентриране на трафика по направленията Видин-Кулата, Драгоман-Свиленград, Драгоман-Бургас, Карнобат-Синдел, Русе-Варна, София-Варна, Русе-Стара Загора.*

**Стр.35 от 149** <https://www.eufunds.bg/document/6501>

„По обща дължина на железопътните линии България заема 11-то място сред ЕС 27”

**Нашето предложение е следното:**

*Спрямо площта на страната и километрите жп линии България се нарежда на 17-то място в ЕС 28, а по дължина на железопътните линии България заема 13-то място сред ЕС 28.<sup>2</sup> На територията на страната към края на 2012г. се стопанистват 4 097 км. жп линии и 335 експлоатационни пункта за движение.*

[http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail if tracks&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail%20if%20tracks&lang=en)  
(разгъната площ)

[http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail if line tr&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail%20if%20line%20tr&lang=en)  
(линейна дължина)

**Прието е да се използва линейната дължина, тъй като става дума за линеен обект.**

---

[ue.ro/res/filepicker\\_users/cd25a597fd-62/2014-2020/acord-parteneriat/Partnership\\_Agreement\\_01.10.2013.pdf](http://ue.ro/res/filepicker_users/cd25a597fd-62/2014-2020/acord-parteneriat/Partnership_Agreement_01.10.2013.pdf) (стр.58)

<sup>2</sup> Гъстота на железопътните линии в България в Приложение 1

**Стр.35 от 149 <https://www.eufunds.bg/document/6501>**

„Електрифицираните ж.п. линии са 68.4% от общата дължина на железопътната мрежа - в сравнение с останалите европейски страни техният дял е незадоволителен.”

**Нашето предложение е следното:**

*Електрифицираните ж.п. линии са **69.8%** от общата дължина на железопътната мрежа - в сравнение с останалите европейски страни техният дял е **задоволителен. Наредваме се на 6-то място в ЕС 28.***

**[http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail if electri&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_if_electri&lang=en)**

**Стр.35 от 149 <https://www.eufunds.bg/document/6501>**

„Железопътният пътнически транспорт има сериозен потенциал за развитие, който до голяма степен зависи от модернизацията на железопътната мрежа, подвижния състав и управлението на националния железопътен оператор. През последните години пътническият трафик в българските железници постепенно намалява поради множество фактори, свързани с общите икономически и демографски тенденции в страната и незадоволителното качество на услугата поради ниска скорост на движение, чувствително намаляване на вагоните в експлоатация, достъп до гарите, липса на модерни системи за клиентско обслужване и маркетингови стратегии.”

**Нашето предложение е следното:**

***Железопътният пътнически транспорт има сериозен потенциал за развитие, който до голяма степен зависи от модернизацията на железопътната мрежа, подвижния състав и управлението на „БДЖ Пътнически превози” ЕООД и ДП „Национална компания железопътна инфраструктура”. През последните години пътническият трафик в българските железници намалява поради множество фактори като липса на държавна политика, маркетингови стратегии, липса на капацитет в железопътните предприятия, липса на модерни системи за клиентско обслужване, ниска скорост на движение, дължаща се на недоброто състояние на железния път, чувствително намаляване на вагоните в експлоатация, достъп до гарите. Тези и други фактори водят до спад в използването на ж.п. транспорт, което в последните години бележи понижение с над \*40% в пътническият и товарен трафик.***

*\*периодът, който сме разгледали е от 2000г. до 2012г.*

[http://www.nsi.bg/ORPDOCS/Transport\\_2.1.2.2.xls](http://www.nsi.bg/ORPDOCS/Transport_2.1.2.2.xls)

[http://www.nsi.bg/ORPDOCS/Transport\\_2.1.2.1.xls](http://www.nsi.bg/ORPDOCS/Transport_2.1.2.1.xls)

„За подобряване управлението на железопътния сектор се предвижда комбинация от регулаторни, инвестиционни и управленски мерки:”

За подобряване управлението на железопътния сектор се предвижда комбинация от регулаторни, инвестиционни и управленски мерки:

- преразглеждане на Договора за обществени услуги с „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД;
- привеждане на предоставяните по Договора за обществени услуги пътнически услуги към пазарното търсене;
- съсредоточаване на публичното финансиране в сектора върху най-важните и стойностни железопътни услуги;
- укрепване на институционалния капацитет за управление в сектора;
- редуциране на ж.п. мрежата до устойчиви размери.

Ключовите мерки, които се предвиждат за реструктурирането на „Холдинг БДЖ” ЕАД и ДП НКЖИ, са:

- преминаване на „Холдинг БДЖ” ЕАД и на ДП НКЖИ към търговско ориентирана структура и освобождаване на „Холдинг БДЖ” ЕАД от неоперативни дейности;;
- оздравяване на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД и евентуална последваща приватизация на дружеството;
- преоценка на количеството на подвижния състав на „Холдинг БДЖ” ЕАД, включително закупуване на нов подвижен състав за пътнически превози и реорганизиране на дейностите по поддръжката му;
- укрепване на корпоративното ръководство на ДП НКЖИ и „Холдинг БДЖ” ЕАД, подготовка и изпълнение на Стратегия за управление на човешките ресурси и изпълнение на програма за реструктуриране на персонала в „Холдинг БДЖ” ЕАД и ДП НКЖИ, изпълнение на програма за обучение на железопътния персонал на средно и високо управленско ниво.

**Мерките, които Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт предлага и счита, че не са посочени са следните:**

- ***Включване на железопътния транспорт като основен приоритет в транспортната политика на България.***
- ***Изготвяне на 10 годишна стратегия за Железопътния сектор***
- ***Създаване на условия за развитие и по-устойчиво интегриране на релсовия транспорт в градската среда (градски железници, скоростни трамваи и др.)***
- ***Укрепване на институционалния капацитет за управление в сектора***
- ***Покриване на всички задължения на държавата по Договора за обществени услуги към „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД***

„Ключовите мерки, които се предвиждат за реструктурирането на „Холдинг БДЖ” ЕАД и ДП НКЖИ, са:”

**Мерките, които предлагаме са следните:**

- ***Компенсиране на БДЖ за недофинансирането и за неравнопоставени условия на конкуренция в транспорта на базата на регламент 1192/69 на ЕИО***
- ***Укрепване на корпоративното ръководство на ДП НКЖИ и „Холдинг БДЖ” ЕАД чрез осигуряване на автономност при взимането на решения, съгласно чл.4 от Директива 91/440/ЕИО***

- **Публична ревизия и преоценка на количеството и състоянието на подвижния състав на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и осигуряване на необходимия капацитет за дейностите по поддръжката му**
- **Рециклиране и при необходимост закупуване на нов подвижен състав за пътнически превози и осигуряване на необходимия ремонтен капацитет в депа и ремонтни бази**
- **Изпълнение на програма за обучение и развитие на железопътния персонал на ниско, средно и високо управленско ниво**
- **Подготовка и изпълнение на Стратегия за управление на човешките ресурси и изпълнение на програма за реструктуриране на персонала в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ДП НКЖИ**

**Стр.36 от 149 <https://www.eufunds.bg/document/6501>**

„Пътната мрежа е съставена от републикански и общински пътища. Към края на 2012 г. общата дължина на републиканската пътна мрежа<sup>3</sup> е 19 602 км., като най-голям е дялът на третокласните пътища – 61.5% от общата дължина на републиканската пътна мрежа, следвани от второкласните пътища – приблизително 21%. Автомагистралите са едва 2.8% от общата дължина.”

**Нашето предложение е следното:**

**Пътната мрежа е съставена от републикански и общински пътища. Към края на 2013 г. общата дължина на пътната мрежа е 43 602 км., като най-голям е дялът на общинската пътна мрежа – 24 хил.км. или 55% от общата мрежа, следвани от третокласните пътища – 12 051 км. или 27.6% от общата дължина на републиканската пътна мрежа и от второкласните пътища – 4 035 км. или приблизително 9.2%. Автомагистралите са с дължина 622 км. или 1.4% от общата дължина. България се нарежда на 12-то място в Европейския съюз по дял на автомагистралите от общата пътна мрежа.<sup>4</sup>**

**Стр.36 от 149 <https://www.eufunds.bg/document/6501>**

„С оглед интегриране на националната пътна мрежа в транспортната мрежа на ЕС са необходими инвестиции за развитието на „основната“ и „разширената“ транс-европейска транспортна мрежа на територията на страната, както и на ключови вътрешни връзки с TEN-T мрежата. Проблем по мрежата са „тесните места“, които е необходимо да бъдат отстранени. От първостепенно значение е участъка от Благоевград до Сандански по АМ „Струма“.”

**Нашето предложение е следното:**

**С оглед интегриране на националната пътна мрежа в транспортната мрежа на ЕС, през следващия програмен период следва да бъде изградена**

<sup>3</sup> общинската пътна мрежа е с дължина над 24 хил. км.

<sup>4</sup> Съотношение автомагистрала – обща пътна мрежа за цяла Европа в Приложение 2

**нова стратегия в транспорта с приоритет - намаляване на външните разходи (разходите, които плаща цялото общество – катастрофи, замърсяване на въздуха, задръствания, разрушена инфраструктура; където ще стане видно, че общественият и по-конкретно релсовият транспорт има най-нисък дял). Основен приоритет в транспорта да бъде балансираното развитие на градския и междуградски транспорт, като част от обществения, така че да се създадат алтернативи на автомобилния трафик, който е основен замърсител на околната среда (въздух, шумово замърсяване и др.)**

**Стр.38 от 149 <https://www.eufunds.bg/document/6501>**

„Основните предизвикателства, с които големите градове в България се сблъскват в стремежа си за постигането на **устойчива градска мобилност**, са свързани със задръстванията в градовете; замърсяването на околната среда и вредното влияние на шума; необходимостта от по-ефективно организиране на обществения градски транспорт и подобряване на неговата достъпност, както и повишаване на сигурността и безопасността му.”

**Нашето предложение е следното:**

**Основните предизвикателства, с които големите градове в България се сблъскват в стремежа си за постигането на устойчива градска мобилност, са свързани с увеличения (в София – двойно) автомобилен трафик; със задръстванията в градовете; замърсяването на околната среда от изгорелите газове на автомобилите и вредното влияние на шума (от автомобилния и тежкотоварен трафик, от влошеното техническо състояние на МПС-тата и инфраструктурата); необходимостта от по-ефективно организиране на обществения градски транспорт и подобряване на неговата редовност, удобство и достъпност, както и цялостно повишаване качеството на услугата, която той предлага.**

**Стр.38 от 149 <https://www.eufunds.bg/document/6501>**

„Посредством разширяването на мрежата на софийското метро се осигурява интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, летище София, както и връзки с трамвайната и автобусна мрежи, което допринася за увеличаване на пазарния дял на обществения транспорт.”

**Нашето предложение е следното:**

**Разширяването на мрежата на софийското метро и свързването на метромрежата с националната жп мрежа посредством изграждането на подходяща инфраструктура и закупуването на двусистемни мотрисни**

**влакове (за III метродиаметър), ще осигури интермодална връзка между националната ж.п. мрежа, летище София, както и връзки с трамвайната, тролейбусната и автобусна мрежи. Това ще допринесе за увеличаване на пазарния дял на подземната железница в общия дял на обществения транспорт. Делът на обществения транспорт в столицата обаче продължава да намалява, което налага предприемане на още мерки за справяне с огромния дисбаланс между автомобилен и алтернативен/обществен транспорт. Една от които е проучване възможността за възстановяване на Околовръстната жп линия на София и използването ѝ за превоз на пътници и товари.**

На ваше разположение сме за формулирането на една балансирана, енергоефективна и национално отговорна транспортна и железопътна политика в интерес на всички български граждани.

23  
.....01.2014г.

С уважение:   
/Веселин Кирев координатор/



## Приложение 1

### Гъстота на железопътните линии в ЕС 28:

1. Чехия – 9 468 км жп линии –територия - 78,866 km<sup>2</sup> съотношение 8,3:1
2. Белгия – 3 582 км жп линии – територия - 30,528 km<sup>2</sup>, съотношение 8,5:1
3. Люксембург – 275 км жп линии – територия - 2,586.4 km<sup>2</sup>, съотношение 9,4:1
4. Германия – 33 707 км жп линии – територия- 357,021 km<sup>2</sup>, съотношение 10:1
5. Унгария – 7 609 км жп линии – територия - 93,030 km<sup>2</sup>, съотношение 12,2:1
6. Словакия – 3 622 км жп линии –територия - 49,035 km<sup>2</sup>, съотношение 13,5:1
7. Холандия – 2 886 км жп линии – територия - 41,543 km<sup>2</sup>, съотношение 14,3:1
8. Великобритания – 16 175 км жп линии –територия - 243,610 km<sup>2</sup>, съотношение 15:1
9. Дания – 2 646 км жп линии – територия 42,915.7 km<sup>2</sup>, съотношение – 15,7:1
10. Полша – 19 702 км жп линии – територия 312,679 km<sup>2</sup>, съотношение 15,8:1
11. Австрия – 5 039 км жп линии - територия - 83,855 km<sup>2</sup>, съотношение 16,5:1
12. Словения – 1 228 км жп линии – територия 20,273 km<sup>2</sup>, съотношение 16,5:1
13. Италия – 17 022 км жп линии – територия - 301,338 km<sup>2</sup>, съотношение 17,7:1
14. Хърватска – 2 722 км жп линии – територия - 56,594 km<sup>2</sup>, съотношение 20:1
15. Франция – 29 841 км жп линии - територия - 640,679 km<sup>2</sup>, съотношение 21,4:1
16. Румъния – 10 777 км жп линии – територия - 238,391 km<sup>2</sup>, съотношение 22:1
17. България – 4 097 км жп линии – територия - 110 994 km<sup>2</sup>, съотношение 27:1
18. Испания – 15 837 км жп линии – територия - 505,992 km<sup>2</sup>, съотношение 31:1
19. Португалия – 2 842 км жп линии – територия - 92,212 km<sup>2</sup>, съотношение 32,4:1
20. Литва – 1 897 км. жп линии – територия 65,300 km<sup>2</sup>, съотношение 34,4:1
21. Латвия – 1 767 км жп линии – територия 64,589 km<sup>2</sup>, съотношение 36,6:1
22. Швеция – 11 149 км жп линии – територия 449,964 km<sup>2</sup>, съотношение 40:1
23. Ирландия – 1 919 км жп линии – територия - 84,421 km<sup>2</sup>, съотношение 43:1
24. Гърция – 2 552 км жп линии – територия 131,957 km<sup>2</sup>, съотношение 51:1
25. Естония – 787 км жп линии – територия 45,227 km<sup>2</sup>, съотношение 57:1
26. Финландия – 5 919 км жп линии – територия 338,424 km<sup>2</sup>, съотношение 57:1
27. Малта – няма жп мрежа
28. Кипър – няма жп мрежа

Швейцария – 3 597 км жп линии – територия 41,285 km<sup>2</sup>, съотношение 11,4:1

## Приложение 2

### Съотношение километри автомагистралаи към общата дължина на пътната мрежа по страни:

1. Португалия – 2 705 км. автомагистралаи, пътна мрежа - 10 407 км., процент – 25,9%
  2. Испания – 14 021 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 151 353 км., процент – 9,2%
  3. Люксембург – 152 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 2747 км., процент – 5,5%
  4. Германия – 12 813 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 230 969 км., процент – 5,5%
  5. Хърватска – 1 097 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 28 156 км., процент – 3,8%
  6. Италия – 6 661 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 248 737 км., процент – 2,6%
  7. Холандия – 2 631 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 128 903 км., процент – 2,0%
  8. Кипър – 257 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 12 749 км., процент – 2,0%
  9. Словения – 747 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 38 276 км., процент – 1,9%
  10. Дания – 1130 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 72 203 км., процент – 1,5%
  11. Австрия – 1696 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 122 788 км., процент – 1,4%
  - 12. България – 622<sup>5</sup> км. автомагистралаи – пътна мрежа 43602 км., процент – 1,4%**
  13. Швеция – 1 891 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 144 984 км., процент – 1,3%
  14. Белгия – 1763 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 153 447 км., процент – 1,1%
  15. Франция – 11 163 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 1 041 803км., процент – 1,0%
  16. Гърция – 1 103 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 117 756км., процент – 0,9%
  17. Словакия – 391 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 42 946 км., процент – 0,9%
  18. Великобритания – 3 674 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 416 066км., процент – 0,8%
  19. Финландия – 765 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 106 322 км., процент – 0,7%
  20. Ирландия – 663 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 96 032 км., процент – 0,7%
  21. Унгария – 1273 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 196 245 км., процент – 0,6%
  22. Чехия – 729 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 129 937 км., процент – 0,5%
  23. Латвия – 309 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 58 796 км., процент – 0,5%
  24. Румъния – 321 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 83 353 км., процент – 0,3%
  25. Полша – 849 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 412 264 км., процент – 0,2%
  26. Естония – 100 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 58 372 км., процент – 0,1%
  27. Литва – 0 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 82 602 км., процент – 0%
  28. Малта – 0 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 3 096 км., процент – 0%
- Швейцария – 1406 км. автомагистралаи, пътна мрежа – 70 049 км., процент – 2,0%

---

<sup>5</sup> При завършването на АМ „Струма” и АМ „Марица”, България ще има 814 км. пътна мрежа и ще се нареди на 10-то място в ЕС 28 по километри автомагистралаи, съотнесени към цялата пътна мрежа (не включваме АМ „Хемус”, „София – Калотина”, АМ „Черно море”)