

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

V. АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

(Анализ и оценка на инфраструктурата, организацията и експлоатацията на отделните видове транспорт -РД23)

(Актуално търсене и прогнозиране на търсенето на транспортни услуги - РД22)

1. ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ

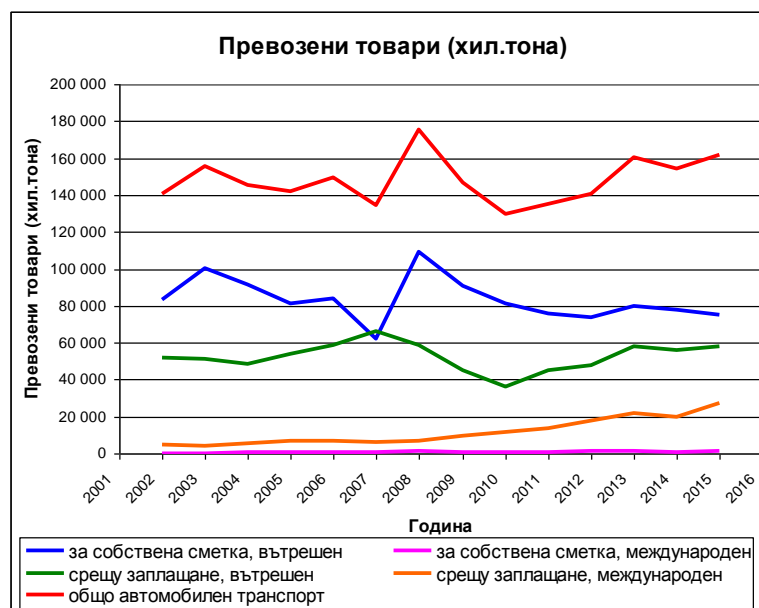
1.1. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА АВТОМОБИЛНИТЕ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

1.1.1. ОБЕМ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ РЕАЛИЗИРАНИ С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Общо превозените товари от автомобилния товарен транспорт и структурата им за периода 2002- 2015 г., са представени в табл. 5-1, на фиг.5-1 и фиг.- 5-2.

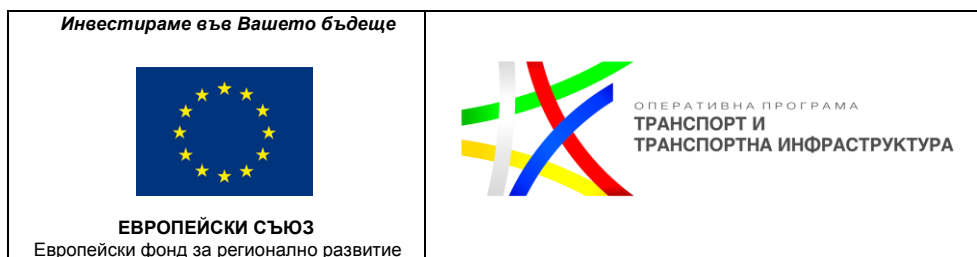
Таблица 5-1 Превозени товари от автомобилния товарен транспорт и структурата им

Превозени товари (хил.тона)	2002	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
за собствена сметка, вътрешен	83 392	81 012	80 958	75 548	73 534	79 562	77 528	75 281
за собствена сметка, международен	264	382	1 002	845	1 560	1 307	812	1 292
срещу заплащане, вътрешен	52 068	53 699	36 312	45 106	47 823	57 895	56 268	57 931
срещу заплащане, международен	4 737	6 719	11 741	13 778	17 459	21 503	19 466	27 303
общо автомобилен транспорт	140 461	141 812	130 013	135 276	140 376	160 267	154 074	161 806
Структура на превозените товари (%)								
за собствена сметка, вътрешен	59.37%	57.13%	62.27%	55.85%	52.38%	49.64%	50.32%	46.53%
за собствена сметка, международен	0.19%	0.27%	0.77%	0.62%	1.11%	0.82%	0.53%	0.80%
срещу заплащане, вътрешен	37.07%	37.87%	27.93%	33.34%	34.07%	36.12%	36.52%	35.80%
срещу заплащане, международен	3.37%	4.74%	9.03%	10.19%	12.44%	13.42%	12.63%	16.87%

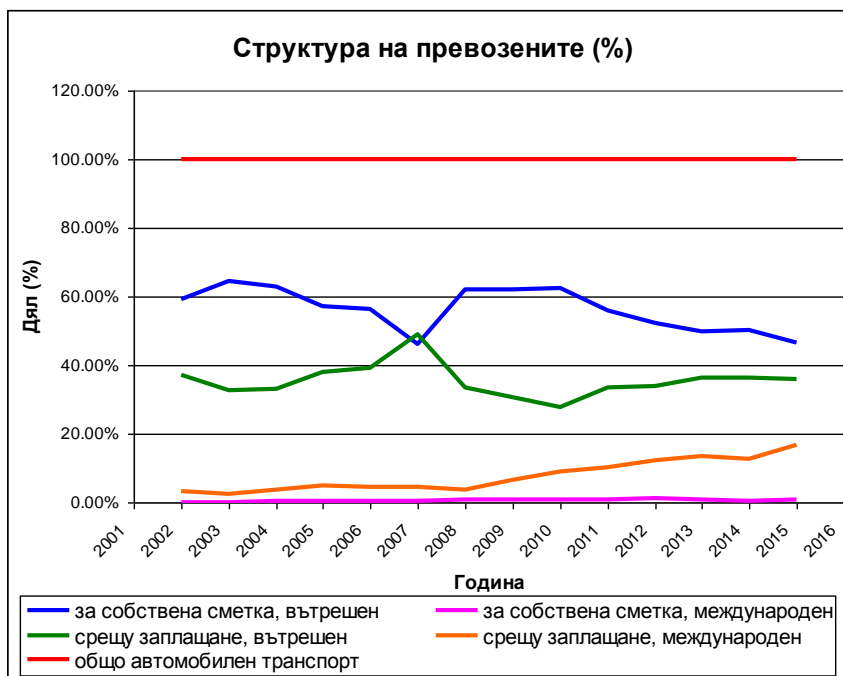


Фигура 5-1 Превозени товари с автомобилен товарен транспорт

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-2 Структура на превозените товари с автомобилен товарен транспорт

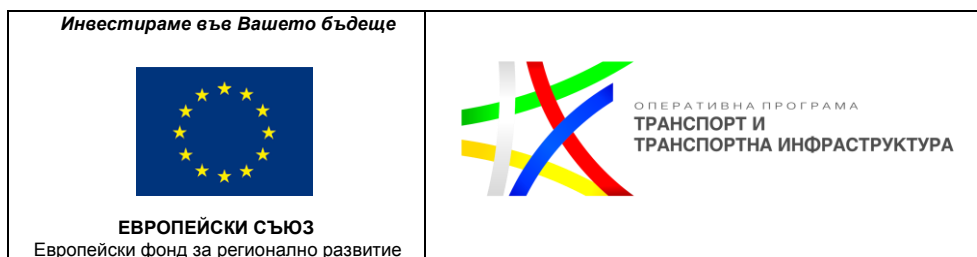
1.1.2. ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ОТ ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ

Общата извършена работа от автомобилния товарен транспорт и структурата ѝ за периода 2002 - 2015 г., са представени в табл. 5-2 и фиг. 5-3.

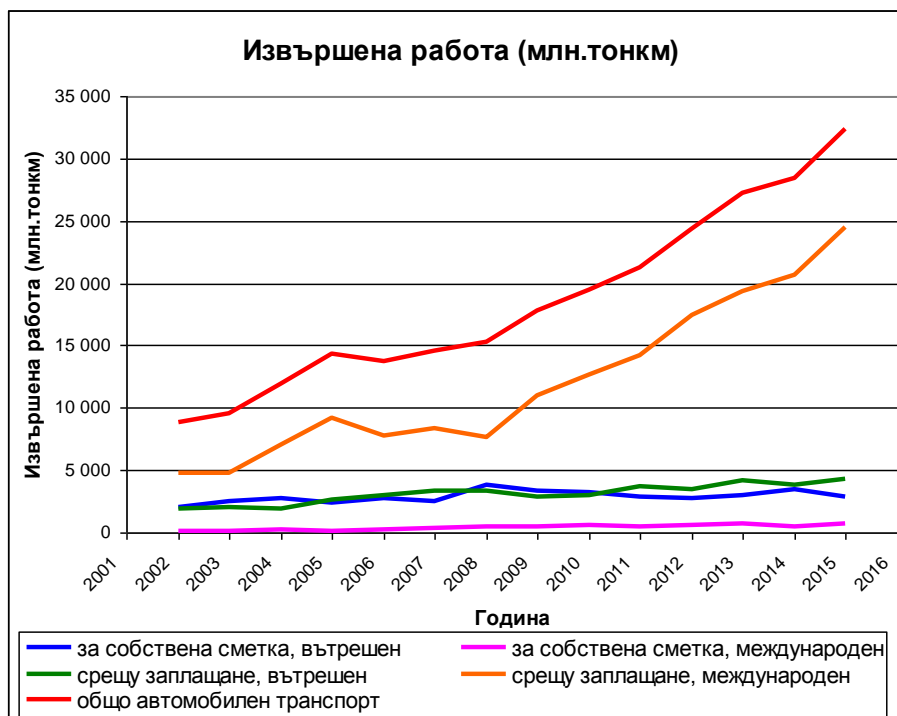
Таблица 5-2 Извършена работа от автомобилния товарен транспорт и структурата ѝ

Извършена работа (млн.тонкм.)	2002	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
за собствена сметка, вътрешен	2 061	2 402	3 191	2 818	2 777	2 991	3 467	2 866
за собствена сметка, международен	140	127	622	451	617	716	458	742
срещу заплащане, вътрешен	1 870	2 644	2 928	3 698	3 522	4 201	3 816	4 306
срещу заплащане, международен	4 734	9 199	12 713	14 245	17 472	19 330	20 638	24 436
общо автомобилен транспорт	8 804	14 371	19 454	21 212	24 387	27 237	28 380	32 350
Структура на извършената работа (%)								
за собствена сметка, вътрешен	23.41%	16.71%	16.40%	13.28%	11.39%	10.98%	12.22%	8.86%
за собствена сметка, международен	1.59%	0.88%	3.20%	2.13%	2.53%	2.63%	1.61%	2.29%
срещу заплащане, вътрешен	21.23%	18.40%	15.05%	17.43%	14.44%	15.42%	13.45%	13.31%
срещу заплащане, международен	53.76%	64.01%	65.35%	67.16%	71.64%	70.97%	72.72%	75.54%

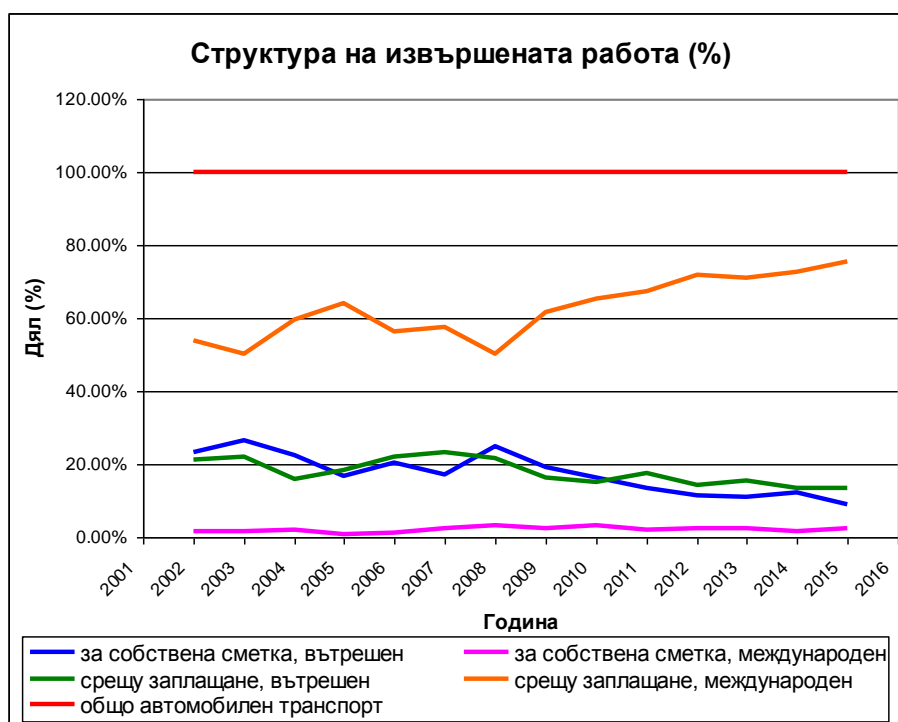
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

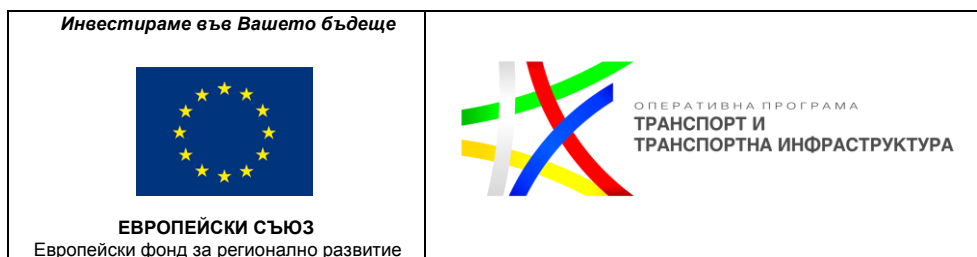


Фигура 5-3 Извършена работа от автомобилния товарен транспорт



Фигура 5-4 Структура на извършената работа от автомобилния товарен транспорт

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



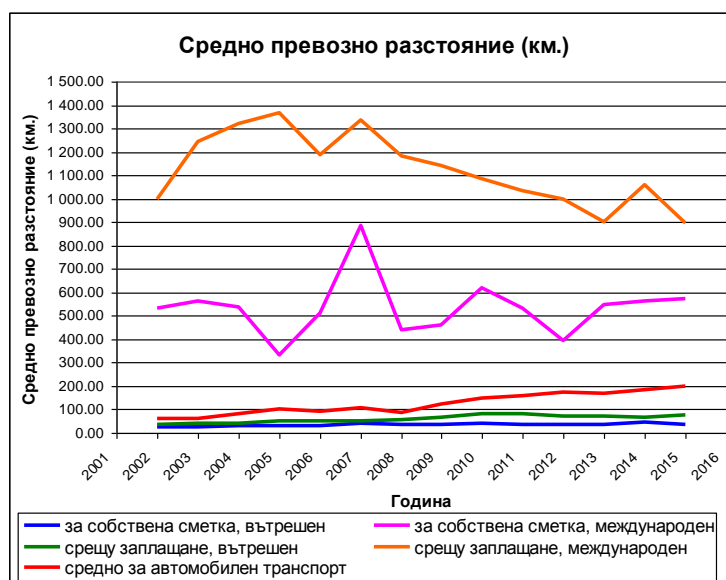
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.1.3. РАВНИЩЕ И ДИНАМИКА НА ИЗМЕНЕНИЕ НА СРЕДНОТО ПРЕВОЗНО РАЗСТОЯНИЕ

Средното превозно разстояние реализирано от автомобилния товарен транспорт за периода 2002 – 2015 г. е представено в табл. 5-3 и фиг. 5-5

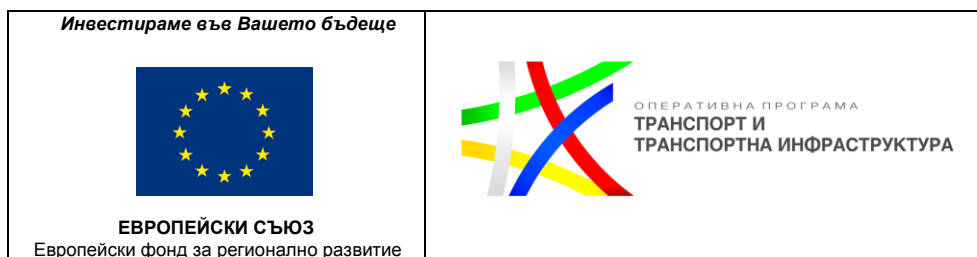
Таблица 5-3 Средно превозно разстояние реализирано от автомобилния товарен транспорт

Средно превозно разстояние (км.)	2002	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
за собствена сметка, вътрешен	24.72	29.64	39.42	37.30	37.76	37.59	44.72	38.07
за собствена сметка, международен	531.69	331.15	620.56	534.14	395.27	547.62	563.41	574.70
срещу заплащане, вътрешен	35.90	49.24	80.65	81.98	73.65	72.56	67.83	74.33
срещу заплащане, международен	999.30	1 369.20	1 082.79	1 033.90	1 000.76	898.92	1 060.24	895.00
средно за автомобилен транспорт	62.68	101.34	149.63	156.81	173.73	169.95	184.20	199.93



Фигура 5-5 Средно превозно разстояние реализирано от автомобилния товарен транспорт

Средното превозно разстояние по години и по групи товари е представени в долната таблица.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-4 Средно превозно разстояние реализирано от автомобилния товарен транспорт по години и вид на товара

вид товар	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	64.63	85.04	82.33	75.18	84.79	89.89
2	26.05	38.88	13.42	18.30	76.11	79.83
3	20.21	19.25	20.24	22.44	19.45	18.31
4	155.46	153.41	136.95	126.86	111.10	123.26
5	70.94	138.11	159.10	152.69	99.95	209.28
6	94.63	153.18	108.61	135.39	65.67	153.59
7	114.76	126.45	98.88	110.40	76.44	85.50
8	129.65	48.45	192.23	95.22	63.19	136.18
9	52.25	52.37	42.12	45.55	54.62	58.62
10	97.33	87.51	132.57	109.53	60.07	123.21
11	85.89	150.89	118.66	127.51	143.43	117.74
12	98.02	49.68	56.90	81.09	89.36	227.64
13	186.59	226.95	153.52	223.11	180.72	208.51
14	28.42	26.69	21.47	20.59	25.96	25.06
15	145.61	178.40	205.59	72.68	96.97	167.42
16	139.39	98.06	201.58	95.47	155.38	182.36
17	51.17	16.72	30.18	68.53	51.55	44.44
18	148.45	168.76	194.26	194.68	129.61	122.99
19	15.19	51.77	13.63	56.57	124.96	131.93
20	53.93	40.79	42.23	32.19	46.40	20.61

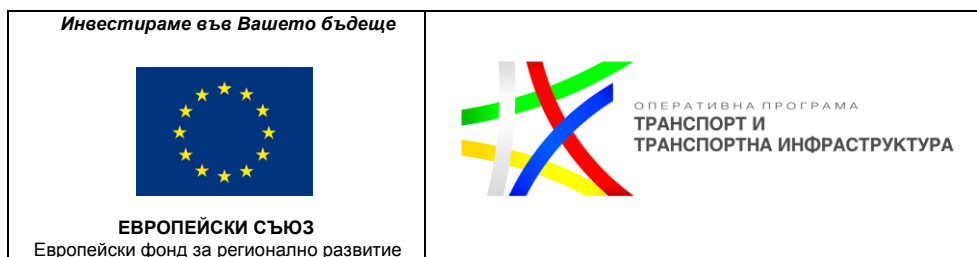
1.1.4. ПРАЗЕН ПРОБЕГ

Празният пробег реализиран от автомобилния товарен транспорт за периода 2002- 2015 г., е представен в табл. 5-5, на фиг. 5-6 и фиг. 5-7.

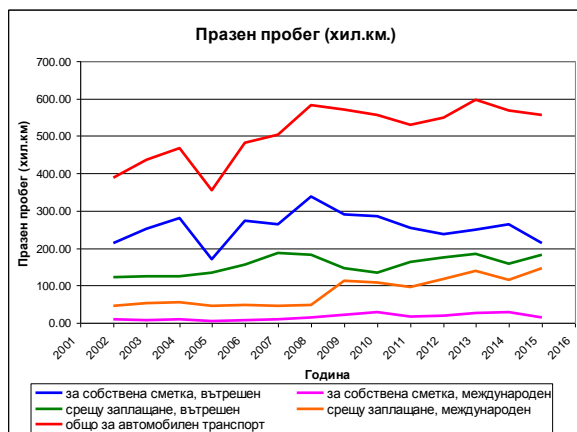
Таблица 5-5 Празен пробег реализиран от автомобилния товарен транспорт

Празен пробег (хил.км.)	2002	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
за собствена сметка, вътрешен	212.78	170.42	284.43	254.07	238.21	248.67	263.34	212.83
за собствена сметка, международен	8.43	4.05	28.70	16.66	20.13	25.36	28.48	14.83
срещу заплащане, вътрешен	122.04	134.10	134.45	162.83	173.82	184.93	159.40	181.15
срещу заплащане, международен	46.07	45.30	108.16	97.00	116.60	138.11	115.98	146.65
общо за автомобилен транспорт	389.32	353.87	555.75	530.55	548.76	597.06	567.20	555.46
Празен пробег - км./1 млн.тонкм (км.)								
за собствена сметка, вътрешен	103.23	70.97	89.13	90.16	85.79	83.15	75.95	74.27
за собствена сметка, международен	60.20	31.99	46.16	36.90	32.64	35.43	62.24	19.97
срещу заплащане, вътрешен	65.28	50.72	45.91	44.03	49.35	44.02	41.77	42.07
срещу заплащане, международен	9.73	4.92	8.51	6.81	6.67	7.14	5.62	6.00
средно за автомобилен транспорт	44.22	24.62	28.57	25.01	22.50	21.92	19.99	17.17

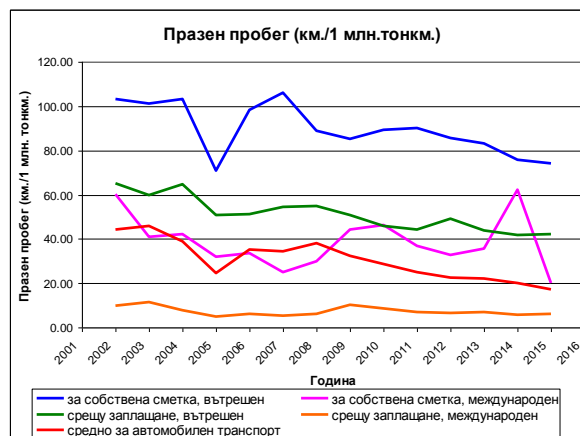
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-6 Празен пробег реализиран от автомобилния товарен транспорт (хил.км.)



Фигура 5-7 Празен пробег реализиран от автомобилния товарен транспорт (км./1 млн.тонкм.)

Наблюдава се увеличение на превозените товари и извършената работа (млн.ткм.) за 2015 спрямо 2014 г. Значително се е увеличило средното превозно разстояние от 173,73 км през 2012 г. до 199,93 км. през 2015 г. Тенденцията е към леко намаление на празния пробег от 567,2 км. през 2014 г. до 555,5 км. през 2015 г.

1.2. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА АВТОМОБИЛНИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

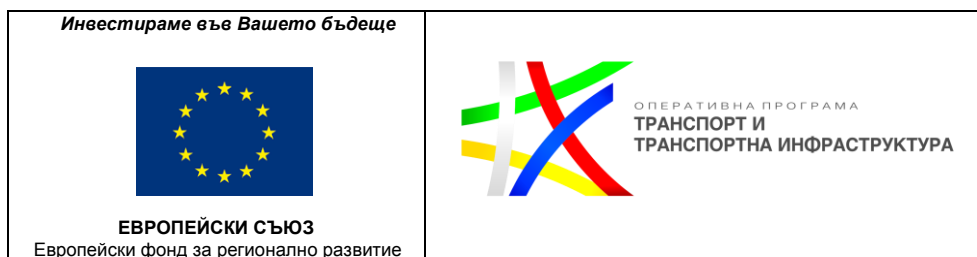
Националната статистика не предоставя данни за пътуванията с лек автомобил. По оценка на Евростат, търсенето на пътувания с лек автомобил са нараснали, а на тази база и извършената работа е нараснала от 25.0 млрд. пътник километри през 1995 г. до 26.9 млрд. пътник км. през 2000 г. и до 48.1 млрд. пътник км. през 2011 г., или средногодишен ръст от 5.4% за периода 2000 – 2011 г. Степента на моторизация нараства по сходен начин: от 196 леки автомобили (ЛА) на 1000 жители през 1995 г. - на 245 ЛА на 1000 жители през 2000 г. и 368 ЛА на 1000 жители през 2011 г. или средногодишен ръст от 3.8% за периода 2000 – 2011 г. (Проект „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“, Доклад Задача 1, 2015 г.). След направено моделиране с Visum и на база на данните за 2014 г. от извършваните преброявания на автомобилния трафик от АПИ са получени 46.812 млд. пътник километра. Те са получени като е прието средния брой на хората в една кола да е 2.05 души.

При търсенето на пътувания с обществен транспорт се забелязва тенденция на намаляване. През последните 14 години търсенето на пътувания с обществен транспорт (автобусен и железопътен транспорт) намалява 3 пъти, от около 360 млн. пътувания през 2000 г. на 120 млн. пътувания през 2014 г.

Нуждите от междуселищни пътувания с обществен транспорт се задоволяват предимно от автобусния транспорт и в по-малка степен от железопътния, като последният се предпочита най-вече от социалните групи, използващи намалени или преференциални тарифи (студенти, пенсионери и работещи в държавните железопътни превозвачи).

В таблиците и фигурите е включен и железопътния транспорт, за да се проследят по-добре тенденциите.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

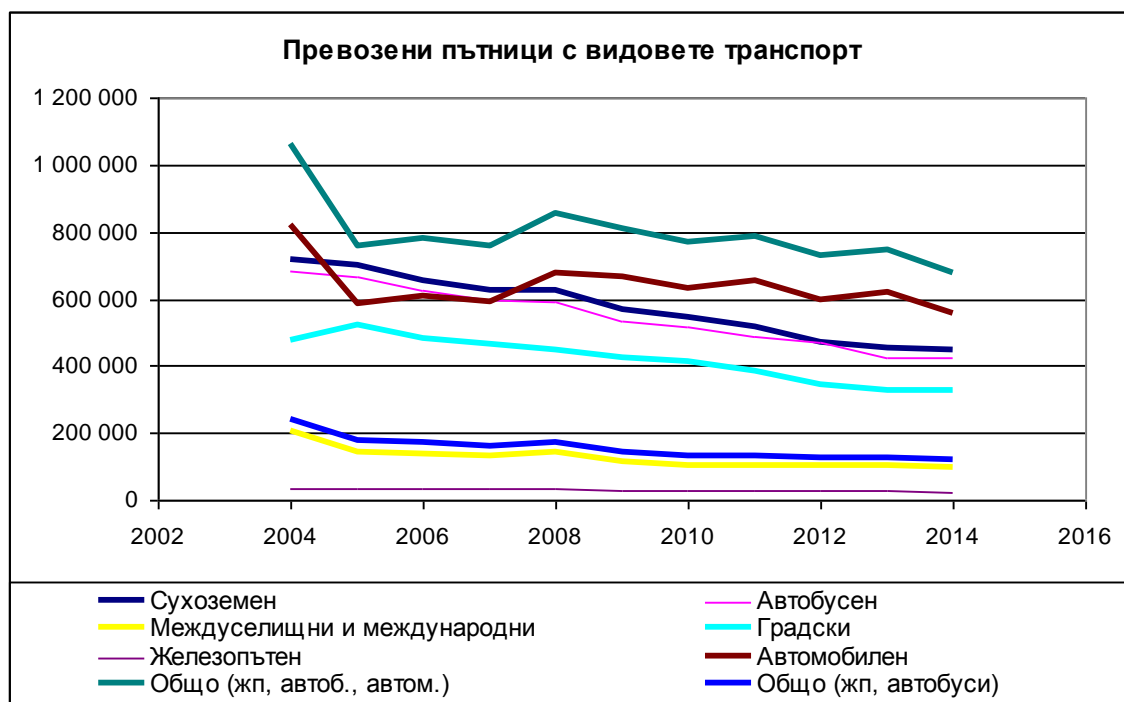
1.2.1. ОБЕМ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ

Общо превозените пътници от автомобилния (лични автомобили и обществен транспорт – автобусен) и железопътния транспорт за периода 2004 – 2014 г. са представени в табл. 5-6 и на фиг. 5-8.

Таблица 5-6 Превозени пътници от автомобилния транспорт

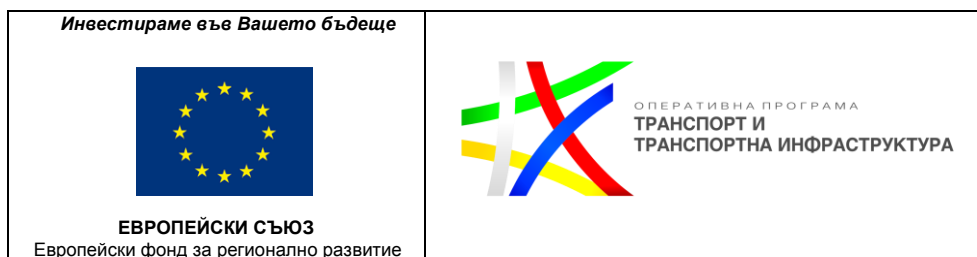
Източници: НСИ, Статистически годишник на НСИ 2015 г., Eurostat

Превозени пътници (хил.)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Сухоземен	719 382	698 014	657 362	628 162	623 544	567 808	546 536	517 254	471 654	452 835	450 230
Автобусен	685 233	664 266	623 249	594 879	589 786	536 448	516 434	487 946	471 654	426 763	425 603
Междуселищни и международни	205 965	142 061	138 466	129 369	141 256	112 314	103 987	104 107	101 390	100 798	95 601
Градски	479 269	522 204	484 783	465 509	448 530	424 134	412 447	383 839	343 741	325 965	330 001
Железопътен	34 149	33 748	34 113	33 283	33 758	31 360	30 102	29 308	26 523	26 072	24 627
Автомобилен	823 860	584 613	609 982	593 437	679 116	668 538	634 067	654 761	599 941	622 210	558 838
Общо (железопътен, автобусен и автомобилен транспорт)	1 063 974	760 422	782 561	756 089	854 130	812 212	768 156	788 176	727 854	749 079	679 067
Общо (железопътен и автобусен)	240 114	175 809	172 579	162 652	175 014	143 675	134 089	133 415	127 913	126 870	120 229
Общо (автомобилен и автобусен транспорт)	1 029 825	726 674	748 448	722 806	820 373	780 852	738 054	758 868	701 331	723 008	654 439



Фигура 5-8 Превозени пътници (хил.) от автомобилния транспорт

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



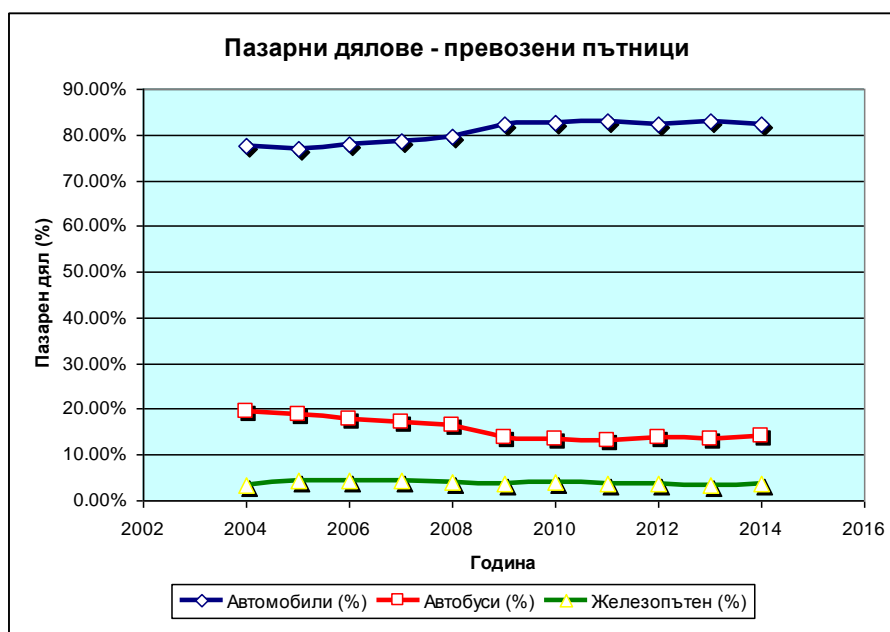
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Модалният сплит на превозените пътници по видове транспорт, за периода 2004 – 2014 г., е представен в табл. 5-7 и на фиг. 5-9.

Таблица 5-7 Модален сплит на превозените пътници по видове транспорт

Източници: НСИ, Статистически годишник на НСИ 2015 г., Eurostat и изчисления на консултанта

Превозени пътници – сплит (%)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Автомобили (%)	77.43%	76.88%	77.95%	78.49%	79.51%	82.31%	82.54%	83.07%	82.43%	83.06%	82.30%
Автобуси (%)	19.36%	18.68%	17.69%	17.11%	16.54%	13.83%	13.54%	13.21%	13.93%	13.46%	14.08%
Железопътен (%)	3.21%	4.44%	4.36%	4.40%	3.95%	3.86%	3.92%	3.72%	3.64%	3.48%	3.63%
Автобусен и железопътен транспорт – сплит											
Автобуси (%)	85.78%	80.80%	80.23%	79.54%	80.71%	78.17%	77.55%	78.03%	79.26%	79.45%	79.52%
Железопътен (%)	14.22%	19.20%	19.77%	20.46%	19.29%	21.83%	22.45%	21.97%	20.74%	20.55%	20.48%
Автомобилен и автобусен транспорт – сплит (%)											
Автомобили (%)	80.00%	80.45%	81.50%	82.10%	82.78%	85.62%	85.91%	86.28%	85.54%	86.06%	85.39%
Автобуси (%)	20.00%	19.55%	18.50%	17.90%	17.22%	14.38%	14.09%	13.72%	14.46%	13.94%	14.61%

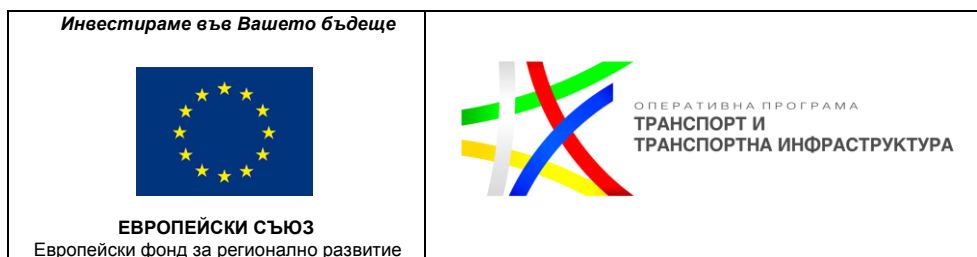


Фигура 5-9 Модален сплит на превозените пътници по видове транспорт

1.2.2. ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ОТ ПЪТНИЧЕСКИЯ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Общо извършената работа, от автомобилния (лични автомобили и обществен транспорт – автобусен) и железопътния транспорт за периода 2004 – 2014 г., са представени в табл. 5-8 и на фиг. 5-10.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

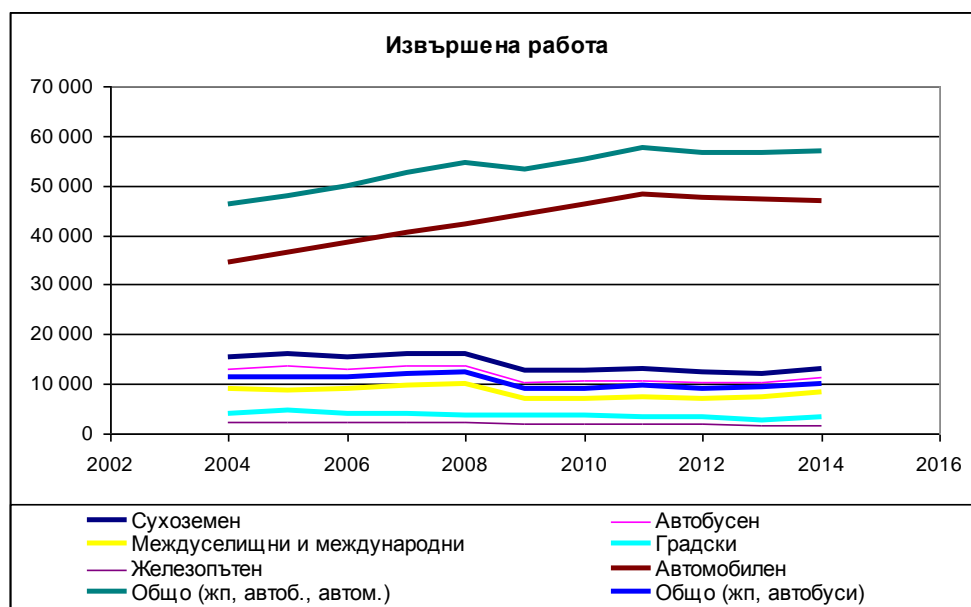


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-8 Извършена работа от автомобилния и железопътния транспорт

Източници: НСИ, Статистически годишник на НСИ 2015 г., Eurostat

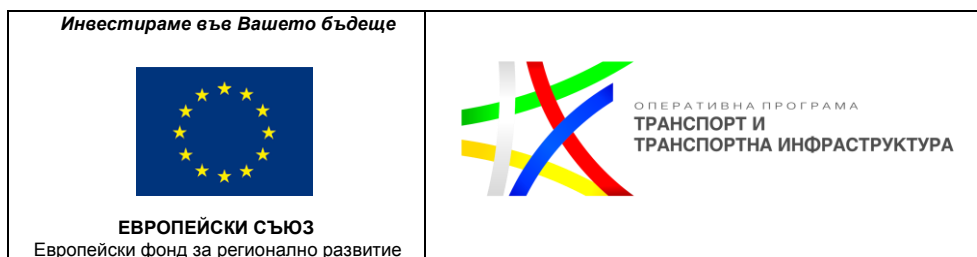
Извършена работа (млн. пътник км.)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Сухоземен	15 433	16 077	15 364	15 995	16 174	12 595	12 713	12 911	12 358	12 143	13 149
Автобусен	13 029	13 688	12 942	13 571	13 839	10 450	10 613	10 843	10 482	10 317	11 447
Междуселищни и международни	9 137	8 845	8 876	9 630	10 102	6 931	7 041	7 515	7 112	7 527	8 263
Градски	3 892	4 843	4 066	3 942	3 737	3 519	3 572	3 328	3 370	2 790	3 184
Железопътен	2 404	2 389	2 422	2 423	2 335	2 144	2 100	2 068	1 876	1 826	1 702
Автомобилен	34 609	36 536	38 464	40 391	42 318	44 245	46 173	48 100	47 671	47 241	46 812
Общо (железопътен, автобусен и автомобилен транспорт)	46 150	47 770	49 762	52 444	54 755	53 321	55 313	57 683	56 659	56 594	56 777
Общо (железопътен и Автобусен транспорт)	11 541	11 234	11 298	12 053	12 437	9 075	9 141	9 583	8 988	9 353	9 965
Общо (автомобилен и Автобусен транспорт)	43 746	45 381	47 340	50 021	52 420	51 176	53 214	55 615	54 783	54 768	55 075



Фигура 5-10 Извършена работа (млн. пътник км.) от автомобилния транспорт

Модалният сплит на извършената работа по видове транспорт, за периода 2004 – 2014 г., е представен в табл. 5-9 и на фиг. 5-11.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

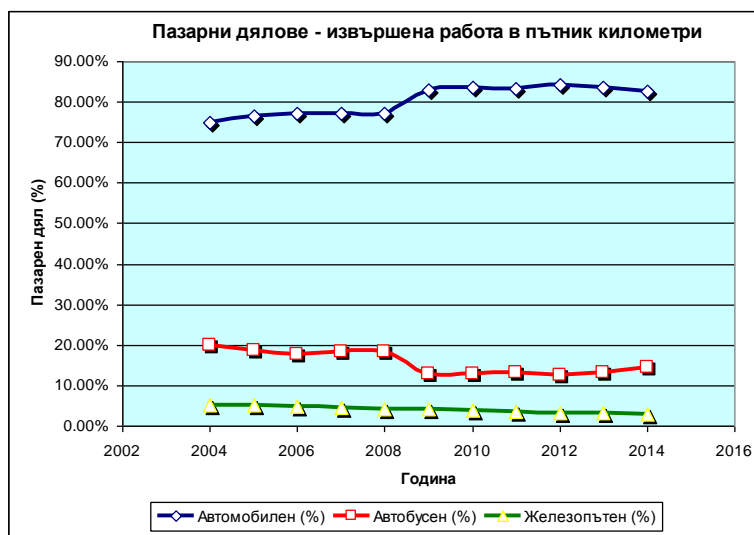


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-9 Модален сплит на извършената работа по видове транспорт

Източници: НСИ, Статистически годишник на НСИ 2015 г., Eurostat и изчисления на консултанта

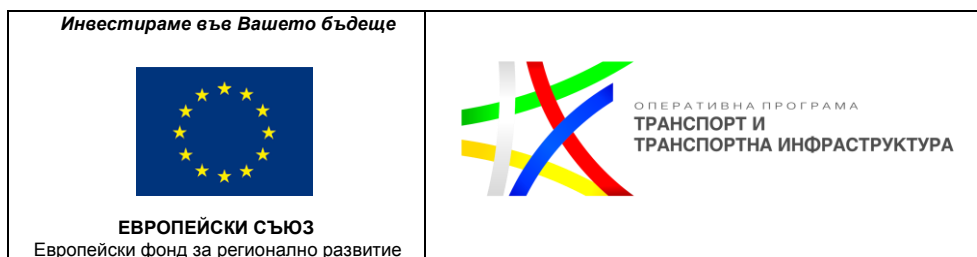
Извършена работа – сплит (%)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Автомобилен (%)	74.99%	76.48%	77.30%	77.02%	77.29%	82.98%	83.47%	83.39%	84.14%	83.47%	82.45%
Автобусен (%)	19.80%	18.52%	17.84%	18.36%	18.45%	13.00%	12.73%	13.03%	12.55%	13.30%	14.55%
Железопътен (%)	5.21%	5.00%	4.87%	4.62%	4.26%	4.02%	3.80%	3.58%	3.31%	3.23%	3.00%
Автобусен и железопътен транспорт											
Автобусен (%)	79.17%	78.73%	78.56%	79.89%	81.23%	76.37%	77.03%	78.42%	79.13%	80.48%	82.92%
Железопътен (%)	20.83%	21.27%	21.44%	20.11%	18.77%	23.63%	22.97%	21.58%	20.87%	19.52%	17.08%
Автомобилен транспорт (%)											
Автомобилен (%)	79.11%	80.51%	81.25%	80.75%	80.73%	86.46%	86.77%	86.49%	87.02%	86.26%	85.00%
Автобусен (%)	20.89%	19.49%	18.75%	19.25%	19.27%	13.54%	13.23%	13.51%	12.98%	13.74%	15.00%



Фигура 5-11 Модален сплит на извършената работа по видове транспорт

1.2.3. РАВНИЩЕ И ДИНАМИКА НА ИЗМЕНЕНИЕ НА СРЕДНОТО ПРЕВОЗНО РАЗСТОЯНИЕ

Средните превозни разстояния, реализирани от автомобилния (лични автомобили и обществен транспорт – автобусен), железопътния и автобусния транспорт за периода 2004 – 2014 г., са представени в табл. 5-10 и на фиг. 5-12.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-10 Средни превозни разстояния по видове транспорт

Източници: Изчисления на консултанта

Средно превозно разстояние (км.)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Сухоземен	21.45	23.03	23.37	25.46	25.94	22.18	23.26	24.96	26.20	26.82	29.21
Автобусен	19.01	20.61	20.77	22.81	23.46	19.48	20.55	22.22	22.22	24.18	26.90
Междуселищни и международни	44.36	62.26	64.10	74.44	71.51	61.71	67.71	72.19	70.14	74.67	86.43
Градски	8.12	9.27	8.39	8.47	8.33	8.30	8.66	8.67	9.80	8.56	9.65
Железопътен	70.40	70.79	71.00	72.81	69.17	68.38	69.75	70.54	70.73	70.03	69.12
Автомобилен	42.01	62.50	63.06	68.06	62.31	66.18	72.82	73.46	79.46	75.92	83.77
Общо (железопътен, автобусен и автомобилен транспорт)	43.38	62.82	63.59	69.36	64.11	65.65	72.01	73.18	77.84	75.55	83.61
Общо (железопътен и Автобусен транспорт)	48.06	63.90	65.47	74.10	71.06	63.17	68.17	71.82	70.27	73.72	82.89
Общо (автомобилен и Автобусен транспорт)	42.48	62.45	63.25	69.20	63.90	65.54	72.10	73.29	78.11	75.75	84.16



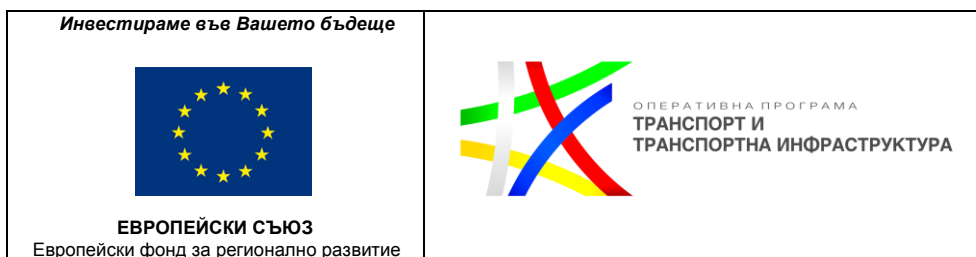
Фигура 5-12 Средни превозни разстояния (км.) реализирани от автомобилния, железопътния и автобусния транспорт

Вижда се тенденция към увеличаване на средните превозни разстояния за всичките видове превози реализирани с автомобилен транспорт. Средните превозни разстояния реализирани от железопътния транспорт не се променят, а са устойчиви с леки колебания около 70 км.

1.3. ТЕХНИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЛЕКИТЕ АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСИ

Броят на пътните превозни средства по вид и гориво към 01.07.2014 г. е представен в таблица 5-11. Най-голям е делът на превозните средства с бензинов двигател следвани от дизеловия.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-11 Брой ПС по вид и гориво към 01.07.2014 год¹.

Вид МПС	Бензин	Бензин/ Газ	Дизел	Дизел/ Газ	Ел. двигател	Газ	Втечн.газ	Биогориво	Бензин/ Електр.	Дизел/ Електр.	Приро д. газ	Бензин/ Втечн.газ	Бензин/ Природ.газ	Водород	Неизвестен	ВСИЧКО
МОТОПЕД	66144	0	16	0	255	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1224	67639
МОТОЦИКЛЕТ	80547	0	19	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2051	82621
МОТОЦИКЛЕТ С КОШ	1169	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1170
МОТОТРИКОЛКА ПЪТНИЧЕСКА	86	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89
МОТОТРИКОЛКА ТОВАРНА	60	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	62
ТРИКОЛЕСНО ПС	38	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
ЧЕТИРИКОЛЕСНО ПС	1933	0	29	0	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2037
Всичко мотоциклети	149977	0	67	0	337	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3277	153658
ЛЕК АВТОМОБИЛ	1752690	72295	1001141	25	81	45	101	5	718	25	713	81703	8953	0	54275	2972770
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	62508	3528	288063	12	33	46	11	4	52	1	300	2660	866	0	1859	359943
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	7095	180	26890	4	0	3	0	2	0	1	16	162	27	0	86	34466
АВТОБУС	2288	61	20215	10	0	97	4	5	0	2	178	21	11	0	139	23031
ВЛЕКАЧ	1149	1	40066	1	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	32	41273
Всичко автомобили	1825730	76065	1376375	52	114	191	116	16	770	29	1231	84546	9857	0	56391	3431483
КОЛЕСЕН ТРАКТОР	3214	2	16839	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74	20130
САМОХОДНО ШАСИ	92	0	385	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	480
ЕЛЕКТРОКАР	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
МОТОКАР	5	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
РЕМАРКЕ ЗА ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20040
ТРАКТОРНО РЕМАРКЕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6247
РЕМАРКЕ ЗА ЛЕК АВТОМОБИЛ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94564
КОЛЕСАР	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1888
ПОЛУРЕМАРКЕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39893
СПЕЦИАЛИЗИРАНА МАШИНА(ДРУГА)	49	2	658	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	710
Други МПС	3361	4	17897	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	183976
Общо	1979064	76070	1394339	52	455	191	116	16	770	29	1231	84549	9857	0	59746	3769117

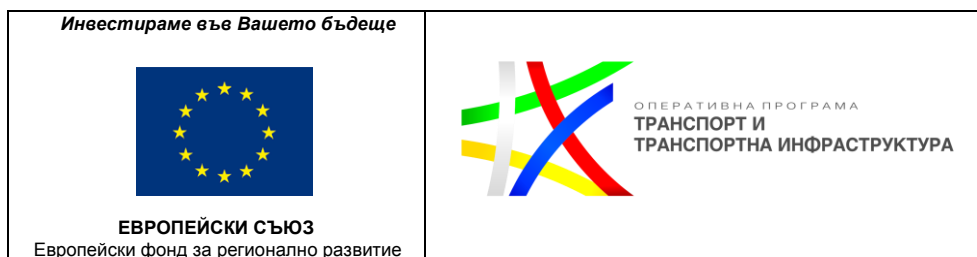
ЗАБЕЛЕЖКА: Видовете горива Бензин/Газ, Дизел/Газ и Газ са използвани при регистрацията на МПС до 2009 г. От 2010 г. се използват видове горива Бензин/Втечен газ (LPG), Бензин/Природен газ (NG), Втечен газ (LPG) и Природен газ (NG)

Общият брой на регистрираните в страната леки автомобили към 1 юли 2014 г., е 2 972 770 бр. От тях с електрически двигатели са 81 коли, а с биогориво - само пет. На фиг. 5-13 и 5-14 е представен броя на леките автомобили и автобуси по вид двигател.

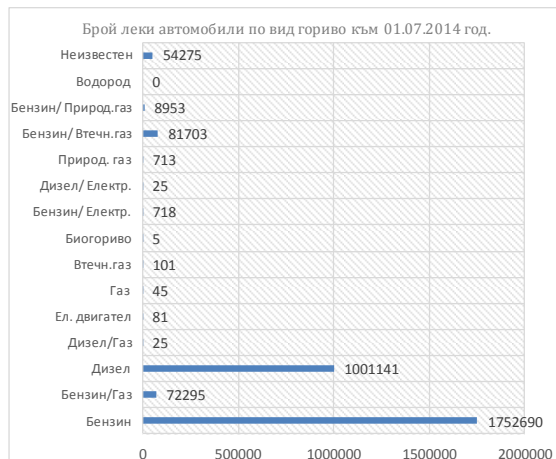
¹ Източник: MBP

http://www.mvr.bg/NR/rdonlyres/AB805602-5EAC-4D97-8711-BEAADB1C9212/0/PS_po_vid_i_gorivo_kam_01072014.pdf

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

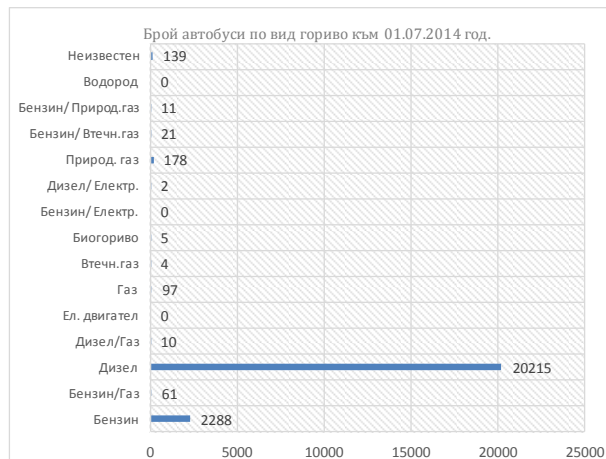


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-13 Брой леки автомобили по вид гориво към 01.07.2014 г.

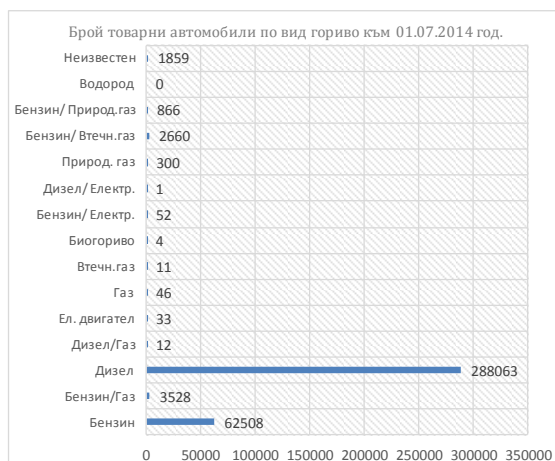
Източник: МВР



Фигура 5-14 Брой автобуси по вид гориво към 01.07.2014 г.

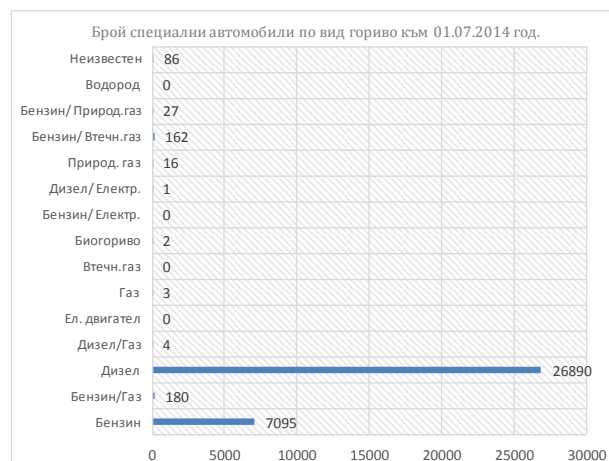
Източник: МВР

Най-много са бензиновите леки коли - 1 752 690 бр., следвани от колите на дизел - 1 001 141бр. Бензиновите двигатели, които ползват и газ са 153 968 бр. Фабрично само с газ са 146 автомобили. С дизел и електричество се движат 25 леки коли, а с бензин и ток – 718 бр. Основната част от автобусите са дизелови – 20 215 бр.



Фиг. 5-15 Брой товарни автомобили по вид гориво към 01.07.2014 г.

Източник: МВР

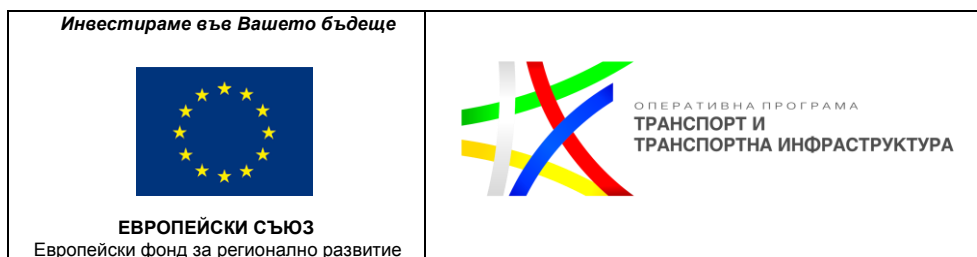


Фиг. 5-16 Брой специални автомобили по вид гориво към 01.07.2014 г.

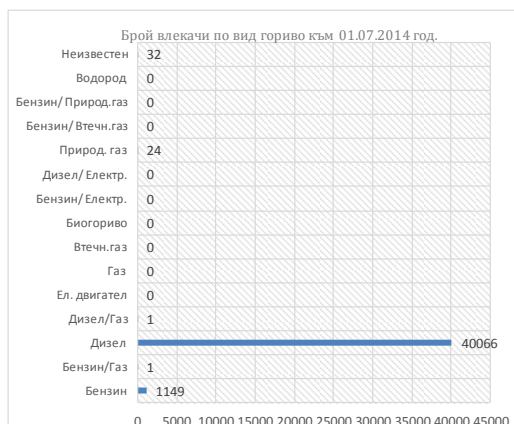
Източник: МВР

От товарните автомобили – 288 063 бр. са дизелови, следвани от автомобилите на бензин – 62 508 бр. Бензиновите двигатели, които ползват и газ са 6 188 бр. Фабрично само с природен газ са 300 автомобили. Специалните автомобили основно са с дизелов двигател – 26 890 бр.

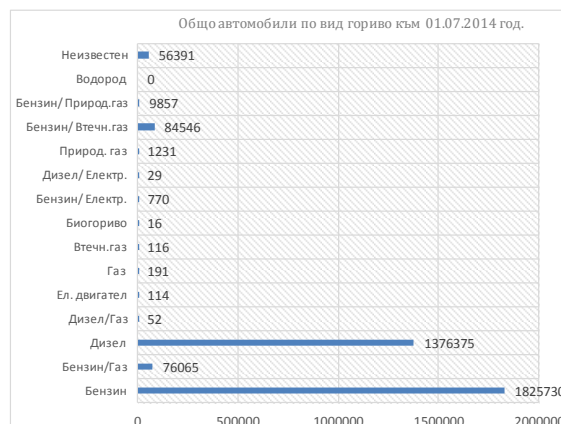
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



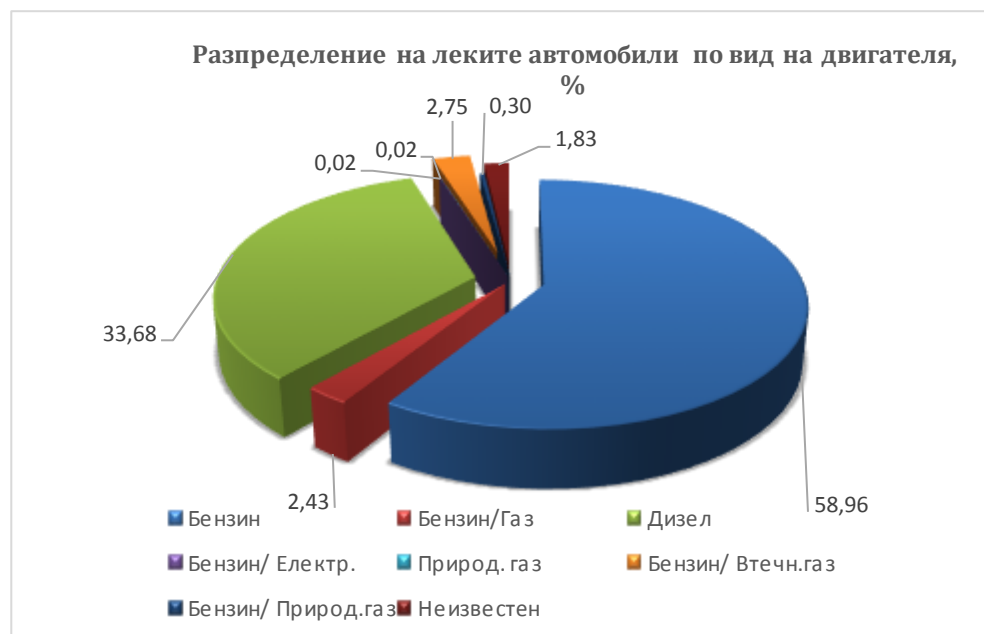
Фиг. 5-17 Брой влекачи по вид гориво към 01.07.2014 г.
Източник: МВР



Фиг. 5-18 Общ брой автомобили по вид гориво към 01.07.2014 г.
Източник: МВР

От влекачите – 40 066 бр. са дизелови, а на бензин – 1 149 бр. От общия брой регистрирани автомобили 1 825 730 нр. са с бензинови двигатели, 1 376 375 бр. са дизелови, а тези които ползват бензин и газ са 160 611 бр. Фабрично само с природен газ са 1 231 бр. автомобилa.

На фигури от 5-19 до 5-21 е представено процентното разпределение на леките автомобили, автобусите и товарните автомобили по вид на двигателя.



Фигура 5-19 Разпределение на леките автомобили по вид на двигателя към 01.07.2014 г.
Източник: МВР

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



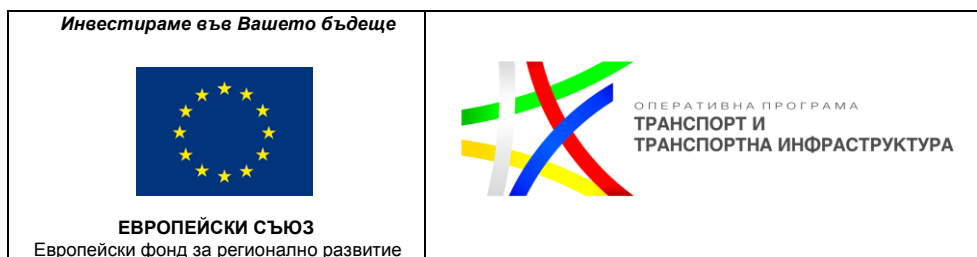
Фигура 5-20 Разпределение на автобусите по вид на двигателя към 01.07.2014 г.
Източник: МВР

- 58,96% от леките автомобили са с бензинов двигател, 33,68% са дизелови;
- 87,77% от автобусите са дизелови, а 9,93% са на бензин;
- 80,03% от товарните автомобили са дизелови, а 17,37% са на бензин.



Фигура 5-21 Разпределение на товарните автомобили по вид на двигателя към 01.07.2014 г.

Източник: МВР



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.4. ЕКОЛОГИЧНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

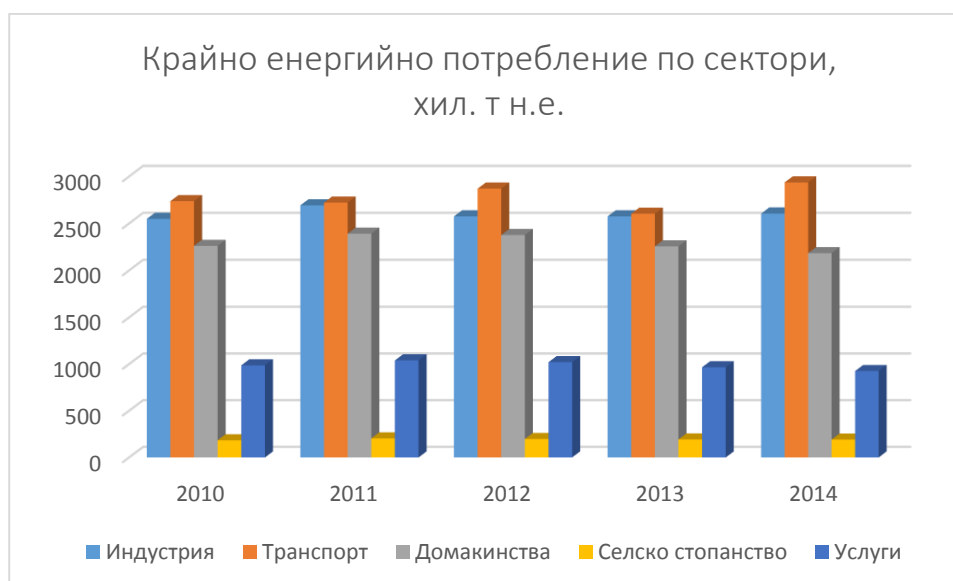
➤ ЕНЕРГИЙНО ПОТРЕБЛЕНИЕ ОТ ТРАНСПОРТА

Енергийното потребление по сектори за периода 2010-2014 г. е представено в табл. 5-12 и фиг. 5-22

Таблица 5-12 Крайно енергийно потребление по сектори в хил. т н.е. за периода 2010 -2014 г.².

Сектори	2010	2011	2012	2013	2014
Индустрия	2549	2693	2576	2576	2606
Транспорт	2738	2722	2871	2604	2937
Домакинства	2262	2391	2377	2257	2184
Селско стопанство	184	204	198	193	192
Услуги	987	1040	1021	966	926

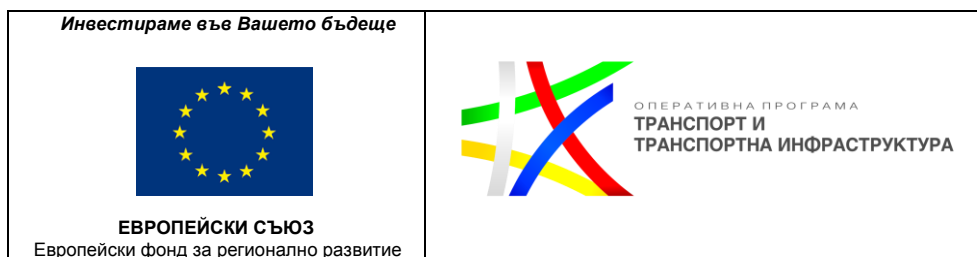
Ясно се вижда, че с най-голям дял от енергийното потребление е сектор „Транспорт“.



Фигура 5-22 Крайно енергийно потребление по сектори в хил. т н.е. за периода 2010 -2014 г.

Източник: НСИ

² Източник: НСИ

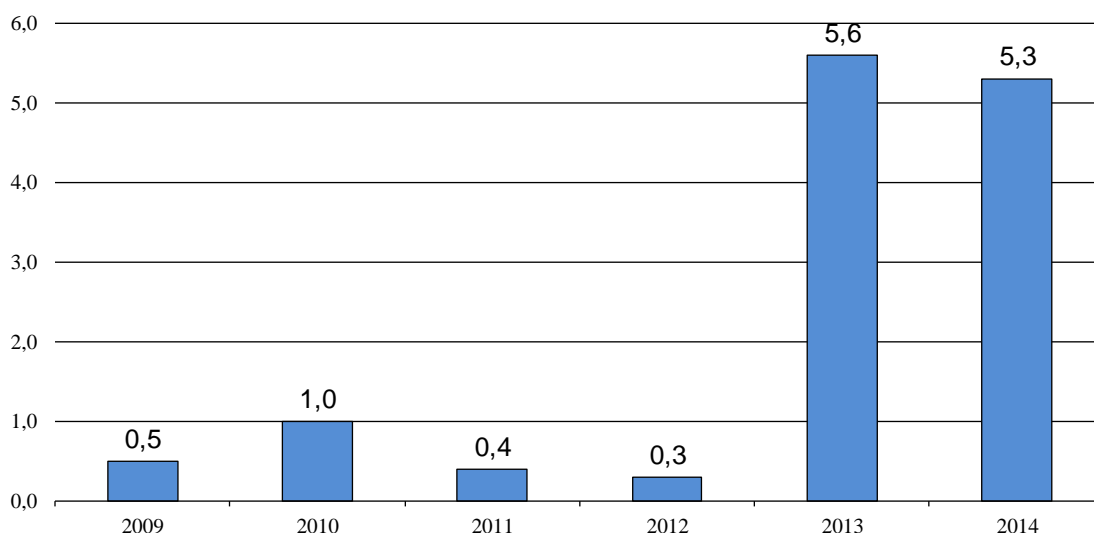


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-13 Дял на възобновяемата енергия в потреблението на горива в транспорта-% за периода 2010 -2014 г.³.

Година	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Дял на възобновяемата енергия в потреблението на горива в транспорта	0,5	1,0	0,4	0,3	5,6	5,3

Дял на възобновяемата енергия в потреблението на горива в транспорта, %



Фигура 5-23 Дял на възобновяемата енергия в потреблението на горива в транспорта, %

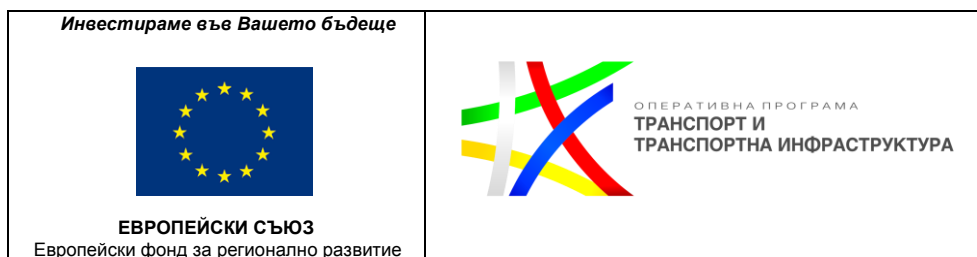
Източник: НСИ

От таблица 5-13 и фиг. 5-23 се вижда, че за 2014 г. делът на възобновяемата енергия в потреблението на горива в транспорта е едва 5,3%. Забелязва се спад спрямо 2013 г., когато същия дял е 5,6%.

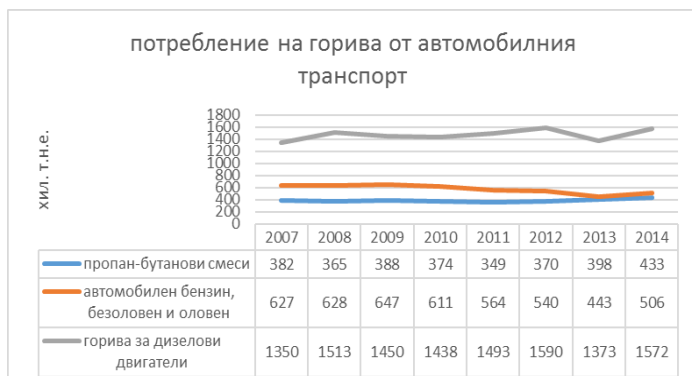
➤ ПОТРЕБЛЕНИЕ НА ГОРИВА ОТ АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

На фиг. 5-24 и фиг 5-25 е представено потреблението на горива от автомобилния транспорт. За 2014 г. най-голямо е потреблението на горивата за дизелови двигатели.

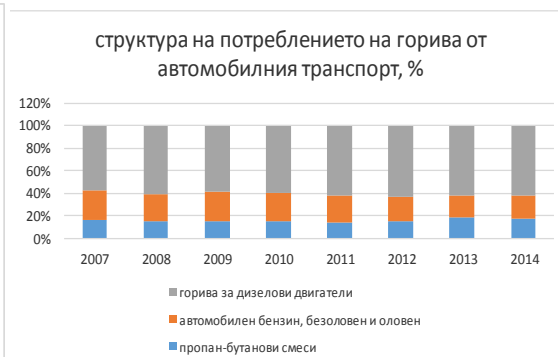
³ Източник: НСИ



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-24 Потребление на горива от автомобилния транспорт.



Фигура 5-25 Структура на потреблението на горива от автомобилния транспорт.

Източник: Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда, 2016 г.

Консумацията на енергия от транспорта нараства от 2937 хил. тона нефтен еквивалент през 2014 г. Основен консуматор е автомобилният транспорт, който през 2014 г. консумира 1572 хил. тона нефтен еквивалент горива за дизелови двигатели. Развитието на автомобилния транспорт е свързано с нарастващо потребление на безоловен бензин, дизелово гориво и сравнително постоянно потребление на енергия от пропан-бутанови смеси.

На фиг. 5-26 е представена структурата на новите леки автомобили по вид гориво за 2014 г. като изследването е на Асоциация на европейските производители на автомобили.



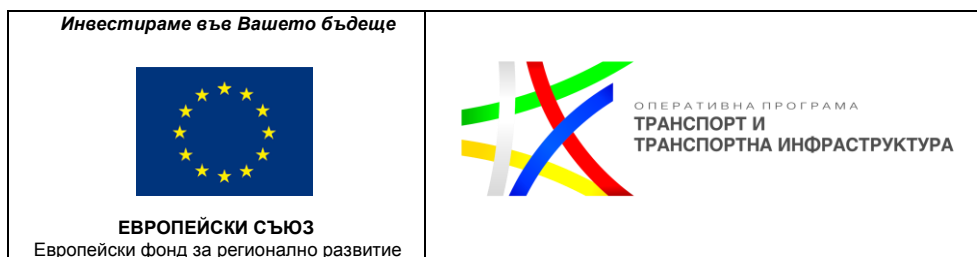
Фигура 5-26 Структура на новите леки автомобили по вид гориво за 2014 г.

Източник: Асоциация на европейските производители на автомобили⁴

- Автомобилният транспорт основно консумира горива за дизелови двигатели;

⁴ <http://www.acea.be>

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Структурата на леките автомобили (нови) за 2014 г. показва, че най-много леки автомобили са с бензинови двигатели 44%, следвани от дизеловите и алтернативни (пропан-бутан, метан, хибридни, електромобили и др.) съответно с 49% и 7%;
- За намаляване на парниковите газове от автомобилния транспорт следва, не само да се увеличи делът на биодизела и да се ограничи използването на петролни продукти, но и да се насърчава използването на по-екосъобразни средства, задвижвани с различни видове алтернативни горива.

➤ ЕМИСИИ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ В АТМОСФЕРАТА ОТ ПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Емисиите на парниковите газове в атмосферата от пътен транспорт в тонове за периода 2009 – 2014 г. са представени в табл. 5-14 и на фиг.5-27.

Основен замърсител е въглеродния двуокис, като неговото количество е 7 945 238 т. за 2014 г.

Таблица 5-14 Емисии на парникови газове в атмосферата от пътен транспорт в тонове за периода 2009 -2014 г.⁵.

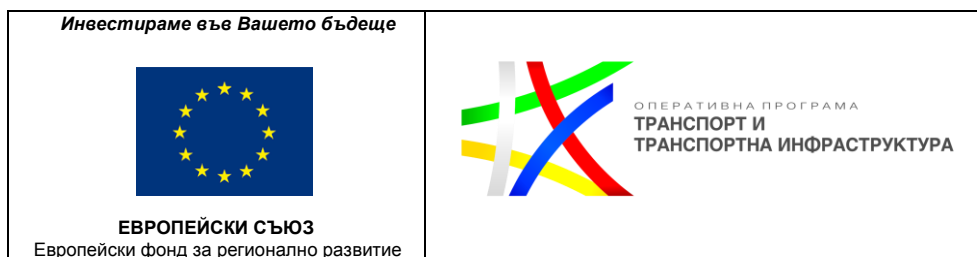
Замърсители	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Серни окиси (SOx)	385	129	124	126	99	107
Азотни окиси (Nox)	44580	41659	40145	41645	36002	38833
Неметанови летливи органични съединения (NMVOC)	17143	15395	14884	14922	12889	12822
Метан (CH ₄)	1324	1312	1151	1106	1019	1131
Въглероден окис (CO)	102473	92074	82023	76448	65258	70642
Въглероден двуокис (CO ₂)	7646509	7429889	7463416	7769887	6858761	7945238
Двуазотен окис (N ₂ O)	218	215	213	223	202	232
Амоняк (NH ₃)	827	812	741	739	772	901

Процентното разпределение на емисиите на парникови газове в атмосферата от пътен транспорт за 2014 г. е следното:

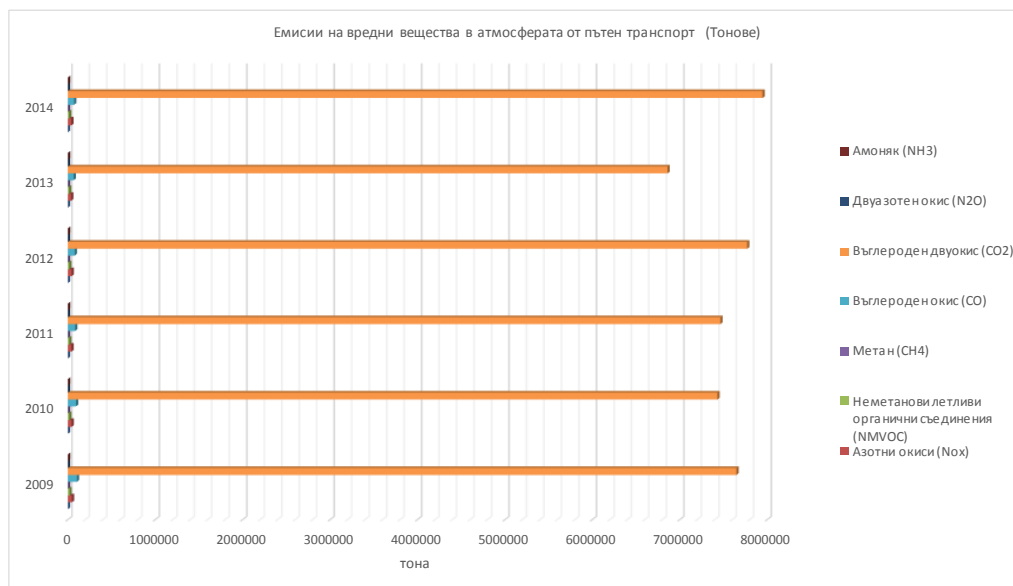
- Серни окиси (SO_x) – 0,001%;
- Азотни окиси (Nox) – 0,481%;
- Неметанови летливи органични съединения (NMVOC) – 0,159%;
- Метан (CH₄) – 0,014%;
- Въглероден окис (CO) – 0,875%;
- Въглероден двуокис (CO₂) – 98,431%;
- Двуазотен окис (N₂O) – 0,003%;
- Амоняк (NH₃) – 0,011%;

⁵ Източник: НСИ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

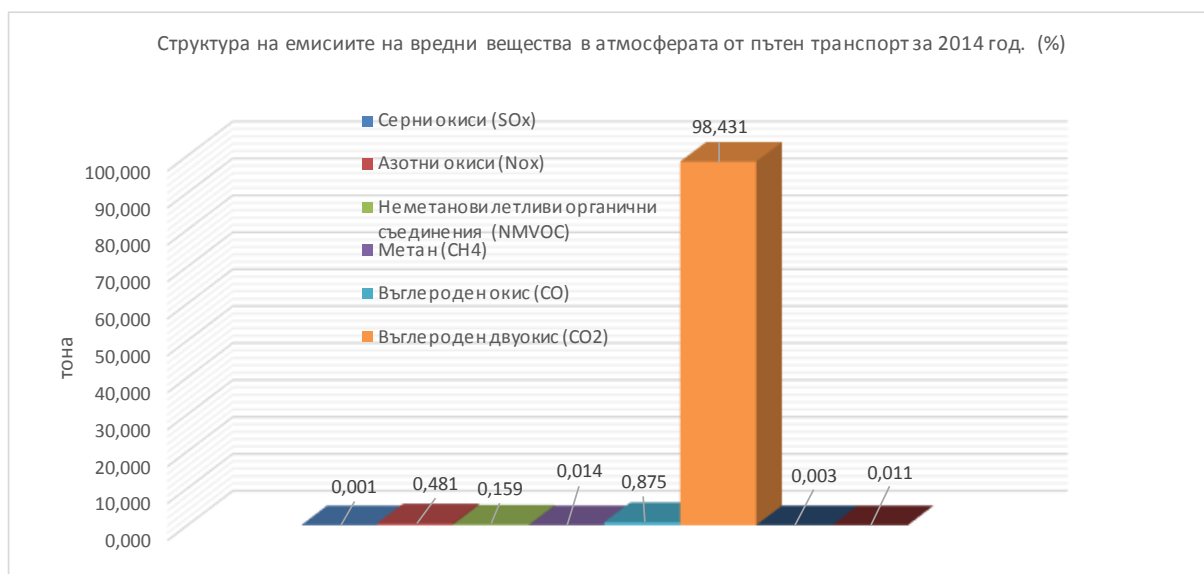


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-27 Емисии на парникови газове в атмосферата от пътен транспорт в тонове за периода 2009 – 2014 г.

Източник:НСИ

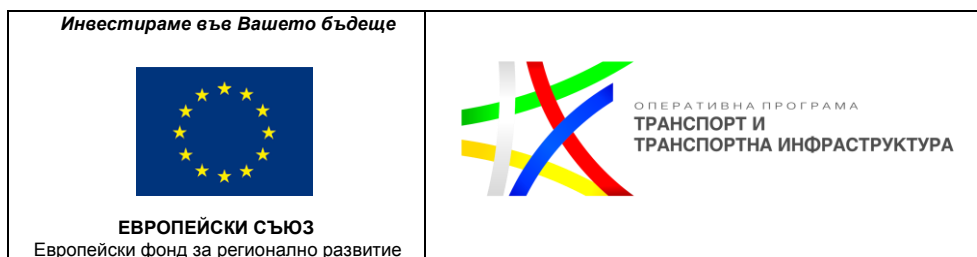


Фигура 5-28 Структура на парниковите газове в атмосферата от пътен транспорт в тонове за 2014 г., %

Източник:НСИ

Фактор, от който зависи характерът и количеството на замърсителите е видът на използваното гориво. В България с най-голямо приложение са т. нар. „конвенционални горива” - бензин и дизеловото гориво.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Емисиите на въглероден оксид при бензиновите двигатели са близо 10 пъти по-големи от тези при дизеловите двигатели. Бензиновият двигател отделя и повече въглеводороди и олово, докато дизеловият отделя повече азотни оксиди, сажди и серни съединения.

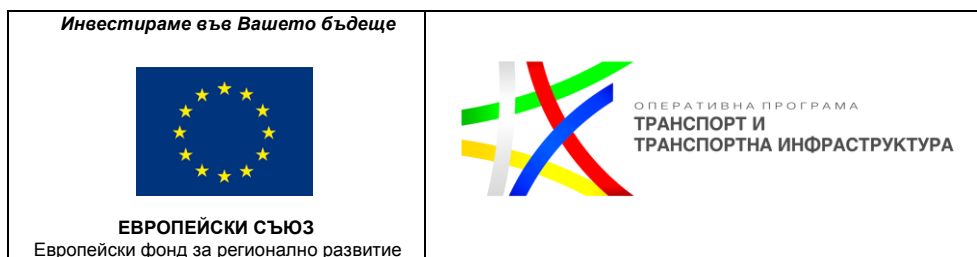
Таблица 5-15 Относителен дял и вид на въздействие на вредните вещества, отделяни от автомобилните двигатели⁶

Вещество	Състав на отработените газове в %		Вредно въздействие
	Бензинов двигател	Дизелов двигател	
Азот	77 – 78	76 – 78	Безвреден
Водни пари	3,5 – 3,8	0,5 – 4,0	Безвреден
Въглероден диоксид	5,0 – 12,0	1,0 – 10,0	Пред. парниковефект
Въглероден оксид	1,0 – 10,0	0,01 – 0,50	Отровен
Азотни оксиди	0,0 – 0,8	0,001 – 0,400	Отровни, разрушава озоновия слой
Алдеhide	0,0 – 0,2	0,000 – 0,002	Отровни
Въглеводороди	0,2 – 3,0	0,01 – 0,10	Отровни, предизвиква парниковефект
Серни съединения	0,000 – 0,002	0,00 – 0,03	Отровни, предизвиква киселни лъждове

Изводи:

- Автомобилният транспорт има силно негативното въздействие върху околната среда;
- Автомобилният транспорт е свързан с изхвърляне на голямо количество вредни вещества;
- При този вид транспорт се консумират големи количества течни горива.

⁶ Източник: Димитров, Ан. и колектив, Екологични характеристики на ДВГ и автомобилите, В., 2006, с. 11.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2. ПАЗАРНА СТРУКТУРА

2.1. ТЪРСЕНЕ И ПРЕДЛАГАНЕ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

2.1.1. ТЪРСЕНЕ И ПРЕДЛАГАНЕ НА ТОВАРНИ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

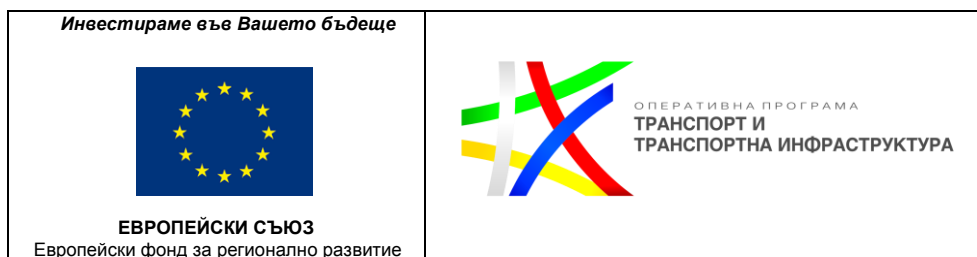
Търсене на товарни превози с автомобилен транспорт

Представена е динамиката на търсенето на товарни автомобилни превози по видове товари (NST 20). Търсенето е описано чрез превозените товари, извършената работа и средното превозно разстояние.

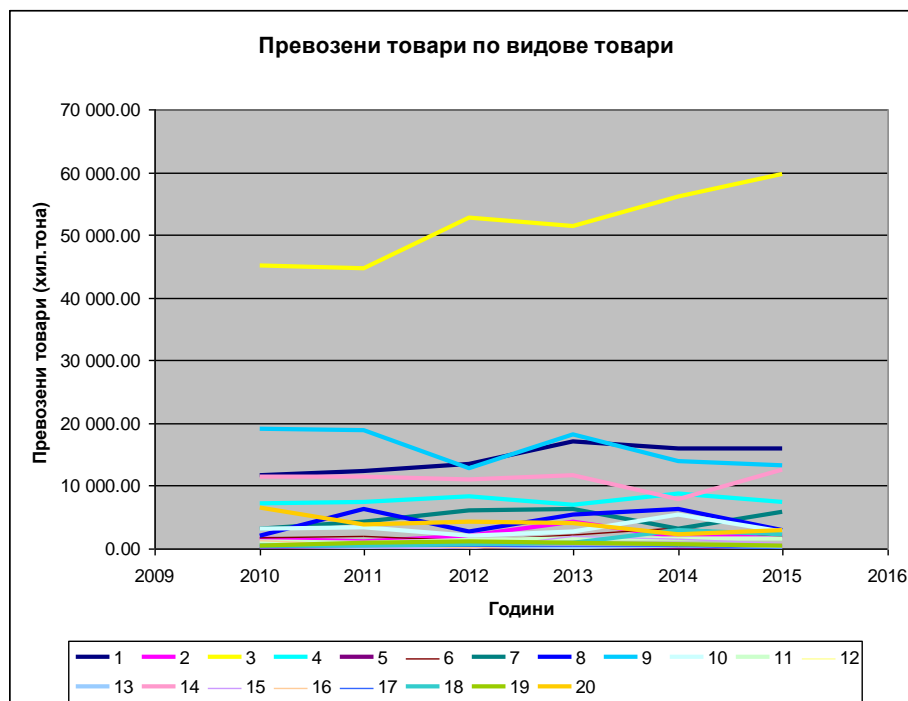
Таблица 5-16 Превозени товари по видове с товарен автомобилен транспорт

вид товар	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Средно за периода	Средно кв. откл.	Коеф. на вариация	Мин.	Макс.
1	11 690.40	12 430.30	13 489.90	17 052.00	15 851.50	15 937.10	14 408.53	2 170.35	0.15	11 690.40	17 052.00
2	1 520.10	1 113.60	2 086.20	4 224.30	1 725.10	1 960.30	2 104.93	1 093.80	0.52	1 113.60	4 224.30
3	45 017.10	44 716.60	52 719.10	51 458.80	56 085.70	59 727.90	51 620.87	5 969.42	0.12	44 716.60	59 727.90
4	7 130.60	7 393.50	8 228.80	7 060.70	8 763.00	7 303.40	7 646.67	689.45	0.09	7 060.70	8 763.00
5	191.70	207.80	191.70	300.60	205.10	245.60	223.75	42.52	0.19	191.70	300.60
6	1 839.80	1 951.90	1 348.00	2 179.70	3 274.10	2 046.40	2 106.65	639.16	0.30	1 348.00	3 274.10
7	3 124.00	4 298.20	6 106.50	6 273.30	3 093.80	5 822.00	4 786.30	1 476.00	0.31	3 093.80	6 273.30
8	1 997.70	6 323.60	2 683.30	5 342.60	6 350.40	2 869.00	4 261.10	1 966.68	0.46	1 997.70	6 350.40
9	19 161.70	18 805.70	12 813.40	18 277.30	13 932.00	13 172.90	16 027.17	3 015.74	0.19	12 813.40	19 161.70
10	3 029.90	3 448.60	2 116.60	2 594.80	5 391.80	2 723.10	3 217.47	1 154.15	0.36	2 116.60	5 391.80
11	1 186.40	987.50	1 306.30	1 653.20	1 580.60	1 483.80	1 366.30	253.57	0.19	987.50	1 653.20
12	470.30	378.40	272.40	245.40	340.20	221.40	321.35	93.76	0.29	221.40	470.30
13	426.60	305.80	383.00	249.20	439.90	305.50	351.67	76.31	0.22	249.20	439.90
14	11 468.00	11 534.10	11 089.80	11 651.30	7 878.70	12 483.50	11 017.57	1 604.87	0.15	7 878.70	12 483.50
15	166.20	213.00	71.50	1 933.10	1 564.40	841.60	798.30	793.34	0.99	71.50	1 933.10
16	1 358.80	680.20	266.40	675.60	435.70	517.10	655.63	378.02	0.58	266.40	1 358.80
17	115.30	544.10	344.60	386.70	388.00	22.50	300.20	193.88	0.65	22.50	544.10
18	531.50	548.70	574.50	939.50	2 867.00	2 148.90	1 268.35	998.14	0.79	531.50	2 867.00
19	421.20	888.50	1 078.60	933.40	577.80	492.70	732.03	269.38	0.37	421.20	1 078.60
20	6 423.00	3 883.00	4 186.40	4 025.60	2 239.10	2 886.80	3 940.65	1 431.00	0.36	2 239.10	6 423.00
Общо	117 270.30	120 653.10	121 357.00	137 457.10	132 983.90	133 211.50					

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



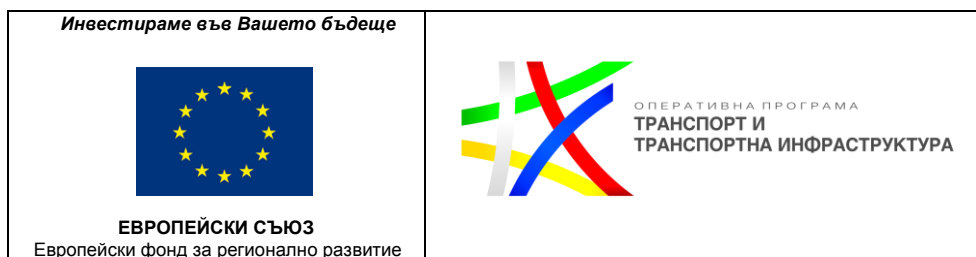
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-29 Превозени товари по видове с товарен автомобилен транспорт

Вижда се, че устойчивост и нормални промени има при търсенето на товари 4 и 5 и товари от 10 до 14, умерена волатилност има при търсенето на товари от 6 до 8, висока волатилност имаме при търсенето на товари 16 и 17, пикове по средата се наблюдават при търсенето на товари 2 и 19, устойчиво нарастване се наблюдава при търсенето на товарите 1, 3 и 18, при товар 9 се наблюдава периодичност при периодите на нарастване и намаляване, при товар 20 се наблюдава устойчиво намаляване на търсенето и при товар 15 имаме скокообразно нарастване на търсенето през 2013 г. и след това постепенен спад.

Общо за всички видове товари може да се направи заключението, че има равномерно нарастване, като през 2013 г. са най-големите стойности, след това има лек корекция надолу и отново умерен ръст.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

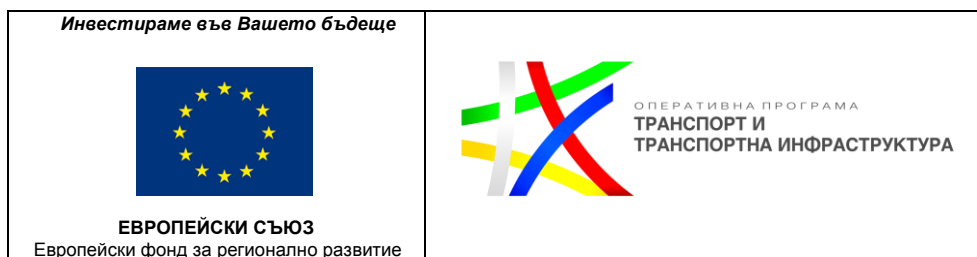
Таблица 5-17 Дялове на превозените товари по видове с товарен автомобилен транспорт

вид товар	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Средно за периода	Средно кв. откл.	Коеф. на вариация	Мин.	Макс.
1	9.97%	10.30%	11.12%	12.41%	11.92%	11.96%	11.28%	0.98%	8.73%	9.97%	12.41%
2	1.30%	0.92%	1.72%	3.07%	1.30%	1.47%	1.63%	0.75%	46.22%	0.92%	3.07%
3	38.39%	37.06%	43.44%	37.44%	42.17%	44.84%	40.56%	3.34%	8.25%	37.06%	44.84%
4	6.08%	6.13%	6.78%	5.14%	6.59%	5.48%	6.03%	0.63%	10.45%	5.14%	6.78%
5	0.16%	0.17%	0.16%	0.22%	0.15%	0.18%	0.18%	0.02%	13.65%	0.15%	0.22%
6	1.57%	1.62%	1.11%	1.59%	2.46%	1.54%	1.65%	0.44%	26.81%	1.11%	2.46%
7	2.66%	3.56%	5.03%	4.56%	2.33%	4.37%	3.75%	1.09%	29.02%	2.33%	5.03%
8	1.70%	5.24%	2.21%	3.89%	4.78%	2.15%	3.33%	1.51%	45.23%	1.70%	5.24%
9	16.34%	15.59%	10.56%	13.30%	10.48%	9.89%	12.69%	2.81%	22.11%	9.89%	16.34%
10	2.58%	2.86%	1.74%	1.89%	4.05%	2.04%	2.53%	0.86%	34.02%	1.74%	4.05%
11	1.01%	0.82%	1.08%	1.20%	1.19%	1.11%	1.07%	0.14%	13.25%	0.82%	1.20%
12	0.40%	0.31%	0.22%	0.18%	0.26%	0.17%	0.26%	0.09%	34.60%	0.17%	0.40%
13	0.36%	0.25%	0.32%	0.18%	0.33%	0.23%	0.28%	0.07%	24.76%	0.18%	0.36%
14	9.78%	9.56%	9.14%	8.48%	5.92%	9.37%	8.71%	1.44%	16.48%	5.92%	9.78%
15	0.14%	0.18%	0.06%	1.41%	1.18%	0.63%	0.60%	0.58%	96.41%	0.06%	1.41%
16	1.16%	0.56%	0.22%	0.49%	0.33%	0.39%	0.52%	0.33%	63.49%	0.22%	1.16%
17	0.10%	0.45%	0.28%	0.28%	0.29%	0.02%	0.24%	0.16%	65.48%	0.02%	0.45%
18	0.45%	0.45%	0.47%	0.68%	2.16%	1.61%	0.97%	0.73%	75.31%	0.45%	2.16%
19	0.36%	0.74%	0.89%	0.68%	0.43%	0.37%	0.58%	0.22%	38.20%	0.36%	0.89%
20	5.48%	3.22%	3.45%	2.93%	1.68%	2.17%	3.15%	1.32%	41.76%	1.68%	5.48%
Общо	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%				

Най-важна за товарния автомобилен транспорт е групата товари 3 - „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост, торф, уран и торий”. За периода 2010 – 2015 г. делът на превозените товари от тази група е в границите от 37.06% до 44.84% като средната стойност е 40.56%, а коефициентът на вариация е 0.08. Това показва устойчивост на търсенето (табл 5-16) и устойчив ръст (табл. 5-17). Друга важна група товари е 9 – „Други неметални минерални продукти”. Тя формира търсене на превози в границите между 9.89% и 16.34%. Средната стойност за периода 2010 – 2015 г. е 12.69%, а коефициентът на вариация е 0.22. Тук се наблюдава някаква периодичност на търсенето. В периода 2010 – 2012 г. имаме постепенен спад от 16.34% до 10.56%, а след това за периода 2013 – 2015 г. имаме промяна от 13.30% до 9.89%. Тези две групи товари формират средно 53.25% от търсенето на товарни транспортни услуги, а за 2015 г. – 54.73%.

Следващата група товари важни за товарния автомобилен транспорт са: 1 – „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и други рибни продукти”; 4 – „Хранителни продукти, напитки и тютюни” и 14 – „Вторични суровини; битови и други отпадъци”. Групата товари 1 формира между 9.97% и 12.41% от търсенето на транспортни услуги или средно 11.28% с коефициент на вариация 0.09. Това показва устойчивост на търсенето (табл. 5-16) и устойчиво нарастване (табл. 5-17). Групата товари 14 формира между 5.92% и 9.78% от търсенето на транспортни услуги или средно 8.71% с коефициент на вариация 0.16. Това показва устойчивост на търсенето (табл.5-16) и устойчивост на превозените товари с леки колебания (табл. 5-17) за разглеждания период. И накрая групата товари 4 формира между 5.14% и 6.78% от търсенето на транспортни услуги или средно 6.03% с коефициент на вариация

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

0.10. Това показва устойчивост на търсенето (табл. 5-17) и устойчивост на превозените товари с леки колебания (табл. 5-16) за разглеждания период.

Тези три групи товари формират средно 26.02% от търсенето на товарни транспортни услуги, а за 2015 г. – 26.82%.

Общо групите товари – 1, 3, 4, 9 и 14 формират средно 79.27% от търсенето на транспортни услуги, а за 2015 г. – 81.54%.

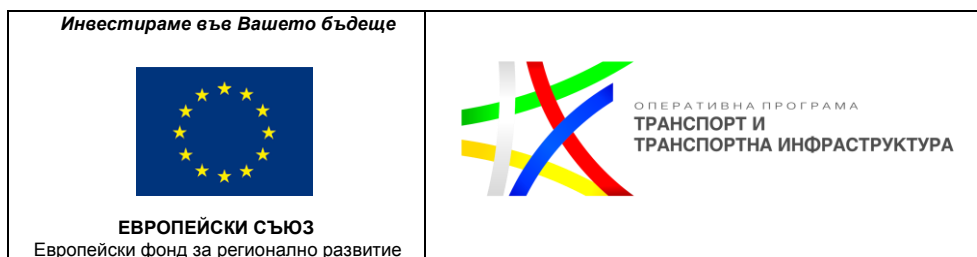
Групите товари 7 – „Кокс и рафинирани нефтопродукти“, 8 – „Химикали, химически продукти и синтетични влакна; продукти от каучук и пластмаса; ядрено гориво“ и 20 – „Други товари, неклассифицирани другаде“ формират общо средно 10.24% от търсенето, а за 2015 г. – 8.69%. Това са товари с по-голяма волатилност.

Вижда се, че е спазен принципа на Парето – 25% от групите товари формират около 80% от търсенето на товарни транспортни услуги.

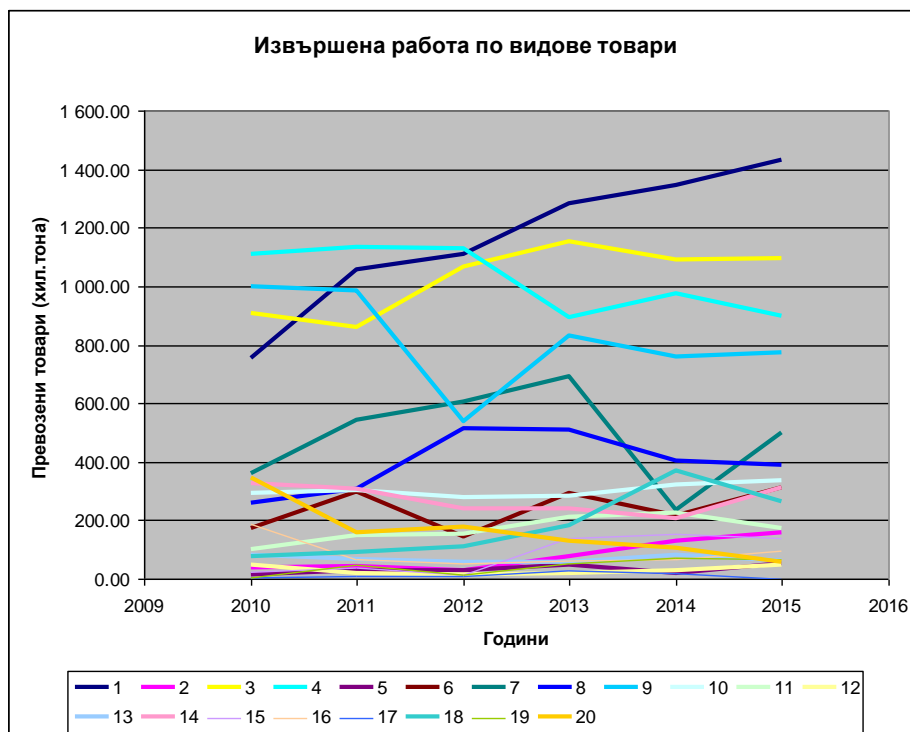
Таблица 5-18 Извършена работа по видове товари с товарен автомобилен транспорт

вид товар	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Средно за периода	Средно кв. откл.	Коеф. на вариация	Мин.	Макс.
1	755.60	1 057.10	1 110.60	1 281.90	1 344.10	1 432.60	1 163.65	244.77	0.21	755.60	1 432.60
2	39.60	43.30	28.00	77.30	131.30	156.50	79.33	53.24	0.67	28.00	156.50
3	909.70	861.00	1 067.20	1 154.50	1 090.80	1 093.60	1 029.47	116.32	0.11	861.00	1 154.50
4	1 108.50	1 134.20	1 126.90	895.70	973.60	900.20	1 023.18	113.31	0.11	895.70	1 134.20
5	13.60	28.70	30.50	45.90	20.50	51.40	31.77	14.51	0.46	13.60	51.40
6	174.10	299.00	146.40	295.10	215.00	314.30	240.65	71.78	0.30	146.40	314.30
7	358.50	543.50	603.80	692.60	236.50	497.80	488.78	166.41	0.34	236.50	692.60
8	259.00	306.40	515.80	508.70	401.30	390.70	396.98	103.83	0.26	259.00	515.80
9	1 001.20	984.90	539.70	832.60	761.00	772.20	815.27	169.93	0.21	539.70	1 001.20
10	294.90	301.80	280.60	284.20	323.90	335.50	303.48	21.97	0.07	280.60	335.50
11	101.90	149.00	155.00	210.80	226.70	174.70	169.68	45.18	0.27	101.90	226.70
12	46.10	18.80	15.50	19.90	30.40	50.40	30.18	14.92	0.49	15.50	50.40
13	79.60	69.40	58.80	55.60	79.50	63.70	67.77	10.25	0.15	55.60	79.60
14	325.90	307.80	238.10	239.90	204.50	312.80	271.50	50.17	0.18	204.50	325.90
15	24.20	38.00	14.70	140.50	151.70	140.90	85.00	65.58	0.77	14.70	151.70
16	189.40	66.70	53.70	64.50	67.70	94.30	89.38	50.80	0.57	53.70	189.40
17	5.90	9.10	10.40	26.50	20.00	1.00	12.15	9.42	0.77	1.00	26.50
18	78.90	92.60	111.60	182.90	371.60	264.30	183.65	115.14	0.63	78.90	371.60
19	6.40	46.00	14.70	52.80	72.20	65.00	42.85	26.77	0.62	6.40	72.20
20	346.40	158.40	176.80	129.60	103.90	59.50	162.43	99.16	0.61	59.50	346.40
Общо	6 119.40	6 515.70	6 298.80	7 191.50	6 826.20	7 171.40					

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



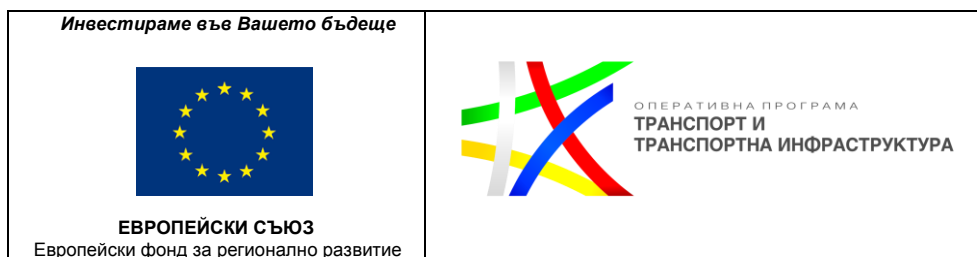
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-30 Извършена работа по видове товари с товарен автомобилен транспорт

Вижда се, че устойчивост и нормални промени има при извършената работа при превоза на товари 4 и товари от 10 до 14. Умерена волатилност има при извършената работа при превоза на товари от 6 до 8, висока волатилност имаме при извършената работа при превоза на товари 16 и 17. Устойчиво нарастване се наблюдава при извършената работа при превоза на товарите от 1 до 3, 5 и от 18 до 20, при товар 9 се наблюдава периодичност при периодите на нарастване и намаляване и при товар 15 имаме скокообразно нарастване на извършената работа през 2013 г. и след това постепенен спад.

Общо за всички видове товари може да се направи заключението, че има умерен ръст на извършената работа.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-19 Дялове на извършената работа по видове товари с товарен автомобилен транспорт

вид товар	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Средно за периода	Средно кв. откл.	Коеф. на вариация	Мин.	Макс.
1	12.35%	16.22%	17.63%	17.83%	19.69%	19.98%	17.28%	2.79%	0.16	12.35%	19.98%
2	0.65%	0.66%	0.44%	1.07%	1.92%	2.18%	1.16%	0.73%	0.63	0.44%	2.18%
3	14.87%	13.21%	16.94%	16.05%	15.98%	15.25%	15.38%	1.28%	0.08	13.21%	16.94%
4	18.11%	17.41%	17.89%	12.45%	14.26%	12.55%	15.45%	2.67%	0.17	12.45%	18.11%
5	0.22%	0.44%	0.48%	0.64%	0.30%	0.72%	0.47%	0.19%	0.41	0.22%	0.72%
6	2.85%	4.59%	2.32%	4.10%	3.15%	4.38%	3.57%	0.92%	0.26	2.32%	4.59%
7	5.86%	8.34%	9.59%	9.63%	3.46%	6.94%	7.30%	2.39%	0.33	3.46%	9.63%
8	4.23%	4.70%	8.19%	7.07%	5.88%	5.45%	5.92%	1.49%	0.25	4.23%	8.19%
9	16.36%	15.12%	8.57%	11.58%	11.15%	10.77%	12.26%	2.92%	0.24	8.57%	16.36%
10	4.82%	4.63%	4.45%	3.95%	4.74%	4.68%	4.55%	0.32%	0.07	3.95%	4.82%
11	1.67%	2.29%	2.46%	2.93%	3.32%	2.44%	2.52%	0.57%	0.23	1.67%	3.32%
12	0.75%	0.29%	0.25%	0.28%	0.45%	0.70%	0.45%	0.23%	0.50	0.25%	0.75%
13	1.30%	1.07%	0.93%	0.77%	1.16%	0.89%	1.02%	0.19%	0.19	0.77%	1.30%
14	5.33%	4.72%	3.78%	3.34%	3.00%	4.36%	4.09%	0.88%	0.22	3.00%	5.33%
15	0.40%	0.58%	0.23%	1.95%	2.22%	1.96%	1.23%	0.91%	0.74	0.23%	2.22%
16	3.10%	1.02%	0.85%	0.90%	0.99%	1.31%	1.36%	0.86%	0.63	0.85%	3.10%
17	0.10%	0.14%	0.17%	0.37%	0.29%	0.01%	0.18%	0.13%	0.73	0.01%	0.37%
18	1.29%	1.42%	1.77%	2.54%	5.44%	3.69%	2.69%	1.61%	0.60	1.29%	5.44%
19	0.10%	0.71%	0.23%	0.73%	1.06%	0.91%	0.62%	0.38%	0.60	0.10%	1.06%
20	5.66%	2.43%	2.81%	1.80%	1.52%	0.83%	2.51%	1.69%	0.67	0.83%	5.66%
Общо	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%				

Групите товари 3 - „Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост, торф, уран и торий” и 9 - „Други неметални минерални продукти” осигуряват средно 27.64% от общата извършена работа от автомобилния транспорт при дял на превозените товари от 53.25%.

Следващите групи товари 1 - „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и други рибни продукти”, 4 - „Хранителни продукти, напитки и тютюни” и 14 - „Вторични суровини; битови и други отпадъци” осигуряват средно 36.82% от общата извършена работа от автомобилния транспорт при дял на превозените товари от 26.02%.

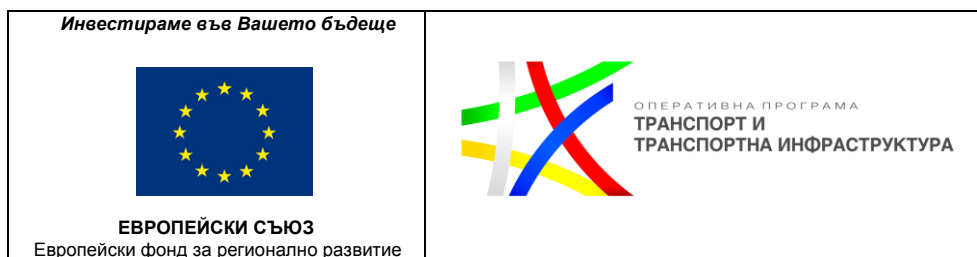
Общо групите товари - 1, 3, 4, 9 и 14 формират средно 64.46% от извършената работа и 79.27% от превозените товари.

Групите товари 7 - „Кокс и рафинирани нефтопродукти”, 8 - „Химикали, химически продукти и синтетични влакна; продукти от каучук и пластмаса; ядрено гориво” и 20 - „Други товари, неклассифицирани другаде” формират общо средно 15.73% от извършената работа при 10.24% от превозените товари.

Вижда се, че тези групи товари формират 80.19% от извършената работа и 79.27% от всички превозени товари.

И при извършената работа е спазен принципа на Парето - 25% от групите товари формират около 80% от търсенето на товарни транспортни услуги.

В табл. 5-20 са представени средните превозни разстояния по видове товари и общо.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-20 Средни превозни разстояния по видове товари и общо

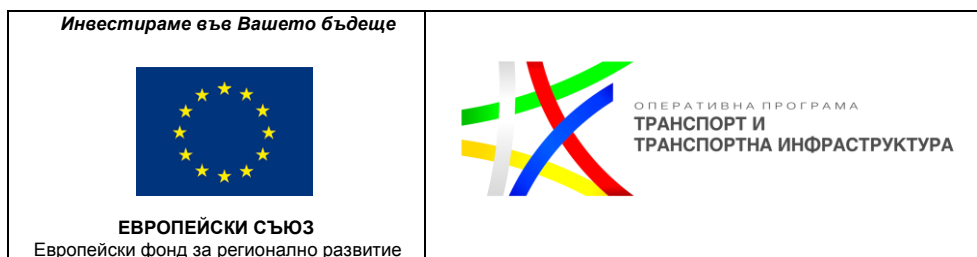
вид товар	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Средно за периода	Средно кв. откл.	Коеф.на вариация	Мин.	Макс.
1	64.63	85.04	82.33	75.18	84.79	89.89	80.31	9.06	0.11	64.63	89.89
2	26.05	38.88	13.42	18.30	76.11	79.83	42.10	29.11	0.69	13.42	79.83
3	20.21	19.25	20.24	22.44	19.45	18.31	19.98	1.40	0.07	18.31	22.44
4	155.46	153.41	136.95	126.86	111.10	123.26	134.50	17.52	0.13	111.10	155.46
5	70.94	138.11	159.10	152.69	99.95	209.28	138.35	48.34	0.35	70.94	209.28
6	94.63	153.18	108.61	135.39	65.67	153.59	118.51	35.15	0.30	65.67	153.59
7	114.76	126.45	98.88	110.40	76.44	85.50	102.07	18.79	0.18	76.44	126.45
8	129.65	48.45	192.23	95.22	63.19	136.18	110.82	52.96	0.48	48.45	192.23
9	52.25	52.37	42.12	45.55	54.62	58.62	50.92	6.05	0.12	42.12	58.62
10	97.33	87.51	132.57	109.53	60.07	123.21	101.70	26.19	0.26	60.07	132.57
11	85.89	150.89	118.66	127.51	143.43	117.74	124.02	22.95	0.19	85.89	150.89
12	98.02	49.68	56.90	81.09	89.36	227.64	100.45	65.05	0.65	49.68	227.64
13	186.59	226.95	153.52	223.11	180.72	208.51	196.57	28.19	0.14	153.52	226.95
14	28.42	26.69	21.47	20.59	25.96	25.06	24.70	3.06	0.12	20.59	28.42
15	145.61	178.40	205.59	72.68	96.97	167.42	144.45	50.65	0.35	72.68	205.59
16	139.39	98.06	201.58	95.47	155.38	182.36	145.37	43.34	0.30	95.47	201.58
17	51.17	16.72	30.18	68.53	51.55	44.44	43.77	18.14	0.41	16.72	68.53
18	148.45	168.76	194.26	194.68	129.61	122.99	159.79	31.24	0.20	122.99	194.68
19	15.19	51.77	13.63	56.57	124.96	131.93	65.67	51.84	0.79	13.63	131.93
20	53.93	40.79	42.23	32.19	46.40	20.61	39.36	11.62	0.30	20.61	53.93
Общо	52.18	54.00	51.90	52.32	51.33	53.83	52.60	1.08	0.02	51.33	54.00

Вижда се, че общото превозно разстояние се колебае около средната стойност от 52.60 км. за периода 2010 – 2015 г.

Предлагане на товарни превози с автомобилен транспорт

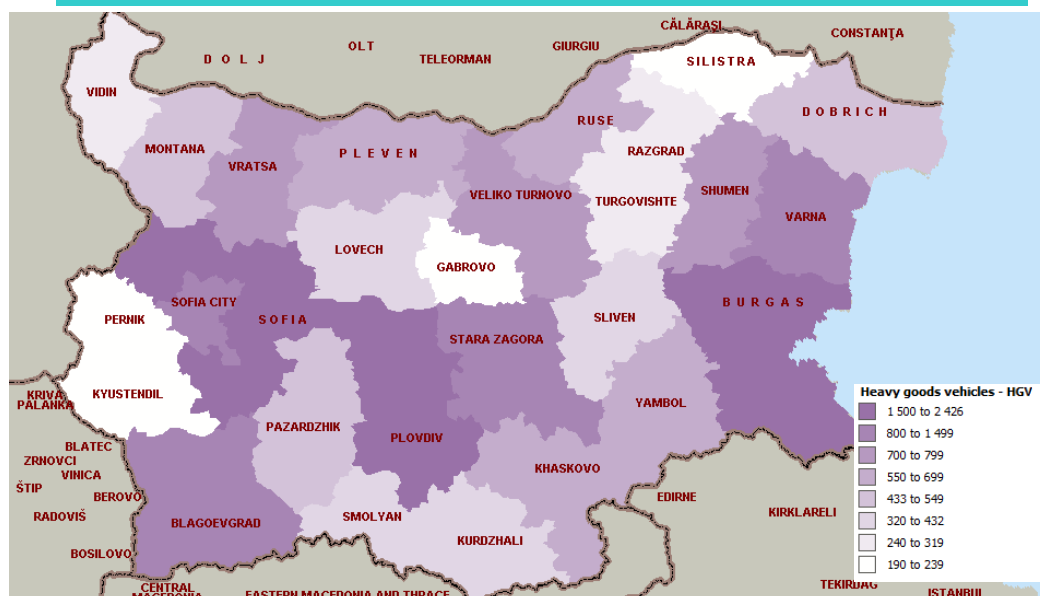
Въз основа на преброяванията на автомобилния трафик, които се извършват всяка г. от АПИ и на базата на проведените профилни преброявания за този проект, в 32 преброителни пункта са получени матриците „произход – предназначение“ (PTV Visum). Като се използват тези матрици са получени броя на натоварените товарни автомобили по видове и по зони на произход (натоварване). Матриците „произход – предназначение“ са прикрепени към пътната мрежа и са получени натоварванията по пътни отсечки. Чрез броя на натоварените автомобили е оценено предлагането на транспортни услуги от страна на товарния автомобилен транспорт.

Приети са четири вида товарни автомобили: тежко товарни автомобили (Heavy Goods Vehicles – HGV); средно тежки товарни автомобили (Medium Goods Vehicles – MGВ); лекотоварни автомобили (Light Goods Vehicles – LGV) и влекачи с полупремаркета (Trailers).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Брой натоварени тежки товарни автомобили (HGV) по зони на произход



Фигура 5-31 Натоварени тежки товарни автомобили по зони на натоварване (произход) средно за денонощие

Превози с тежки товарни автомобили (HGV) годишен средно денонощен трафик



Фигура 5-32 Средно дневен трафик на тежките товарни автомобили по пътната мрежа

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



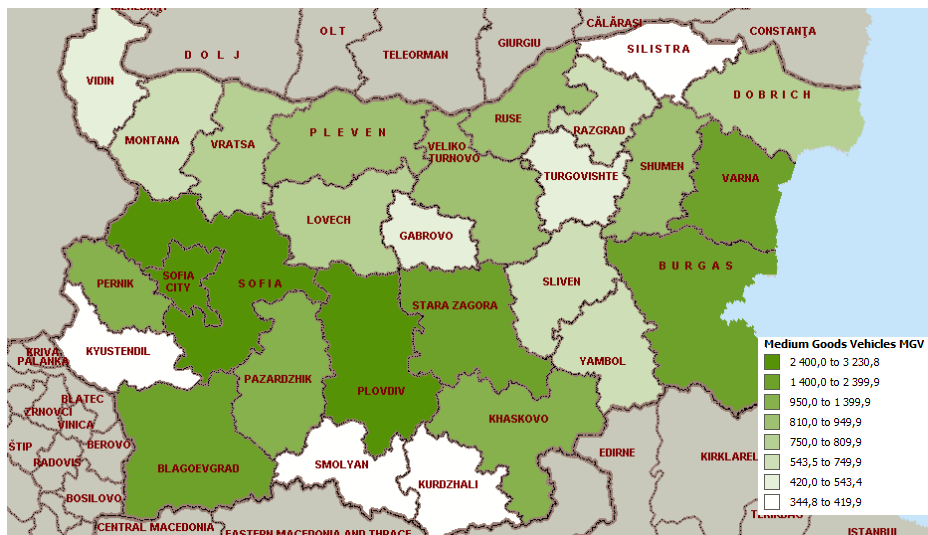
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Брой натоварени средно тежки товарни автомобили (MGV) по зони на произход



Фигура 5-33 Натоварени средно тежки товарни автомобили по зони на натоварване (произход) средно за денонощие

Превози със средно тежки товарни автомобили (MGV) годишен средно денонощен трафик



Фигура 5-34 Годишен средно дневен трафик на средно тежките товарни автомобили по пътната мрежа

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



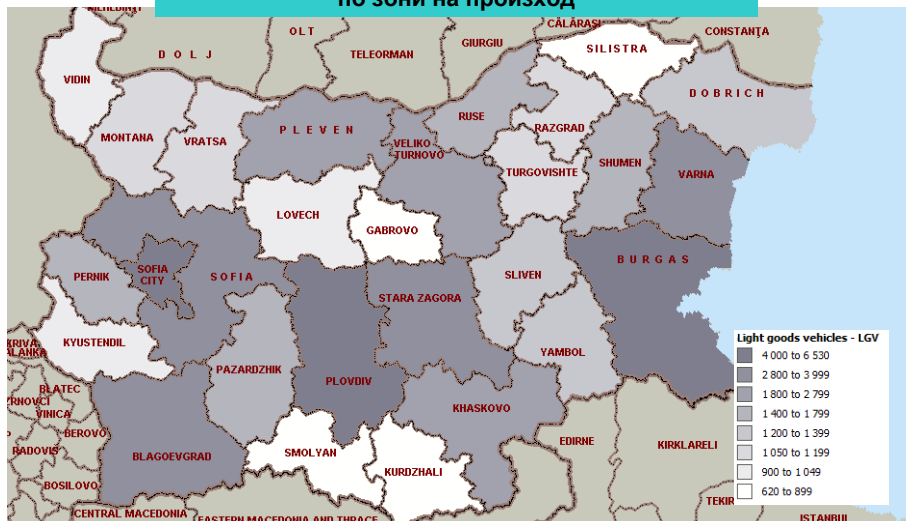
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Брой натоварени леко товарни автомобили (LGV) по зони на произход



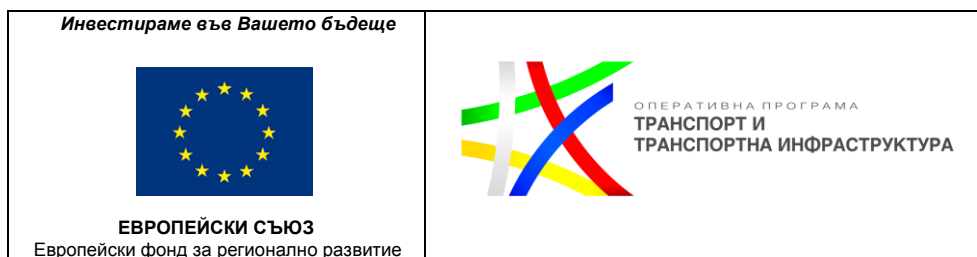
Фигура 5-35 Натоварени средно лекотоварни автомобили по зони на натоварване (произход) средно за денонощие

Превози със средно лекотоварни автомобили (LGV) годишен средно денонощен трафик



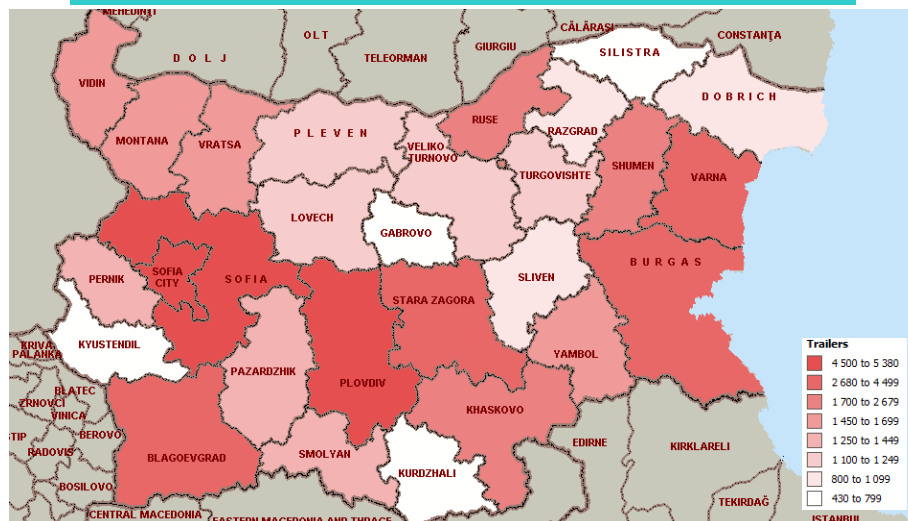
Фигура 5-36 Годишен средно дневен трафик на лекотоварни автомобили по пътната мрежа

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Брой натоварени товарни автомобили - влекачи с полуремаркета (Trailers) по зони на произход



Фигура 5-37 Натоварени влекачи с полуремаркета по зони на натоварване (произход) средно за денонощие

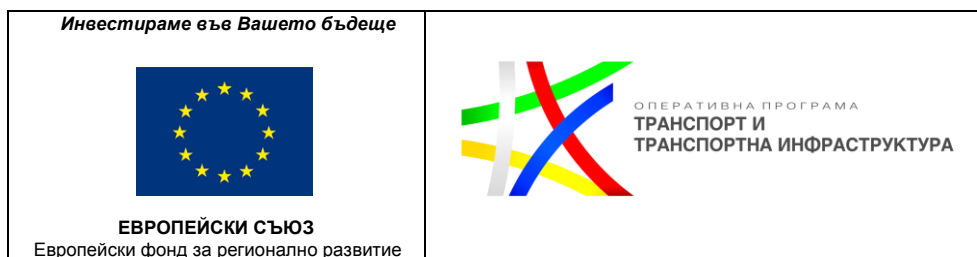
Превози с товарни автомобили – влекачи с полуремаркета (Trailers) годишен средно денонощен трафик



Фигура 5-38 Годишен средно дневен трафик на влекачи с полуремаркета по пътната мрежа

Броят и структурата на натоварените автомобили по видове и по зони на натоварване са представени в табл. 5-21 и на фиг. 5-39.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-21 Натоварени товарни автомобили по зони на произход

Област		Натоварени товарни автомобили по зони на произход			
		HGV	Trailers	MGV	LGV
PER	Pernik	207.51	1 316.51	1 057.04	1 670.91
KNL	Kyustendil	190.93	545.79	375.30	986.62
SFO	Sofia	1 706.85	4 691.97	2 496.97	3 340.20
LOV	Lovech	432.58	1 134.66	802.91	972.76
BLG	Blagoevgrad	935.69	3 303.75	1 406.68	3 193.08
DOB	Dobrich	473.96	947.82	760.66	1 333.34
SML	Smolyan	349.31	1 299.18	400.02	811.13
HKV	Haskovo	631.41	2 650.57	1 333.01	2 752.20
VRC	Vratsa	785.93	1 548.67	780.19	1 186.51
TGV	Targovishte	263.19	1 117.35	543.22	1 085.46
RAZ	Razgrad	310.54	1 015.46	543.53	1 073.05
GAB	Gabrovo	209.77	432.81	427.06	621.86
PVN	Pleven	683.86	1 215.55	930.82	1 830.93
KRZ	Kardzhali	330.41	601.13	373.96	812.73
SHU	Shumen	756.26	2 128.46	909.01	1 418.89
SZR	Stara Zagora	821.30	2 695.01	1 436.77	2 890.94
PDV	Plovdiv	1 926.75	4 878.98	3 230.80	6 523.48
PAZ	Pazardzhik	433.40	1 437.95	962.34	1 629.74
SLV	Sliven	388.50	881.99	582.66	1 266.49
SLS	Silistra	190.41	741.77	344.87	805.79
JAM	Yambol	694.12	1 499.56	637.25	1 306.90
VTR	Veliko Tarnovo	771.73	1 168.35	810.08	1 861.01
VAR	Varna	821.54	3 611.73	1 657.70	3 416.22
VID	Vidin	247.15	1 692.89	518.21	1 024.85
RSE	Ruse	579.72	1 793.83	874.80	1 797.34
BGS	Burgas	2 425.08	4 457.98	2 159.06	5 356.23
MON	Montana	518.84	1 512.46	708.12	1 132.69
SOF	Sofia City	1 232.71	5 378.64	2 673.14	4 269.57
Общо		19 319.45	55 700.83	29 736.20	56 370.92
Общо годишно		7 051 600.59	20 330 804.66	10 853 713.01	20 575 385.53

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



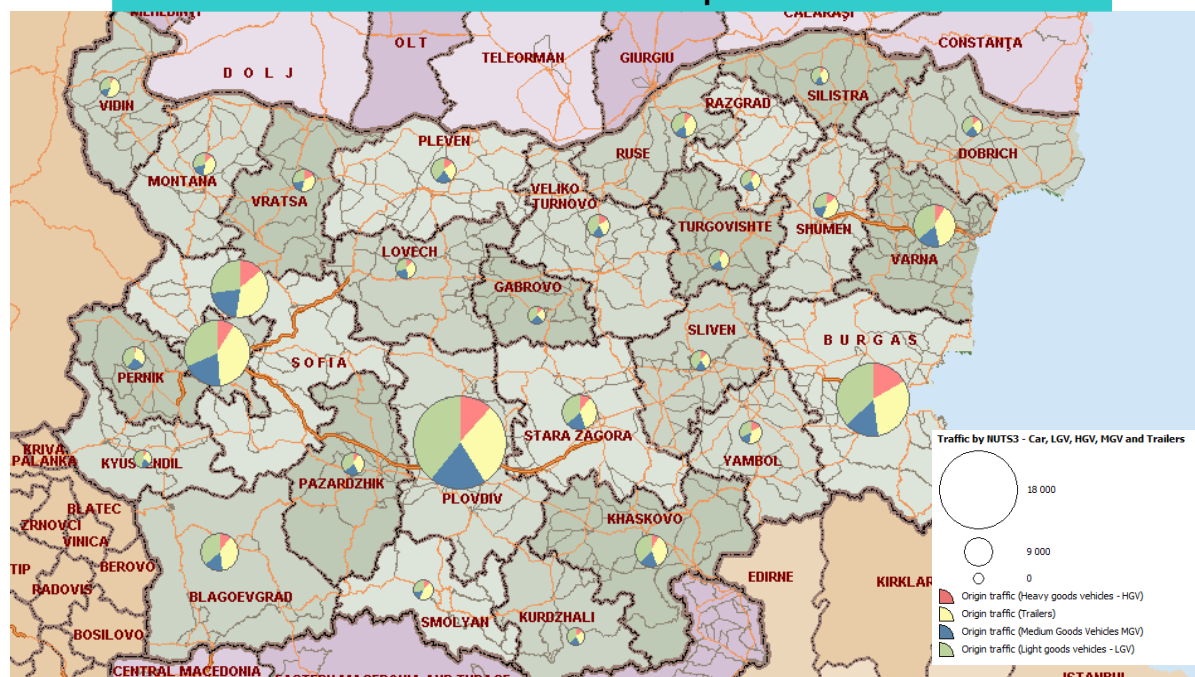
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

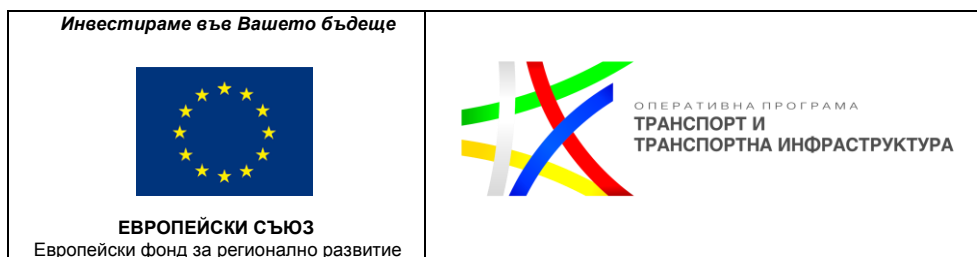
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Брой и дялове на натоварени товарни автомобили по видове и по зони на натоварване



Фигура 5-39 Брой и структура на натоварените автомобили по видове (HGV, MGV, LGV, Trailers) и по зони на натоварване

Получени са и автомобил километрите реализирани от натоварените автомобили от всяка зона на натоварване. Те са представени в табл. 5-22.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-22 Реализирани автомобил километри от натоварените автомобили по зони на произход

Област		Автомобил километри реализирани от товарните автомобили от зоните на натоварване (произход)			
		Автомобил километри - HGV	Автомобил километри - Trailers	Автомобил километри - MGW	Автомобил километри - LGV
PER	Pernik	26 440.35	236 606.27	160 724.03	260 015.65
KNL	Kyustendil	42 279.87	171 436.62	81 954.56	188 034.45
SFO	Sofia	163 449.09	783 765.09	275 610.48	405 738.59
LOV	Lovech	51 108.62	193 583.69	116 753.61	156 130.04
BLG	Blagoevgrad	186 288.58	828 867.67	235 552.79	477 850.10
DOB	Dobrich	137 526.41	276 626.96	153 254.55	285 338.25
SML	Smolyan	61 863.84	271 621.66	72 975.51	148 566.80
HKV	Haskovo	77 240.14	434 280.42	151 847.13	353 865.24
VRC	Vratsa	90 166.64	240 750.67	97 720.96	183 411.09
TGV	Targovishte	57 003.00	157 540.32	83 481.38	222 782.50
RAZ	Razgrad	61 377.88	236 252.74	72 991.32	198 393.12
GAB	Gabrovo	23 432.07	62 552.76	51 260.67	84 551.94
PVN	Pleven	79 071.50	228 567.34	113 823.29	255 192.38
KRZ	Kardzhali	49 314.57	123 785.38	60 564.44	132 936.72
SHU	Shumen	93 388.00	393 760.00	136 824.21	250 229.39
SZR	Stara Zagora	91 535.94	549 192.97	176 326.75	433 806.82
PDV	Plovdiv	241 367.53	902 151.13	441 238.69	945 063.00
PAZ	Pazardzhik	40 056.68	192 959.75	116 870.73	200 126.88
SLV	Sliven	51 793.88	149 051.24	87 585.97	200 355.52
SLS	Silistra	45 487.24	166 962.96	89 096.86	222 826.65
JAM	Yambol	66 789.76	270 462.80	107 601.44	221 507.99
VTR	Veliko Tarnovo	68 257.92	231 971.85	218 682.95	286 976.60
VAR	Varna	100 277.16	538 246.06	219 666.25	542 151.78
VID	Vidin	93 928.59	748 628.41	289 840.06	531 451.23
RSE	Ruse	154 455.99	868 224.46	493 149.01	953 928.62
BGS	Burgas	328 269.46	537 611.87	326 152.43	803 136.76
MON	Montana	65 498.63	555 363.59	111 805.51	286 699.69
SOF	Sofia City	132 080.57	916 894.64	281 477.20	458 507.21
Общо		2 679 749.88	11 267 719.31	4 824 832.75	9 689 574.99
Общо годишно		978 108 707.66	4 112 717 549.25	1 761 063 953.75	3 536 694 869.89

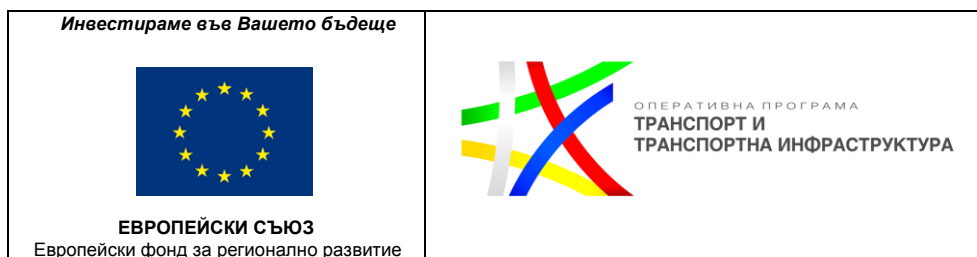
2.1.2. ТЪРСЕНЕ И ПРЕДЛАГАНЕ НА ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Пътувания с лични автомобили

Анализирани са междуградските пътувания с леки автомобили. Изключени са градските пътувания. Пътуванията с леки автомобили могат да се приемат като търсене на такъв тип превози. Този вид превози в голяма част са за лична сметка, с изключение на тези, които са с цел бизнес и се заплащат от съответните фирми или организации.

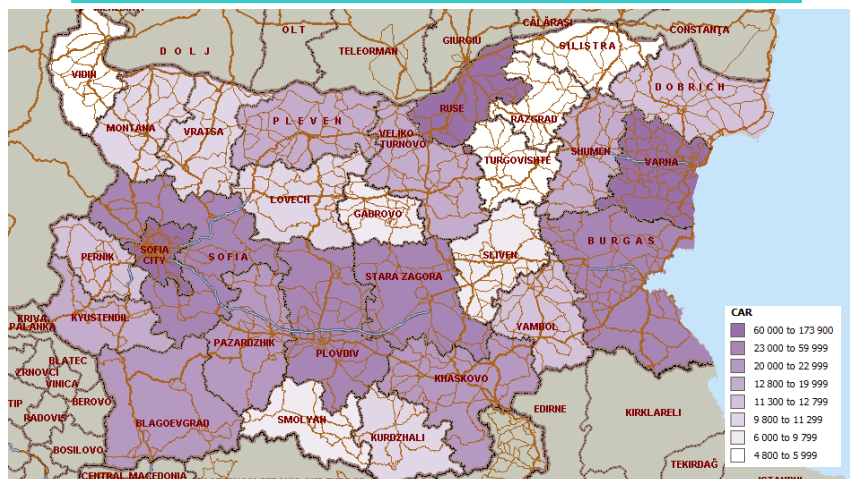
Алтернатива на тези пътувания са пътуванията с обществен транспорт.

Въз основа на преброяванията на автомобилния трафик, които се извършват всяка г. от АПИ и на базата на проведените профилни преброявания за този проект, в 32 преброителни пункта са получени матриците „произход – предназначение“ (PTV Visum).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Брой на леките автомобили, с които са реализирани възникнали пътувания, по зони на произход



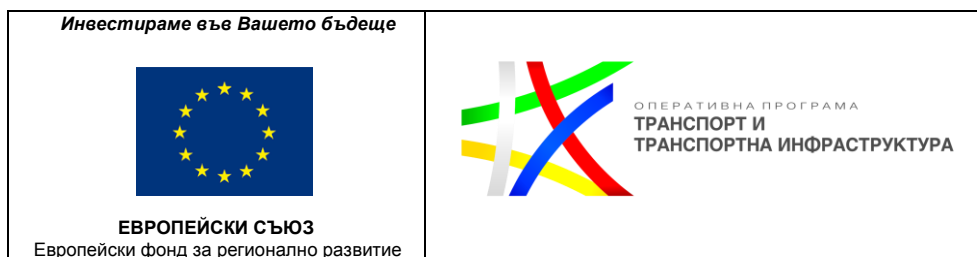
Фигура 5-40 Брой автомобили, с които са реализирани пътувания, възникнали в съответните области



Фигура 5-41 Годишен средно денонощен автомобилен трафик

Като се използват тези матрици са получени броя на леките автомобили, с които са извършени пътувания по зони на произход и съответните автомобил километри. Матриците „произход – предназначение“ са прикрепени към пътната мрежа и е получен годишния средно дневен автомобилен трафик по пътни отсечки. Въз основа на този трафик и на база средния брой хора, които пътуват е един автомобил (Доклад по проект „Извършване на национално проучване за определяне цената на времето“, септември 2015г.) са получени генерираните пътувания и пътник километри от всяка област.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



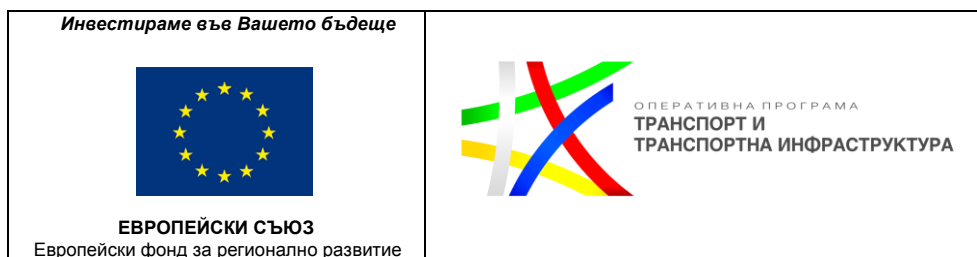
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За този вид превози липсват официални статистически данни. Представените в табл. 5-23 данни са получени след моделиране с Visum на данните от годишните преброявания на трафика по републиканската пътна мрежа, предоставени от АПИ.

Таблица 5-23 Данни за търсенето на превози с леки автомобили по зони (области) на произход

Област		Превози по произход	Автомобил километри по произход	Възникнали пътувания - пътници	Пътник километри
PER	Pernik	12 280.24	1 295 367.10	25 226	2 660 891
KNL	Kyustendil	15 201.49	2 197 834.82	31 226	4 514 704
SFO	Sofia	48 782.24	3 833 107.01	100 207	7 873 815
LOV	Lovech	10 857.97	1 342 848.06	22 304	2 758 425
BLG	Blagoevgrad	21 499.86	2 072 744.10	44 164	4 257 748
DOB	Dobrich	11 369.54	1 486 454.88	23 355	3 053 416
SML	Smolyan	7 840.83	1 073 541.84	16 106	2 205 227
HKV	Haskovo	22 096.92	2 555 798.08	45 391	5 250 018
VRC	Vratsa	11 278.17	1 456 547.33	23 167	2 991 981
TGV	Targovishte	4 876.86	1 241 928.02	10 018	2 551 119
RAZ	Razgrad	5 337.93	1 300 618.31	10 965	2 671 678
GAB	Gabrovo	7 963.63	1 185 554.81	16 359	2 435 319
PVN	Pleven	14 701.23	1 752 114.25	30 199	3 599 123
KRZ	Kardzhali	9 916.43	1 363 038.05	20 370	2 799 898
SHU	Shumen	12 986.60	2 308 175.50	26 677	4 741 362
SZR	Stara Zagora	23 815.34	2 575 822.70	48 921	5 291 152
PDV	Plovdiv	53 249.04	4 208 934.10	109 382	8 645 824
PAZ	Pazardzhik	21 549.23	2 197 111.04	44 266	4 513 218
SLV	Sliven	9 684.67	1 117 909.49	19 894	2 296 365
SLS	Silistra	5 919.19	1 008 957.14	12 159	2 072 559
JAM	Yambol	12 771.11	1 156 280.77	26 234	2 375 186
VTR	Veliko Tarnovo	18 806.25	1 397 211.16	38 631	2 870 095
VAR	Varna	173 848.89	5 299 245.17	357 113	10 885 497
VID	Vidin	5 682.79	2 568 419.75	11 673	5 275 945
RSE	Ruse	69 686.29	2 815 917.59	143 147	5 784 345
BGS	Burgas	29 486.47	2 870 541.86	60 570	5 896 552
MON	Montana	10 823.34	2 217 322.78	22 233	4 554 736
SOF	Sofia City	93 035.00	6 535 439.46	191 109	13 424 838
Общо		745 347.56	62 434 785.16	1 531 063	128 251 038
Общо годишно		272 051 859.81	22 788 696 581.94	558 838 048.34	46 811 628 970.76

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



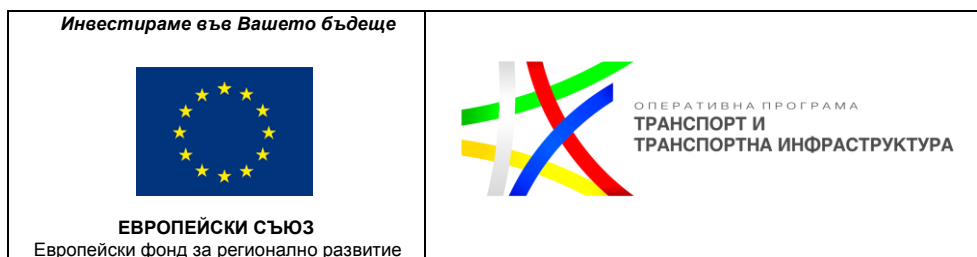
Фигура 5-42 Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили

За 2014 г. средно денонощно са възникнали 1 417 651 междуградски пътувания на хора, реализирани с 745 347 пътувания на леки автомобили. Средната запълняемост на един автомобил е 2.054 пътници. На годишна база това са 558 838 048.34 пътувания на хора, реализирани с 272 051 859.81 пътувания на леки автомобили.

Реализирани са 22.789 млрд. междуградски автомобил километри и 46.811 млрд. междуградски пътник километри.

Моторизация

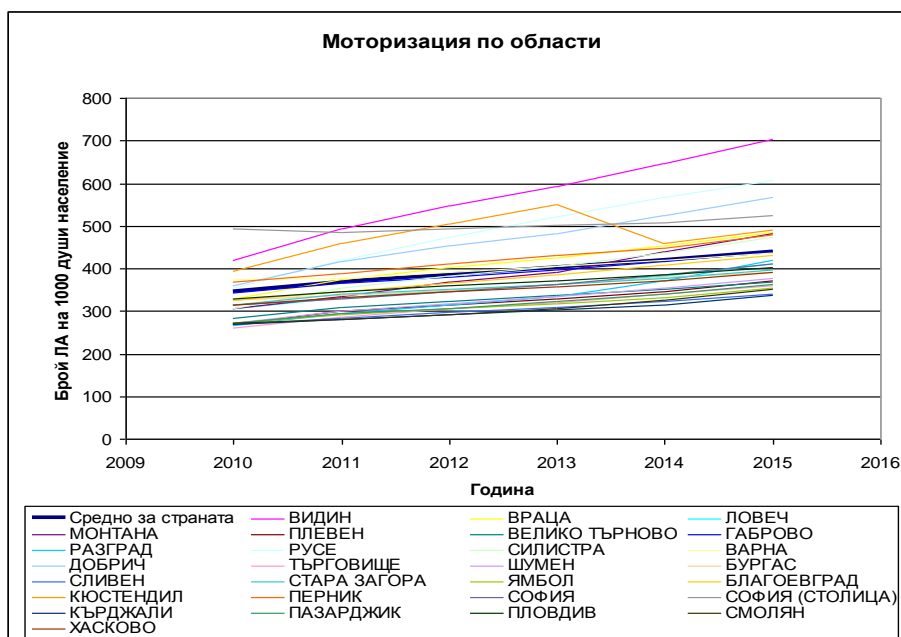
Предлагането на транспортни услуги с леки автомобили може да се оцени чрез нивото на моторизация. Моторизацията се измерва с броя леки автомобили, които се притежават от 1000 души от населението.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

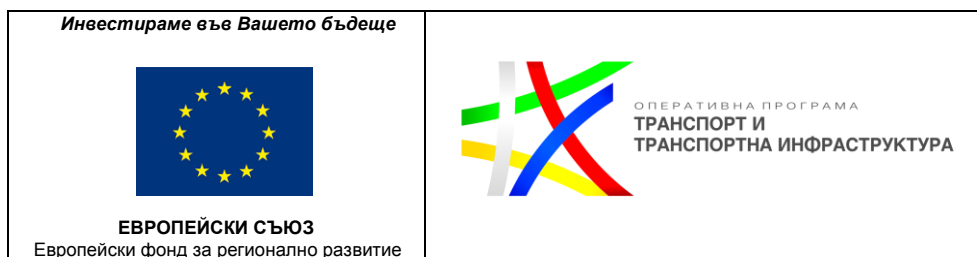
Таблица 5-24 Моторизация по области за периода 2010-2015 г.

Моторизация	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Средно за страната	347	368	385	402	418	441
ВИДИН	419	494	549	593	646	703
ВРАЦА	329	374	403	424	454	485
ЛОВЕЧ	307	332	348	364	383	410
МОНТАНА	306	335	368	392	439	482
ПЛЕВЕН	270	300	314	328	346	370
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	285	310	325	337	352	369
ГАБРОВО	342	367	381	398	417	440
РАЗГРАД	265	294	315	335	371	420
РУСЕ	356	420	473	522	569	606
СИЛИСТРА	307	356	384	406	437	474
ВАРНА	374	377	392	405	420	437
ДОБРИЧ	360	417	455	482	526	567
ТЪРГОВИЩЕ	261	288	305	322	339	361
ШУМЕН	271	301	317	334	353	376
БУРГАС	326	338	350	363	379	392
СЛИВЕН	270	285	298	310	324	340
СТАРА ЗАГОРА	316	340	351	364	379	398
ЯМБОЛ	272	291	306	319	333	353
БЛАГОЕВГРАД	328	345	365	386	409	432
КЮСТЕНДИЛ	395	460	504	549	459	489
ПЕРНИК	369	390	411	431	449	480
СОФИЯ	315	330	347	364	385	411
СОФИЯ (СТОЛИЦА)	492	485	494	502	509	525
КЪРДЖАЛИ	269	280	292	305	315	338
ПАЗАРДЖИК	272	294	308	323	341	364
ПЛОВДИВ	329	346	359	371	386	403
СМОЛЯН	272	280	291	307	326	352
ХАСКОВО	314	333	346	358	372	393



Фигура 5-43 Моторизация по области за периода 2010-2015 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

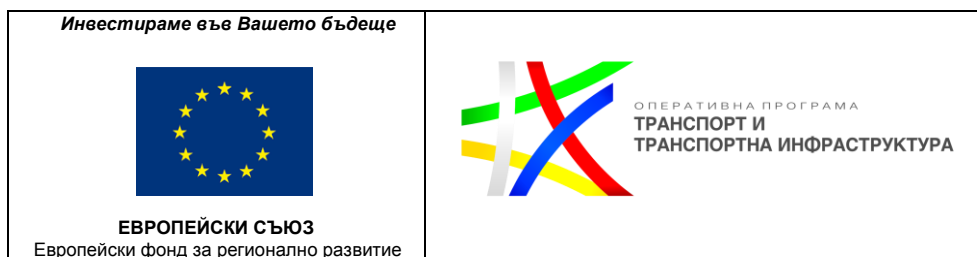
Както се вижда от табл. 5-24 и фиг. 5-43 тенденцията е за увеличаване на моторизацията, както общо за страната, така и по области. В някои области моторизацията изпреварва средната за страната като в област Видин (703 автомобили на 1000 души население), област Русе (606 автомобили на 1000 души население), област Добрич (567 автомобили на 1000 души население) и област София (столица) – 525 (567 автомобили на 1000 души население), а в други области моторизацията е по-ниска от средната за страната, като област Смолян (352 автомобили на 1000 души население), област Търговище (361 автомобили на 1000 души население), област Велико Търново (369 автомобили на 1000 души население) и област Плевен (370 автомобили на 1000 души население). Средната моторизация за страната е 441 автомобили на 1000 души население.

Таблица 5-25 Брой на автомобилите в България за периода 2010-2015 г.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Население под трудоспособна възраст	1 098 240	1 044 910	1 048 070	1 055 804	1 064 735	1 063 930
Население в трудоспособна възраст	4 700 606	4 522 769	4 505 017	4 471 633	4 403 374	4 349 105
Население над трудоспособна възраст	1 706 022	1 759 545	1 731 465	1 718 240	1 734 089	1 740 749
Население на страната	7 504 868	7 327 224	7 284 552	7 245 677	7 202 198	7 153 784
Брой автомобили в страната	2 602 463	2 694 862	2 807 373	2 910 429	3 013 911	3 162 037
Дял на автомобилите в страната спрямо населението	34.68%	36.78%	38.54%	40.17%	41.85%	44.20%
Дял на автомобилите в страната спрямо населението в и над трудоспособна възраст	40.62%	42.90%	45.02%	47.02%	49.11%	51.92%

Броят на автомобилите в страната към 2010 г. е 2 602 463, а през 2015 г. 3 162 037. Това са съответно 34.68% и 44.20% от населението на страната и 40.62% и 51.92% от населението в и над трудоспособна възраст (табл. 5-25).

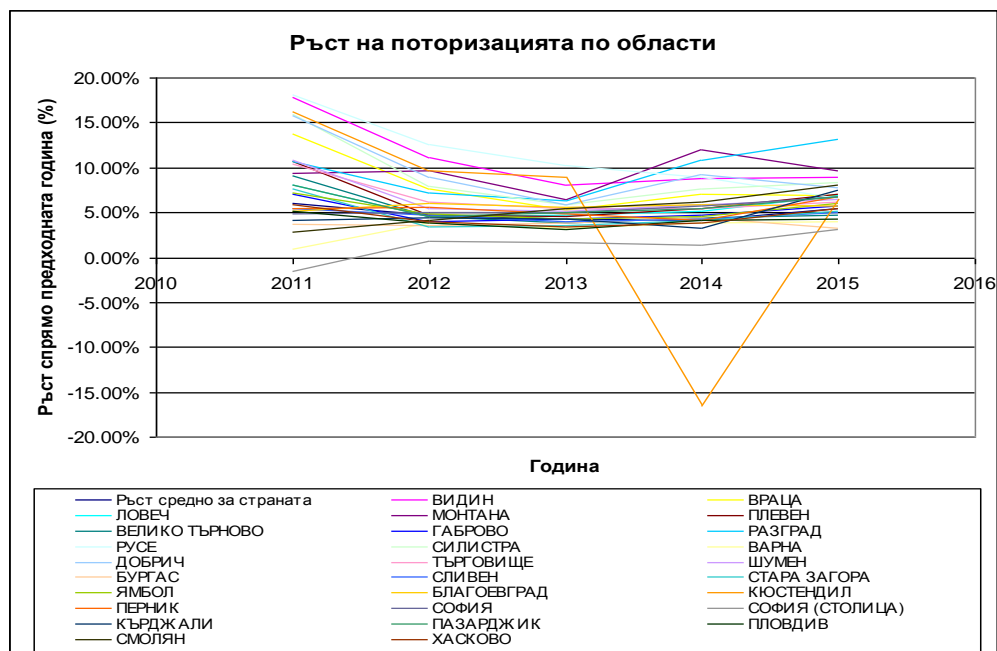
Вижда се, че все по-голям става дялът на броя на автомобилите към населението на страната и към населението в и над трудоспособна възраст. Увеличението на дяловете е с около и над 10% за периода.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

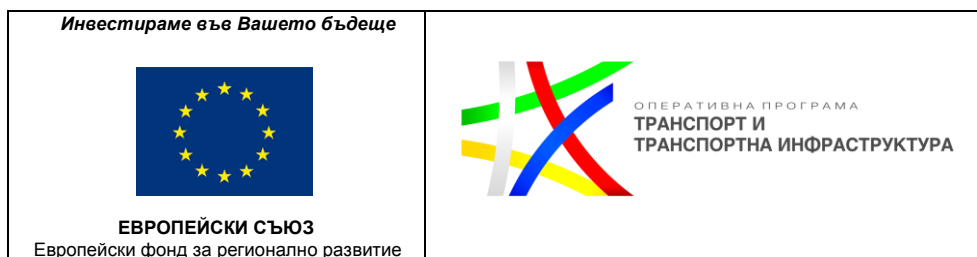
Таблица 5-26 Ръст на моторизацията спрямо предходната година по области за периода 2010-2015 г.

Ръст на моторизацията	2011	2021	2023	2024	2025
Ръст средно за страната	6.06%	4.79%	4.23%	4.18%	5.42%
ВИДИН	17.77%	11.15%	8.14%	8.82%	8.95%
ВРАЦА	13.74%	7.63%	5.38%	7.08%	6.88%
ЛОВЕЧ	8.14%	4.65%	4.73%	5.19%	6.96%
МОНТАНА	9.44%	9.67%	6.55%	12.04%	9.71%
ПЛЕВЕН	10.74%	4.76%	4.62%	5.42%	7.04%
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	9.04%	4.59%	3.85%	4.47%	4.73%
ГАБРОВО	7.11%	3.99%	4.34%	4.76%	5.67%
РАЗГРАД	10.70%	7.22%	6.34%	10.82%	13.11%
РУСЕ	18.10%	12.63%	10.32%	8.98%	6.58%
СИЛИСТРА	15.87%	7.89%	5.86%	7.59%	8.41%
ВАРНА	0.95%	3.90%	3.31%	3.81%	4.06%
ДОБРИЧ	15.80%	9.00%	5.84%	9.23%	7.85%
ТЪРГОВИЩЕ	10.35%	6.13%	5.44%	5.47%	6.23%
ШУМЕН	10.91%	5.44%	5.14%	5.92%	6.48%
БУРГАС	3.75%	3.50%	3.85%	4.37%	3.24%
СЛИВЕН	5.49%	4.68%	4.03%	4.28%	4.96%
СТАРА ЗАГОРА	7.57%	3.36%	3.54%	4.14%	5.14%
ЯМБОЛ	7.16%	4.92%	4.22%	4.63%	6.02%
БЛАГОЕВГРАД	5.22%	5.97%	5.63%	5.93%	5.77%
КЮСТЕНДИЛ	16.20%	9.71%	8.95%	-16.44%	6.62%
ПЕРНИК	5.48%	5.58%	4.83%	4.13%	6.77%
СОФИЯ	4.82%	5.05%	4.97%	5.72%	6.77%
СОФИЯ (СТОЛИЦА)	-1.49%	1.79%	1.65%	1.45%	3.09%
КЪРДЖАЛИ	4.09%	4.39%	4.28%	3.34%	7.44%
ПАЗАРДЖИК	8.14%	4.63%	4.95%	5.47%	6.78%
ПЛОВДИВ	5.10%	3.80%	3.12%	4.18%	4.30%
СМОЛЯН	2.82%	4.15%	5.39%	6.19%	8.00%
ХАСКОВО	5.90%	4.01%	3.42%	3.86%	5.52%



Фигура 5-44 Ръст на моторизацията спрямо предходната година по области за периода 2010-2015 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Интересен е темпът на нарастване на моторизацията за периода 2010 – 2015 г. (табл. 5-26 и фиг. 5-44). В много от общините (9 на брой) ръстът на моторизация през 2011 г. спрямо предходната година е над 10%. Този ръст намалява в следващите години от периода и започва да се стреми към нивото на насищане.

Най-умерен е ръстът на моторизация в област София (столица), около 1.5% до 3%.

За да се прогнозира моторизацията в България е определено нивото на насищане. Прието е, че максималния брой коли, които може да притежава населението, и които са регистрирани е равен на броя на населението в трудоспособна възраст плюс 2/3 от населението над трудоспособност възраст и плюс 15% от населението в трудоспособна възраст, което може да има по два автомобила. На тази база е определено, че максималната моторизация е 860 автомобила на 1000 души от населението. Броят на автомобилите при такава степен на моторизация е 86% от населението на страната.

В перспектива моторизацията в страната и в отделните области ще се стреми към тази стойност на насищане. На тази база е направена дългосрочна прогноза за развитието на моторизацията до 2050 г.

Тази прогноза е представена в табл. 5-27 и фиг. 5-45 и фиг. 5-46.

Таблица 5-27 Дългосрочна прогноза на нивата на моторизацията по области и общо за страната

Моторизация	2010	2015	2020	2027	2034	2044	2047	2050
За страната	347	441	528	638	732	832	851	860
Видин	419	703	834	859	860	860	860	860
Враца	329	485	586	701	784	851	858	860
Ловеч	307	410	531	669	769	849	858	860
Монтана	306	482	583	699	784	850	858	860
Плевен	270	370	472	601	711	827	849	860
Велико Търново	285	369	452	564	669	802	835	860
Габрово	342	440	553	682	775	849	858	860
Разград	265	420	538	673	771	849	858	860
Русе	356	606	707	771	818	855	859	860
Силистра	307	474	578	696	782	850	858	860
Варна	374	437	509	605	695	810	839	860
Добрич	360	567	732	830	856	860	860	860
Търговище	261	361	464	595	708	826	849	860
Шумен	271	376	477	604	712	828	849	860
Бургас	326	392	465	565	662	793	829	860
Сливен	270	340	421	532	640	786	826	860
Стара Загора	316	398	494	615	719	829	850	860
Ямбол	272	353	439	554	663	800	834	860
Благоевград	328	432	547	678	774	849	858	860
Кюстендил	395	489	589	702	785	851	858	860
Перник	369	480	582	698	783	850	858	860
София	315	411	532	669	769	849	858	860
София (столица)	492	525	595	682	758	837	853	860
Кърджали	269	338	447	584	701	825	848	860
Пазарджик	272	364	467	597	709	827	849	860
Пловдив	329	403	480	584	682	806	837	860
Смолян	272	352	458	591	705	826	849	860
Хасково	314	393	490	612	717	829	850	860

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



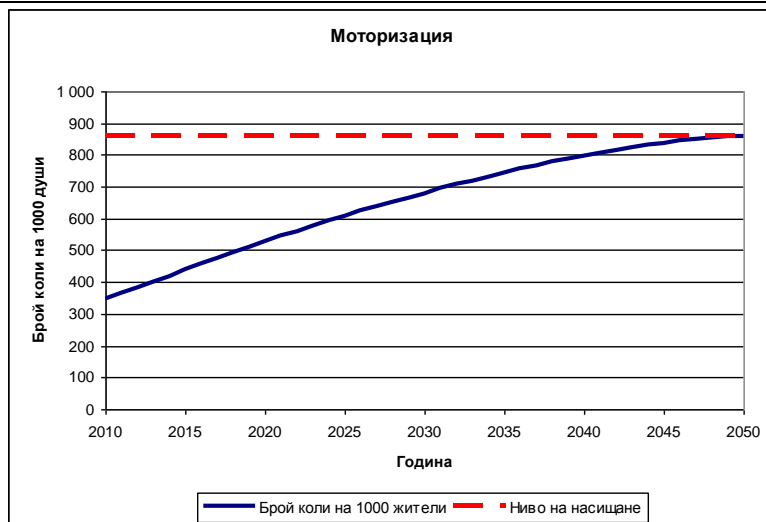
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие

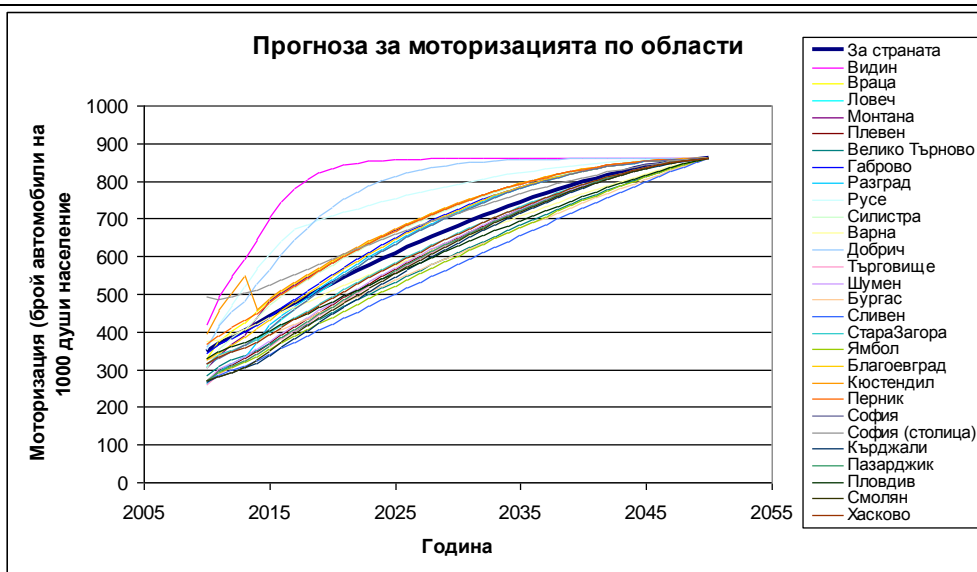


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

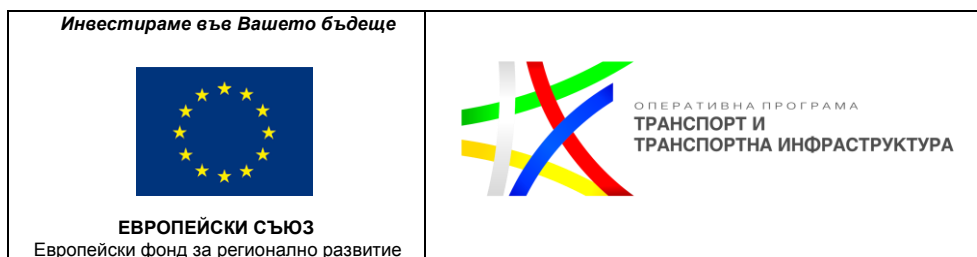


Фигура 5-45 Дългосрочна прогноза на нивата на моторизацията за страната



Фигура 5-46 Дългосрочна прогноза на нивата на моторизацията общо за страната и по области

В таблица 5-28 е представена дългосрочна прогноза за броя на автомобилите в страната и по области. Вижда се, че броят на автомобилите достига 5 003 035 в края на прогнозния период, което е 86% от населението.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-28 Дългосрочна прогноза на броя на автомобилите по области и общо за страната

Брой автомобили	2010	2015	2020	2027	2034	2044	2047	2050
Население	7 504 868	7 168 009	6 966 607	6 677 940	6 395 707	6 024 042	5 918 286	5 813 550
Дял от населението	34.68%	44.20%	53.34%	64.15%	73.13%	82.76%	84.75%	86.06%
За страната	2 602 463	3 162 037	3 715 933	4 284 047	4 677 202	4 985 274	5 016 015	5 003 035
Видин	44 362	64 122	68 316	60 644	52 212	42 237	39 719	37 309
Враца	63 638	83 520	92 426	97 800	96 483	86 782	82 716	78 189
Ловеч	45 489	53 716	64 237	72 341	74 306	69 727	67 175	64 143
Монтана	46 889	66 313	74 892	81 689	83 420	79 641	77 455	74 811
Плевен	77 491	93 511	111 064	127 678	136 131	136 670	134 392	130 382
Велико Търново	77 262	90 921	106 355	123 434	135 134	144 191	145 238	144 786
Габрово	43 712	50 434	58 703	64 530	65 088	59 868	57 438	54 650
Разград	34 553	49 247	59 050	66 877	68 955	64 851	62 449	59 585
Русе	87 697	137 250	153 721	158 113	157 915	151 455	148 376	144 788
Силистра	38 622	53 831	62 118	68 790	70 706	67 597	65 679	63 348
Варна	173 721	208 411	242 651	286 000	324 118	368 132	377 628	383 793
Добрич	71 167	102 655	125 855	132 579	126 678	113 780	110 027	106 346
Търговище	33 311	41 641	51 161	61 245	67 704	71 008	70 591	69 211
Шумен	52 142	66 384	82 000	99 525	111 963	120 874	121 252	120 020
Бургас	137 279	162 921	193 208	233 377	271 033	318 989	331 264	341 556
Сливен	54 548	64 843	77 336	92 774	105 936	120 925	124 486	127 179
Стара Загора	109 701	128 951	155 314	184 666	205 593	221 212	222 215	220 495
Ямбол	36 921	43 838	51 253	59 392	65 237	70 110	70 734	70 602
Благоевград	106 751	135 593	165 443	192 487	204 270	199 635	194 147	187 080
Кюстендил	56 588	61 135	66 621	68 798	66 150	57 265	53 893	50 239
Перник	49 766	60 258	68 552	74 738	75 874	70 988	68 370	65 300
София	78 837	96 884	119 063	139 001	147 761	144 868	141 156	136 307
София (столица)	620 096	695 540	808 788	959 297	1 098 176	1 266 327	1 304 006	1 330 455
Кърджали	41 269	50 354	64 426	79 555	89 546	95 016	94 417	92 396
Пазарджик	78 273	95 943	117 195	138 919	151 971	156 671	154 778	150 732
Пловдив	229 422	272 956	322 187	384 667	440 059	505 010	519 614	529 485
Смолян	33 366	38 880	45 196	49 340	49 006	42 748	39 887	36 470
Хасково	79 590	91 985	108 805	125 790	135 778	138 695	136 916	133 377

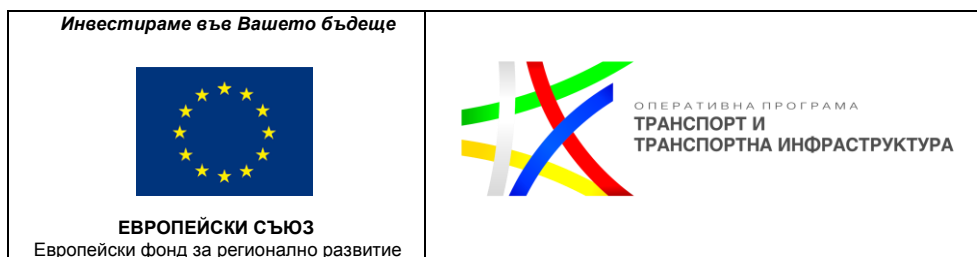
Превози с обществен транспорт – автобусни превози - търсене

Средна населеност на подвижния състав за общественения транспорт

В резултат от проведена анкета по проект „Извършване на национално проучване за определяне цената на времето“ са получени резултати, които са представени на фиг. 5-47, като това са честотите на оценките за населеност на подвижния състав.

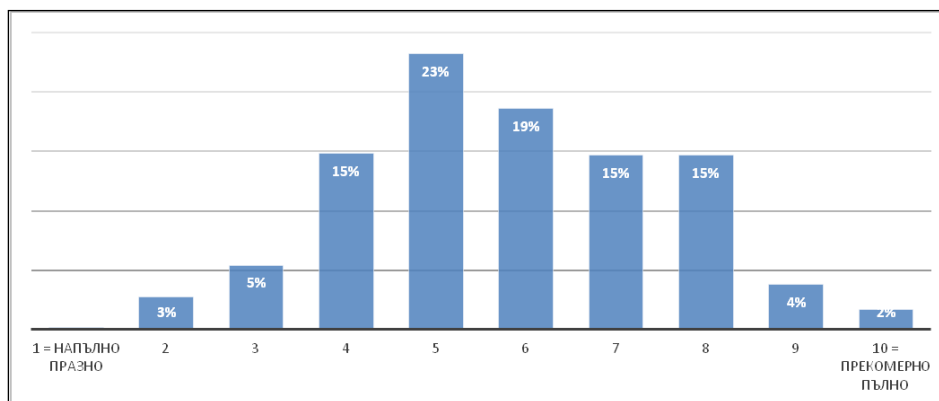
На базата на попълнените отговори се е получила средна населеност на подвижния състав от 5.78 (по скала от 1 до 10), което съответства на повече от наполовина пълен подвижен състав, а най-често е посочено ниво на населеност от 5 и 6 по скала до 10. Може да се приеме, от това проучване, че средната населеност на един автобус е 55%.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

При използване на представените по-горе резултати за населеността на подвижния състав на обществения транспорт, следва да се има предвид, че те се базират на субективна преценка от страна на анкетатора.



Източник: Ecoris, Проект „Извършване на национално проучване за определяне цената на времето“, 2015

Фигура 5-47 Населеност на подвижния състав

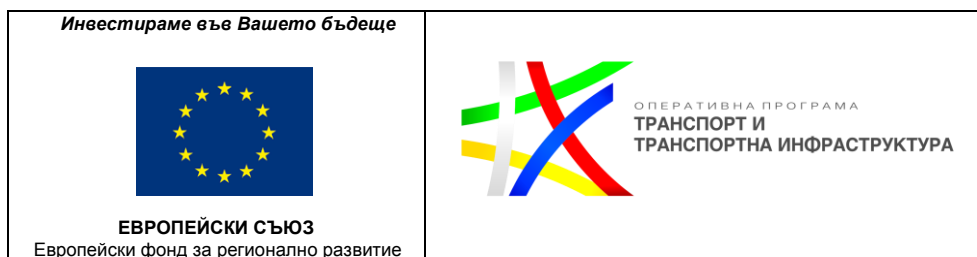
От направените преброявания на пътниците беше установено, че средната населеност на един автобус в началната автогара е 35% и средният капацитет на един автобус е 40 места. Като се вземат в предвид двете проучвания, първото с тежест 67% и второто с тежест 33%, **може да се приеме, че средната населеност на един автобус е 48.40%.**

Превози с обществен транспорт – автобусни превози – търсене и предлагане

В таблица 5-29 са представени данни за търсенето на услуги за превоз с автобусен транспорт. Тези услуги са базирани на републиканска автобусна транспортна мрежа (фиг. 5-48) и републиканска транспортна схема. Броят на автобусните линии, които започват от областите за показани на фиг. 5-49. Броят на автобусите и автобус километрите са получени въз основа на преброяванията на пътния трафик, които се извършват от АПИ и чрез моделиране с Visum. Предлагането е представено чрез общия капацитет от места в автобусите. Средният капацитет на един автобус е определен на база извършените преброявания на пътниците в основните автогари на България.

Осъщественият пътувания от зоните на възникване (фиг. 5-50) са определени въз основа на получения брой автобуси и средната населеност на един автобус, коментирана и приета по-горе. И накрая пътник километрите са получени като пътниците са умножени по получените средни превозни разстояния.

Годишният средно денонощен автобусен трафик е представен на фиг. 5-51.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-29 Данни за денонощните междуградски пътувания с автобус по републиканската транспортна снѐма

	Брой автобуси	Автобус километри	Средно превозно разстояние	Капацитет Общ брой места	Осъществени пътувания - Пътници	Пътник километри
Pernik	182	7 096	39	7 280	3 524	137 373
Kyustendil	108	8 155	76	4 320	2 091	157 873
Sofia (province)	421	18 299	43	16 840	8 151	354 263
Lovech	84	7 795	93	3 360	1 626	150 913
Blagoevgrad	119	15 680	132	4 760	2 304	303 556
Dobrich	150	14 121	94	6 000	2 904	273 383
Smolyan	71	11 814	166	2 840	1 375	228 727
Haskovo	154	23 464	152	6 160	2 981	454 262
Vratsa	51	5 502	108	2 040	987	106 515
Targovishte	43	4 088	95	1 720	832	79 137
Razgrad	56	6 242	111	2 240	1 084	120 837
Gabrovo	54	6 368	118	2 160	1 045	123 275
Pleven	130	13 036	100	5 200	2 517	252 376
Kardzhali	97	14 294	147	3 880	1 878	276 733
Shumen	51	8 864	174	2 040	987	171 599
Stara Zagora	128	13 721	107	5 120	2 478	265 638
Plovdiv	189	25 650	136	7 560	3 659	496 577
Pazardzhik	82	7 779	95	3 280	1 588	150 604
Sliven	122	11 883	97	4 880	2 362	230 061
Silistra	51	10 594	208	2 040	987	205 103
Yambol	84	8 516	101	3 360	1 626	164 863
Veliko Tarnovo	116	12 278	106	4 640	2 246	237 702
Varna	255	39 815	156	10 200	4 937	770 825
Vidin	22	5 839	265	880	426	113 039
Ruse	116	16 019	138	4 640	2 246	310 129
Burgas	211	64 717	307	8 440	4 085	1 252 925
Montana	43	5 423	126	1 720	832	104 985
Sofia City	1 103	169 162	153	44 120	21 354	3 274 983
Общо	4 293	556 212	130	171 720	83 112	10 768 257
Общо годишно	1 566 945	203 017 248		62 677 800	30 336 055	3 930 413 926
Среден брой места в автобус						40
Средна населеност на автобус						48.40%

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

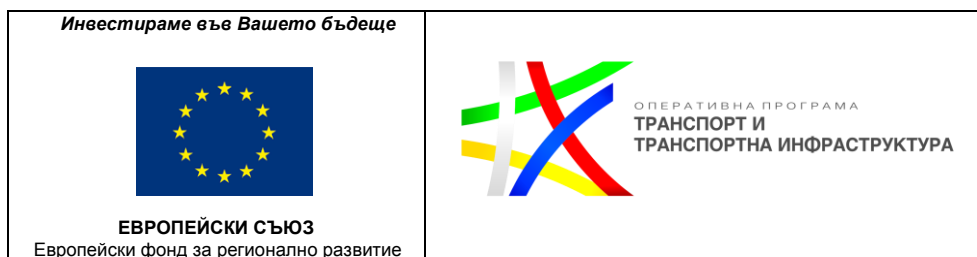


Фигура 5-48 Републиканска автобусна транспортна мрежа



Фигура 5-49 Брой автобусни линии по зони на произход от републиканската транспортна схема

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

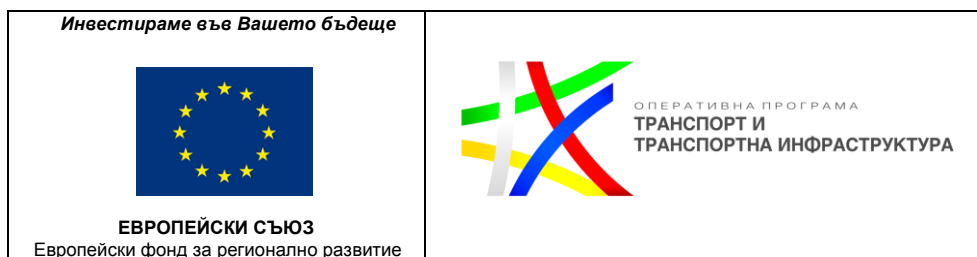


Фигура 5-50 Брой пътувания с автобуси на денонощие по области по републиканската транспортна схема

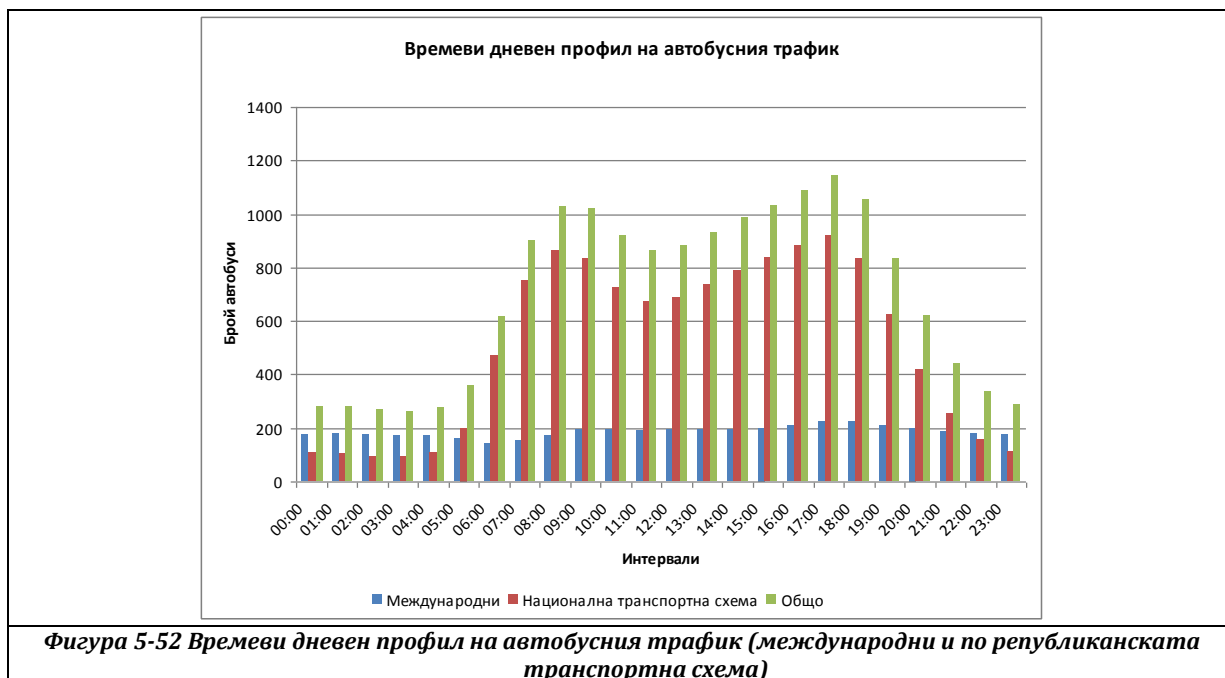


Фигура 5-51 Годишен средно денонощен автобусен трафик от републиканската транспортна схема

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

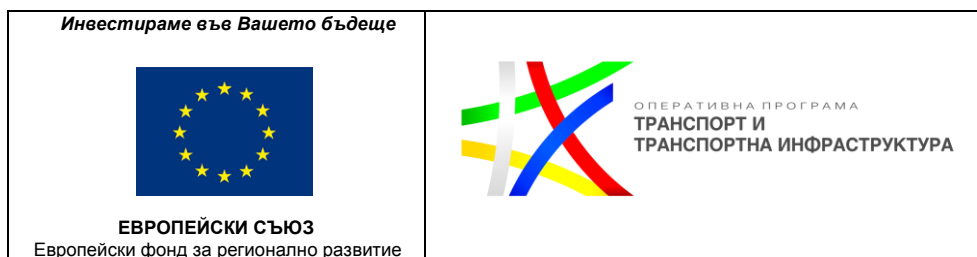


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Общият брой пътувания с автобуси за 2014 г., което включва международните пътувания, пътуванията с автобуси включени в републиканската транспортна схема и пътуванията с автобуси включени в областните транспортни схеми, са представени в табл. 5-30.

Реализираният трафик по пътните участъци от пътната инфраструктура е показан на фиг. 5-53.

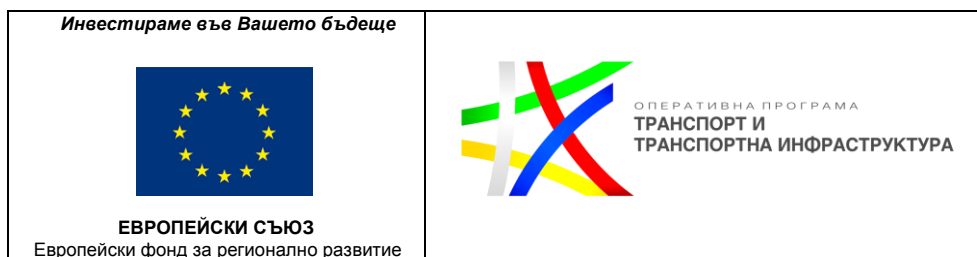


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

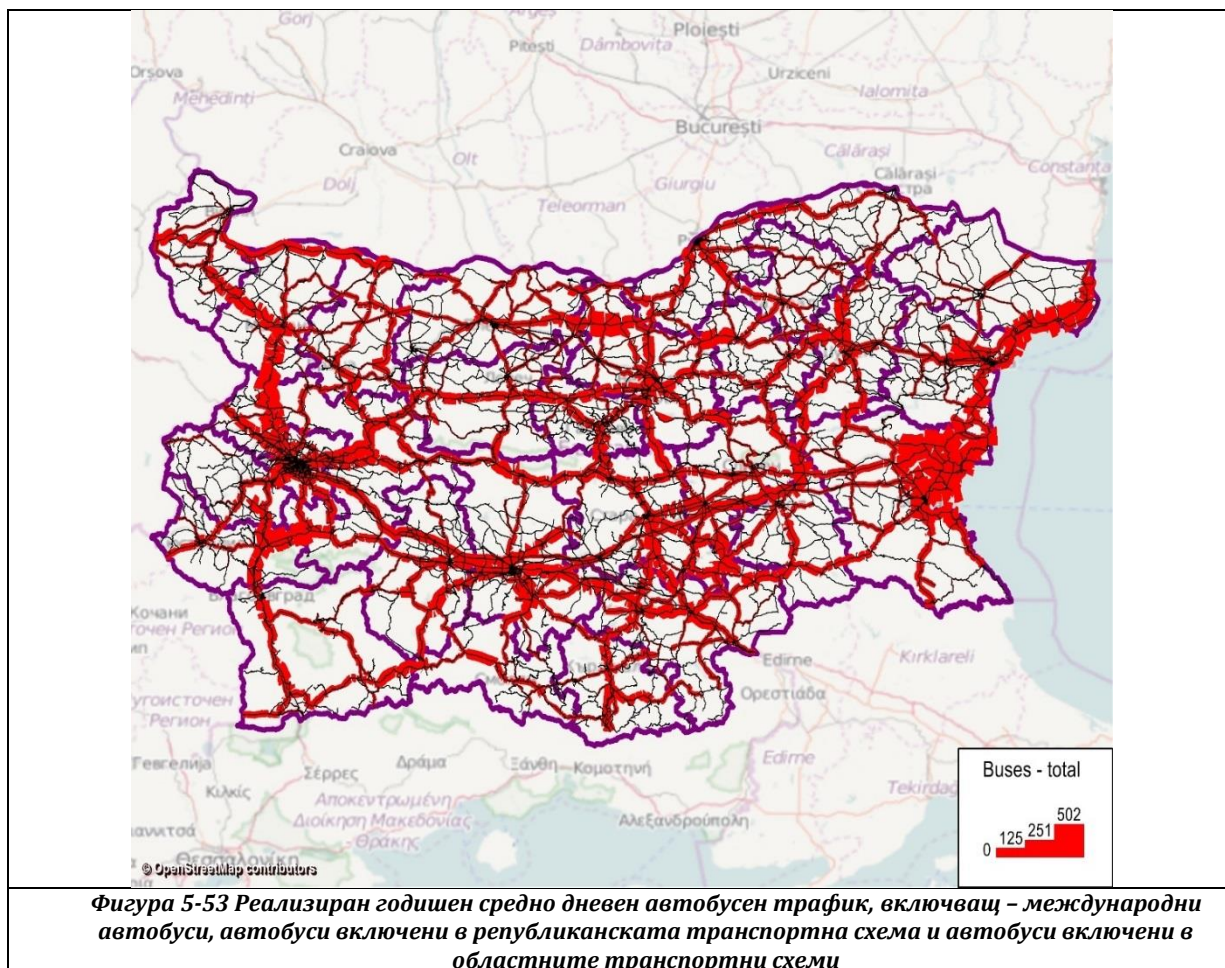
Таблица 5-30 Данни за общите денонощни пътувания с автобус – международни, по републиканската транспортна схема и по областните транспортни схеми

Области	Пътувания по републиканска транспортна схема			Общо пътувания по републиканската транспортна схема, по общинските схеми транспортни схеми и международни			Международни пътувания с автобус		
	Места дневно	Пътници дневно	Пътник км. дневно	Места дневно	Пътници дневно	Пътник км. дневно	Автобуси годишно	Места годишно	Пътници годишно
Pernik	7 280	3 524	137 373	9 721	4 705	682 840	0	0	0
Kyustendil	4 320	2 091	157 873	19 518	9 447	1 750 165	0	0	0
Sofia (province)	16 840	8 151	354 263	36 775	17 799	2 771 306	0	0	0
Lovech	3 360	1 626	150 913	13 888	6 722	1 023 376	0	0	0
Blagoevgrad	4 760	2 304	303 556	18 850	9 124	1 894 020	2 920	116 800	56 531
Dobrich	6 000	2 904	273 383	6 038	2 922	853 781	3 650	146 000	70 664
Smolyan	2 840	1 375	228 727	12 256	5 932	1 309 898	0	0	0
Haskovo	6 160	2 981	454 262	39 454	19 096	2 649 601	4 380	175 200	84 797
Vratsa	2 040	987	106 515	21 400	10 357	1 768 241	0	0	0
Targovishte	1 720	832	79 137	7 852	3 800	1 523 219	0	0	0
Razgrad	2 240	1 084	120 837	6 994	3 385	831 437	730	29 200	14 133
Gabrovo	2 160	1 045	123 275	4 794	2 320	275 236	365	14 600	7 066
Pleven	5 200	2 517	252 376	19 968	9 665	1 924 399	730	29 200	14 133
Kardzhali	3 880	1 878	276 733	10 566	5 114	954 570	14 235	569 400	275 590
Shumen	2 040	987	171 599	13 638	6 601	1 361 613	730	29 200	14 133
Stara Zagora	5 120	2 478	265 638	35 716	17 287	2 462 297	1 460	58 400	28 266
Plovdiv	7 560	3 659	496 577	43 693	21 147	2 620 468	6 570	262 800	127 195
Pazardzhik	3 280	1 588	150 604	10 891	5 271	660 560	0	0	0
Sliven	4 880	2 362	230 061	13 847	6 702	1 014 320	365	14 600	7 066
Silistra	2 040	987	205 103	6 849	3 315	1 125 832	3 650	146 000	70 664
Yambol	3 360	1 626	164 863	16 663	8 065	1 028 076	365	14 600	7 066
Veliko Tarnovo	4 640	2 246	237 702	23 180	11 219	1 377 910	0	0	0
Varna	10 200	4 937	770 825	28 028	13 565	3 428 038	11 680	467 200	226 125
Vidin	880	426	113 039	4 791	2 319	888 989	2 190	87 600	42 398
Ruse	4 640	2 246	310 129	8 965	4 339	1 310 602	7 665	306 600	148 394
Burgas	8 440	4 085	1 252 925	60 159	29 117	4 684 006	8 395	335 800	162 527
Montana	1 720	832	104 985	8 588	4 157	998 080	0	0	0
Sofia City	44 120	21 354	3 274 983	37 523	18 161	2 079 872	25 915	1 036 600	501 714
Общо	171 720	83 112	10 768 257	540 604	261 652	45 252 751	95 995		
Общо годишно	62 677 800	30 336 055	3 930 413 926	197 320 313	95 503 031	16 517 254 181		3 839 800	1 858 463

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



2.2. СЕГМЕНТИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

2.2.1. СЕГМЕНТИРАНЕ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ

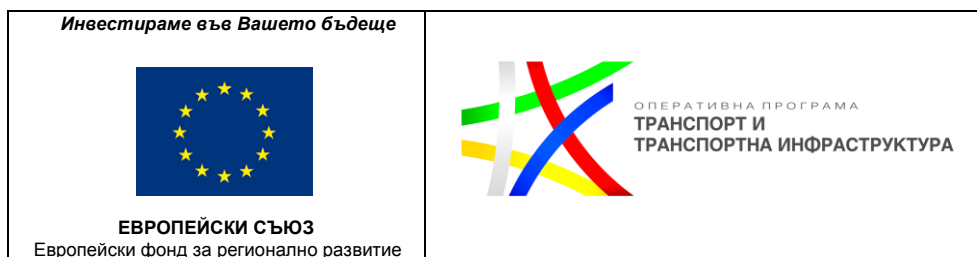
Сегментирането на товарния автомобилен транспорт е направено по следните критерии:

- в зависимост от вида на превоза
- в зависимост от вида на съобщението
- в зависимост от средното превозно разстояние
- по групи превозени товари
- в зависимост от направлението – вътрешни превози, внос, износ и транзит.
- по региони на извършените превози
- по километрични пояси

➤ Сегментиране в зависимост от вида на превоза

В зависимост от вида на превозите сегментите са: автомобилен транспорт за собствена сметка и срещу заплащане. Превозените товари за тези превози са представени на фиг. 5-54 и фиг. 5-55.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

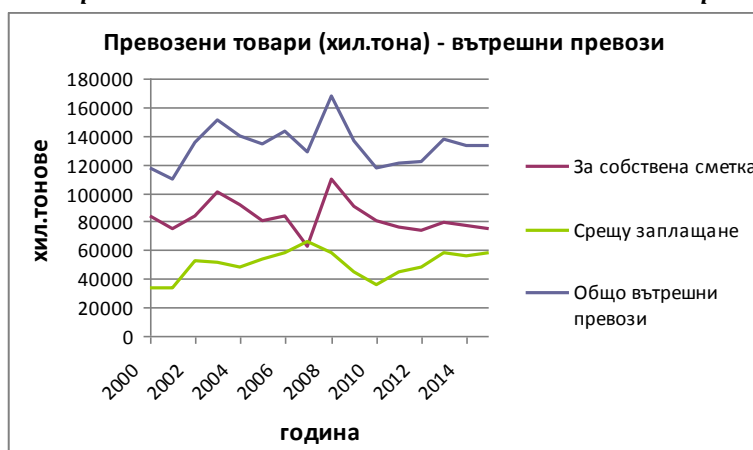
На фиг. 5-56 и 5-57 е представена динамиката на превозените товари за вътрешни превози за период от 2000 до 2015 г.



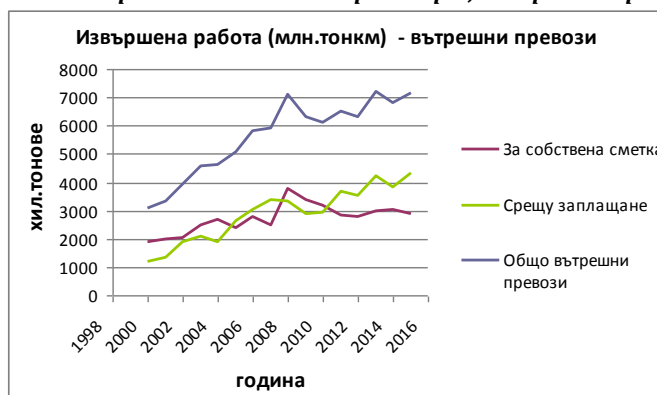
Фигура 5-54 Превозени товари с автомобилен транспорт за собствена сметка, вътрешни превози



Фигура 5-55 Превозени товари с автомобилен транспорт срещу заплащане, вътрешни превози



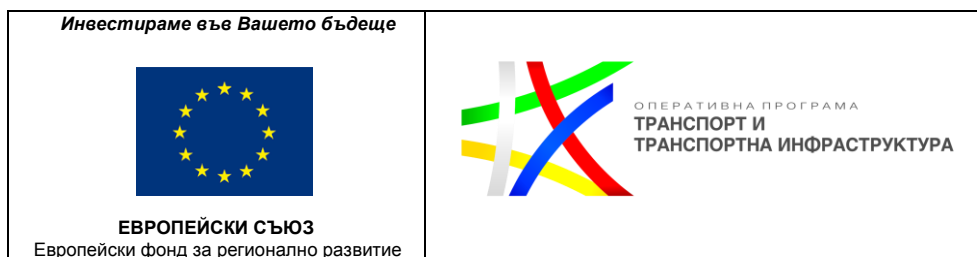
Фигура 5-56 Превозени товари с автомобилен транспорт, вътрешни превози



Фигура 5-57 Извършена работа от автомобилния транспорт, вътрешни превози

➤ Сегментиране в зависимост от вида на съобщението

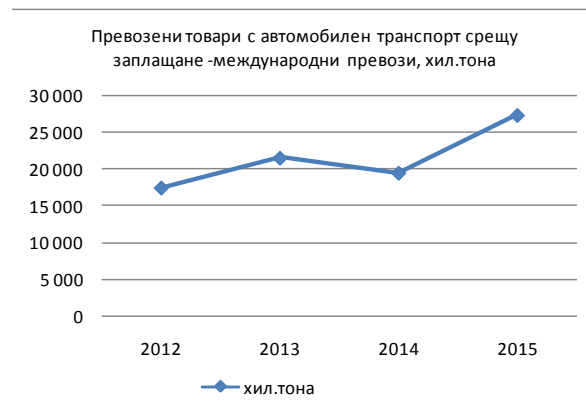
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



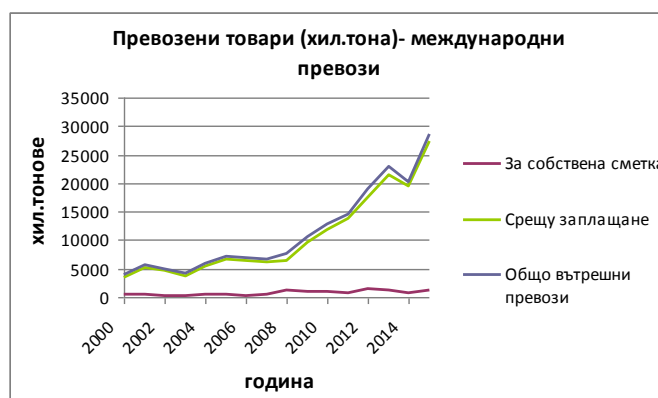
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



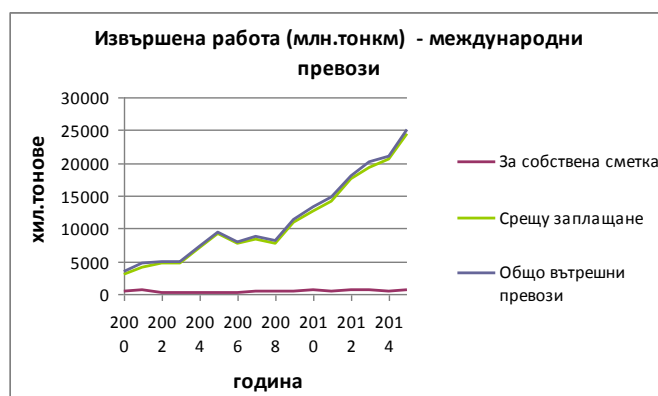
Фигура 5-58 Превозени товари с автомобилен транспорт за собствена сметка, международни превози



Фигура 5-59 Превозени товари с автомобилен транспорт срещу заплащане, международни превози



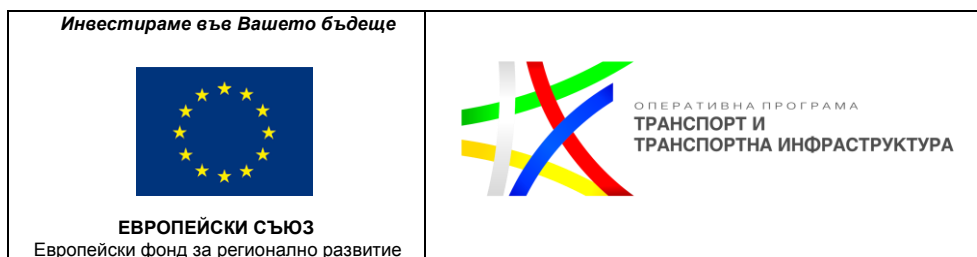
Фигура 5-60 Извършена работа от автомобилния транспорт, международни превози



Фигура 5-61 Извършена работа от автомобилния транспорт, международни превози

Превозените товари за международните превози – за собствена сметка и срещу заплащане са представени на от фиг. 5-58 до фиг. 5-61. От динамиката на превозените товари за

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

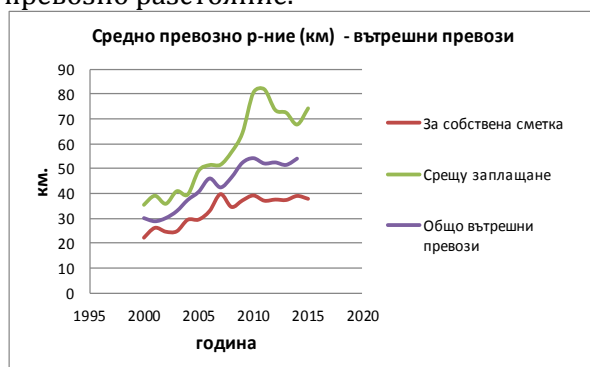


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

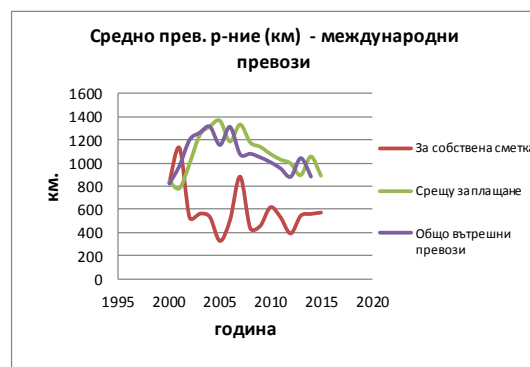
международните превози за периода от 2000 до 2015 г. се забелязва увеличаване на превозените товари срещу заплащане за 2015 г. спрямо предходната година.

➤ Сегментиране в зависимост от средното превозно разстояние

При сегментирането в зависимост от средното превозно разстояние се забелязва леко увеличаване на средното превозно разстояние при вътрешните превози срещу заплащане за 2015 г. При международните превози срещу заплащане има леко намаляване на средното превозно разстояние.



Фигура 5-62 Средно превозно разстояние, вътрешни превози



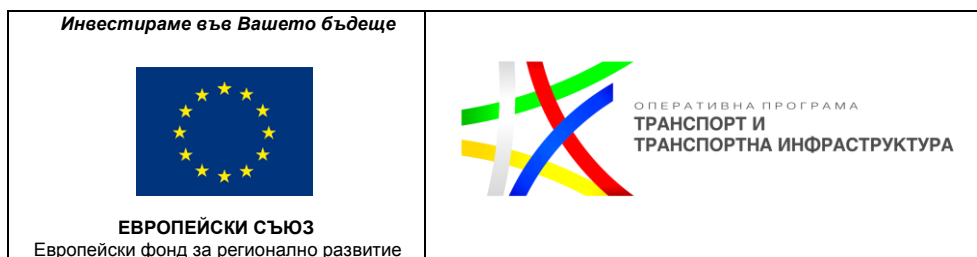
Фигура 5-63 Средно превозно разстояние, международни превози

➤ Сегментиране на превозените товари и извършената работа - вътрешни, внос, износ и транзит

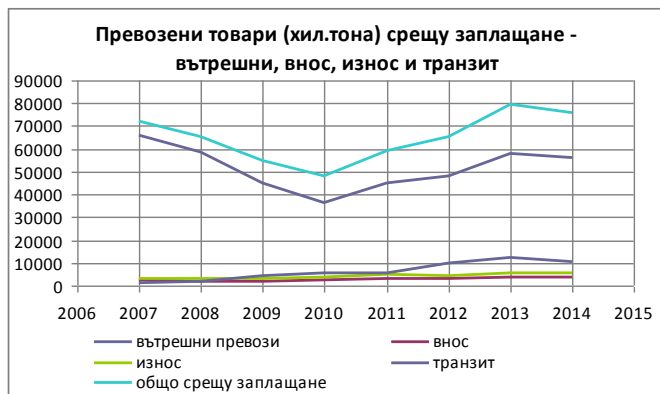
Таблица 5-31 Превозени товари срещу заплащане от автомобилния товарен транспорт - вътрешни превози, внос, износ и транзит

срещу заплащане	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	структура, 2014
вътрешни превози	65 878.7	58 625.6	45 114.0	36 312.1	45 105.6	47 823.1	57 894.7	56 268.0	74.30%
внос	2 161.0	1 963.8	1 966.3	2 247.5	3 352.0	3 244.0	3 842.6	3 591.8	4.74%
износ	3 114.3	2 957.0	3 248.5	3 637.2	4 761.0	4 200.9	5 477.6	5 242.8	6.92%
транзит	1 002.2	1 596.9	4 371.5	5 855.8	5 664.9	10 013.6	12 182.8	10 631.0	14.04%
общо срещу заплащане	72 156.2	65 143.3	54 700.3	48 052.6	58 883.5	65 281.6	79 397.7	75 733.6	100.00%

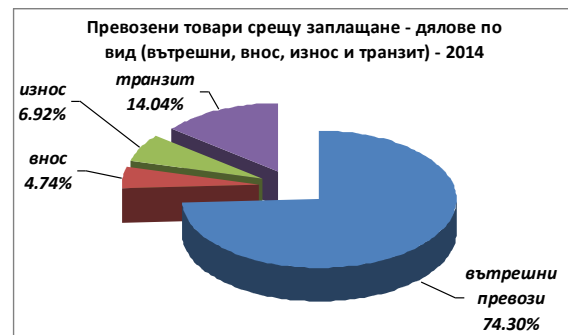
Най-голям е делът на вътрешните при превозените товари срещу заплащане за периода от 2007 до 2014 г. За 2014 г. 74,30% от извършените превози срещу заплащане са вътрешни, 4,74% са внос, 6,92% са износ и 14,04% - транзит.



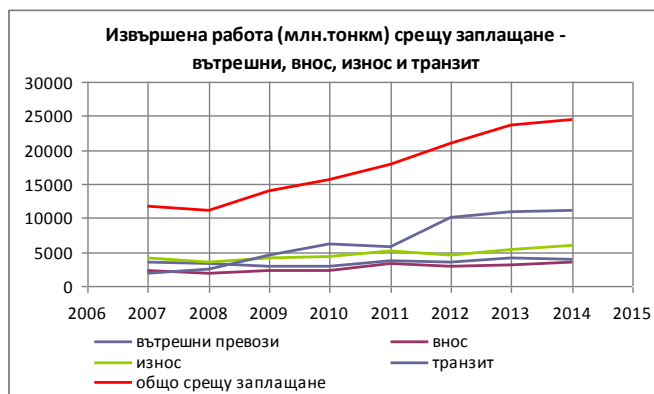
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-64 Превозени товари срещу заплащане - вътрешни, внос, износ и транзит



Фигура 5 - 65 Структура на превозените товари срещу заплащане - вътрешни, внос, износ и транзит



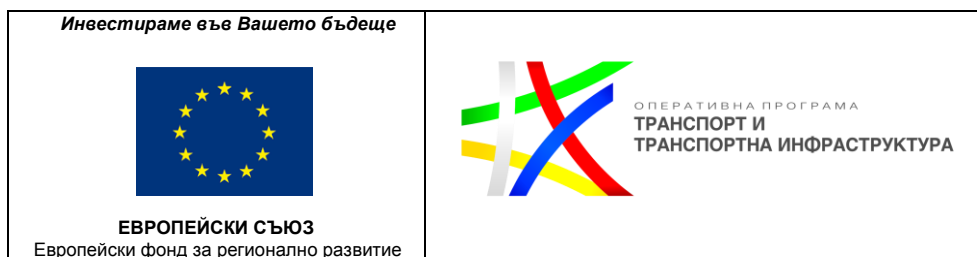
Фигура 5-66 Извършена работа от автомобилен транспорт срещу заплащане - вътрешни, внос, износ и транзит

Най-голям е дялът на вътрешните превози при превозените товари за собствена сметка за периода от 2007 до 2014 г. За 2014 г. 98,95% от извършените превози за собствена сметка са вътрешни, 0,33% са внос, 0,67% са износ и едва 0,05% - транзит.

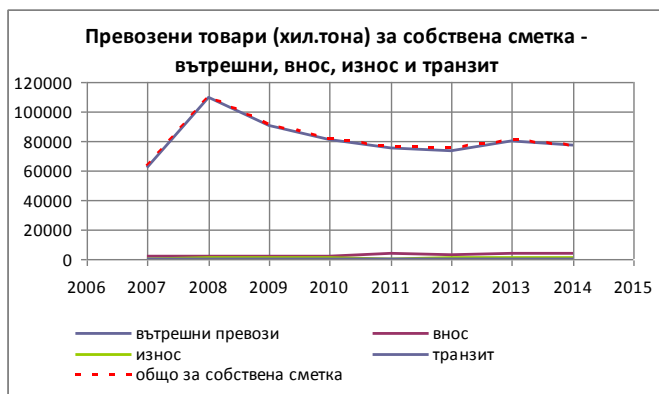
Таблица 5-32 Превозени товари за собствена сметка от автомобилния товарен транспорт - вътрешни превози, внос, износ и транзит

за собствена сметка	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	структура, 2014
вътрешни превози	62 249.4	109 229.1	90 880.6	80 958.2	75 547.5	73 533.9	79 562.4	76 715.9	98.95%
внос	161.6	348.9	263.0	415.4	426.6	527.7	340.0	253.0	0.33%
износ	215.2	764.5	754.9	496.9	418.5	931.1	950.9	517.0	0.67%
транзит	9.6	14.9	3.4	89.7	0.0	101.4	16.2	42.2	0.05%
общо за собствена сметка	62 635.8	110 357.4	91 901.9	81 960.2	76 392.6	75 094.1	80 869.5	77 528.1	100.00%

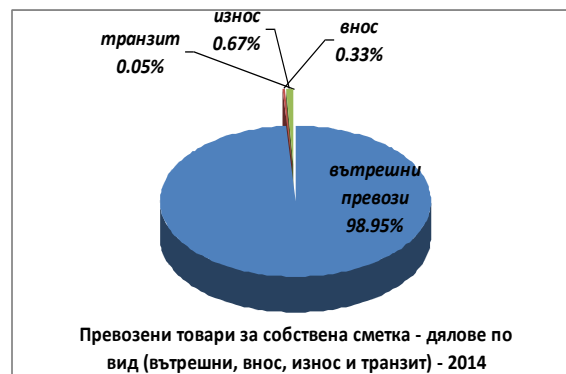
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



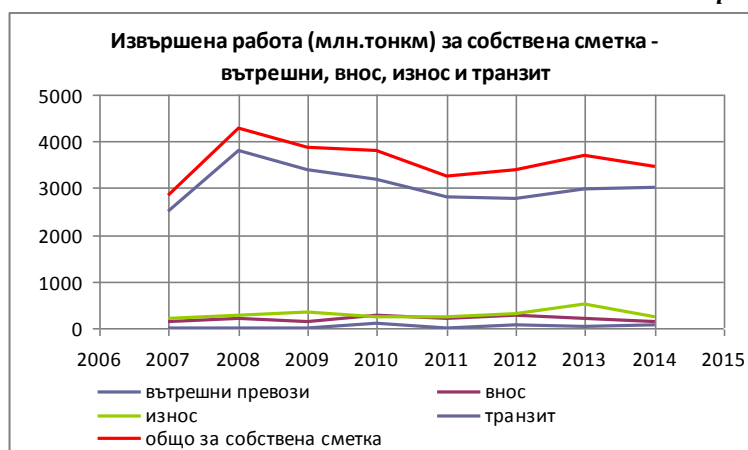
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-67 Превозени товари за собствена сметка - вътрешни, внос, износ и транзит



Фигура 5-68 Структура на превозените товари за собствена сметка - вътрешни, внос, износ и транзит

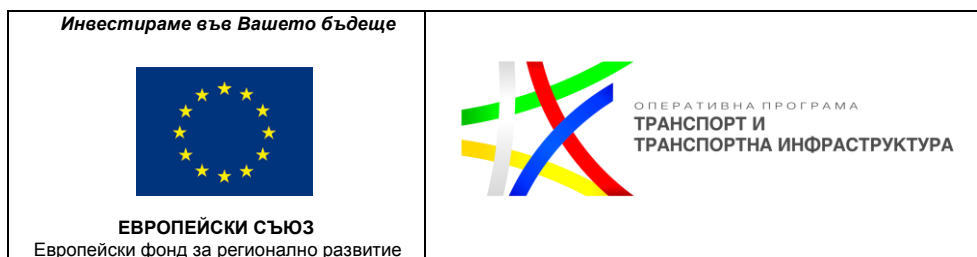


Фигура 5-69 Извършена работа от автомобилен транспорт за собствена сметка - вътрешни, внос, износ и транзит

Таблица 5-33 Превозени товари общо за собствена сметка и срещу заплащане от автомобилен транспорт - вътрешни превози, внос, износ и транзит

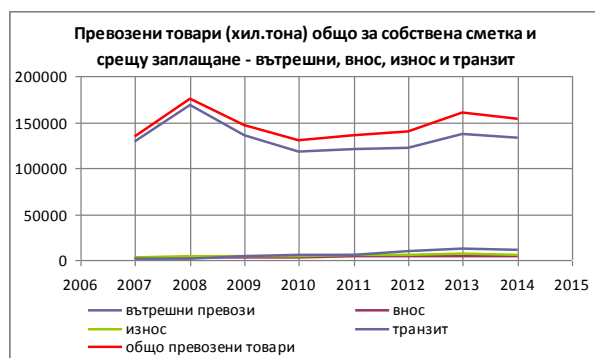
общо превозени товари	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	структура, 2014
вътрешни превози	128 128.1	167 854.7	135 994.6	117 270.3	120 653.1	121 357.0	137 457.1	132 983.9	86.77%
внос	2 322.6	2 312.7	2 229.3	2 662.9	3 778.6	3 771.7	4 182.6	3 844.8	2.51%
износ	3 329.5	3 721.5	4 003.4	4 134.1	5 179.5	5 132.0	6 428.5	5 759.8	3.76%
транзит	1 011.8	1 611.8	4 374.9	5 945.5	5 664.9	10 115.0	12 199.0	10 673.2	6.96%
общо превозени товари	134 792.0	175 500.7	146 602.2	130 012.8	135 276.1	140 375.7	160 267.2	153 261.7	100.00%

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

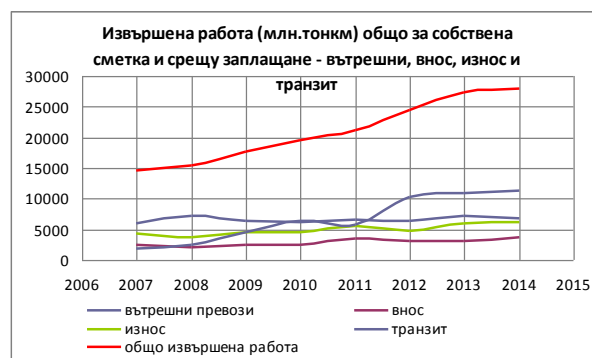


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Най-голям е делът на вътрешните превози от общо превозените товари (за собствена сметка и срещу заплащане) за периода от 2007 до 2014 г. За 2014 г. 86,77% от извършените превози са вътрешни, 2,51% са внос, 3,76% са износ и 6,96% - транзит.



Фигура 5-70 Превозени товари общо за собствена сметка и срещу заплащане – вътрешни, внос, износ и транзит



Фигура 5-71 Извършена работа общо за собствена сметка и срещу заплащане – вътрешни, внос, износ и транзит

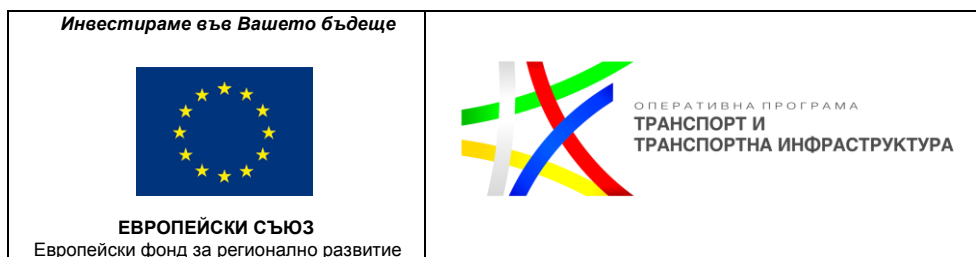
➤ Сегментиране по групи превозени товари

Анализът на превозите е направен по 20 групи товари, представени в табл. 5-34

Таблица 5-34 Видове групи превозени товари от автомобилния товарен транспорт

Видове товари	
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство; риба и други рибни продукти
2	Каменни и лигнитни въглища; суров петрол и природен газ
3	Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост; торф; уран и торий
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн
5	Текстил и текстилни изделия; гладка кожа и кожени изделия
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели); изделия от слама и материали за плетене; Целулоза, хартия и изделия от хартия; печатни материали и записани носители
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти
8	Химикали, химически продукти и синтетични влакна; продукти от каучук и пластмаса; ядрено гориво
9	Други неметални минерални продукти
10	Основни метали; метални изделия, с изключение на машини и оборудване
11	Машини и съоръжения, неклаифицирани другаде; канцеларска и електронноизчислителна техника; електрически машини и апарати, неклаифицирани другаде; радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати; медицински, прецизни и оптични инструменти; часовници и часовникови механизми
12	Транспортно оборудване
13	Мебели; други фабрични изделия, неклаифицирани другаде
14	Вторични суровини; битови и други отпадъци

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

15	Поща, пратки
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси; багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците; преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти; други непазарни стоки, неклассифицирани другаде
18	Групираны товари: смес от типове товари, които се превозват заедно
19	Неидентифицируеми товари; товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01—16
20	Други товари, неклассифицирани другаде

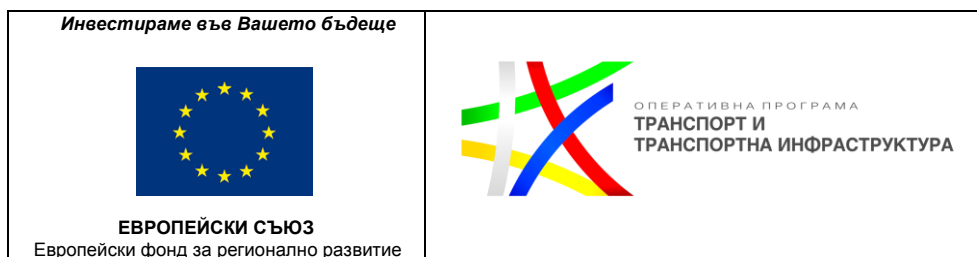
Таблица 5-35 Превозени товари от автомобилния товарен транспорт по видове товари и по области (хил. тона)

Области	Видове товари																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
ВИДИН	70.8	0	145.5	25.7	0	11.8	5	0	0	0	13.5	0	0	428.3	4	0	0	2.3	0	239.3
ВРАЦА	620.8	22.1	954	47	13.3	6.7	15.4	0.7	756.6	7.3	84.7	0	3.4	210	81.9	14.2	0	15.4	0	129.7
ЛОВЕЧ	368.1	0	1319.6	104.2	0.4	46.7	0	55.8	321.9	0	45	0	15.5	182.6	0	8.9	0	0	0	89.2
МОНТАНА	781.2	80.9	69.3	48.9	0	0	30.6	0	106.3	21.5	12.9	0	0	206.3	0	10.3	0	1.9	0	604.8
ПЛЕВЕН	1614.6	0	665.9	92.3	0	0	68.4	42.9	486.5	84.4	10.9	0	25.9	306.3	0	0	0	21.8	0	20.4
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1487.8	37.6	977.1	376.8	2.2	198.9	116.2	36.4	459.5	14.6	66.8	35.6	82.2	215.2	309.2	0	4.5	33.5	1.1	91.2
ГАБРОВО	30.8	0	668.1	98	0	31.9	6.4	31.8	399.5	14.1	12.6	0	5.7	88.7	0	1.9	0	0	1.7	371.7
РАЗГРАД	1236.8	0	882.9	168.6	0	51.5	9.6	16.8	260	5	6.6	0	0	192.2	0	0	0	99.4	0	40.1
РУСЕ	957.7	291.1	1297.6	256.5	0	300.7	139.3	285.5	533.3	2056.7	39.6	0	23	42.9	0	1.3	0	140	19	12.1
СИЛИСТРА	578.4	0	305.8	1	0	118.2	10.8	0	219.8	0	0	0	0	71.3	0	1.9	0	0	0	1.4
ВАРНА	1748.9	39.8	8084.5	351.5	34.4	129.9	160.4	4906.9	2381.4	670.3	100.5	8.1	77.5	739.4	16	88.2	298.6	247.6	213	74
ДОБРИЧ	907.3	0	1086.6	466.1	0	33.4	201.9	0	130.4	18.6	8.6	0	2.8	55.9	0	4	8.5	0	0	0
ТЪРГОВИЩЕ	590.7	0	1916.2	250.6	0	0	6.9	0	163.5	5.6	44.9	0	0	142.9	0	0	0	403.7	0	0
ШУМЕН	443.5	1.6	3663.9	87.8	0	82	31	31.7	956.9	53.8	52.2	0	0	38.7	0	5.5	0	134	4.3	0
БУРГАС	722	80	4967.3	178.5	0	68.9	621.2	38.5	1468.6	954	9.3	8.4	13.5	1753.9	0	62.7	12.3	6.3	38.9	83.8
СЛИВЕН	349.5	0	471.2	131.8	44.5	75.1	11.6	0	255.4	22.7	0	0.2	0	64	0	0.5	0	32.8	0	169.2
СТАРА ЗАГОРА	726.1	207.8	3823.7	436.5	6.5	939.6	373.6	16	437.5	85.7	38.5	68.2	34.4	222.7	8.7	0	0	13.2	14.2	62.1
ЯМБОЛ	244.1	0	1936.7	9.6	5.9	0	0.2	13	203.2	108.2	40.3	0	47.1	5.3	0	0	0	0	0	3.2
БЛАГОЕВГРАД	565	0	1465.2	362.2	0	50.2	134.8	1.1	490.4	36	0.6	0	0	244.2	133.4	56.1	0	13.4	171.4	47.7
КЮСТЕНДИЛ	31.9	0	1334.5	9.7	0	43.8	0	18.4	38.1	0	9.2	0	0	183.8	0	0	0	0	0	0
ПЕРНИК	65.8	274.3	513.5	34.5	0	6.3	3.2	0	296.1	60.9	21.6	0	0	200.6	0	0	0	153	0	20.9
СОФИЯ	297.1	649.4	4954.8	724.6	0	74.3	33.3	54	306.8	169.2	17.4	18.7	0	167.1	0	8.6	0	311.6	0	27.5
СОФИЯ (СТОЛИЦА)	201.6	0	2074.5	2417.1	60.1	638.7	837.2	424.3	1735.5	304.6	237.6	172.8	32	699.5	969.5	111.2	11.3	1068.9	20.5	23.4
КЪРДЖАЛИ	52.7	0	934.6	1.4	0	0	0	1.7	350.7	0	8.7	0	0	28	0	3.8	0	0	0	8.7
ПАЗАРДЖИК	158.2	0	1680.1	355.6	3.3	207.9	9.9	34.6	131.2	19.1	108.8	3.3	15.2	269.4	15.1	0	20.2	33.3	0	33.3
ПЛОВДИВ	373.4	40.5	3671.5	1296.6	21.1	133.2	260.2	149.8	684.2	671.8	586.5	0.4	48.5	546.9	24.4	26.8	23.6	134.9	50.1	82.2
СМОЛЯН	419.5	0	892.1	135.1	9.5	6.8	0	0	188.3	1.2	3.3	0	0	10.1	0	5.7	9	0	43.6	3.2
ХАСКОВО	207.2	0	5329	294.8	3.9	17.6	6.7	190.5	170.4	6.5	0	24.5	13.2	562.5	2.2	24.1	0	0	0	0

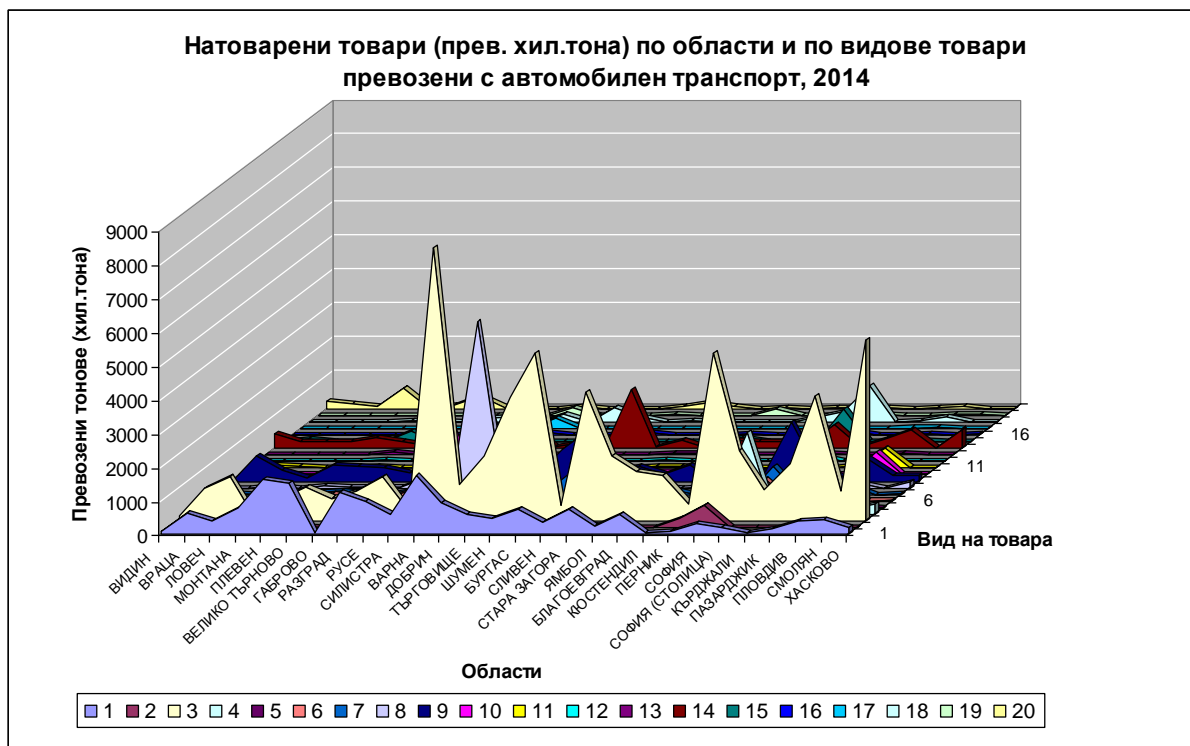
В горните таблици са представени видовете товари и стойностите на превозените тонове по всеки от тези видове товари и по области. Стойностите на превозените товари са определени на база натоварването им в съответните области.

Натоварените товари по области и по видове товари превозени с автомобилен транспорт за 2014 г. са представени на фигура 5-72.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

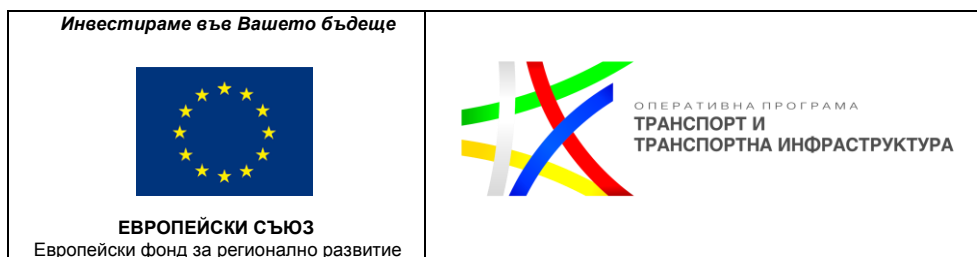


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-72 Превозени товари от автомобилния товарен транспорт по видове товари и по области

С най-голям принос от превозените товари е -3, като най-много тонове за превозени в област Варна. Други товари, превозвани в по-голям обем са: товар 8 – отново за област Варна, товар 9- за Варна и София, товар 4- за София и Пловдив и товар 1 за области Плевен, Разград и Варна.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

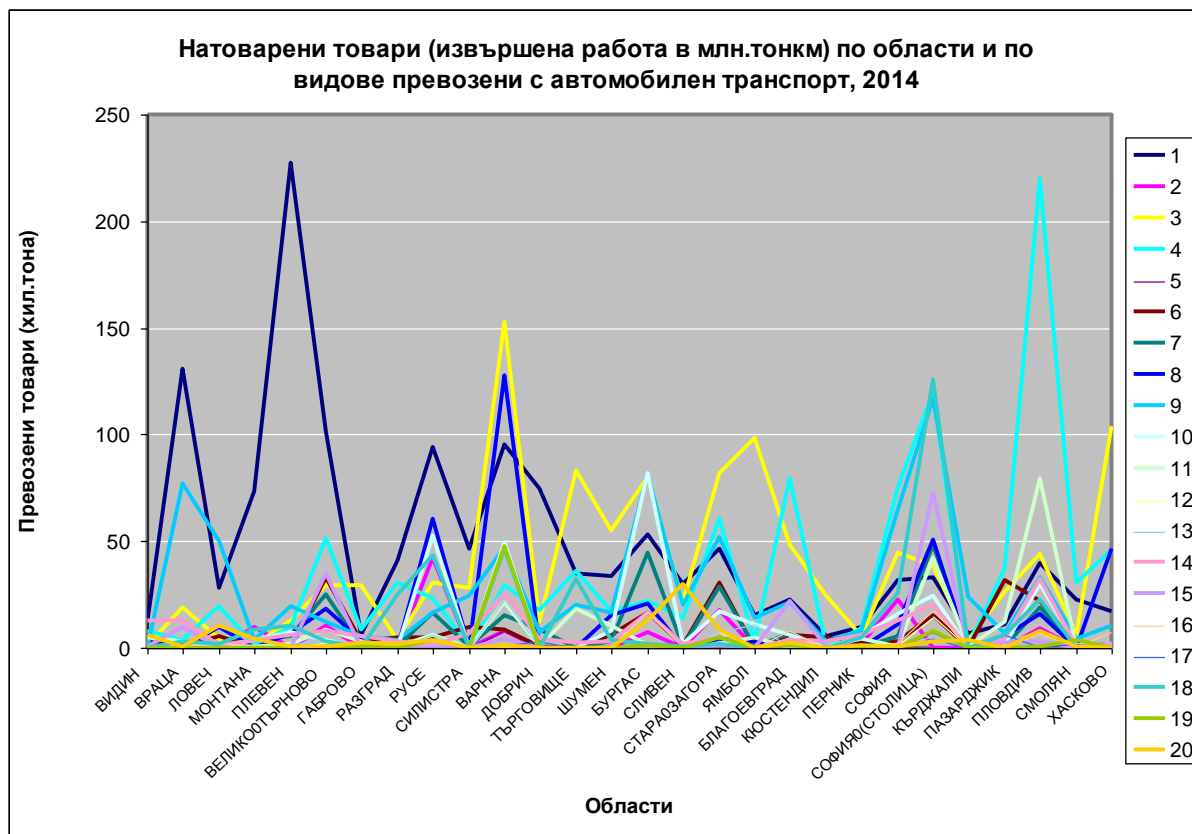
Таблица 5-36 Извършена работа от автомобилния товарен транспорт по видове товари и по области (млн. тон км.)

Области	Видове товари																			
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
ВИДИН	12.1	0	1.5	8.2	0	2.9	1.3	0	0	0	4.8	0	0	12.6	0.6	0	0	0.1	0	5.9
ВРАЦА	130.8	1.6	19.2	3.8	0	0	1.1	0.1	76.8	0.5	3.1	0	0.9	12.7	9.8	1	0	3.3	0	0.9
ЛОВЕЧ	28.4	0	4.2	19.3	0	5.7	0	9.7	49.9	0	0.5	0.2	1.4	1.3	0	2.3	0	2.1	0	10.6
МОНТАНА	73.4	9.8	1.2	1.2	0	0	3.6	0	3.7	3.6	0.5	0	0	3.8	0	1.2	0	8.7	0	4.3
ПЛЕВЕН	227.5	0	13.1	9.7	0	0	5.8	6.6	19.6	7.3	1.9	0	1.9	6	0	0	0	10.2	0	0.7
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	101.7	10.6	29.6	51.5	0.2	33.2	24.9	18.6	12.1	3.8	8.3	2.3	3.6	7.7	34.6	0	0.3	3.3	0.1	0.4
ГАБРОВО	6.1	0	29.6	8.6	0	3.2	0.4	3.8	5.3	0.1	2.8	0	2.3	5.2	0	0.5	0	0	0.4	2.5
РАЗГРАД	40.8	0	3.6	30.5	0	4.6	0.7	0.1	3.8	0.2	0.5	0	0	2.9	0	0	0	25.1	0	1.9
РУСЕ	94.1	42.2	30.5	23	0	5.1	16.7	60.8	16.4	52.8	6	0	5.9	1.1	0	0.3	0	43.7	3.8	3.6
СИЛИСТРА	46.4	0	28.4	0.4	0	9.5	0.6	0	24.3	0	0	0	0	7	0	0.2	0	0	0	0.1
ВАРНА	95.4	8.1	152.6	29.1	7.8	8.4	15	127.9	47	49.7	21.4	0.7	22.4	25.7	4.2	0.9	1.2	46.5	47.9	1.2
ДОБРИЧ	74.7	0	12.4	17.7	0	0.6	8.5	0	7.1	0.2	0.6	0	0.7	4.3	0	0.2	3.1	0	0	0
ТЪРГОВИЩЕ	35	0	83.2	36	0	0	0.2	0	20.1	0.3	18.2	0	0	2.5	0	0	0	32.3	0	0
ШУМЕН	33.4	0	54.8	17	0	6.4	2.9	15.2	16.5	8.1	10.1	0	0	2.8	0	0.6	0.1	3.6	0.3	0
БУРГАС	53	7.3	80.1	21.9	0	16.3	44.7	20.8	81	82.2	1.3	1	1.5	16.3	0	17	2	1.8	1.1	13.1
СЛИВЕН	30	0	21.2	14.3	0.1	1.1	0.6	0	20	2.1	0	0	0	2.1	0	0	0	0.9	0	30.2
СТАРА ЗАГОРА	46.2	17.7	82.2	60.4	1	30.8	28.5	4.2	51.8	16.9	1.9	7.2	7.6	5.1	1.1	0	0	1.9	5	8.8
ЯМБОЛ	15	0.1	98.6	3.1	0.9	0	0.4	3.1	13.8	11.3	4.8	0	10.8	0	0	0	0	0	0	0.1
БЛАГОЕВГРАД	22.6	0	48.3	79.5	0	6.1	6.7	0.3	21.6	6.2	0	0	0	3.8	22	7.7	0	2.7	1.3	2.2
КЮСТЕНДИЛ	5.8	0	24.6	0.8	0	5.1	0	0.1	2.9	0	0.6	0	0	2.8	0.7	0	0	0	0	0
ПЕРНИК	9.9	2.1	5.5	8.9	0	2.3	0	0	8.2	5.3	4.3	0	0	6.4	0	0	0	4.7	0	1.1
СОФИЯ	32	22.8	44.5	75	0	3.1	5.3	10.7	64.6	15.6	0.8	1	0	12.8	0	2.6	0	25.8	0	0.9
СОФИЯ (СТОЛИЦА)	32.8	0	38.3	119.7	7.5	15.4	48.1	51	116.5	24.4	42	14.4	5.7	20.4	72.8	17.5	4.5	126.2	8.1	3.1
КЪРДЖАЛИ	6.9	0	3.4	0.5	0	0	0.6	0	23.6	0	0.4	0	0	0.3	0	0.4	0	0	0	3.8
ПАЗАРДЖИК	11.2	0	26.3	37.1	0.6	31.5	0.5	5.7	6.9	1.2	12.2	1.1	3.3	4.3	2.6	0	6.2	6.1	0	0
ПЛОВДИВ	39.6	9	43.8	219.9	0.6	21.7	19.1	16	33	29.9	79.2	0	8.2	32.3	2.8	6.9	0.5	22.6	0.5	7.8
СМОЛЯН	22.4	0	6.3	30.7	1.1	0.4	0	0	4.1	1.2	0	0	0	0.5	0	0.9	2.1	0	3.7	0.7
ХАСКОВО	16.9	0	103.8	45.8	0.7	1.6	0.3	46.6	10.4	1	0.5	2.5	3.3	1.8	0.5	7.5	0	0	0	0

Най-голяма е стойността на показателя за извършена работа -млн.тонкм. за следните товари:

- товар 1 за области Плевен, Враца и Велико Търново;
- товар 4 за области Пловдив, София и Благоевград;
- товар 3 за области Варна, Хасково и Ямбол.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-73 Извършена работа от автомобилния товарен транспорт по видове товари и по области



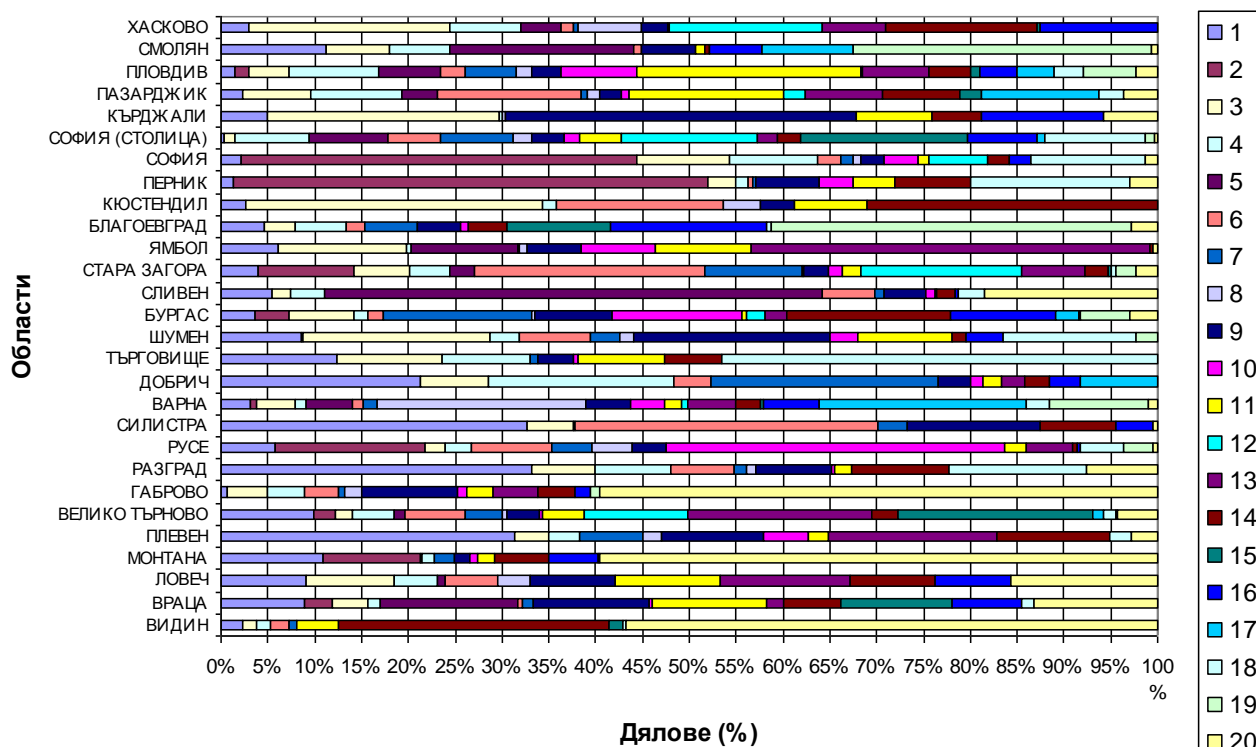
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Дялове на натоварените товари по области и видове превозени с автомобилен транспорт, 2014



Фигура 5-74 Дялове на натоварените товари (хил.тонове) по видове за всяка област, превозени с автомобилен транспорт

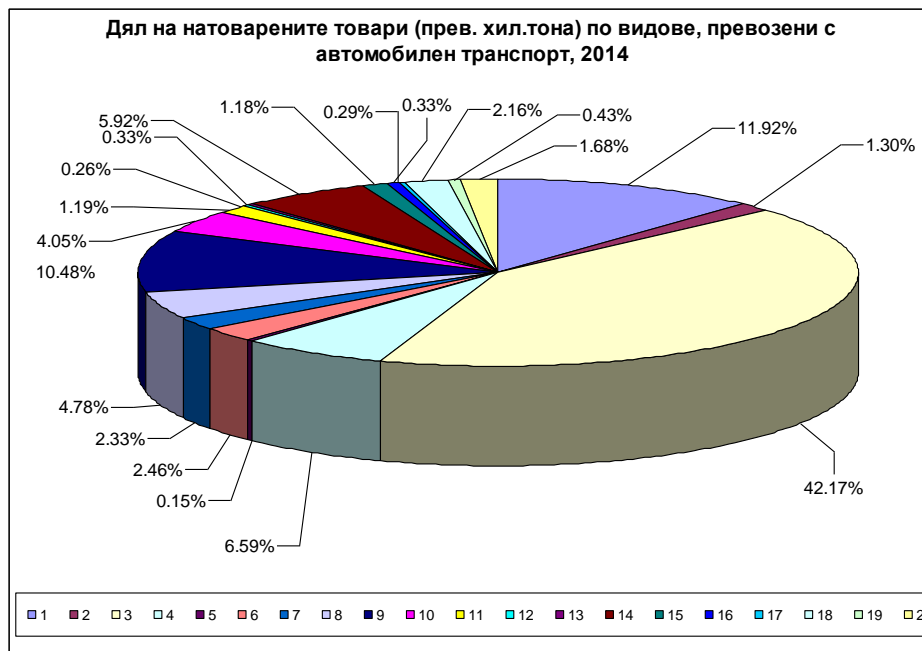
С най-голям дял от натоварените товари по области са:

- За област Видин – товари 20 и 14;
- За области Монтана и Габрово-товар 20;
- За области: София и Перник- товар 2;
- За област Варна- товари 17 и 8.

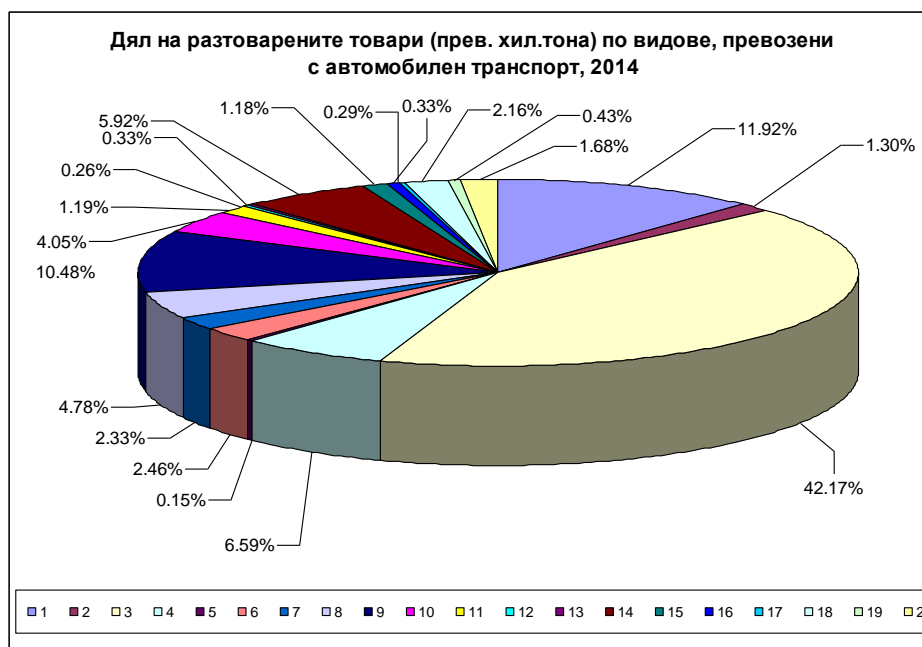
С най-голям дял от разтоварените товари по области са:

- За област Видин – товари 13,14 и 20;
- За области Монтана и Габрово-товар 20;
- За области: София и Перник- товар 2;
- За област Варна- товари 17 и 8.

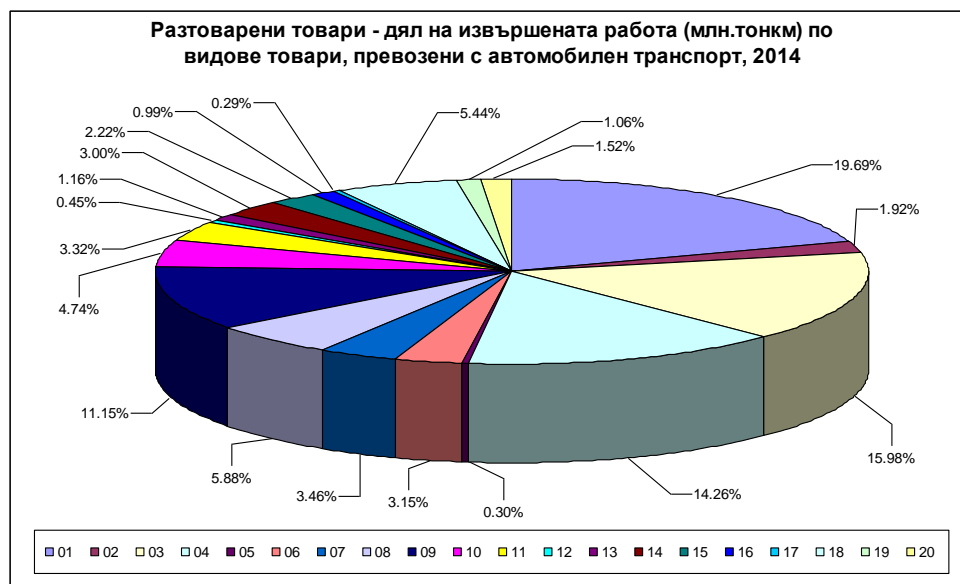
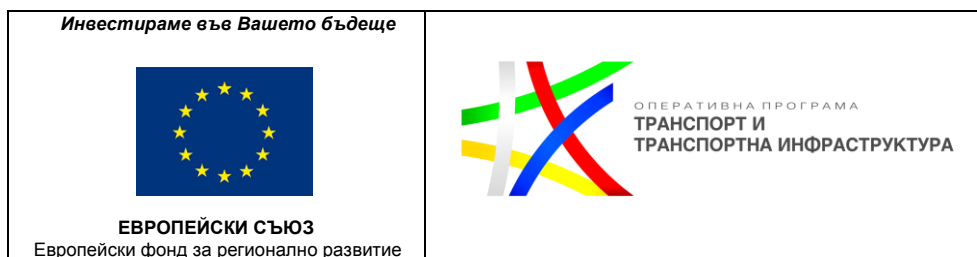
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-75 Дял на натоварените товари по видове, превозени с автомобилен транспорт за 2014 г.



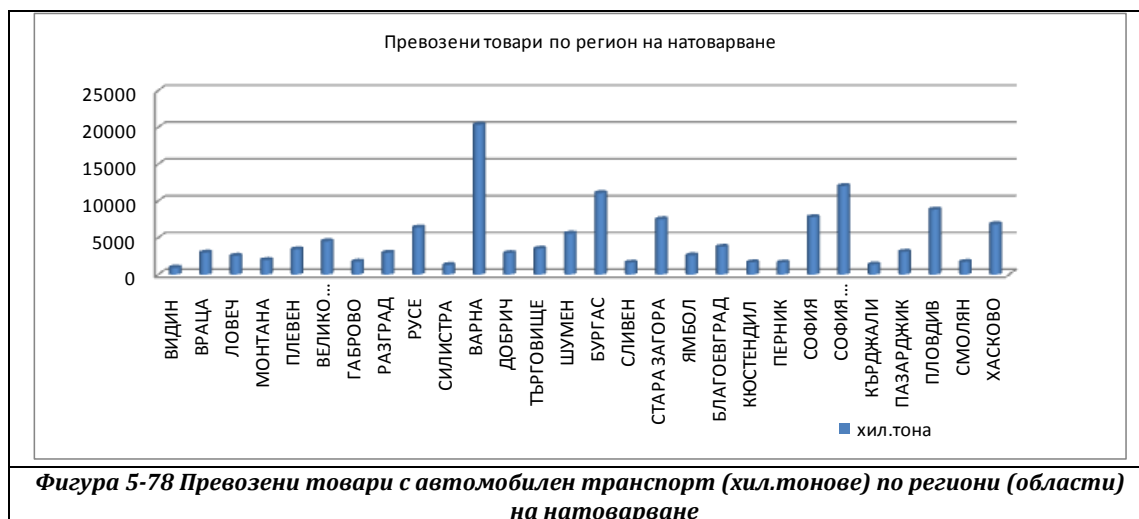
Фигура 5-76 Дялове на превозените товари по групи (видове) с автомобилен транспорт (хил.тона) по региони на разтоварване



Фигура 5-77 Дялове на извършената работа с автомобилен транспорт (млн.тон км.) по групи (видове) товари по региони на разтоварване

➤ Сегментиране по региони на извършените превози

Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на натоварване се забелязват в областите Варна, Бургас, Стара Загора, София и София (столица).



Фигура 5-78 Превозени товари с автомобилен транспорт (хил.тонове) по региони (области) на натоварване

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



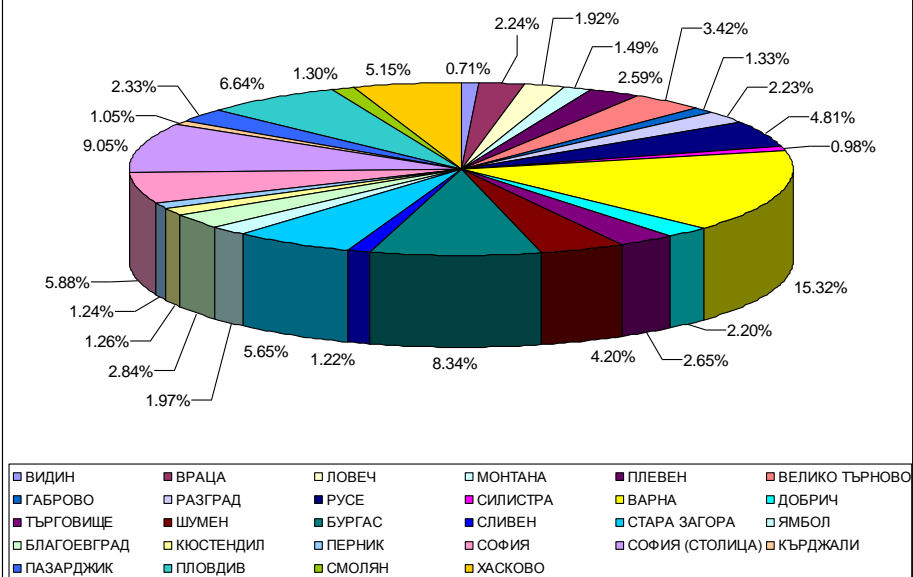
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

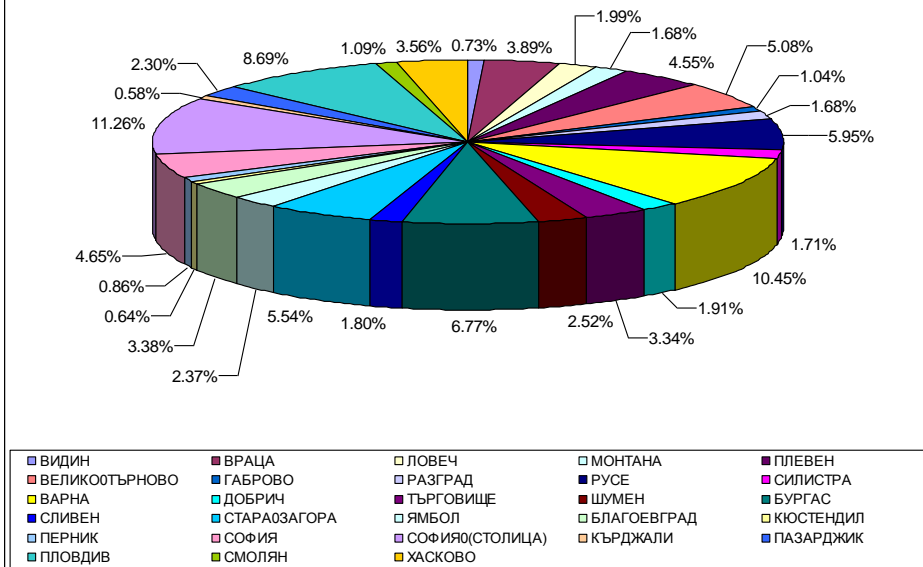
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Дял на натоварените товари (прев. хил.тона) по области, превозени с автомобилен транспорт, 2014



Фигура 5-79 Дялове на превозените товари с автомобилен транспорт (хил.тона) по региони на натоварване

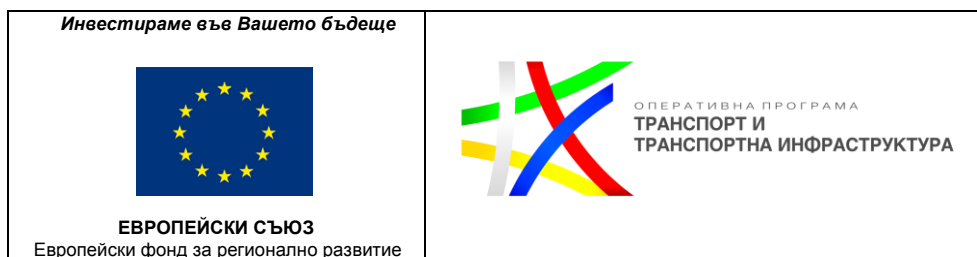
Натоварени товари - дял на извършената работа (млн.тонкм) по области, превозени с автомобилен транспорт, 2014



Фигура 5-80 Дялове на извършената работа с автомобилен транспорт (млн.тон км.) по региони на натоварване

Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на разтоварване се забелязват в областите Варна, Бургас, Стара Загора, Пловдив, София и София (столица).

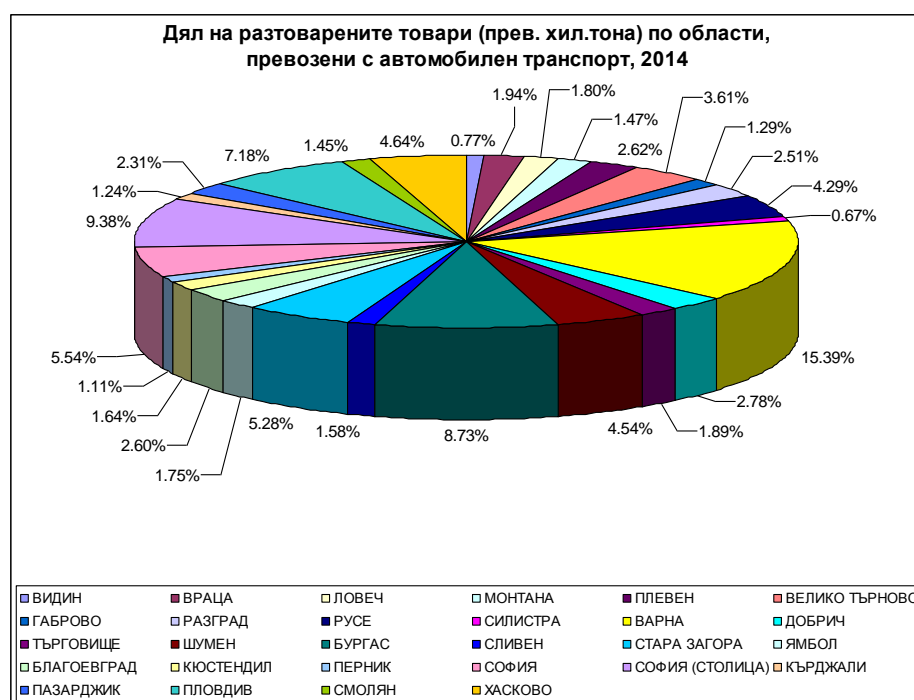
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

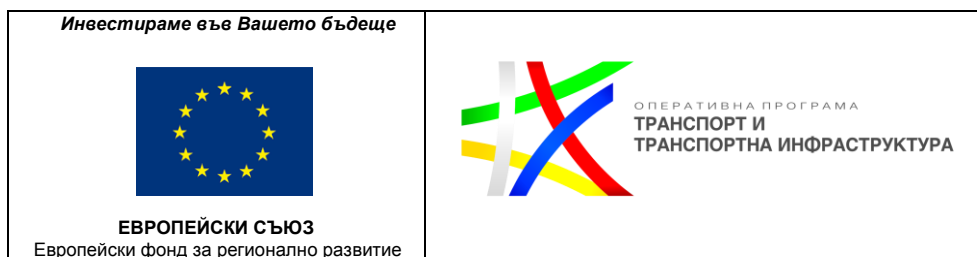


Фигура 5-81 Превозени товари с автомобилен транспорт (хил.тонове) по региони на разтоварване

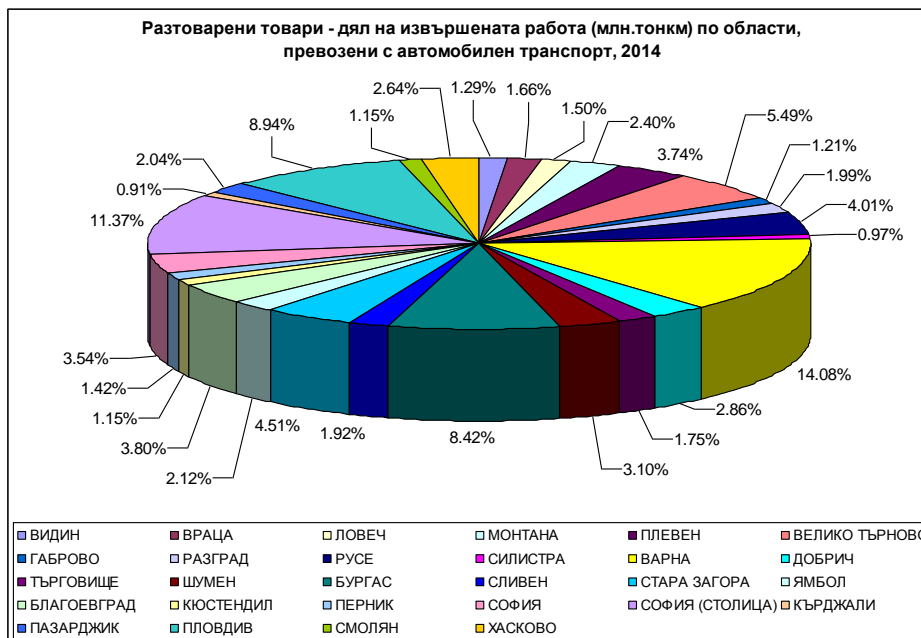


Фигура 5-82 Дялове на извършената работа с автомобилен транспорт (хил.тона) по региони на разтоварване

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-83 Дялове на извършената работа с автомобилен транспорт (млн.тон км.) по региони на разтоварване

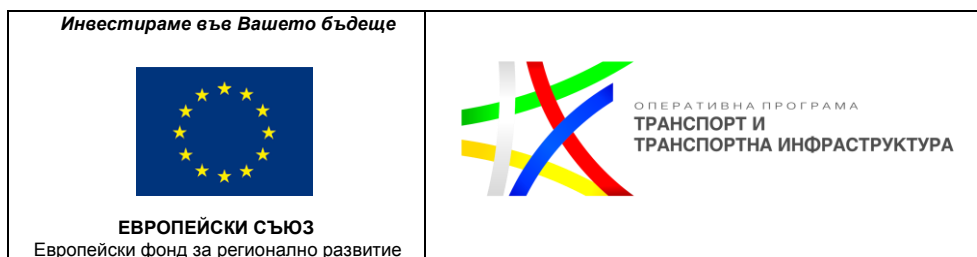
➤ Сегментиране по километрични пояси

Превозените товари по групи, които формират 65% от общия обем превозени товари са сегментирани по километрични пояси. Превозените товари и сегментирането е извършено на база натоварването по региони (области). Само три групи товари формират тези 65% от превозените товари.

Таблица 5-37 Сегментиране по километрични пояси за превозените товари от група 3

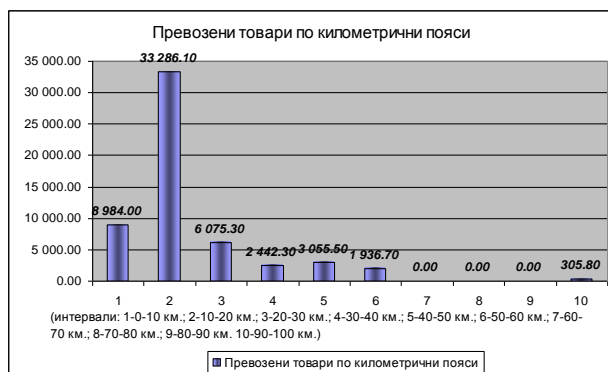
Километричен пояс	Превозени товари (хил.тона) за километричния пояс	Превозени товари (хил.тона) кумулативни	Дял на превозените товари за километричния пояс (%)	Кумулативни дялове (%)
От 0 до 10 км.	8 984.00	8 984.00	16.02%	16.02%
От 10 до 20 км.	33 286.10	42 270.10	59.35%	75.37%
От 20 до 30 км.	6 075.30	48 345.40	10.83%	86.20%
От 30 до 40 км.	2 442.30	50 787.70	4.35%	90.55%
От 40 до 50 км.	3 055.50	53 843.20	5.45%	96.00%
От 50 до 60 км.	1 936.70	55 779.90	3.45%	99.45%
От 60 до 70 км.	0.00	55 779.90	0.00%	99.45%
От 70 до 80 км.	0.00	55 779.90	0.00%	99.45%
От 80 до 90 км.	0.00	55 779.90	0.00%	99.45%
От 90 до 100 км. и над 100 км.	305.80	56 085.70	0.55%	100.00%

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

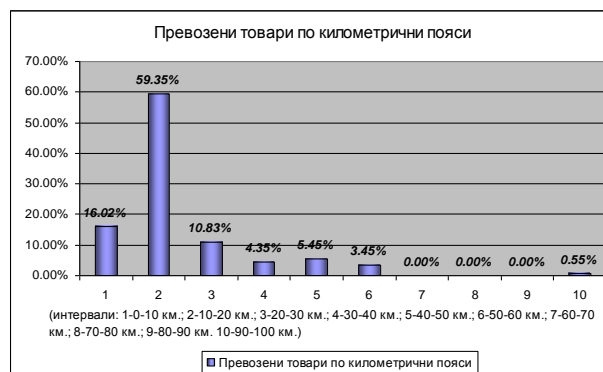


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Най-голям дял от натоварените и превозени товари има групата „Метални руди и други продукти на минната и каменно-добивната промишленост, торф, уран и торий“ (група 3). Делът на тази група е 42.17%, а средното превозно разстояние е 38.90 км. В долната таблица е представено сегментиране през 25 км. до и над 250 км. превозно разстояние.



Фигура 5-84 Превозени товари от група 3 (хил.тона) по километрични пояси (през 25 км.)

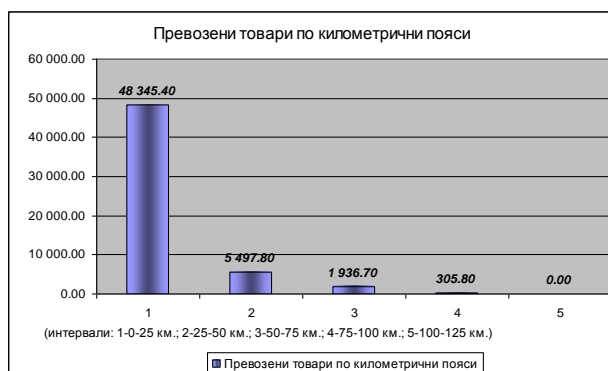


Фигура 5-85 Дял на превозените товари от група 3 по километрични пояси (през 25 км.)

Направено е и сегментиране през 50 км. до и над 250 км. превозно разстояние, което е представено по-долу.

Таблица 5-38 Сегментиране по километрични пояси за превозените товари от група 3

Километричен пояс	Превозени товари (хил.тона) за километричния пояс	Превозени товари (хил.тона) кумулативни	Дял на превозените товари за километричния пояс (%)	Кумулативни дялове (%)
От 0 до 25 км.	48 345.40	48 345.40	86.20%	86.20%
От 25 до 50 км.	5 497.80	53 843.20	9.80%	96.00%
От 50 до 75 км.	1 936.70	55 779.90	3.45%	99.45%
От 75 до 100 км.	305.80	56 085.70	0.55%	100.00%
От 100 до 125 км. и над 125 км.	0.00	56 085.70	0.00%	100.00%

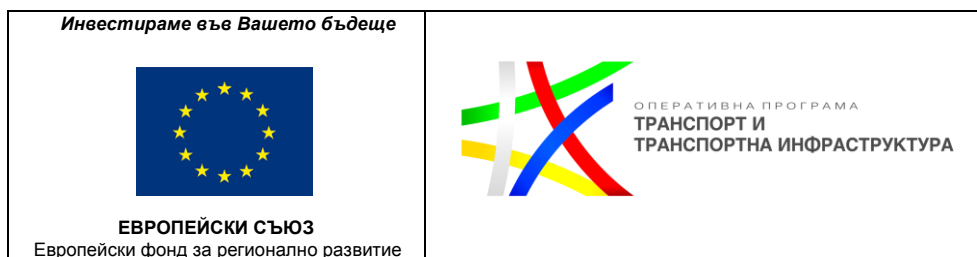


Фигура 5-86 Превозени товари от група 3 (хил.тона) по километрични пояси (през 50 км.)



Фигура 5-87 Дял на превозените товари от група 3 по километрични пояси (през 50 км.)

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

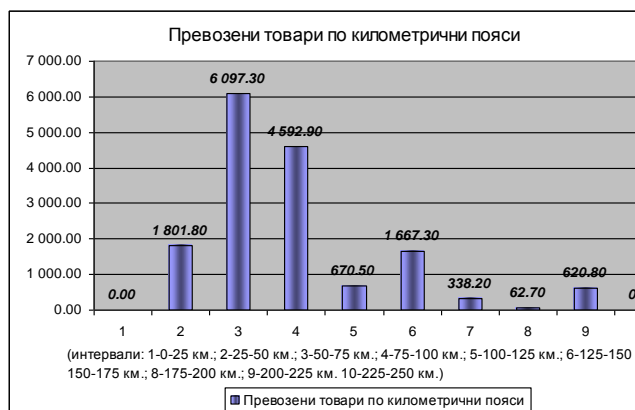


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Втори по големина дял от натоварените и превозени товари има групата „Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и други рибни продукти“ (група 1). Делът на тази група е 11,92%, а средното превозно разстояние е 84.79 км. В долната таблица е представено сегментиране през 25 км. до и над 250 км. превозно разстояние.

Таблица 5-39 Сегментиране по километрични пояси за превозените товари от група 1

Километричен пояс	Превозени товари (хил.тона) за километричния пояс	Превозени товари (хил.тона) кумулативни	Дял на превозените товари за километричния пояс (%)	Кумулативни дялове (%)
От 0 до 25 км.	25.00	0.00	0.00	0.00%
От 25 до 50 км.	50.00	1 801.80	1 801.80	11.37%
От 50 до 75 км.	75.00	6 097.30	7 899.10	38.47%
От 75 до 100 км.	100.00	4 592.90	12 492.00	28.97%
От 100 до 125 км.	125.00	670.50	13 162.50	4.23%
От 125 до 150 км.	150.00	1 667.30	14 829.80	10.52%
От 150 до 175 км.	175.00	338.20	15 168.00	2.13%
От 175 до 200 км.	200.00	62.70	15 230.70	0.40%
От 200 до 225 км.	225.00	620.80	15 851.50	3.92%
От 225 до 250 км. и над 250 км.	250.00	0.00	15 851.50	0.00%



Фигура 5-88 Превозени товари от група 1 (хил.тона) по километрични пояси (през 25 км.)



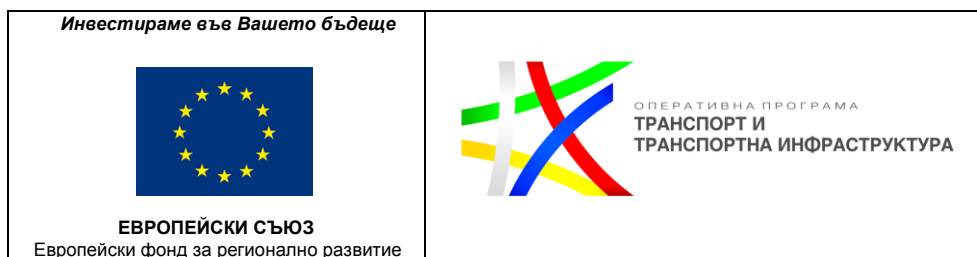
Фигура 5-89 Дял на превозените товари от група 1 по километрични пояси (през 25 км.)

Направено е и сегментиране през 50 км. до и над 250 км. превозно разстояние, което е представено по-долу.

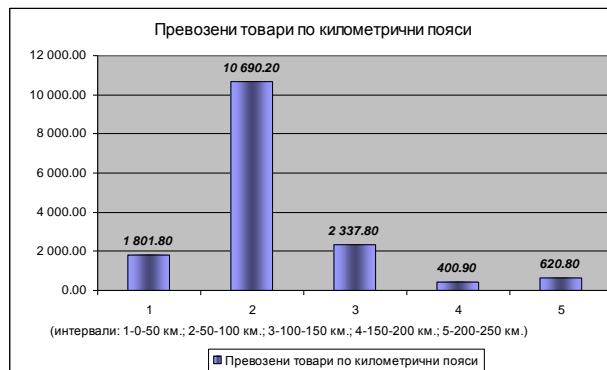
Таблица 5-40 Сегментиране по километрични пояси за превозените товари от група 1

Километричен пояс	Превозени товари (хил.тона) за километричния пояс	Превозени товари (хил.тона) кумулативни	Дял на превозените товари за километричния пояс (%)	Кумулативни дялове (%)
От 0 до 50 км.	1 801.80	1 801.80	11.37%	11.37%
От 50 до 100 км.	10 690.20	12 492.00	67.44%	78.81%
От 100 до 150 км.	2 337.80	14 829.80	14.75%	93.55%
От 150 до 200 км.	400.90	15 230.70	2.53%	96.08%
От 200 до 250 км. и над 250 км.	620.80	15 851.50	3.92%	100.00%

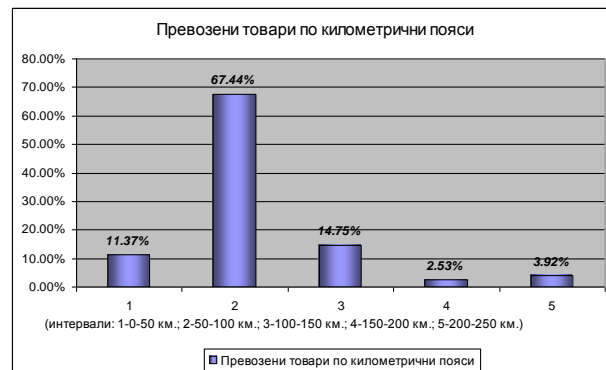
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-90 Превозени товари от група 1 (хил.тона) по километрични пояси (през 50 км.)



Фигура 5-91 Дял на превозените товари от група 1 по километрични пояси (през 50 км.)

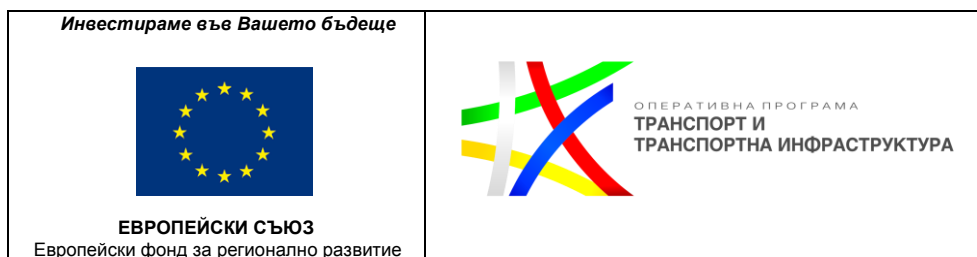
Трети по големина дял от натоварените и превозени товари има групата „Други неметални минерални продукти“ (група 9). Делът на тази група е 10,48%, а средното превозно разстояние е 109.24 км. В долната таблица е представено сегментиране през 25 км. до и над 250 км. превозно разстояние.

Таблица 5-41 Сегментиране по километрични пояси за превозените товари от група 9

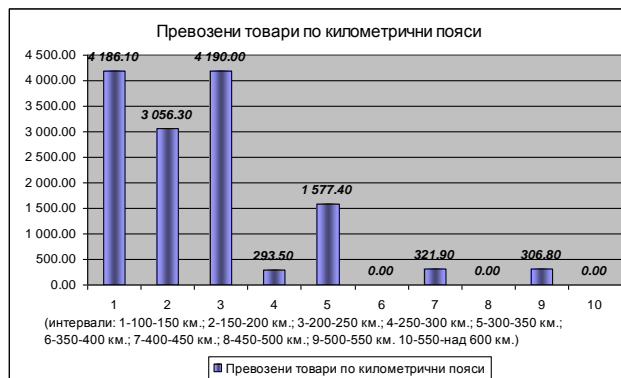
Километричен пояс	Превозени товари (хил.тона) за километричния пояс	Превозени товари (хил.тона) кумулативни	Дял на превозените товари за километричния пояс (%)	Кумулативни дялове (%)
От 0 до 25 км.	4 186.10	4 186.10	30.05%	30.05%
От 25 до 50 км.	3 056.30	7 242.40	21.94%	51.98%
От 50 до 75 км.	4 190.00	11 432.40	30.07%	82.06%
От 75 до 100 км.	293.50	11 725.90	2.11%	84.17%
От 100 до 125 км.	1 577.40	13 303.30	11.32%	95.49%
От 125 до 150 км.	0.00	13 303.30	0.00%	95.49%
От 150 до 175 км.	321.90	13 625.20	2.31%	97.80%
От 175 до 200 км.	0.00	13 625.20	0.00%	97.80%
От 200 до 225 км.	306.80	13 932.00	2.20%	100.00%
От 225 до 250 км. и над 250 км.	0.00	13 932.00	0.00%	100.00%

На разстояние до 25 км. се превозват 30,05% от товарите от група 9, а на разстояние до 50 км – 30,07%.

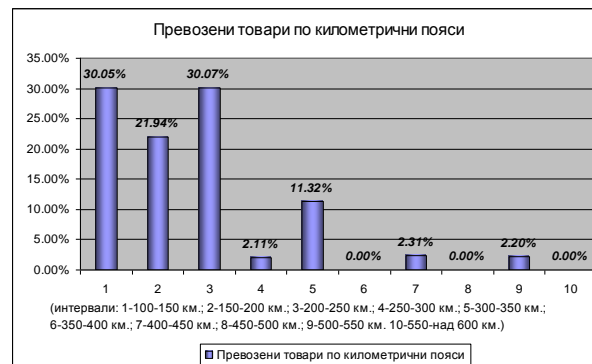
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-92 Превозени товари от група 9 (хил.тона) по километрични пояси (през 25 км.)



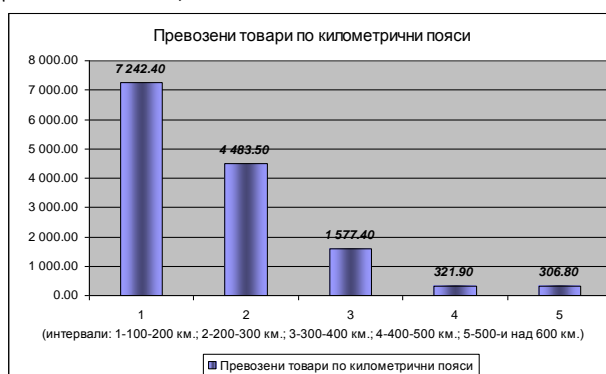
Фигура 5-93 Дял на превозените товари от група 9 по километрични пояси (през 25 км.)

Направено е и сегментиране през 50 км. до и над 250 км. превозно разстояние, което е представено по-долу.

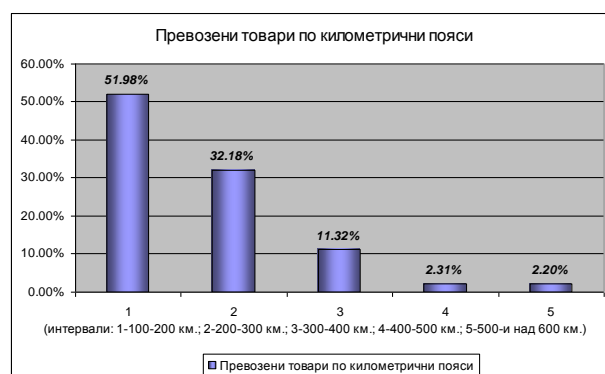
Таблица 5-42 Сегментиране по километрични пояси за превозените товари от група 9

Километричен пояс	Превозени товари (хил.тона) за километричния пояс	Превозени товари (хил.тона) кумулативни	Дял на превозените товари за километричния пояс (%)	Кумулативни дялове (%)
От 0 до 50 км.	7 242.40	7 242.40	51.98%	51.98%
От 50 до 100 км.	4 483.50	11 725.90	32.18%	84.17%
От 100 до 150 км.	1 577.40	13 303.30	11.32%	95.49%
От 150 до 200 км.	321.90	13 625.20	2.31%	97.80%
От 200 до 250 км. и над 250 км.	306.80	13 932.00	2.20%	100.00%

На разстояние до 50 км. се превозват 51,98% от товарите от група 9, а на разстояние от 50 км. до 100 км – 32,18%.

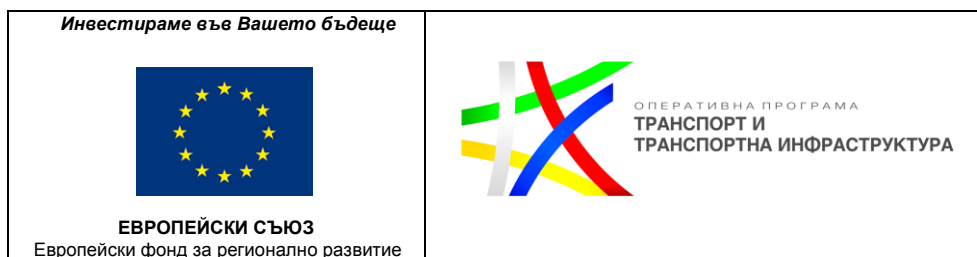


Фигура 5-94 Превозени товари от група 9 (хил.тона) по километрични пояси (през 50 км.)



Фигура 5-95 Дял на превозените товари от група 9 по километрични пояси (през 50 км.)

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



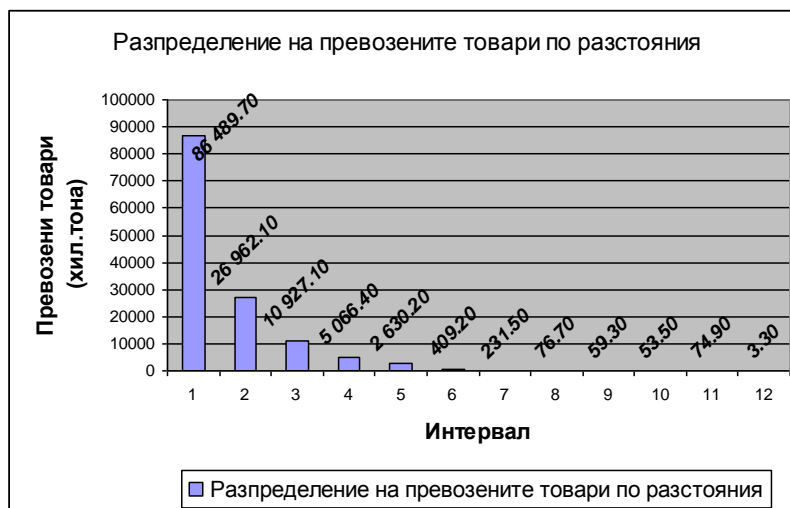
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Направено е сегментиране на всички превозени товари по километрични пояси през 50 км. и през 100 км. превозно разстояние, което е представено по-долу.

Таблица 5-43 Сегментиране по километрични пояси на превозените товари от всички групи товари

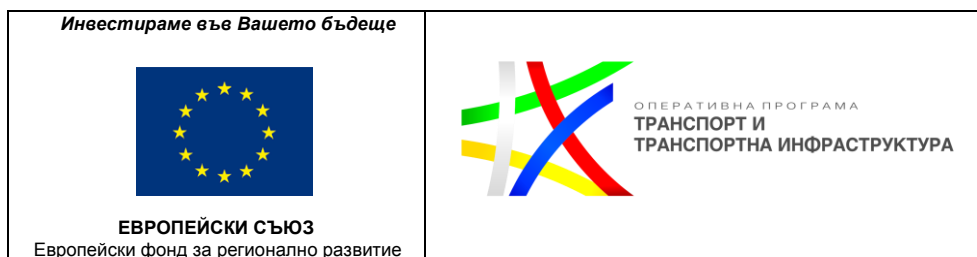
Километричен пояс	Превозени товари (хил.тона) за километричния пояс	Превозени товари (хил.тона) кумулативни	Дял на превозените товари за километричния пояс (%)	Кумулативни дялове (%)
От 0 до 50 км.	86489.7	65.04%	86489.7	65.04%
От 50 до 100 км.	26962.1	20.27%	113451.8	85.31%
От 100 до 150 км.	10927.1	8.22%	124378.9	93.53%
От 150 до 200 км.	5066.4	3.81%	129445.3	97.34%
От 200 до 250 км.	2630.2	1.98%	132075.5	99.32%
От 250 до 300 км.	409.2	0.31%	132484.7	99.62%
От 300 до 350 км.	231.5	0.17%	132716.2	99.80%
От 350 до 400 км.	76.7	0.06%	132792.9	99.86%
От 400 до 450 км.	59.3	0.04%	132852.2	99.90%
От 450 до 500 км.	53.5	0.04%	132905.7	99.94%
От 500 до 550 км.	74.9	0.06%	132980.6	100.00%
От 550 до 600 км. и над 600 км	3.3	0.00%	132983.9	100.00%

На разстояние от 0 до 50 км. се превозват 65,04 % от товарите, от 50 до 100км. – 20,27%, а от 100 до 150 км – 8,22%.



Фигура 5-96 Превозени товари от всички групи товари (хил.тона) по километрични пояси (през 50 км.)

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-97 Дял на превозените товари от всички групи по километрични пояси (през 50 км.)

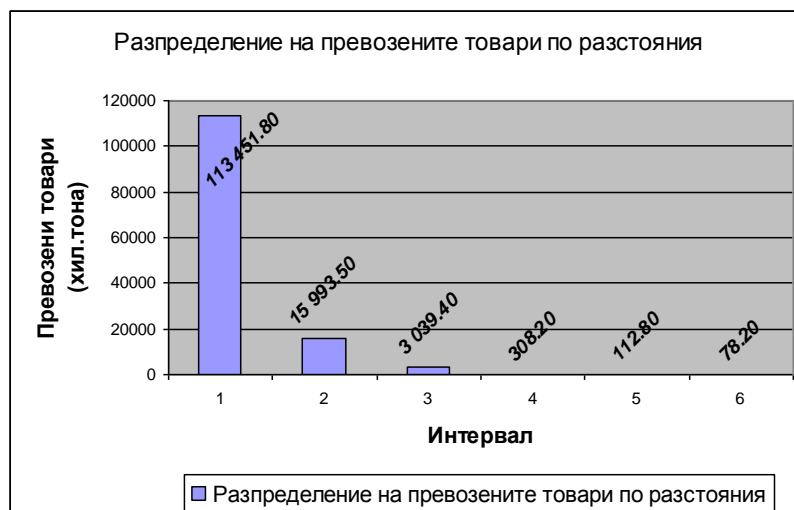
Направено е и сегментиране през 100 км. до и над 600 км. превозно разстояние, което е представено по-долу.

Таблица 5-44 Сегментиране по километрични пояси (през 100 км.) на превозените товари от всички групи товари

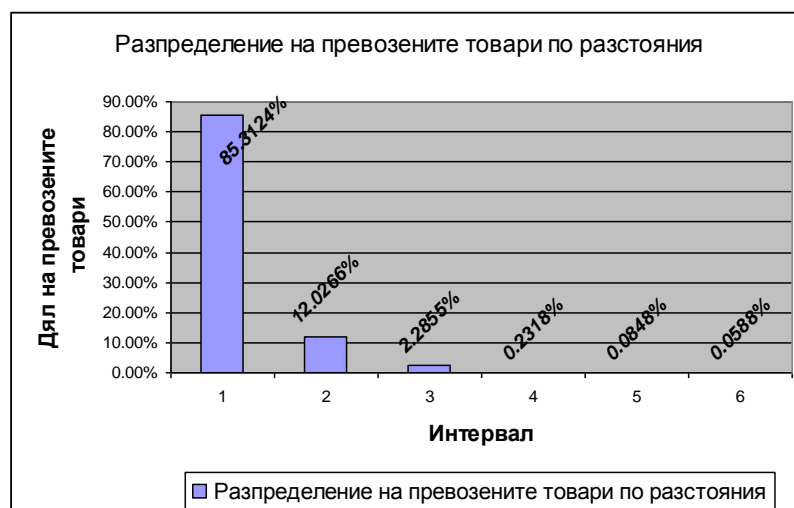
Километричен пояс	Превозени товари (хил.тона) за километричния пояс	Превозени товари (хил.тона) кумулативни	Дял на превозените товари за километричния пояс (%)	Кумулативни дялове (%)
От 0 до 100 км.	113451.8	85.31%	113451.8	85.31%
От 100 до 200 км.	15993.5	12.03%	129445.3	97.34%
От 200 до 300 км.	3039.4	2.29%	132484.7	99.62%
От 300 до 400 км.	308.2	0.23%	132792.9	99.86%
От 400 до 500 км.	112.8	0.08%	132905.7	99.94%
От 500 до 600 км. и над 600 км.	78.2	0.06%	132983.9	100.00%

На разстояние от 0 до 100 км. се превозват 85,31 % от товарите, от 100 до 200 км. – 12,03%, а от 200 до 300 км – 2,29%.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-98 Превозени товари от всички групи товари (хил. тона) по километрични пояси (през 100 км.)

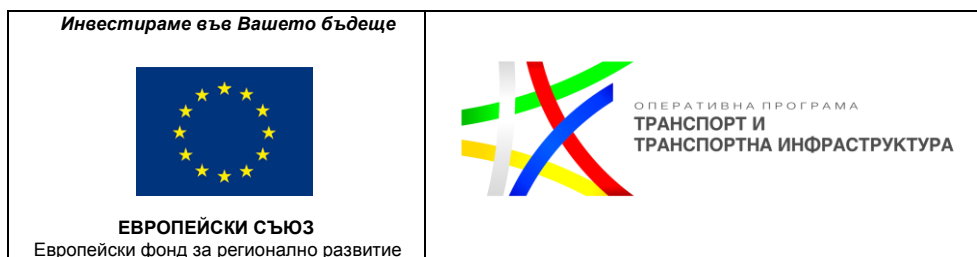


Фигура 5-99 Дял на превозените товари от всички групи по километрични пояси (през 100 км.)

➤ **Сегментиране по видове транспортни средства**

Товарните автомобилни превози, представени чрез превозените товари в хил. тона и извършената работа в млн. тон км. – вътрешни и международни, срещу заплащане и за собствена сметка са сегментирани по видове превозни средства в зависимост от товароспособността им. Представена е и структурата на така определените сегменти като съответни дялове.

Превозените товари във вътрешно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства са представени в таблица 5-45, а структурата им в табл. 5-46 и на фиг. 5-100, фиг. 5-101 и фиг. 5-102.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-45 Превозени товари във вътрешно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства в зависимост от товароспособността им

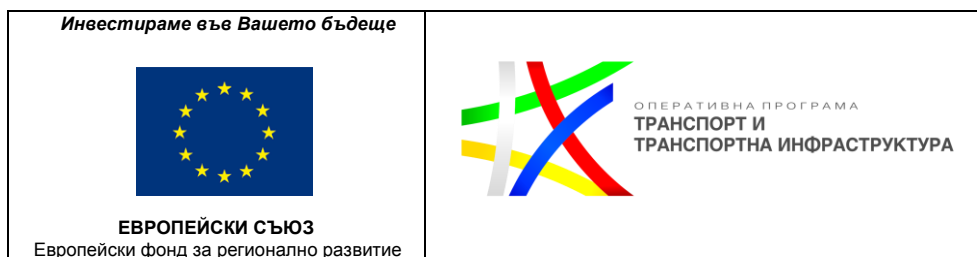
Превозени товари (хил. тона), вътрешни превози, по видове транспортни средства	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За собствена сметка	62 249.4	109 229.1	90 880.6	80 958.2	75 547.5	73 533.9	79 562.4	76 715.9
Камиони до 7.5,	4 248.2	3 754.1	3 826.1	5 386.7	2 136.2	4 055.4	2 329.3	5 565.3
Камиони от 7.5 до 15 т.	7 959.5	8 445.2	5 433.7	4 641.3	5 603.8	4 885.7	5 549.4	3 183.8
Камиони от 15 до 17 т.	3 574.6	4 113.9	2 414.4	3 854.7	2 927.1	1 471.4	3 715.6	2 413.9
Камиони от 17 до 25 т.	22 060.5	32 328.1	22 456.1	18 330.3	15 232.7	16 780.4	15 186.8	20 596.7
Камиони над 25 т.	14 128.9	47 776.4	45 255.9	36 522.7	38 814.0	33 527.8	39 798.7	32 332.0
Влекачи	10 277.7	12 811.4	11 494.4	12 222.5	10 833.7	12 813.2	12 982.6	12 624.2
Срещу заплащане	65 878.7	58 625.6	45 114.0	36 312.1	45 105.6	47 823.1	57 894.7	56 268.0
Камиони до 7.5,	704.0	789.4	730.1	115.6	332.3	83.1	879.8	69.6
Камиони от 7.5 до 15 т.	1 444.0	1 270.9	408.4	192.0	861.9	2 108.0	1 194.4	1 000.2
Камиони от 15 до 17 т.	1 061.8	869.5	666.2	769.6	393.5	487.7	426.5	743.1
Камиони от 17 до 25 т.	11 477.4	15 487.2	6 616.8	3 659.3	3 859.7	5 478.9	3 922.3	4 311.5
Камиони над 25 т.	38 416.8	25 358.0	22 089.1	17 506.1	18 846.0	19 236.3	22 219.6	19 804.4
Влекачи	12 774.7	14 850.6	14 603.4	14 069.5	20 812.2	20 429.1	29 252.1	30 339.2
Общо вътрешни превози	128 128.1	167 854.7	135 994.6	117 270.3	120 653.1	121 357.0	137 457.1	132 983.9
Камиони до 7.5,	4 952.2	4 543.5	4 556.2	5 502.3	2 468.5	4 138.5	3 209.1	5 634.9
Камиони от 7.5 до 15 т.	9 403.5	9 716.1	5 842.1	4 833.3	6 465.7	6 993.7	6 743.8	4 184.0
Камиони от 15 до 17 т.	4 636.4	4 983.4	3 080.6	4 624.3	3 320.6	1 959.1	4 142.1	3 157.0
Камиони от 17 до 25 т.	33 537.9	47 815.3	29 072.9	21 989.6	19 092.4	22 259.3	19 109.1	24 908.2
Камиони над 25 т.	52 545.7	73 134.4	67 345.0	54 028.8	57 660.0	52 764.1	62 018.3	52 136.4
Влекачи	23 052.4	27 662.0	26 097.8	26 292.0	31 645.9	33 242.3	42 234.7	42 963.4

От превозените товари за собствена сметка при вътрешни превози за 2014 г., 42,15% от товарите са превозени с камиони над 25 т., 26,85% с камиони от 17 до 25 тона.

От превозените товари срещу заплащане при вътрешни превози, 53,92% са превозени с влекачи, 35,20% от товарите са превозени с камиони над 25 т., 7,66% с камиони от 17 до 25 тона.

От общо превозените товари при вътрешни превози, 32,31% са превозени с влекачи, 39,21% от товарите са превозени с камиони над 25 т., 18,73% с камиони от 17 до 25 тона.

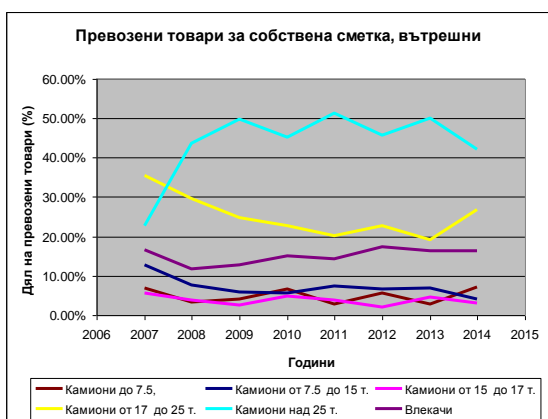
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



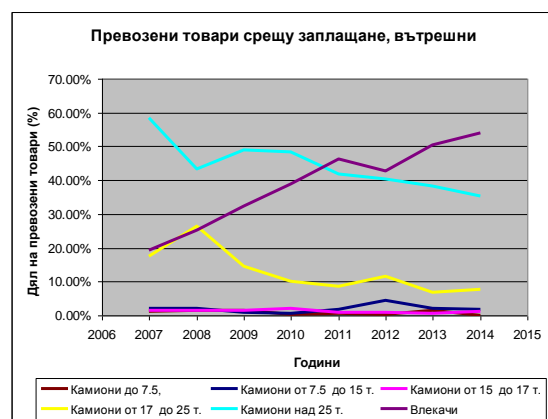
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-46 Структура на превозените товари във вътрешно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства

Структура на превозените товари по видове транспортни средства, вътрешни превози	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За собствена сметка	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	6.82%	3.44%	4.21%	6.65%	2.83%	5.52%	2.93%	7.25%
Камиони от 7.5 до 15 т.	12.79%	7.73%	5.98%	5.73%	7.42%	6.64%	6.97%	4.15%
Камиони от 15 до 17 т.	5.74%	3.77%	2.66%	4.76%	3.87%	2.00%	4.67%	3.15%
Камиони от 17 до 25 т.	35.44%	29.60%	24.71%	22.64%	20.16%	22.82%	19.09%	26.85%
Камиони над 25 т.	22.70%	43.74%	49.80%	45.11%	51.38%	45.60%	50.02%	42.15%
Влекачи	16.51%	11.73%	12.65%	15.10%	14.34%	17.42%	16.32%	16.46%
Срещу заплащане	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	1.07%	1.35%	1.62%	0.32%	0.74%	0.17%	1.52%	0.12%
Камиони от 7.5 до 15 т.	2.19%	2.17%	0.91%	0.53%	1.91%	4.41%	2.06%	1.78%
Камиони от 15 до 17 т.	1.61%	1.48%	1.48%	2.12%	0.87%	1.02%	0.74%	1.32%
Камиони от 17 до 25 т.	17.42%	26.42%	14.67%	10.08%	8.56%	11.46%	6.77%	7.66%
Камиони над 25 т.	58.31%	43.25%	48.96%	48.21%	41.78%	40.22%	38.38%	35.20%
Влекачи	19.39%	25.33%	32.37%	38.75%	46.14%	42.72%	50.53%	53.92%
Общо вътрешни превози	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	3.87%	2.71%	3.35%	4.69%	2.05%	3.41%	2.33%	4.24%
Камиони от 7.5 до 15 т.	7.34%	5.79%	4.30%	4.12%	5.36%	5.76%	4.91%	3.15%
Камиони от 15 до 17 т.	3.62%	2.97%	2.27%	3.94%	2.75%	1.61%	3.01%	2.37%
Камиони от 17 до 25 т.	26.18%	28.49%	21.38%	18.75%	15.82%	18.34%	13.90%	18.73%
Камиони над 25 т.	41.01%	43.57%	49.52%	46.07%	47.79%	43.48%	45.12%	39.21%
Влекачи	17.99%	16.48%	19.19%	22.42%	26.23%	27.39%	30.73%	32.31%

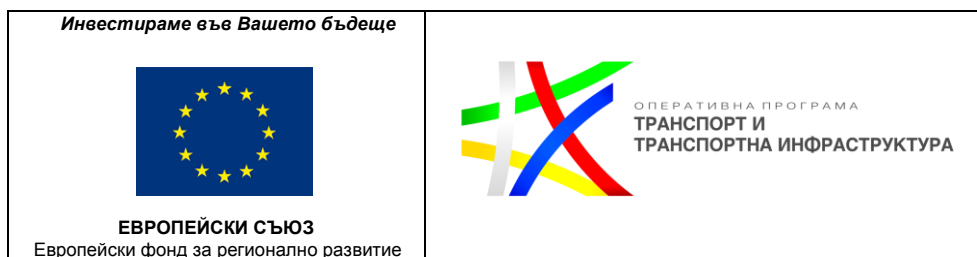


Фигура 5-100 Структура на превозените товари за собствена сметка, вътрешни превози

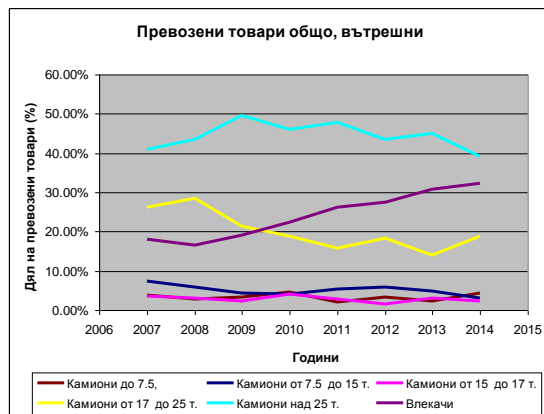


Фигура 5-101 Структура на превозените товари срещу заплащане, вътрешни превози

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



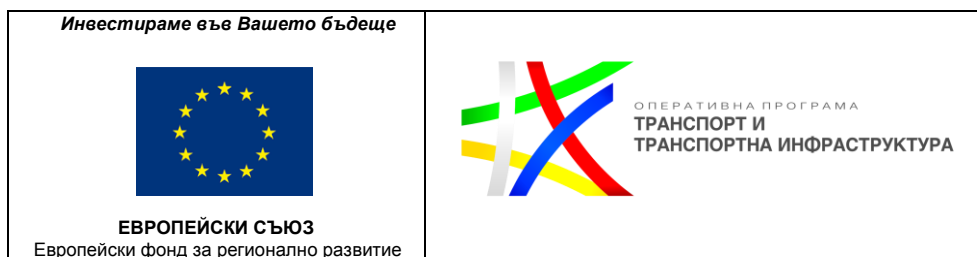
Фигура 5-102 Структура на превозените товари по видове транспортни средства във вътрешно съобщение

Превозените товари в международно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства са представени в табл. 5-47, а структурата им в табл. 5-48 и на фиг. 5-103, фиг. 5-104 и фиг. 5-105.

Таблица 5-47 Превозени товари в международно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства в зависимост от товароспособността им

Превозени товари (хил. тона), международни превози, по видове транспортни средства	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За собствена сметка	386.4	1 128.3	1 021.3	1 002.0	845.1	1 560.2	1 307.1	812.2
Камиони до 7.5,	1.1	42.3	11.4	0.0	24.5	0.0	0.0	37.8
Камиони от 7.5 до 15 т.	5.2	29.5	0.0	0.0	0.0	33.1	25.0	29.4
Камиони от 15 до 17 т.	0.0	7.7	4.4	2.1	0.0	17.7	0.0	7.2
Камиони от 17 до 25 т.	0.0	62.4	15.3	27.1	21.4	35.6	12.9	22.2
Камиони над 25 т.	0.0	178.2	61.0	114.3	183.1	291.5	195.0	69.9
Влекачи	380.1	808.2	929.2	858.5	616.1	1 182.3	1 074.2	645.7
Срещу заплащане	6 277.5	6 517.7	9 586.3	11 740.5	13 777.9	17 458.5	21 503.0	19 465.6
Камиони до 7.5,	46.1	21.7	20.7	11.4	5.2	0.0	17.4	24.6
Камиони от 7.5 до 15 т.	16.3	9.0	53.4	0.0	113.7	46.1	94.9	25.7
Камиони от 15 до 17 т.	0.0	14.7	3.2	0.0	0.0	0.0	5.1	2.8
Камиони от 17 до 25 т.	71.3	137.1	88.0	161.2	304.5	354.6	201.2	176.6
Камиони над 25 т.	907.4	923.3	1 689.6	1 271.2	1 260.2	2 036.1	1 825.2	1 295.5
Влекачи	5 236.4	5 411.9	7 731.4	10 296.7	12 094.3	15 021.7	19 359.2	17 940.4
Общо международни превози	6 663.9	7 646.0	10 607.6	12 742.5	14 623.0	19 018.7	22 810.1	20 277.8
Камиони до 7.5,	47.2	64.0	32.1	11.4	29.7	0.0	17.4	62.4
Камиони от 7.5 до 15 т.	21.5	38.5	53.4	0.0	113.7	79.2	119.9	55.1
Камиони от 15 до 17 т.	0.0	22.4	7.6	2.1	0.0	17.7	5.1	10.0
Камиони от 17 до 25 т.	71.3	199.5	103.3	188.3	325.9	390.2	214.1	198.8
Камиони над 25 т.	907.4	1 101.5	1 750.6	1 385.5	1 443.3	2 327.6	2 020.2	1 365.4
Влекачи	5 616.5	6 220.1	8 660.6	11 155.2	12 710.4	16 204.0	20 433.4	18 586.1

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

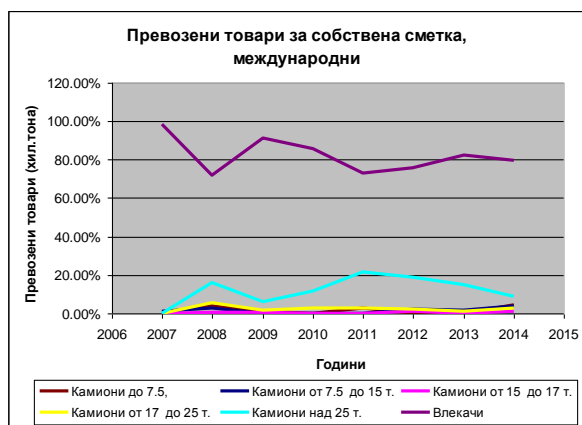
От превозените товари за собствена сметка при международни превози за 2014 г., 79,50% са превозени с влекачи, 8,61% от товарите са превозени с камиони над 25 т., 2,73% с камиони от 17 до 25 тона.

От превозените товари срещу заплащане при международни превози, 92,16% са превозени с влекачи, 6,66% от товарите са превозени с камиони над 25 т., 0,91% с камиони от 17 до 25 тона.

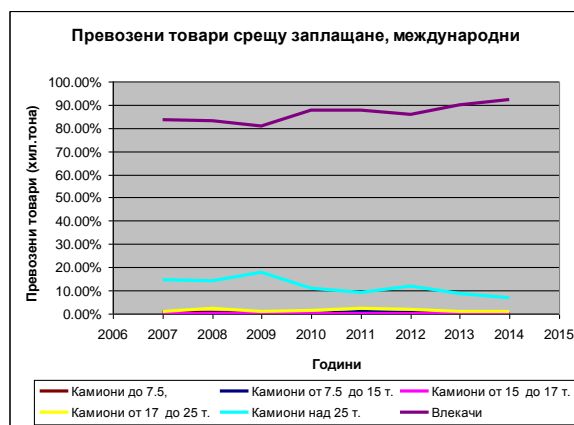
От общо превозените товари при международни превози за 2014 г., 91,66% са превозени с влекачи, 6,73% от товарите са превозени с камиони над 25 т., 0,98% с камиони от 17 до 25 тона.

Таблица 5-48 Структура на превозени товари във външно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства

Структура на превозените товари по видове транспортни средства, международни превози	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За собствена сметка	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	0.28%	3.75%	1.12%	0.00%	2.90%	0.00%	0.00%	4.65%
Камиони от 7.5 до 15 т.	1.35%	2.61%	0.00%	0.00%	0.00%	2.12%	1.91%	3.62%
Камиони от 15 до 17 т.	0.00%	0.68%	0.43%	0.21%	0.00%	1.13%	0.00%	0.89%
Камиони от 17 до 25 т.	0.00%	5.53%	1.50%	2.70%	2.53%	2.28%	0.99%	2.73%
Камиони над 25 т.	0.00%	15.79%	5.97%	11.41%	21.67%	18.68%	14.92%	8.61%
Влекачи	98.37%	71.63%	90.98%	85.68%	72.90%	75.78%	82.18%	79.50%
Срещу заплащане	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	0.73%	0.33%	0.22%	0.10%	0.04%	0.00%	0.08%	0.13%
Камиони от 7.5 до 15 т.	0.26%	0.14%	0.56%	0.00%	0.83%	0.26%	0.44%	0.13%
Камиони от 15 до 17 т.	0.00%	0.23%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.01%
Камиони от 17 до 25 т.	1.14%	2.10%	0.92%	1.37%	2.21%	2.03%	0.94%	0.91%
Камиони над 25 т.	14.45%	14.17%	17.63%	10.83%	9.15%	11.66%	8.49%	6.66%
Влекачи	83.42%	83.03%	80.65%	87.70%	87.78%	86.04%	90.03%	92.16%
Общо международни превози	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	0.71%	0.84%	0.30%	0.09%	0.20%	0.00%	0.08%	0.31%
Камиони от 7.5 до 15 т.	0.32%	0.50%	0.50%	0.00%	0.78%	0.42%	0.53%	0.27%
Камиони от 15 до 17 т.	0.00%	0.29%	0.07%	0.02%	0.00%	0.09%	0.02%	0.05%
Камиони от 17 до 25 т.	1.07%	2.61%	0.97%	1.48%	2.23%	2.05%	0.94%	0.98%
Камиони над 25 т.	13.62%	14.41%	16.50%	10.87%	9.87%	12.24%	8.86%	6.73%
Влекачи	84.28%	81.35%	81.65%	87.54%	86.92%	85.20%	89.58%	91.66%

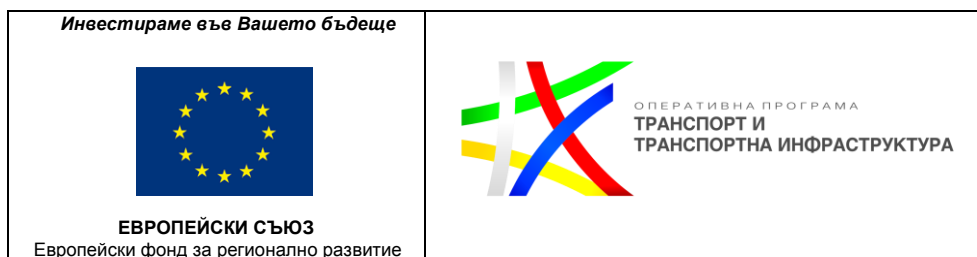


Фигура 5-103 Структура на превозените товари за собствена сметка, международни превози

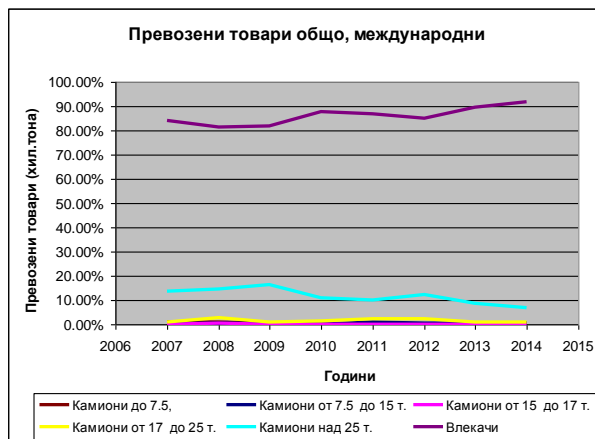


Фигура 5-104 Структура на превозените товари срещу заплащане, международни превози

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-105 Структура на превозените товари по видове транспортни средства във международно съобщение

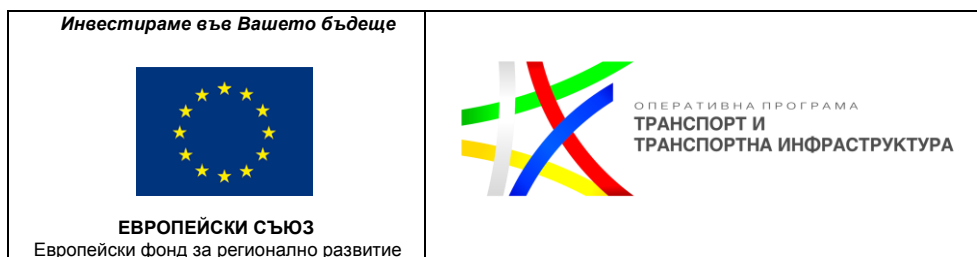
Извършената работа от автомобилния транспорт във вътрешно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства са представени в табл. 5-49, а структурата им в табл. 5-50 и на фиг. 5-106, фиг. 5-107 и фиг. 5-108.

Таблица 5-49 Извършена работа от автомобилен транспорт във вътрешно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства

Извършена работа (млн.тонкм), вътрешни превози, по видове транспортни средства	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За собствена сметка	2 487.8	3 797.5	3 400.1	3 191.0	2 817.9	2 776.5	2 990.7	3 009.8
Камиони до 7.5,	150.0	112.4	135.1	151.9	120.1	158.7	157.9	110.2
Камиони от 7.5 до 15 т.	279.1	427.3	228.7	193.6	224.9	164.0	193.3	170.5
Камиони от 15 до 17 т.	88.2	179.5	79.7	60.8	94.4	82.6	84.7	69.4
Камиони от 17 до 25 т.	496.4	536.0	443.2	423.0	352.4	322.2	319.0	349.3
Камиони над 25 т.	655.3	1 248.9	1 315.8	1 015.9	930.0	857.6	1 040.8	1 077.6
Влекачи	818.8	1 293.4	1 197.6	1 345.8	1 096.1	1 191.4	1 195.0	1 232.8
Срещу заплащане	3 401.8	3 324.3	2 905.4	2 928.4	3 697.8	3 522.3	4 200.8	3 816.4
Камиони до 7.5,	39.7	23.4	22.5	5.9	5.3	8.0	36.8	11.8
Камиони от 7.5 до 15 т.	50.8	79.4	10.0	15.6	41.1	131.1	46.9	36.9
Камиони от 15 до 17 т.	40.0	48.5	23.0	16.5	39.2	14.1	22.7	39.8
Камиони от 17 до 25 т.	204.6	171.7	133.2	114.4	112.0	145.7	133.1	125.0
Камиони над 25 т.	1 021.3	818.9	804.5	721.2	771.1	620.9	817.4	734.2
Влекачи	2 045.4	2 182.4	1 912.2	2 054.8	2 729.1	2 602.5	3 143.9	2 868.7
Общо вътрешни превози	5 889.6	7 121.8	6 305.5	6 119.4	6 515.7	6 298.8	7 191.5	6 826.2
Камиони до 7.5,	189.7	135.8	157.6	157.8	125.4	166.7	194.7	122.0
Камиони от 7.5 до 15 т.	329.9	506.7	238.7	209.2	266.0	295.1	240.2	207.4
Камиони от 15 до 17 т.	128.2	228.0	102.7	77.3	133.6	96.7	107.4	109.2
Камиони от 17 до 25 т.	701.0	707.7	576.4	537.4	464.4	467.9	452.1	474.3
Камиони над 25 т.	1 676.6	2 067.8	2 120.3	1 737.1	1 701.1	1 478.5	1 858.2	1 811.8
Влекачи	2 864.2	3 475.8	3 109.8	3 400.6	3 825.2	3 793.9	4 338.9	4 101.5

Структурата на извършената работа от автомобилния транспорт за 2014 г. във вътрешно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства е следната:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Камioni до 7.5, -1.79%;
- Камioni от 7.5 до 15 т.- 3.04%;
- Камioni от 15 до 17 т. -1.60%;
- Камioni от 17 до 25 т.- 6.95%;
- Камioni над 25 т. -26.54%;
- Влекачи-60.08%;

Таблица 5-50 Структура на извършената работа от автомобилен транспорт във вътрешно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства

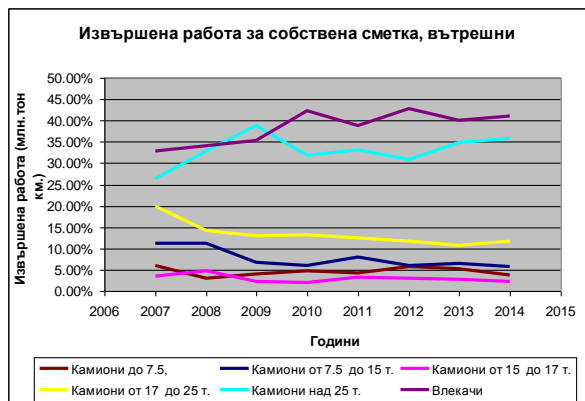
Структура на извършената работа по видове транспортни средства, вътрешни превози	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За собствена сметка	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камioni до 7.5,	6.03%	2.96%	3.97%	4.76%	4.26%	5.72%	5.28%	3.66%
Камioni от 7.5 до 15 т.	11.22%	11.25%	6.73%	6.07%	7.98%	5.91%	6.46%	5.66%
Камioni от 15 до 17 т.	3.55%	4.73%	2.34%	1.91%	3.35%	2.97%	2.83%	2.31%
Камioni от 17 до 25 т.	19.95%	14.11%	13.03%	13.26%	12.51%	11.60%	10.67%	11.61%
Камioni над 25 т.	26.34%	32.89%	38.70%	31.84%	33.00%	30.89%	34.80%	35.80%
Влекачи	32.91%	34.06%	35.22%	42.17%	38.90%	42.91%	39.96%	40.96%
Срещу заплащане	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камioni до 7.5,	1.17%	0.70%	0.77%	0.20%	0.14%	0.23%	0.88%	0.31%
Камioni от 7.5 до 15 т.	1.49%	2.39%	0.34%	0.53%	1.11%	3.72%	1.12%	0.97%
Камioni от 15 до 17 т.	1.18%	1.46%	0.79%	0.56%	1.06%	0.40%	0.54%	1.04%
Камioni от 17 до 25 т.	6.01%	5.16%	4.58%	3.91%	3.03%	4.14%	3.17%	3.28%
Камioni над 25 т.	30.02%	24.63%	27.69%	24.63%	20.85%	17.63%	19.46%	19.24%
Влекачи	60.13%	65.65%	65.82%	70.17%	73.80%	73.89%	74.84%	75.17%
Общо вътрешни превози	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камioni до 7.5,	3.22%	1.91%	2.50%	2.58%	1.92%	2.65%	2.71%	1.79%
Камioni от 7.5 до 15 т.	5.60%	7.11%	3.79%	3.42%	4.08%	4.69%	3.34%	3.04%
Камioni от 15 до 17 т.	2.18%	3.20%	1.63%	1.26%	2.05%	1.54%	1.49%	1.60%
Камioni от 17 до 25 т.	11.90%	9.94%	9.14%	8.78%	7.13%	7.43%	6.29%	6.95%
Камioni над 25 т.	28.47%	29.03%	33.63%	28.39%	26.11%	23.47%	25.84%	26.54%
Влекачи	48.63%	48.81%	49.32%	55.57%	58.71%	60.23%	60.33%	60.08%

Структурата на извършената работа от автомобилен транспорт за 2014 г. във вътрешно съобщение срещу заплащане по видове транспортни средства е следната:

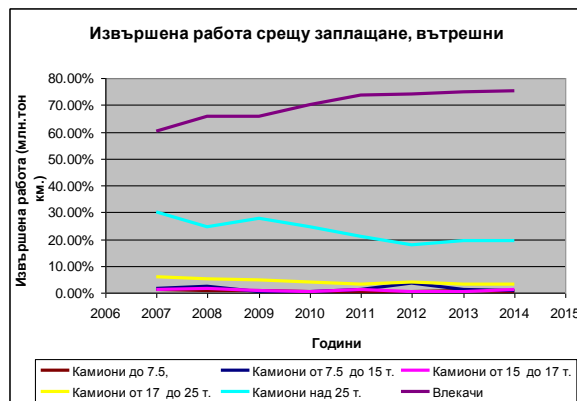
- Камioni до 7.5, -0.31%;
- Камioni от 7.5 до 15 т.- 0.97%;
- Камioni от 15 до 17 т. -1.04%;
- Камioni от 17 до 25 т.- 3.28%;
- Камioni над 25 т. -19.24%;
- Влекачи-75.17%;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

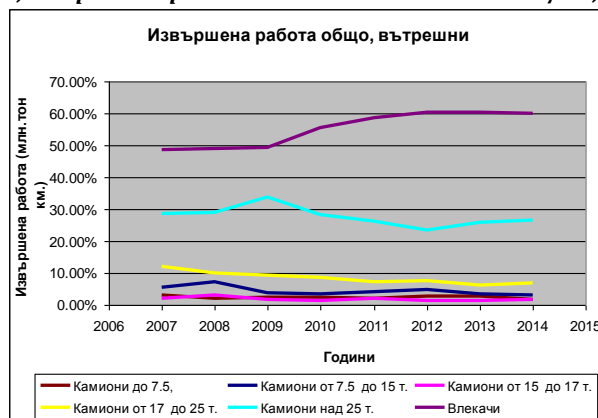
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-106 Структура на извършената работа с автомобилен транспорт за собствена сметка, вътрешни превози

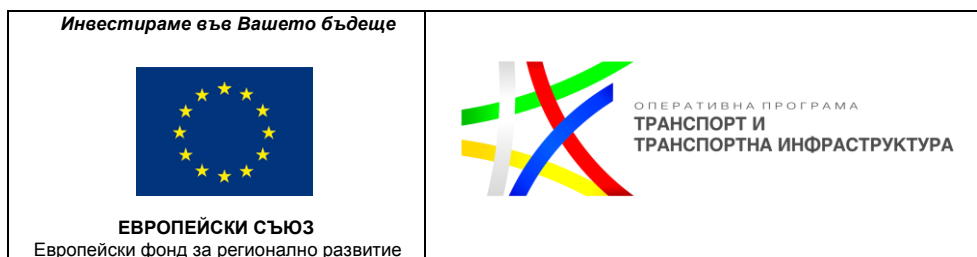


Фигура 5-107 Структура на извършената работа с автомобилен транспорт срещу заплащане, вътрешни превози



Фигура 5-108 Структура на извършената работа с автомобилен транспорт по видове транспортни средства във вътрешно съобщение

Извършената работа от автомобилния транспорт в международно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства са представени в табл. 5-51, а структурата им в табл. 5-52 и на фиг. 5-109, фиг. 5-110 и фиг. 5-111.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

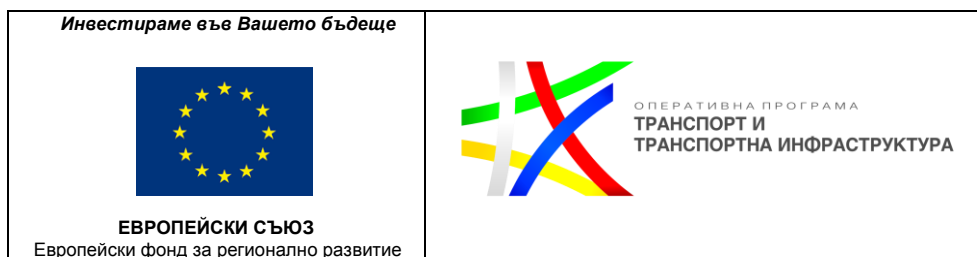
Таблица 5-51 Извършена работа от автомобилен транспорт в международно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства

Извършена работа (млн.тон км), международни превози, по видове транспортни средства	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За собствена сметка	341.3	497.2	470.4	621.8	451.4	616.7	715.8	457.6
Камиони до 7.5,	0.1	6.9	3.0	0.0	18.6	0.0	0.0	37.0
Камиони от 7.5 до 15 т.	0.8	26.7	0.0	0.0	0.0	10.7	9.9	9.7
Камиони от 15 до 17 т.	0.0	1.8	0.9	0.3	0.0	8.4	0.0	2.5
Камиони от 17 до 25 т.	0.0	24.3	10.1	11.6	8.1	12.2	3.4	3.8
Камиони над 25 т.	0.0	109.5	20.0	68.2	82.7	122.6	111.5	31.9
Влекачи	340.4	328.0	436.4	541.7	342.0	462.8	591.0	372.7
Срещу заплащане	8 393.2	7 702.4	10 965.7	12 712.5	14 245.0	17 471.8	19 329.5	20 638.3
Камиони до 7.5,	58.7	29.6	22.8	14.1	2.7	0.0	14.7	50.3
Камиони от 7.5 до 15 т.	16.6	2.2	17.7	0.0	75.7	39.8	65.9	21.8
Камиони от 15 до 17 т.	0.0	4.4	2.9	0.0	0.0	0.0	2.5	0.9
Камиони от 17 до 25 т.	69.7	157.3	123.7	227.4	361.6	303.8	195.8	179.9
Камиони над 25 т.	1 046.8	1 179.9	1 623.1	1 470.4	1 433.8	1 987.5	1 720.8	1 572.2
Влекачи	7 201.4	6 329.0	9 175.5	11 000.6	12 371.2	15 140.7	17 329.8	18 813.2
Общо международни превози	8 734.5	8 199.6	11 436.1	13 334.3	14 696.4	18 088.5	20 045.3	21 095.9
Камиони до 7.5,	58.8	36.5	25.8	14.1	21.3	0.0	14.7	87.3
Камиони от 7.5 до 15 т.	17.4	28.9	17.7	0.0	75.7	50.5	75.8	31.5
Камиони от 15 до 17 т.	0.0	6.2	3.8	0.3	0.0	8.4	2.5	3.4
Камиони от 17 до 25 т.	69.7	181.6	133.8	239.0	369.7	316.0	199.2	183.7
Камиони над 25 т.	1 046.8	1 289.4	1 643.1	1 538.6	1 516.5	2 110.1	1 832.3	1 604.1
Влекачи	7 541.8	6 657.0	9 611.9	11 542.3	12 713.2	15 603.5	17 920.8	19 185.9

Таблица 5-52 Структура на извършената работа от автомобилен транспорт в международно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства

Структура на извършената работа по видове транспортни средства, международни превози	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
За собствена сметка	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	0.03%	1.39%	0.64%	0.00%	4.12%	0.00%	0.00%	8.09%
Камиони от 7.5 до 15 т.	0.23%	5.37%	0.00%	0.00%	0.00%	1.74%	1.38%	2.12%
Камиони от 15 до 17 т.	0.00%	0.36%	0.19%	0.05%	0.00%	1.36%	0.00%	0.55%
Камиони от 17 до 25 т.	0.00%	4.89%	2.15%	1.87%	1.79%	1.98%	0.47%	0.83%
Камиони над 25 т.	0.00%	22.02%	4.25%	10.97%	18.32%	19.88%	15.58%	6.97%
Влекачи	99.74%	65.97%	92.77%	87.12%	75.76%	75.04%	82.56%	81.45%
Срещу заплащане	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	0.70%	0.38%	0.21%	0.11%	0.02%	0.00%	0.08%	0.24%
Камиони от 7.5 до 15 т.	0.20%	0.03%	0.16%	0.00%	0.53%	0.23%	0.34%	0.11%
Камиони от 15 до 17 т.	0.00%	0.06%	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%
Камиони от 17 до 25 т.	0.83%	2.04%	1.13%	1.79%	2.54%	1.74%	1.01%	0.87%
Камиони над 25 т.	12.47%	15.32%	14.80%	11.57%	10.07%	11.38%	8.90%	7.62%
Влекачи	85.80%	82.17%	83.67%	86.53%	86.85%	86.66%	89.65%	91.16%
Общо международни превози	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Камиони до 7.5,	0.67%	0.45%	0.23%	0.11%	0.14%	0.00%	0.07%	0.41%
Камиони от 7.5 до 15 т.	0.20%	0.35%	0.15%	0.00%	0.52%	0.28%	0.38%	0.15%
Камиони от 15 до 17 т.	0.00%	0.08%	0.03%	0.00%	0.00%	0.05%	0.01%	0.02%
Камиони от 17 до 25 т.	0.80%	2.21%	1.17%	1.79%	2.52%	1.75%	0.99%	0.87%
Камиони над 25 т.	11.98%	15.73%	14.37%	11.54%	10.32%	11.67%	9.14%	7.60%
Влекачи	86.34%	81.19%	84.05%	86.56%	86.51%	86.26%	89.40%	90.95%

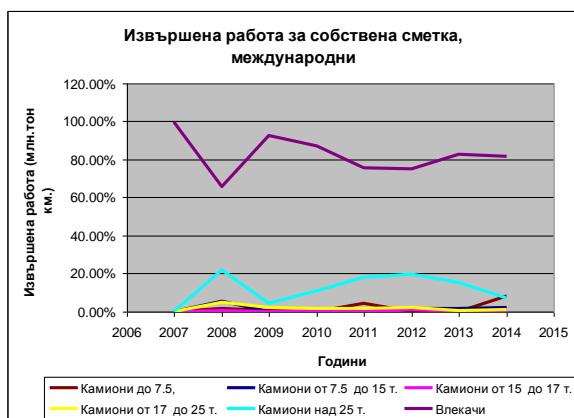
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



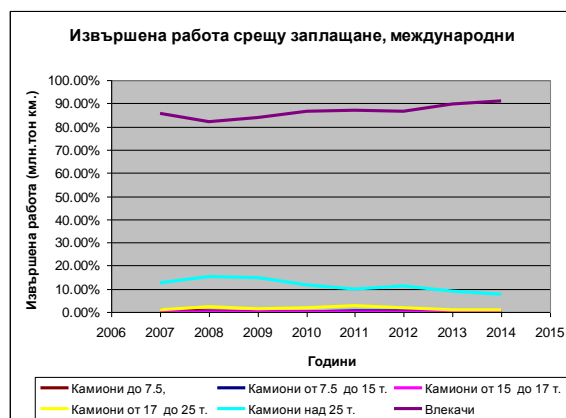
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Структурата на извършената работа от автомобилния транспорт за 2014 г. в международно съобщение за собствена сметка и срещу заплащане по видове транспортни средства е следната:

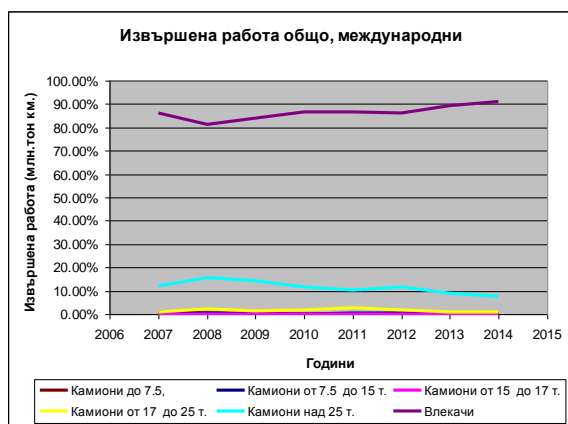
- Камioni до 7.5, -0.41%;
- Камioni от 7.5 до 15 т.- 0.15%;
- Камioni от 15 до 17 т.-0.02%;
- Камioni от 17 до 25 т.- 0.87%;
- Камioni над 25 т.-7.60%;
- Влекачи-90.95%;



Фигура 5-109 Структура на извършената работа с автомобилен транспорт за собствена сметка, международни превози



Фигура 5-110 Структура на извършената работа с автомобилен транспорт срещу заплащане, международни превози

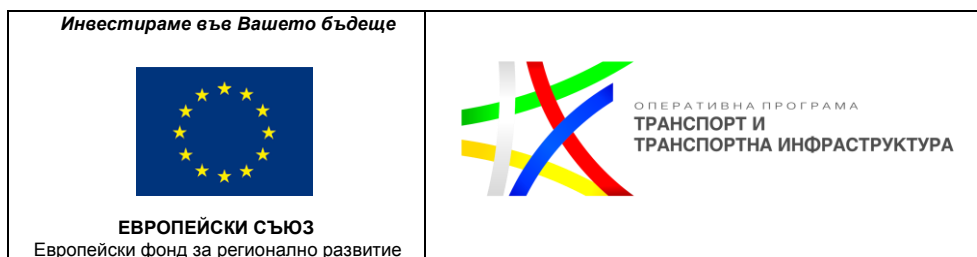


Фигура 5-111 Структура на извършената работа с автомобилен транспорт по видове транспортни средства в международно съобщение

2.2.2. ПАЗАРНИ СЕГМЕНТИ ПО ВИД НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ

Общо превозените пътници със сухоземен транспорт за периода 2012- 2015 г. са представени в табл. 5-53 и фиг. 5-112.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-53 Превозени пътници и извършена работа от сухоземния транспорт за периода 2012-2015 г.

Превозени пътници - хиляди				
Година	2 012	2013	2014	2015
Сухопътен транспорт	2471654	452835	450230	474831
Извършена работа - млн. пкм				
Година	2 012	2013	2014	2015
Сухопътен транспорт	12358	12143	13149	14060

Източник: НСИ

Забелязва се тенденция към увеличаване на броя превозени пътници за 2015 г. в сравнение с 2012 г.



Фигура 5-112 Превозени пътници със сухоземен транспорт, хил.

Фигура 5-113 Извършена работа от сухопътния транспорт, млн.пкм.

Източник: НСИ

Сегментирането на пазара на пътнически автомобилни превози се осъществява в две основни направления:

- Пътнически превози, осъществени с леки автомобили;
- Пътнически превози, осъществени с автобуси.

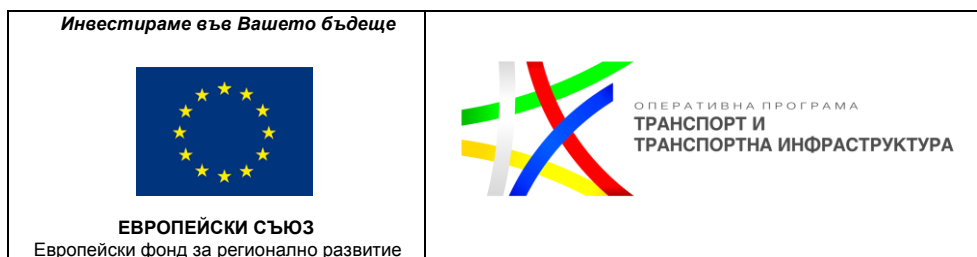
Основното сегментиране е направено по тип на използвания транспорт при пътуване в извънградска среда. На база тези основни сегменти е направено допълнително сегментиране по различни признаци – средна продължителност на пътуването в зависимост от типа превозно средство, пол, възраст, социален статус на пътниците и др.

➤ Сегментиране в зависимост от средната продължителност на пътуванията в извънградска среда

Най-голям процент пътници осъществяват пътувания, които са със средно времетраене от 31 до 60 мин (фиг. 5-114) .

➤ Сегментиране в зависимост от средната продължителност на пътуванията и вида превозното средство (лек автомобил/автобус)

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



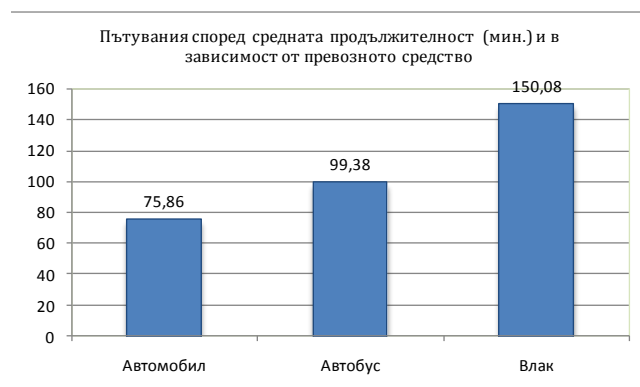
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Средната продължителност на пътуванията с леки автомобили е 75,86 мин, а с автобуси – 99,38 мин. (фиг. 5-115). 39,20 % от пътниците в леки автомобили пътуват сами, а 12,80 % пътуват по трима души в автомобил (фиг. 5-116).

Процентът на служебните пътувания е 16,20%, като средната продължителност на този вид пътувания е 74,48 мин.

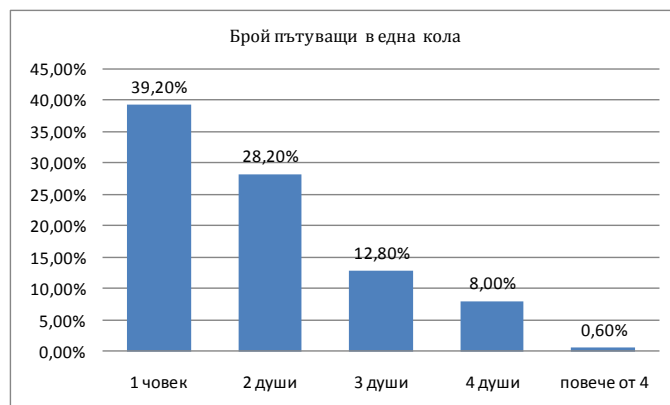


Фигура 5-114 Средна продължителност на пътуванията, мин.



Фигура 5-115 Средна продължителност на пътуванията в мин. в зависимост от превозното средство

Източник:⁷



Фигура 5-116 Брой пътуващи в една кола

Източник:⁸

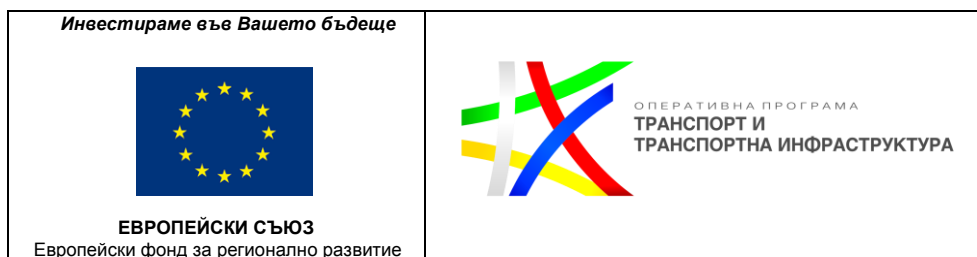
➤ Сегментиране в зависимост от честотата на пътуванията и вида превозното средство (лек автомобил/автобус)

- 20,40 % от пътниците пътуват един път седмично;
- 20,10 % от пътниците пътуват един път на ден;
- 13,70 % от пътниците пътуват два пъти и повече в седмицата;
- 13,70 % от пътниците пътуват един път в месеца;

⁷ http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar

⁸ http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar

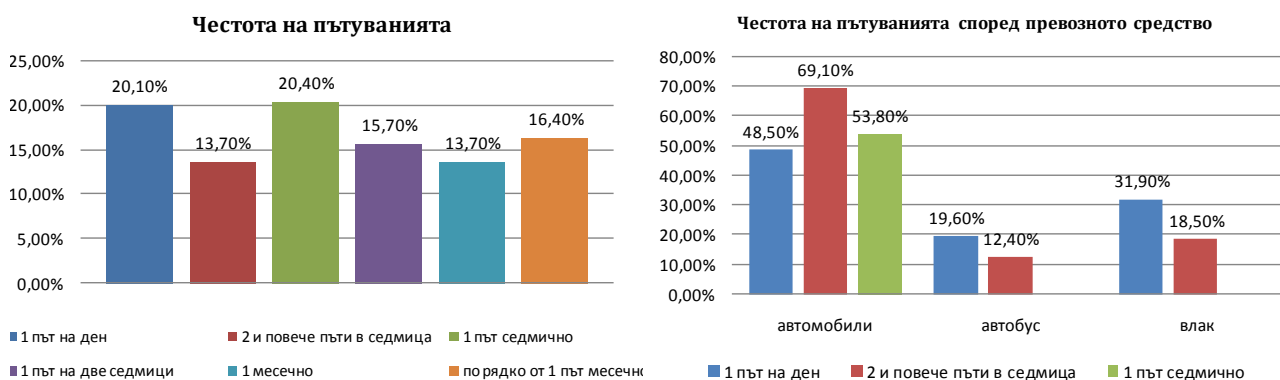
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- 13,70 % от пътниците пътуват два пъти и повече в седмицата.

При пътувания два пъти и повече в седмицата, предпочитаното превозно средство е автомобил, както и при пътувания с честота един път на ден (фиг 5-118).



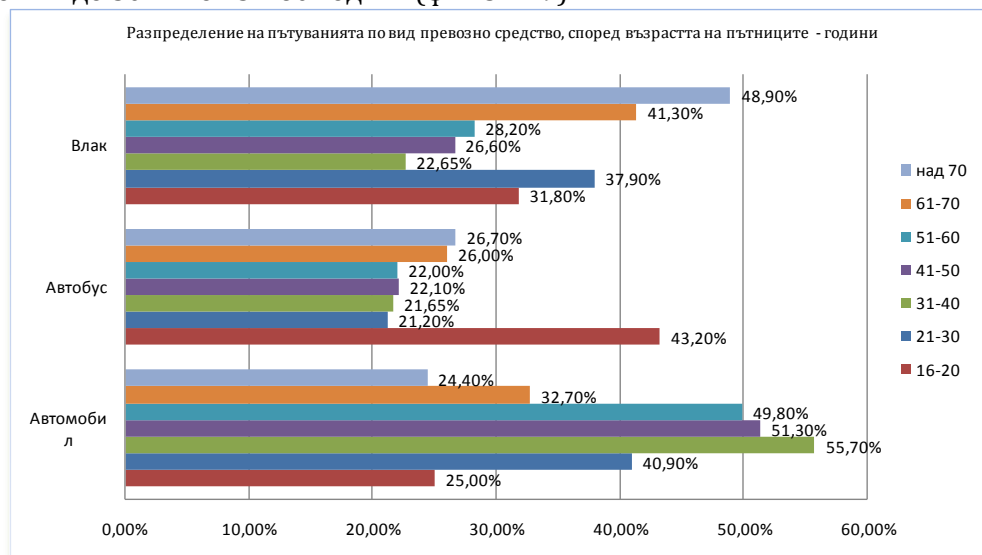
Фигура 5-117 Честота на пътуванията

Фиг 5-118 Честота на пътуванията според превозното средство

Източник:⁹

➤ Сегментиране в зависимост от вида превозно средство (лек автомобил/автобус), според възрастовата група

Основно с автобус пътуват пътниците във възрастовите групи от 16 до 20 г., 61 -70 г. и над 71 години. С леки автомобили основно пътува активното население във възрастови групи: от 31-40 г., от 41 до 50 г. и от 51-60 години(фиг 5-119).



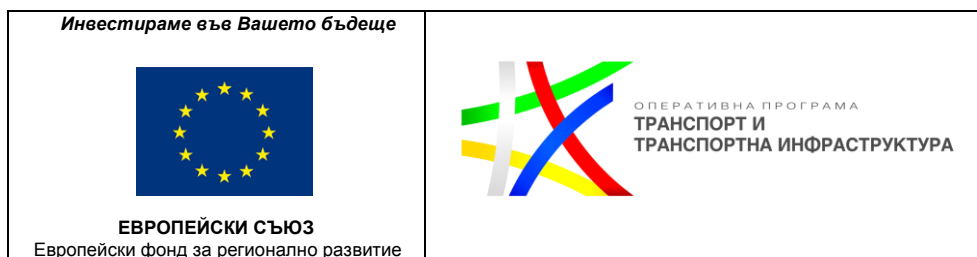
Фигура 5-119 Разпределения на пътуванията по вид превозно средство, според възрастта на пътниците.

Източник:¹⁰

⁹ http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar

¹⁰ http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar

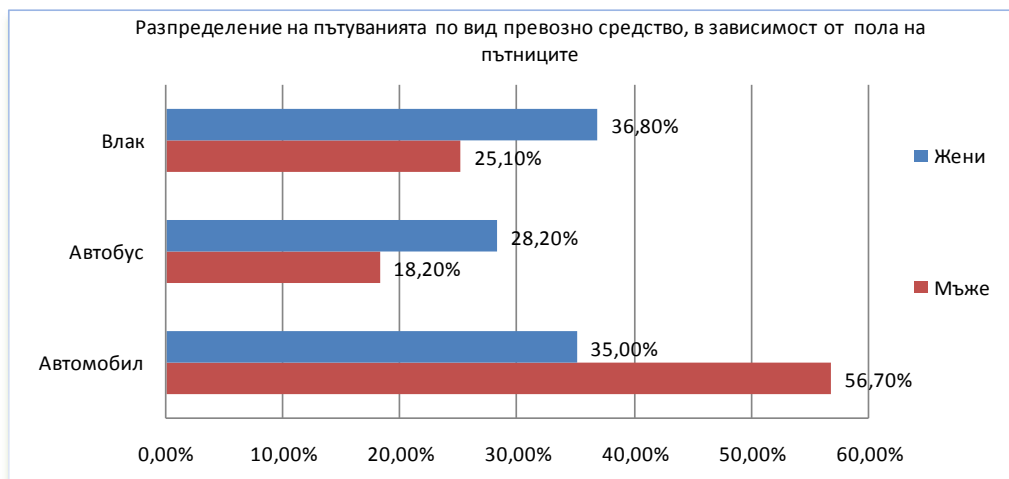
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

➤ Сегментиране в зависимост от пола на пътниците и вид превозно средство (лек автомобил/автобус)

Транспортното средство, предпочитано от мъжете е лек автомобил. По-голям процент от жените избират автобус пред лек автомобил (фиг 5-120).



Фигура 5-120 Разпределения на пътуванията по вид превозно средство, според пол на пътниците.
Източник:¹¹

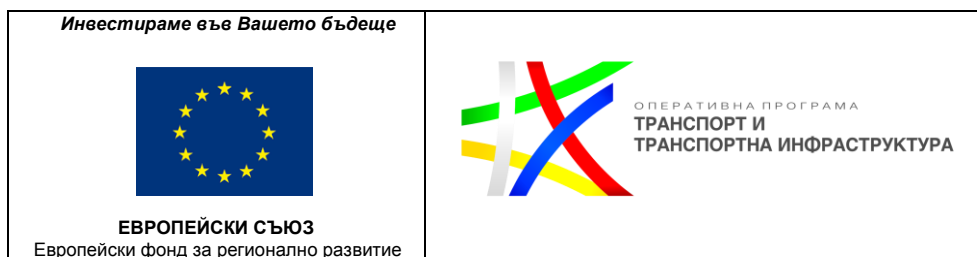
➤ Сегментиране в зависимост от доходите на пътниците и вид превозно средство (лек автомобил/автобус)

Процентното разпределение на пътуванията по вид превозно средство е следният:

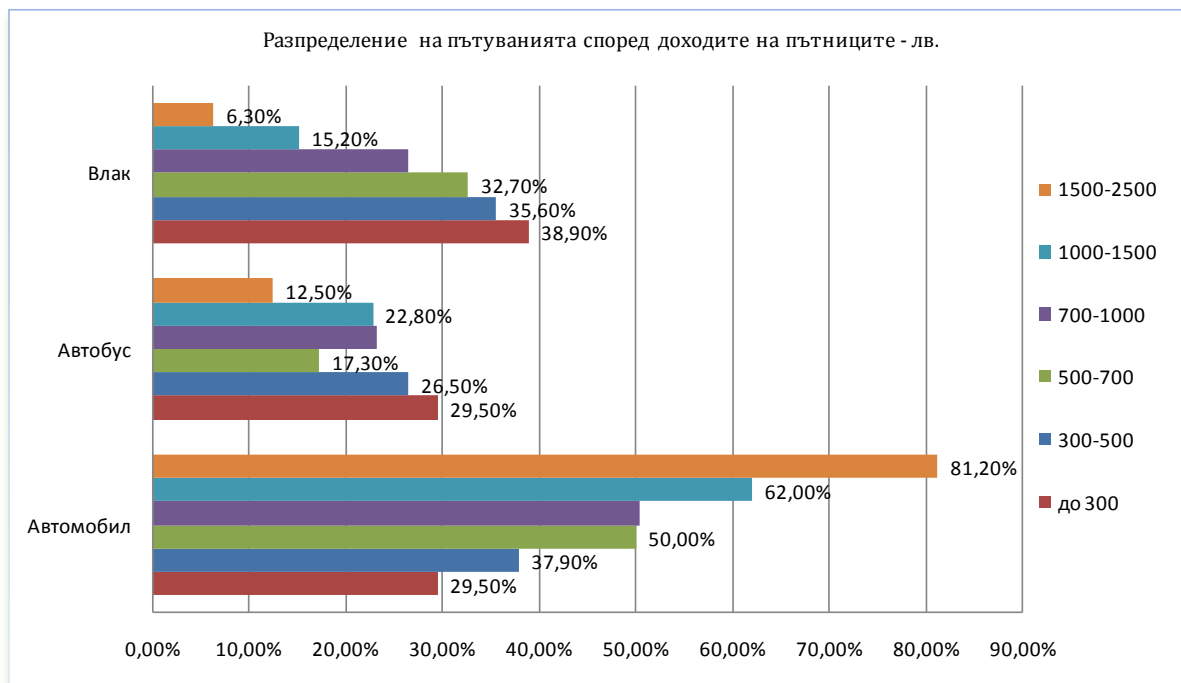
- при пътници с най-високи доходи (1500-2000 лв.) – 81,20 % - пътуват с лек автомобил, 12,50 % с автобус и 6,30% с влак;
- при пътници с месечни доходи от 1000-1500 лв. – 62,00 % пътуват с лек автомобил, 22,80 % с автобус и 15,20% с влак;
- при пътници с месечни доходи от 700-1000 лв. – 50,30 % пътуват с лек автомобил, 23,30 % с автобус и 26,40 % с влак;
- при пътници с месечни доходи от 500-700 лв. – 50,00 % пътуват с лек автомобил, 17,30 % с автобус и 32,70 % с влак;
- при пътници с месечни доходи от 300-500 лв. – 37,90 % пътуват с лек автомобил, 26,50 % с автобус и 35,60 % с влак;
- при пътници с месечни доходи до 300 лв. – 29,50 % пътуват с лек автомобил, 29,50 % с автобус и 38,90 % с влак. Общият процент при тази категория не е 100, защото има и категории пътници без доходи (безработни, студенти).

Категорията пътници с най-високи месечни доходи пътуват с леки автомобили. Автобусният транспорт се използва най-често от пътници с месечни доходи между 300-500 лв. и под 300 лв. (фиг 5-121).

¹¹ http://www.bgregion.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-121 Разпределения на пътуванията според доходите на пътниците.
Източник:¹²

➤ Сегментиране в зависимост от трудовия статус на пътниците и вид превозно средство (лек автомобил/автобус)

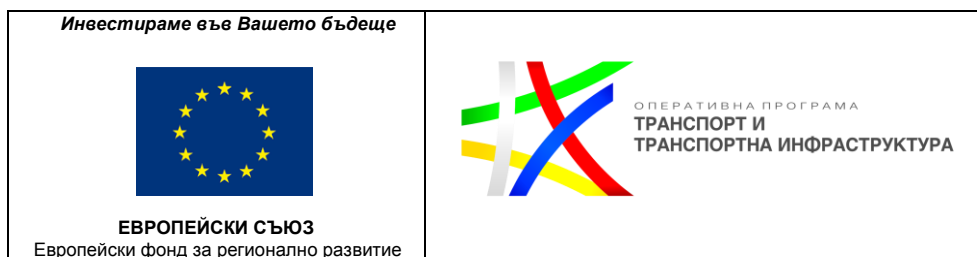
Процентното разпределение на пътуванията с лек автомобил в зависимост от трудовия статус на пътниците е следното:

- Работещи на постоянен договор-50,10%
- Работещи на временен трудов договор или граждански договор -41,90%
- Учащи / студенти - 17,10%
- Безработни - 54,70%
- Неработещи пенсионери -28,40%
- Работещи пенсионери -41,00%
- Домакини -70,40%
- Самонаети - 75,00%

Процентното разпределение на пътуванията с автобуси в зависимост от трудовия статус на пътниците е следното:

- Работещи на постоянен договор-22,90%
- Работещи на временен трудов договор или граждански договор -25,75%
- Учащи / студенти – 26,70 %
- Безработни – 25,30 %
- Неработещи пенсионери -26,20 %
- Работещи пенсионери -15,40 %

¹² http://www.bgregion.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

С автобуси пътуват повечето от следните категории пътници: учащи се/студенти, неработещи пенсионери и работещи на временен трудов договор. С леки автомобили пътуват основно самонаети лица, домакини и работещи на постоянен трудов договор.



Фигура 5-122 Разпределения на пътуванията по вид превозно средство, според пол на пътниците. Данните са от национално проучване за определяне на цената на времето. Източник:¹³

➤ Сегментиране в зависимост от образователния статус на пътниците и вид превозно средство (лек автомобил/автобус)

Процентното разпределение на пътуванията с лек автомобил в зависимост от образователния статус на пътниците е следното:

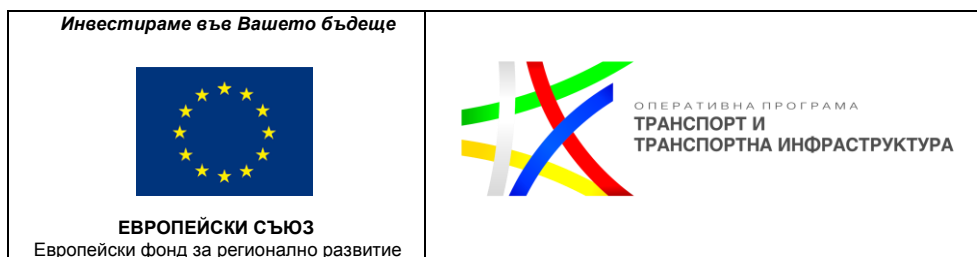
- Висше образование -49,70%
- Средно образование -34,00%
- Средно-специално образование – 56,50%
- Основно образование – 33,60%.

Процентното разпределение на пътуванията с автобуси в зависимост от образователния статус на пътниците е следното:

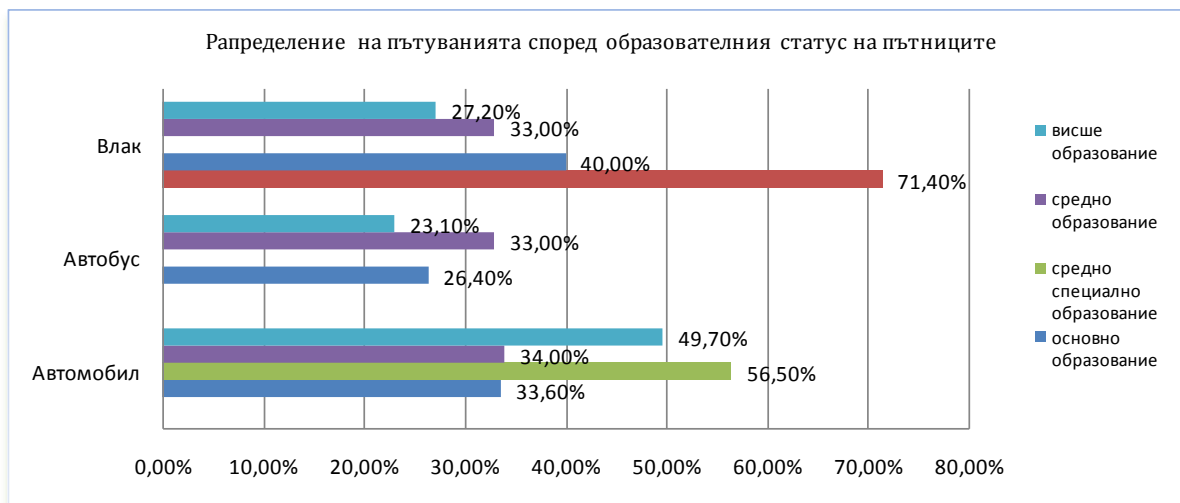
- Висше образование -23,10%
- Средно образование -33,00%
- Основно образование – 26,40%.

По-голям процент с автобуси пътуват лицата, притежаващи средно образование, а лицата със средно специално и висше образование използват леки автомобили (фиг 5-123).

¹³ http://www.bgregion.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-123 Разпределения на пътуванията по вид превозно средство, според пол на пътниците.

Данните са от национално проучване за определяне на цената на времето. Източник:¹⁴

Изводи:

- При най-голям процент от пътниците (32,60 %) средната продължителност на пътуванията в извънградска среда е между 31 и 60 минути, едва 1,50 % осъществяват пътувания с продължителност повече от 480 минути;
- Пътуванията, осъществявани с автобус имат средна продължителност – от 99,38 минути, а с лек автомобил – 75,86 минути;
- По-голям процент от мъжете пътуват с леки автомобили, докато по-големия процент на пътуванията с автобуси е от жени;
- Лицата с най-високи доходи пътуват с леки автомобили. С автобуси пътуват лицата с месечни доходи между 300 и 500 лв. и тези с доходи под 300 лв.;
- С леки автомобили пътуват повечето от самонаетите лица и домакините, а с автобуси - учащи се/студенти и работещи на временен трудов договор;
- Повечето от лицата със средно специално и висше образование пътуват с леки автомобил, докато лицата със средно образование пътуват с автобуси.

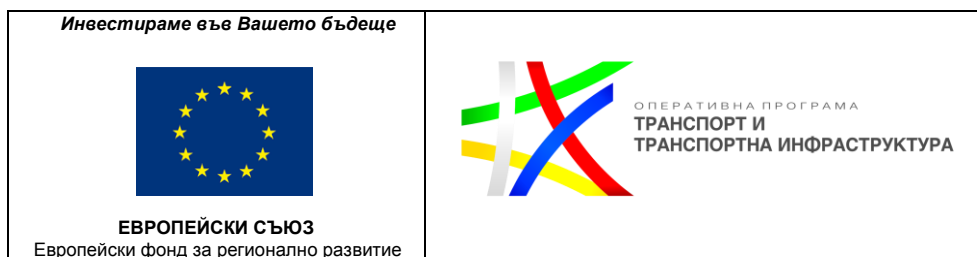
2.3. КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

2.3.1. АВТОМОБИЛЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ

Качеството на предлаганата транспортна услуга от автомобилния товарен транспорт е оценено на база събрана информация от проведени интервюта с участниците на транспортния пазар. За тази цел са интервюирани представители на следните целеви групи:

- Браншови организации;
- Товародатели;
- Превозвачи и спедитори (включени са превозвачи по видове транспорт);
- Пристанища оператори и интермодални терминали;
- Летища и наземни оператори.

¹⁴ http://www.bgregion.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За тези целеви групи са разработени съответните въпросници за провеждане на интервютата в които са включени и въпроси относно качеството на услугата.

На база събраната информация от проведените интервюта с товарни оператори, браншови организации, логистични фирми, спедитори и товародатели е направена оценка на качеството на предлаганата услуга от товарния автомобилен транспорт. Взета е под внимание следната събрана информация:

- Цена на товарния автомобилен транспорт;
- Фактори, влияещи върху избора на товарен автомобилен транспорт като например: цени при различните по вид превози, конкурентно време за придвижване, надеждност, безопасност и други;
- Избор на товарен автомобилен видове транспорт, зависещи от вида на транспортираните стоки, техните произход и предназначение;
- Разстояния за транспортиране на стоки в зависимост от техния вид, произходи и предназначение;
- Други фактори.

2.3.1.1. ОСНОВНИ ФАКТОРИ, КОИТО ОПРЕДЕЛЯТ КАЧЕСТВОТО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

Качеството на транспортната услуга на товарния автомобилен транспорт е оценено посредством функция на полезност¹⁵. Полезността за клиентите, ползващи товарни

автомобилни превозни услуги, е представена като функция¹⁶ от следните 8 показателя (f_n):

- скорост;
- честота;
- цена;
- вместимост (капацитет на подвижния състав);
- гъвкавост;
- достъпност;
- надеждност;
- сигурност;

$F = f$ (скорост, честота, цена, вместимост, гъвкавост, достъпност, надеждност, сигурност)

За тези показатели са определени стойности - f_n по скала от 0 до 5, на база направени анкетни проучвания чрез интервюта на определените пет целеви групи.

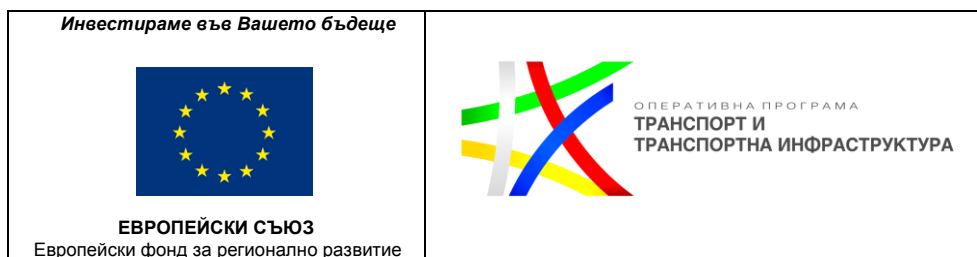
Стойности за показателите - f_n са:

$$0 \leq f_n \leq 5$$

$$n = 1 \dots 8$$

¹⁵ Razmov T. K., Varadinova J. E., Quality analysis of transport services, Научно списание "Механика, транспорт, комуникации", С., бр. 3, 2013.

¹⁶ Варадинова-Милкова Ю., „Модели за устойчиво развитие на железопътната инфраструктура“, дисертационен труд, С., ВТУ"Т. Каблешков", 2014



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Максималната стойност на функцията на полезност е 40 и отговаря на предоставяне на услуга с отлично качество, т.е. $0 \leq F \leq 40$

Таблица 5-54 Стойности на функцията на полезност

F	Качество
над 0 - до и 10	Лошо
над 10 - до и 25	Задоволително
над 25 - до и 30	Добро
над 30 - до и 35	Много добро
над 35 - до и 40	Отлично

Представителите на определените целеви групи, които са интервюирани са оценили качеството на предоставяните услуги от товарния автомобилен транспорт, съобразно изброените показатели: скорост, честота, цена, вместимост (капацитет на подвижния състав), достъпност, надеждност и сигурност. Използвана е скалата от 0 до 5, като: 1- Лошо; 2- Задоволително; 3- Добро; 4- Много добро; 5- Отлично (табл. 5-55).

Таблица 5-55 Показатели за оценка на качеството на предоставяната услуга.

	Оценка				
	Лошо	Задоволително	Добро	Много добро	Отлично
Товарни автомобилни превози					
Скорост					
Честота					
Цена					
Вместимост (капацитет на подвижния състав)					
Гъвкавост					
Достъпност					
Надеждност					
Сигурност					

2.3.1.1. ОЦЕНКИ НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ ЗА КАЧЕСТВОТО НА ПРЕДЛАГАНАТА ТОВАРНА ТРАНСПОРТНА УСЛУГА.

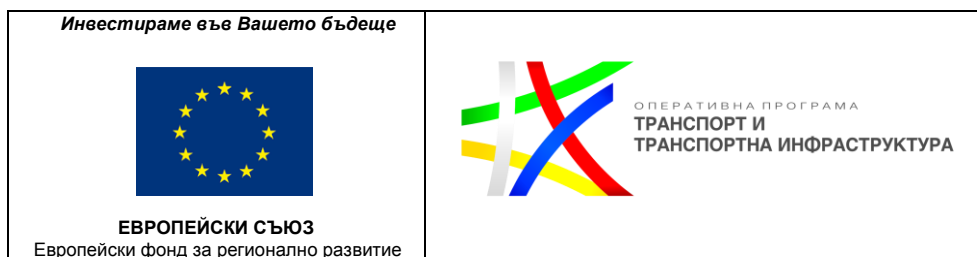
Стойностите на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за товарния автомобилен транспорт за 2015 г. са показани на фигура 5-124.



Фигура 5-124 Стойности на отделните показатели влизащи във функцията на полезност за автомобилен товарен транспорт

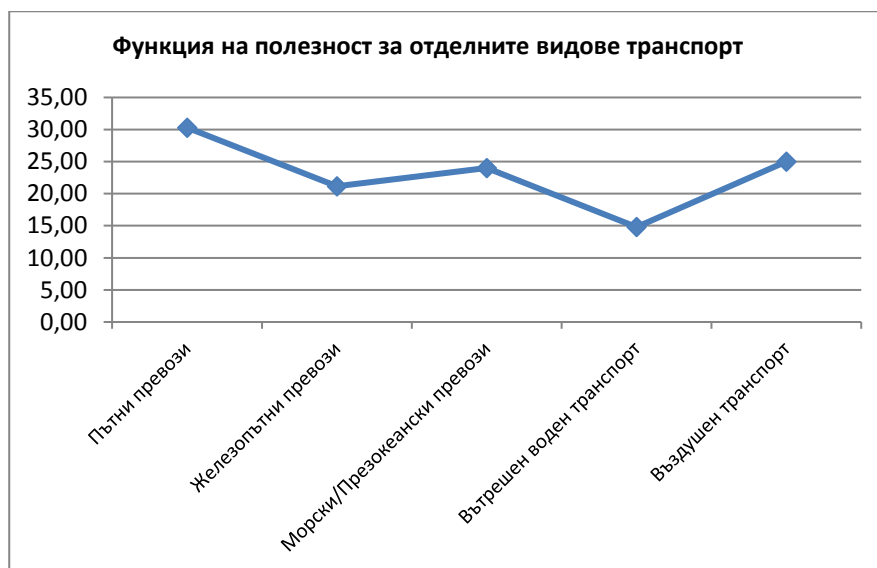
Източник: Данни от проведени интервюта с участниците на транспортния пазар

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

• При автомобилния товарен транспорт, най-високи стойности имат показателите гъвкавост и достъпност, а най-ниски са показателите вместимост и надеждност; Получените стойности за функцията на полезност за 2015 г. по видове товарен транспорт на база проведените анкетни проучвания са показани на фиг. 5-125.

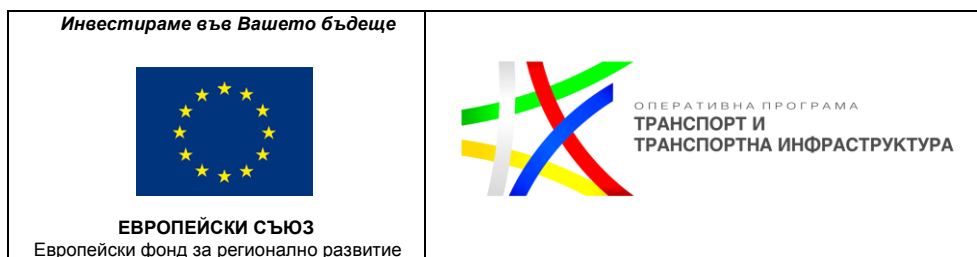


Фигура 5-125 Стойности за функцията на полезност по видове транспорт на база проведените анкетни проучвания за 2015 г.

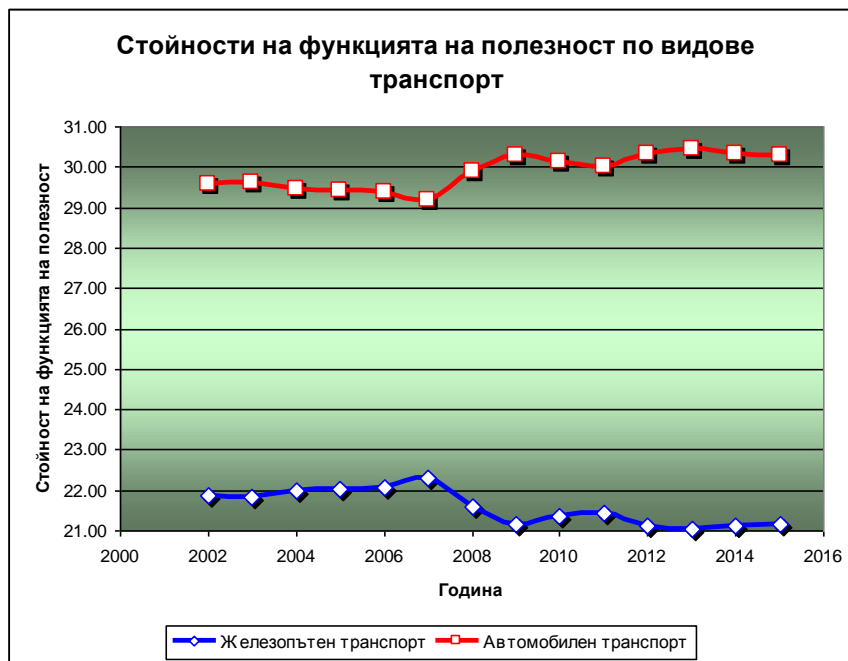
Източник: Данни от проведени интервюта с участниците на транспортния пазар

- Най-голяма е стойността на функцията на полезност за товарния автомобилния товарен транспорт (30,30);
- Стойността на функцията на полезност за товарния въздушен транспорт е 25,00;
- Стойността на функцията на полезност за морския/презокеанския транспорт е 24,00;
- Стойността на функцията на полезност за товарния железопътен транспорт е 21,17;
- Стойността на функцията на полезност за вътрешно водния транспорт е 14,80;

На фиг. 5-126 са представени стойностите на функцията на полезност за товарния автомобилен транспорт за период от 2002 до 2015 г. Стойностите на функцията на полезност са значително по-големи от тези за железопътния транспорт.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-126 Стойности на функциите на полезност по видове транспорт

2.3.1.2. МОТИВАЦИЯ И ПРЕДПОЧИТАНИЯ НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

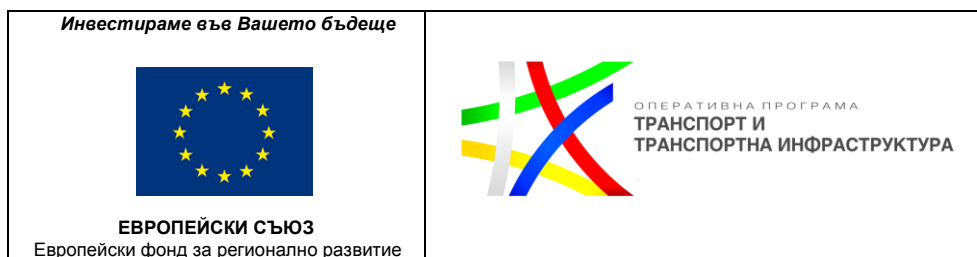
Мотивацията на потребителите за избор на друг вид транспорт пред автомобилния е свързана със следните фактори:

- ✓ Не е подходящ за превоз на масови товари;
- ✓ Лоша инфраструктура;
- ✓ Сравнително висока цена;
- ✓ Качество на обслужване;
- ✓ Състояние на подвижния състав;
- ✓ Надеждност;
- ✓ Митнически контрол;
- ✓ Ограничения на движението;
- ✓ Скъп за превози на товари на дълги разстояния;
- ✓ Ниска товароспособност на превозните средства;
- ✓ Сравнително ниска търговска сигурност на превозите;
- ✓ Висока цена;
- ✓ Малък обем на транспортната единица;
- ✓ Силно сегментиран пазар в страната с преобладаващи малки фирми;

Основните потенциални решения, които ще мотивират потребителите да изберат автомобилния транспорт са следните:

- ✓ Съгласуване с железопътния транспорт (съвместни дейности с цел допълване и подобряване на качеството на обслужване);
- ✓ Засилване ролята на Държавата в регулационния процес;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ Развитие на комбинирания транспорт;
- ✓ Развитието на пресечните точки, терминали;
- ✓ Изграждане на Единна транспортна система;
- ✓ Подобряване качеството на пътната инфраструктура;
- ✓ Съдействие от компетентните органи за решаване на проблема с недостига на шофьори;
- ✓ Предоставяне на стимули за по-екологичен транспорт, напр. при закупуването на нови автомобили;
- ✓ Ускоряване изграждането на строящите се магистрали;
- ✓ Изграждане на паркинги за осигуряване на задължителната почивка на шофьорите;
- ✓ Решаване на ежегодно възникващия проблем с разрешителните с Турция;
- ✓ Европейско решение за регламентиране на стачни действия с блокиране на държавни граници и международни пътни артерии;
- ✓ Равнопоставеност между видовете транспорт;
- ✓ Изисквания към МПС и еднаквото им прилагане към всички превозвачи;
- ✓ Системата на извършвания контрол на пътя и по граничните пунктове;
- ✓ Подобряване на енергийната ефективност;
- ✓ Обновяване на подвижния състав;
- ✓ За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна-запад ще бъде от полза изграждането на магистрали Варна-София и Варна-Русе.

2.3.2. АВТОМОБИЛЕН ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ

Качеството на предлаганата услуга от автомобилния пътнически транспорт е оценено на база изказани мнения на пътниците по време на извършените преброявания в автобусните гари. Използвана е и информация от Доклад за национално проучване - „Извършване на национално проучване за определяне цената на времето“, разработен по Проект ЦКЗ-0105-1.1. "Подпомагане работата на Централното координационно звено", финансиран от Оперативна програма „Техническа помощ 2007 - 2013“ (ОПТП).

2.3.2.1. Основни фактори, които определят качеството на транспортната услуга

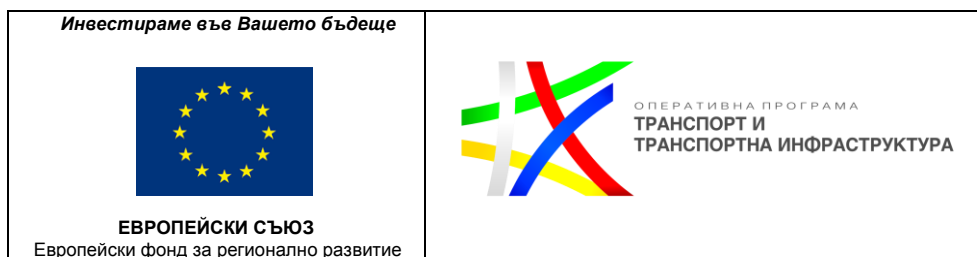
Полезността за клиентите, ползващи превозни услуги (превози с автобуси и леки автомобили) е представена като функция от следните 6 показателя (f_n):

- скорост;
- честота;
- цена;
- вместимост (капацитет на подвижния състав);
- комфорт;
- достъпност;

$$F = f(\text{скорост, честота, цена, вместимост, комфорт, достъпност})$$

За тези показатели са определени стойности - f_n по скала от 0 до 5, на база направени анкетни проучвания на пътниците.

Стойности за показателите - f_n са представени в таблица 5-56.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-56 Стойности за показателите - f_n

Скала	Качество
1	Лошо
2	Задоволително
3	Добро
4	Много добро
5	Отлично

$$0 \leq f_n \leq 5$$

$$n = 1 \dots 6$$

Максималната стойност на функцията на полезност е 30 и отговаря на предоставяне на услуга с отлично качество, т.е. $0 \leq F \leq 30$ (Табл. 5-58).

Таблица 5-57 Стойности на функцията на полезност

F	Качество
над 0 - до и 5	Лошо
над 5 - до и 15	Задоволително
над 15 - до и 20	Добро
над 20 - до и 25	Много добро
над 25 - до и 30	Отлично

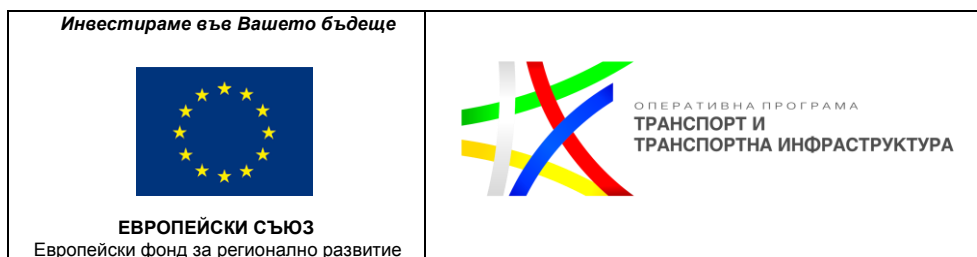
2.3.2.2. ОЦЕНКИ НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ ЗА КАЧЕСТВОТО НА ПРЕДЛАГАНАТА ТОВАРНА ТРАНСПОРТНА УСЛУГА.

Относно показателите влизащи във функцията на полезност за автомобилния пътнически транспорт може да се направят следните изводи¹⁷:

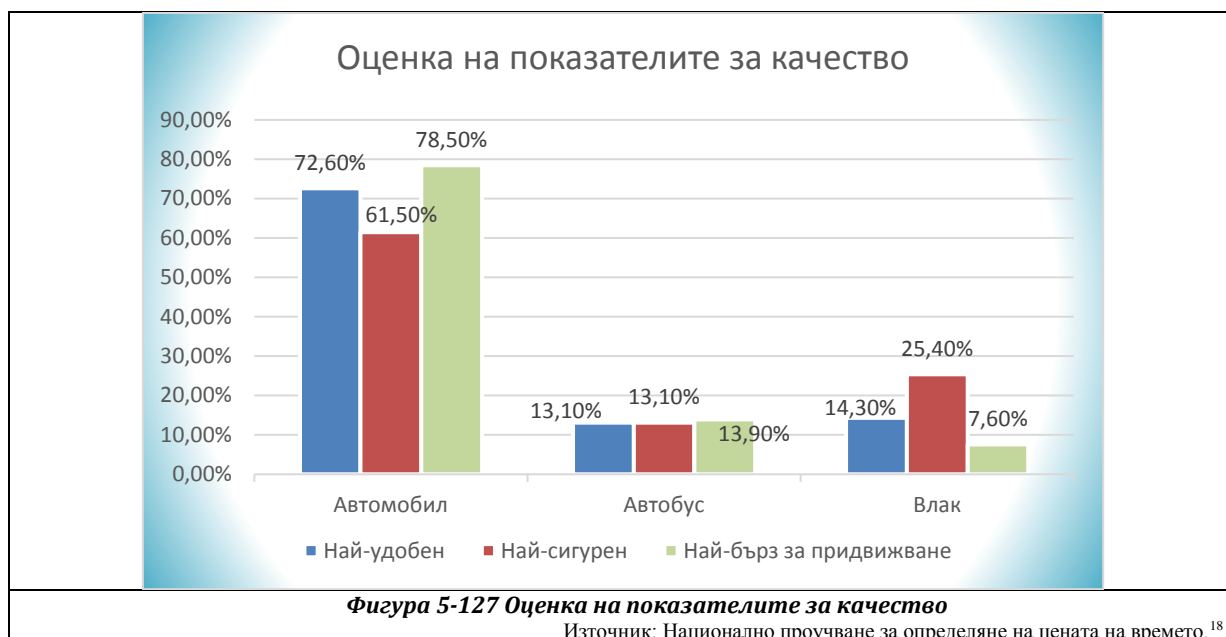
- 72,60 % от интервюираните смятат, че автомобилният транспорт е най-удобен;
- 61,50 % от интервюираните смятат, че автомобилният транспорт е най-сигурен;
- 78,50 % от интервюираните смятат, че автомобилният транспорт е най-бърз;
- 13,10 % от интервюираните смятат, че автобусният транспорт е най-удобен;
- 13,10 % от интервюираните смятат, че автобусният транспорт е най-сигурен;
- 13,90 % от интервюираните смятат, че автобусният транспорт е най-бърз;

Най-големи са стойностите на показателите влизащи във функцията на полезност за автомобилния пътнически транспорт. С по-ниски стойности са показателите за автобусния и железопътния транспорт.

¹⁷ Данните са от национално проучване за определяне на цената на времето. Източник: http://www.bgregion.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Стойностите на функцията на полезност за пътническият автомобилен транспорт (автомобили/автобуси) за периода 2010-2015 г. са представени в табл. 5-58. И при двата вида сухоземен транспорт – железопътен и автобусен, пазарните дялове намаляват за сметка на използването на леки автомобили. За повечето хора функцията на полезност има най-високи стойности, при използване на леки автомобили въпреки по-високата цена на придвижването.

Таблица 5-58 Стойности на функцията на полезност

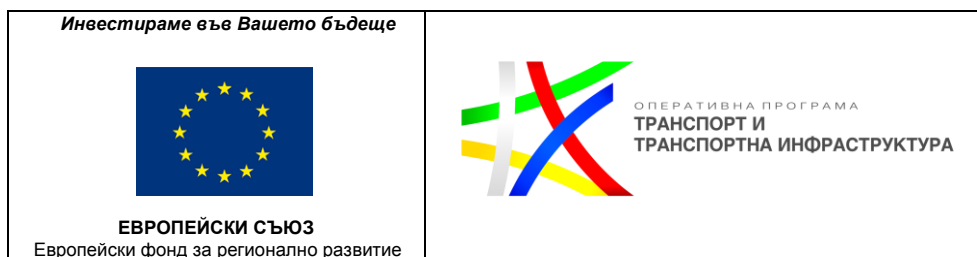
Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Автомобилен	29	29,04	29,06	29,07	29,08	29,09
Автобусен	22,04	21,74	21,44	21,18	20,97	20,79
Железопътен	19,29	18,98	18,82	18,68	18,53	18,39

Най-голяма е стойността на функцията за полезност на автомобилния пътнически транспорт, следвана от автобусния и железопътния транспорт. В резултат на направения анализ може да се каже, че качеството на предоставяните пътнически автобусни услуги намалява, в резултат на което намалява и стойността на функцията на полезност. Стойността на функцията на полезност за пътниците ползващи леки автомобили се увеличава. За 2014 г. стойността на функцията е 29,08, което по скалата за оценка означава, че предоставяните услуги са с „Отлично“ качество. Стойността на функцията на полезност за пътниците ползващи автобуси за 2014 г. е 20,97 и съответства на „Много добро качество“.

2.3.2.3 МОТИВАЦИЯ И ПРЕДПОЧИТАНИЯ НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

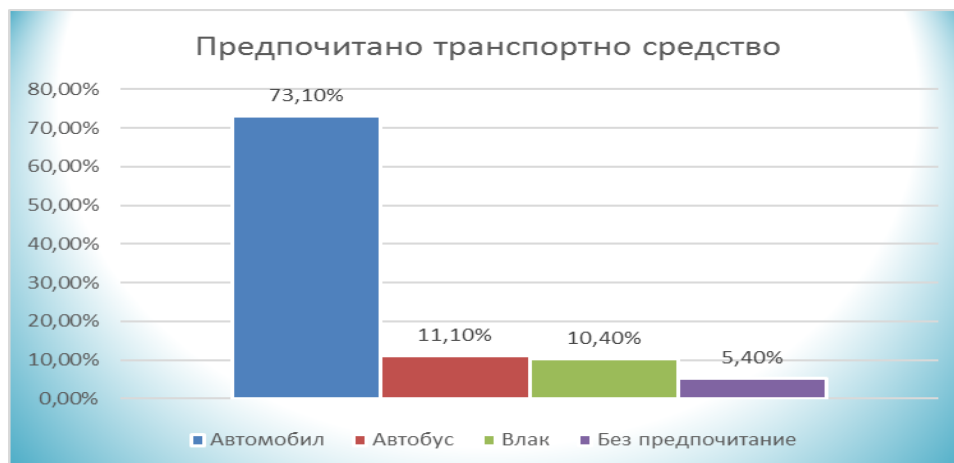
По-голяма част от пътниците изказват предпочитания за придвижване в извън градска среда с автомобилния транспорт (леки коли). На следващо място по предпочитание за пътуване е железопътния транспорт и накрая автобусния транспорт.

¹⁸ http://www.bgregion.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

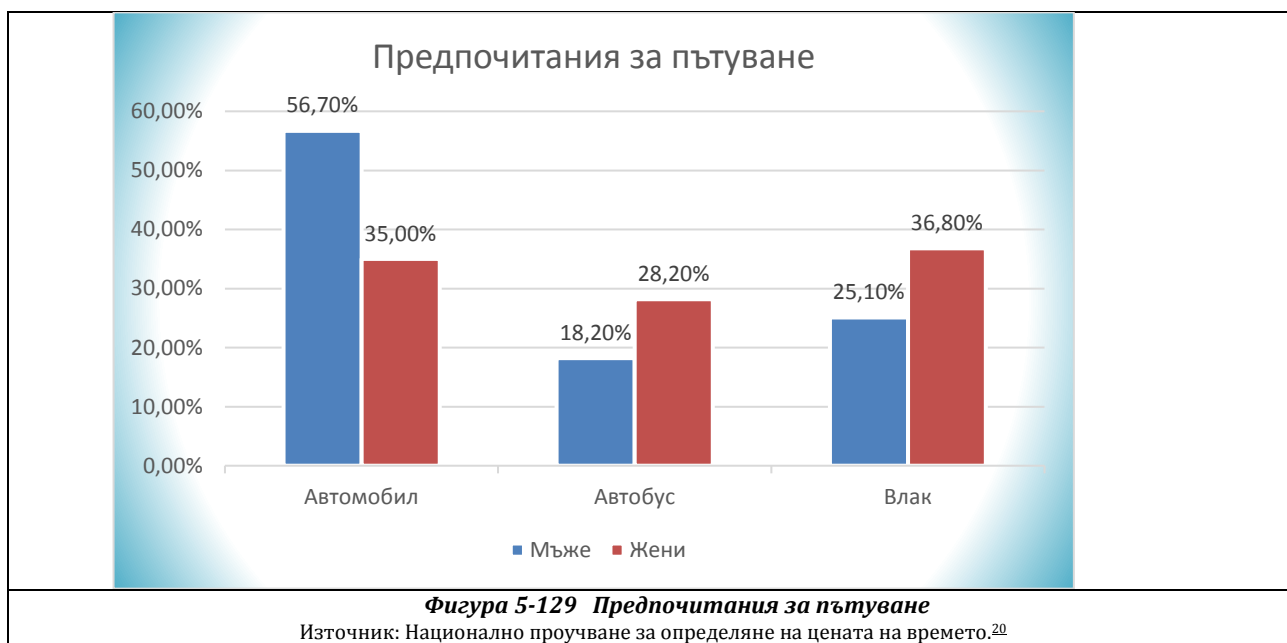
Най-предпочитаното транспортно средство е автомобил, следват автобус и влак.



Фигура 5-128 Предпочитания при избор на транспортно средство

Източник: Национално проучване за определяне на цената на времето.¹⁹

- 73,10% от запитаните, предпочитат да се придвижват с автомобил;
- 11,10%, предпочитат автобус;
- 10,40% имат предпочитат да използват влак и 5,40% нямат ясни предпочитания относно използваното транспортно средство.



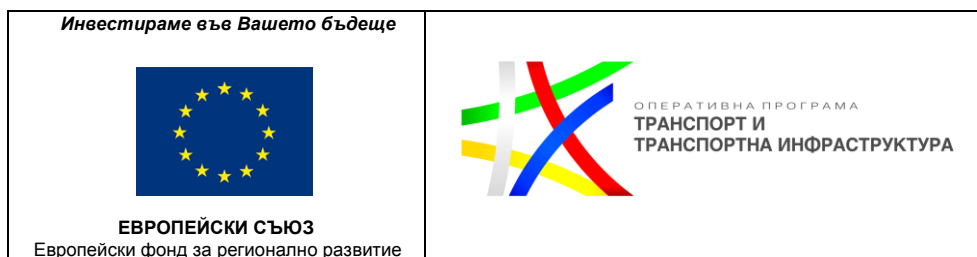
Фигура 5-129 Предпочитания за пътуване

Източник: Национално проучване за определяне на цената на времето.²⁰

¹⁹ http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar

²⁰ http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- По-голяма част от пътниците предпочитат автомобилния транспорт, като начин за придвижване в извън градска среда – 56,70 % от мъжете и 35,00 % от жените;
- 18,20 % от мъжете и 28,20 % от жените, предпочитат да пътуват с автобус;
- 25,10 % от мъжете и 36,80 % от жените имат предпочитания да пътуват с влак.

2.4. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР. НИВА НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР. КОНКУРЕНТНА СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР.

2.4.1. НИВО НА ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ НА ПАЗАРА. ТОВАРЕН АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Достъпът до пазара е на база издаден лиценз за извършване на обществен превоз на товари. Лиценз за извършване на обществен превоз на товари се издава в случаите, когато лицето отговаря на изискванията за: благонадеждност, професионална компетентност, финансова стабилност и установяване на територията на Република България.

Изискванията за благонадеждност са изпълнени, когато ръководителят на транспортната дейност на лицето не е осъждан за умишлено престъпление от общ характер или не е лишен с влязла в сила присъда от правото да упражнява транспортна дейност.

Изискванията за професионална компетентност са изпълнени, когато ръководителят на транспортната дейност на лицето притежава познания и опит, придобити чрез посещения в курсове за обучение или усвоени в транспортната практика, успешно е положил писмен изпит по предмети, определени в приложение № 1 от Наредбата и има най-малко средно образование.

Транспортната дейност на лицето трябва да бъде ръководена постоянно и ефективно от лице, притежаващо удостоверение за професионална компетентност. Едно и също лице, притежаващо удостоверение за професионална компетентност може да ръководи транспортната дейност на не повече от две лица, извършващи обществен превоз на пътници и товари.

Финансово стабилно е лицето, което разполага с достатъчно ресурси, с които може да гарантира за нормалното стартиране и функционирането на транспортното предприятие в размер на левовата равностойност на 9000 евро за първия автомобил и за всеки следващ автомобил - левовата равностойност на 5000 евро.

Кандидатите за получаване на лиценз подават заявление до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез началника на съответния областен отдел "Контролна дейност - ДАИ" на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" по образец със съответните приложения.

Лиценз за обществен превоз на товари се издава за срок 10 години, той е поименен и не подлежи на преотстъпване.

Срокът на лиценза се продължава за нови 10 години, ако превозвачът е направил писмено заявление по образец в рамките на 30 календарни дни преди изтичане на срока на валидност на лиценза.

Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води регистър на пътните превозни средства към всеки лиценз и издава удостоверение за обществен превоз на товари за всяко превозно средство, включено в регистъра.

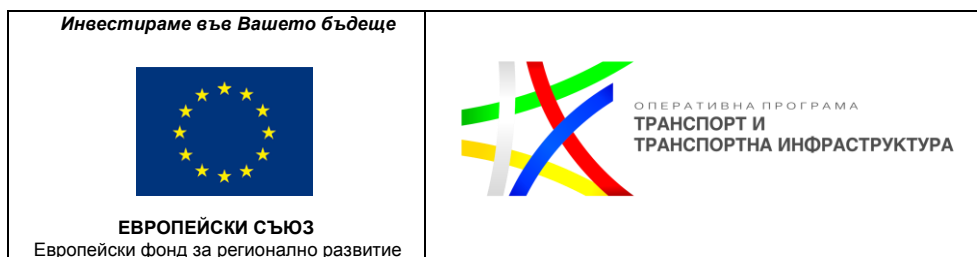
Едно и също превозно средство може да бъде вписано в регистъра само към един лиценз.

2.4.2. НИВО НА ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ НА ПАЗАРА. ПЪТНИЧЕСКИ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Лиценз за извършване на обществен превоз на пътници се издава в случаите, когато лицето отговаря на изискванията за:

1. благонадеждност;
2. професионална компетентност;
3. финансова стабилност;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4. установяване на територията на Република България.

Изискванията за благонадеждност са изпълнени, когато ръководителят на транспортната дейност на лицето не е осъждан за умишлено престъпление от общ характер или не е лишен с влязла в сила присъда от правото да упражнява транспортна дейност.

Изискванията за професионална компетентност са изпълнени, когато ръководителят на транспортната дейност на лицето притежава познания и опит, придобити чрез посещения в курсове за обучение или усвоени в транспортната практика, успешно е положил писмен изпит по предмети, определени в приложение № 1 към наредбата и има най-малко средно образование.

Изпитите за професионална компетентност се провеждат от Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", като редът и начинът за провеждане на изпитите се определят от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация".

Транспортната дейност на лицето трябва да бъде ръководена постоянно и ефективно от лице, притежаващо удостоверение за професионална компетентност. Едно и също лице, притежаващо удостоверение за професионална компетентност може да ръководи транспортната дейност на не повече от две лица, извършващи обществен превоз на пътници или товари.

Финансово стабилно е лицето, което разполага с достатъчно ресурси, с които може да гарантира за нормалното стартиране и функционирането на транспортното предприятие, в размер левовата равностойност на 9000 евро за първия автомобил и за всеки следващ автомобил - левовата равностойност на 5000 евро.

Кандидатите за получаване на лиценз подават заявление до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез началника на съответния областен отдел "Контролна дейност - ДАИ" на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" по образец.

В срок до 15 календарни дни от подаването на заявлението министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице издава лиценз.

Лиценз се издава за срок 10 години, той е поименен и не подлежи на преотстъпване.

Срокът на лиценза се продължава за нови 10 години, ако превозвачът е направил писмено заявление по образец в рамките на 30 календарни дни преди изтичане на срока на валидност на лиценза.

Отказът за издаване на лиценз се мотивира и подлежи на обжалване по реда на Административно процесуалния кодекс.

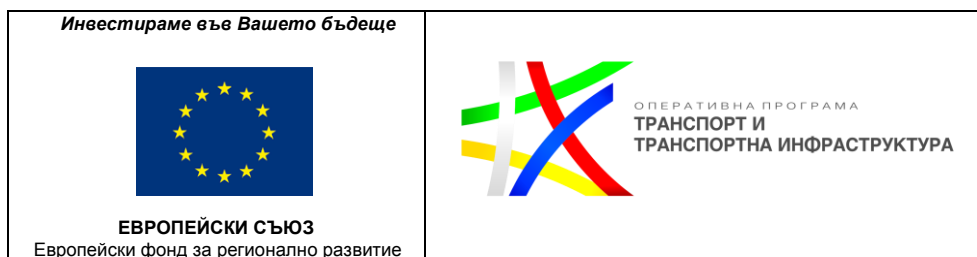
Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води регистър на моторните превозни средства към всеки лиценз и издава удостоверение за обществен превоз на пътници за всяко превозно средство, включено в регистъра. Едно и също превозно средство може да бъде вписано в регистъра само към един лиценз.

2.4.3. КОНКУРЕНТНА СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

Достъпът до транспортния пазар на автомобилния транспорт е напълно либерализиран. Всеки оператор който отговаря на описаните условия за получаване на съответния Лиценз за извършване на превози има равнопоставен достъп до пазара. Това се потвърждава от големия брой превозвачи, които имат Лиценз за извършване на пътнически и товарни автомобилни превози.

- Вътрешен лиценз за извършване на пътнически превози към 25.01.2016 г. притежават 551 броя превозвачи от различни области на България.
- Лиценз на Общността за извършване на пътнически превози към 25.01.2016 г., притежават общо 1027 броя превозвачи от различни области на България.

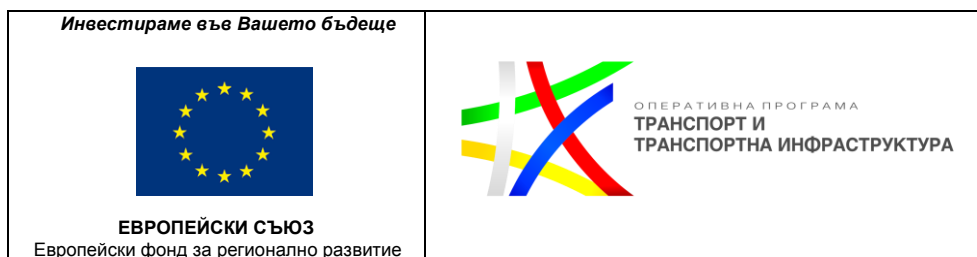
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Вътрешен лиценз за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 4128 броя превозвачи от различни области на България.
- Лиценз на Общността за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 11279 броя превозвачи от различни области на България.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3. АНАЛИЗ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

3.1. ЦЕЛИ И МЕТОДОЛОГИЯ НА АНАЛИЗА

• Цели на анализа

- изследване и оценка на наличността, състоянието и качеството на пътната инфраструктура;
- определяне на тенденциите на развитие на пътната инфраструктура;
- идентифициране на проблеми относно наличността, техническите и експлоатационни параметри и качество на пътната инфраструктура.

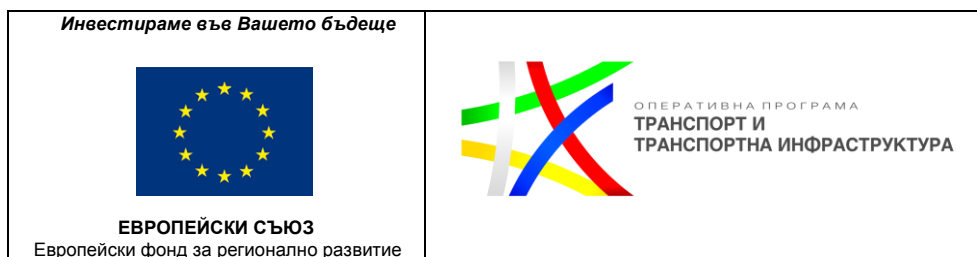
• Обект на анализа

Обект на настоящия анализ са републиканските пътища (Фигура 5-130). Републикански пътища са автомагистралите, скоростните пътища и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Отделни републикански пътища са включени в трансевропейската пътна мрежа²¹. Републиканските пътища са от национално значение и осигуряват маршрути от държавен интерес²². Като маршрути от държавен интерес се определят тези, които отговарят поне на едно от следните условия:

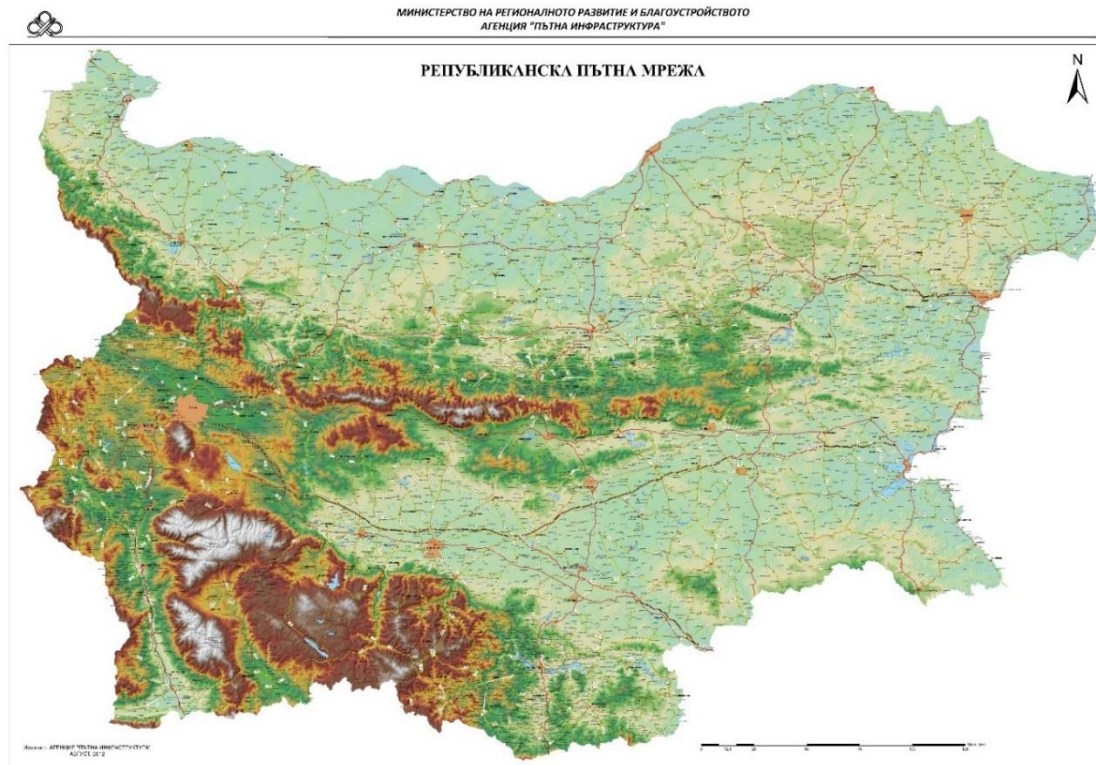
- представляват част от международен път клас "Е", означен със съответния международен номер;
- съвпадат с направлението на международни автомобилни превози;
- представляват част от общоевропейски транспортни коридори, за които има подписани меморандуми за разбирателство между страните, през чиито територии те преминават;
- служат за транзитно движение на средни и дълги разстояния;
- осигуряват транспортна връзка за прехвърляне на транзитно движение от едно направление към друго;
- осигуряват транспортни връзки с пристанища, граждански летища, жп гари, курорти, културно-исторически паметници и местности и други обекти от национално значение;
- свързват отделни региони или осигуряват транспортни връзки между общинските и областните центрове.

²¹ Закон за пътищата Чл.3

²² Правилник за прилагане на закона за пътищата, чл.2.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-130 Републиканска пътна мрежа (Източник:АПИ)

• Обхват на анализа

Анализът включва оценки по количествени и качествени показатели за наличието, достъпността и състоянието на РПМ:

- дължина на РПМ според класа на пътя по области и общо за страната;
- структура на РПМ според класа на пътя по области и общо за страната;
- дължина на РПМ според вида на настилка по райони на планиране, области и общо за страната;
- структура на РПМ според вида на настилка по области и общо за страната;
- гъстота на РПМ на база територия (км/1000кв,км);
- гъстота на РПМ на база население (км/1000 души население);
- качество на пътната настилка.

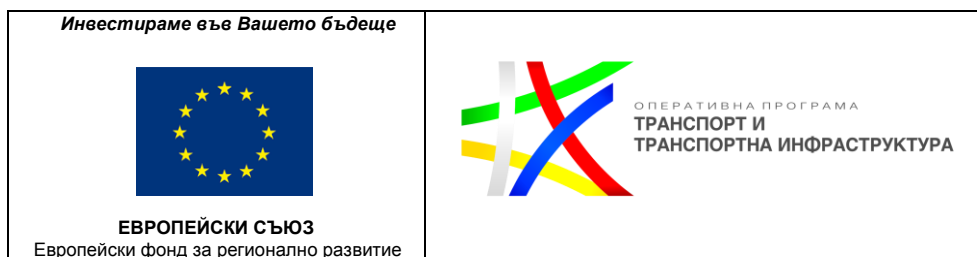
3.2. КОЛИЧЕСТВЕН АНАЛИЗ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

3.2.1. ДЪЛЖИНА НА РПМ

• Обща дължина

Общата дължина на РПМ към 31.12.2015 г. е 19853 км. В таблица 5-59 и на фигура 5-131 са представени данни за разпределението на РПМ по класове на пътищата.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

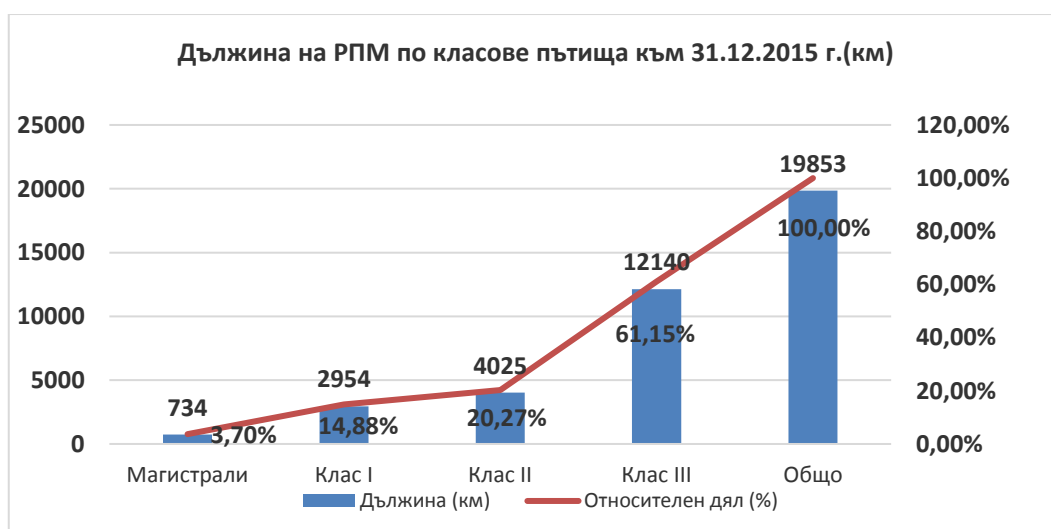


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-59 Дължина на РПМ по класове пътища към 31.12.2015 г.(км)

Източник:НСИ

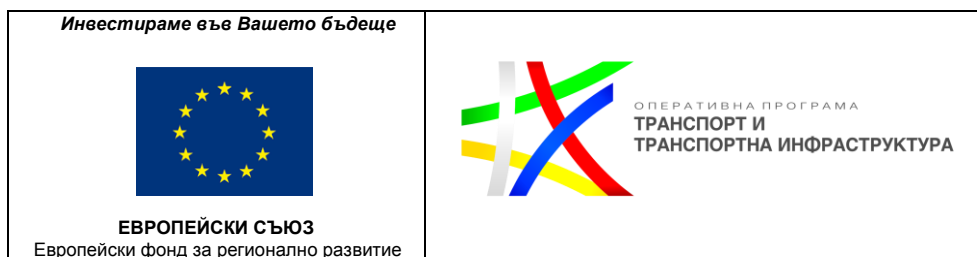
Дължина на РПМ по класове пътища към 31.12.2015 г.(км)		
Клас	Дължина (км)	Относителен дял (%)
Магистрали	734	3,70%
Клас I	2954	14,88%
Клас II	4025	20,27%
Клас III	12140	61,15%
Общо	19853	100,00%



Фигура 5-131 Дължина на РПМ по класове пътища

Магистралите са с обща дължина 734 км. или 3,7 % от РПМ. Пътищата от I клас са с обща дължина 2954 км. с относителен дял 14,88%. Пътищата от клас II са с обща дължина 4025 км. и относителен дял от РПМ 20,27%. С най-голяма обща дължина (12140 км) и най-голям относителен дял (61,15%) са третокласните пътища.

Развитието на РПМ за периода 2007 - 2015 г. е в посока на нарастване на общата дължина. За изследвания период 2007 - 2015 г. общата дължина на РПМ се е увеличила от 19425 км. на 19853 км. или общо с 428 км. (фигура 5-132).

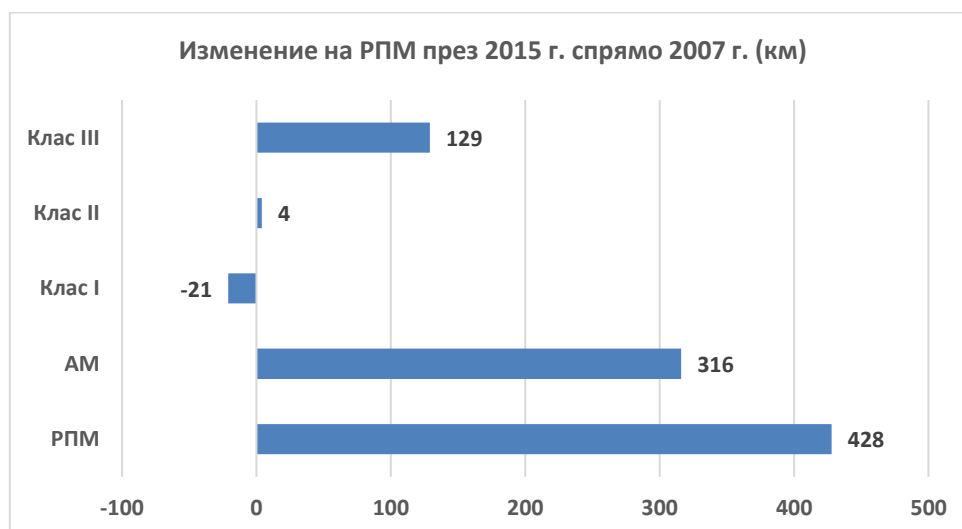


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



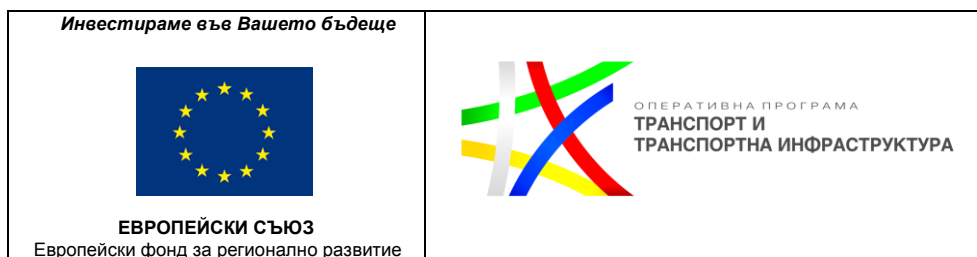
Фигура 5-132 Обща дължина на РПМ

Дължината на магистралите са се увеличила с общо 316 км., на пътищата III клас с общо 129 км., а дължината на пътищата от клас I е намаляла с 21 км. Незначителна е промяната в дължината на пътищата клас II, която се е увеличила с 4 км. (фигура 5-133)



Фигура 5-133 Изменение на РПМ през 2015 г. спрямо 2007г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

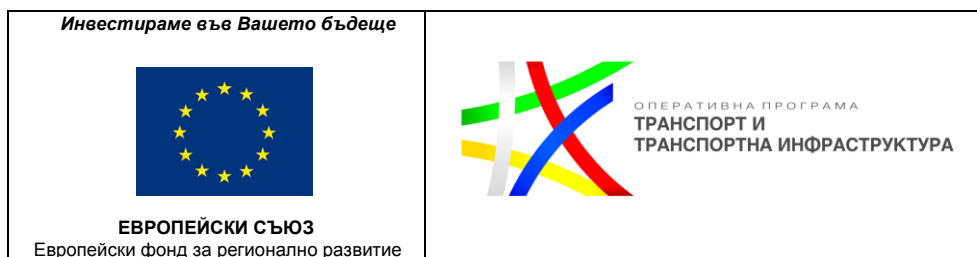
Измененията в дължините на пътищата по класове общо за периода и по години (верижна база) е представено на фигура. 5-134.



Фигура 5-134 Изменение на дължините на пътищата по класове

Най-значителни увеличения в дължините на магистралите има през 2015 г. (124км.), през 2013 г.(64 км.) и през 2012 г. (83км.). Дължината на пътищата от клас I е намаляла през 2014 г. (с 10км.) и през 2015 г. (с 11км.). До 2014 г. за пътищата от клас II е налице тенденция към нарастване на общата дължина, но през 2015 г. тя намалява със 17км. Увеличението на дължината на пътищата от клас III е различно по години на изследвания период, като най-голямо е през 2014 г. (48км.).

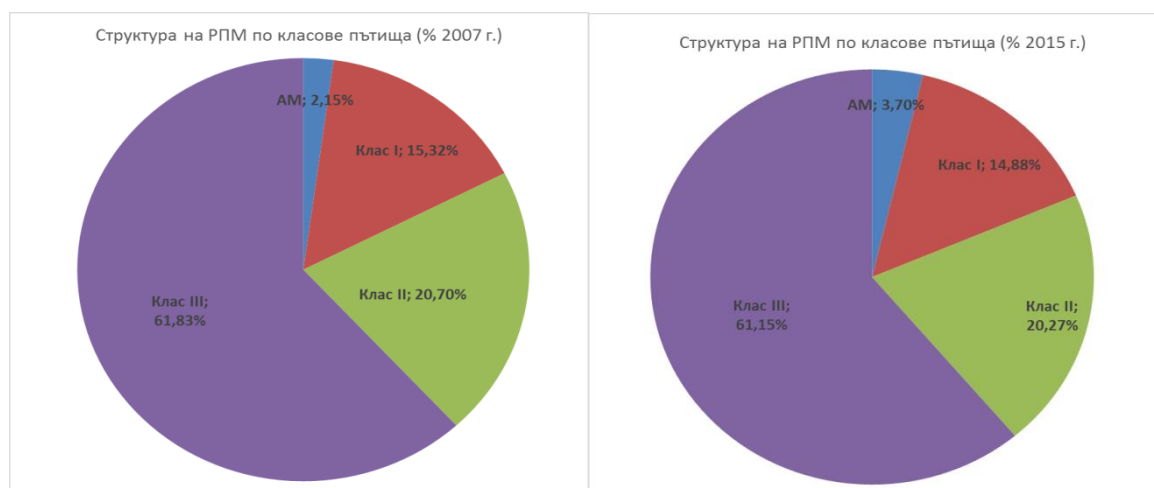
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

• Структура на РПМ по класове пътища

Измененията на пътната мрежа са довели и до изменение на структурата на пътищата по класове (фигура 5-135).



Фигура 5-135 Относителен дял на пътищата по класове в РПМ

Относителният дял на магистралите е нарастнал от 2,15 % през 2007 г. на 3,7 % през 2015 г.

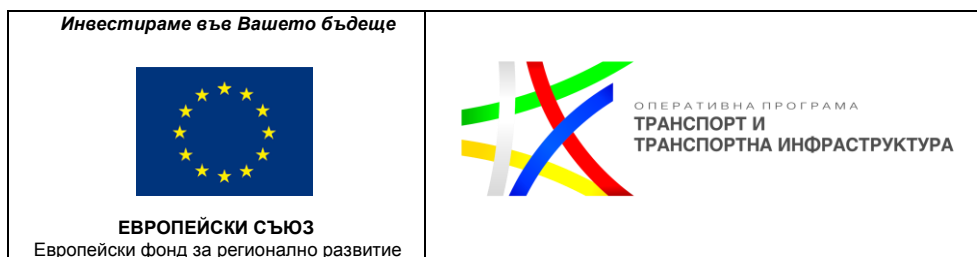
Относителният дял на останалите класове пътища е намалял. За пътищата от клас I намалението е от 15,32% през 2007 г. на 14,88% през 2015 г.

Относителният дял на пътищата от клас II от 20,7% е намалял на 20,27%, а на пътищата от клас III- от 61,83% на 61,15%.

• Разпределение на пътищата от РПМ по статистически райони

От значение за развитието на регионите и връзката им с транспортната система е наличието на пътища от РПМ по статистически райони и области. Данните за разпределението на пътищата от РПМ (таблица 5-60) показват, че по дължина те са относително равномерно разпределени по статистически райони, като с най-голяма дължина е пътната мрежа в Южен централен район (4102 км. или 20,66% от РПМ), следван от най-слабо развитият в социално-икономическо отношение Северозападен район (3402 км. или 17,14% от РПМ).

С най- голям дял от магистралите в пътната мрежа на страната е Югоизточен район (30,38%), а в Северен централен район няма магистрала. По дължина на първокласните пътища в пътната мрежа на страната водещи са Югоизточен район (20,31%) и Югозападен район (20,18%).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-60 Разпределение на пътищата от РПМ по статистически райони

Разпределение на пътищата от РПМ по статистически райони (%) - 2015 г.										
Статистически райони	Пътища - общо		Автомагистрала		Първо-класни		Второ-класни		Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли	
	км	%	км	%	км	%	км	%	км	%
Северозападен район	3402	17,14%	7	0,95%	393	13,30%	766	19,03%	2236	18,42%
Северен централен район	2965	14,93%			462	15,64%	636	15,80%	1867	15,38%
Североизточен район	2690	13,55%	95	12,94%	487	16,49%	467	11,60%	1641	13,52%
Югоизточен район	3307	16,66%	223	30,38%	600	20,31%	754	18,73%	1730	14,25%
Югозападен район	3387	17,06%	215	29,29%	596	20,18%	618	15,35%	1958	16,13%
Южен централен район	4102	20,66%	194	26,43%	416	14,08%	784	19,48%	2708	22,31%

• Разпределение на пътищата от РПМ по области

Разпределението на пътищата от РПМ за 2015 г. по области се различава по класове пътища.

Разпределението общо на всички класове пътища от РПМ за 2015 г. с ранжиране по обща дължина по области е представено на фигура 5-136.

С най-голяма обща дължина на пътищата е област София (1506 км). С най-малка дължина на пътищата от РПМ е област Габрово. Средната за страната по области дължина на РПМ е 735 км. и до нея се доближава област Пазарджик със 739 км. пътища. С дължина на пътната мрежа над средната са 10 области (Пазарджик, Ловеч, Плевен, Добрич, Стара Загора, Велико Търново, Пловдив, Хасково, Бургас и София). С дължина на пътната мрежа под средната са останалите 17 области.

Разпределението на магистралите по дължина по области е представено на фигура 5-137.

Магистрала преминават през 14 области. От тях с най-голяма дължина на магистралите е област София (137 км) и с най-малка- област Ловеч (7 км.).

Разпределението на първокласните пътища от РПМ по области с ранжиране по дължина е представено на фигура 5-138.

С най-голяма дължина на пътища клас I са областите София, Бургас и Шумен, на чиито територии е разположена около 27% от първокласната пътна мрежа.

Разпределението на второкласните пътища от РПМ по области с ранжиране по дължина е представено на фигура 5-139.

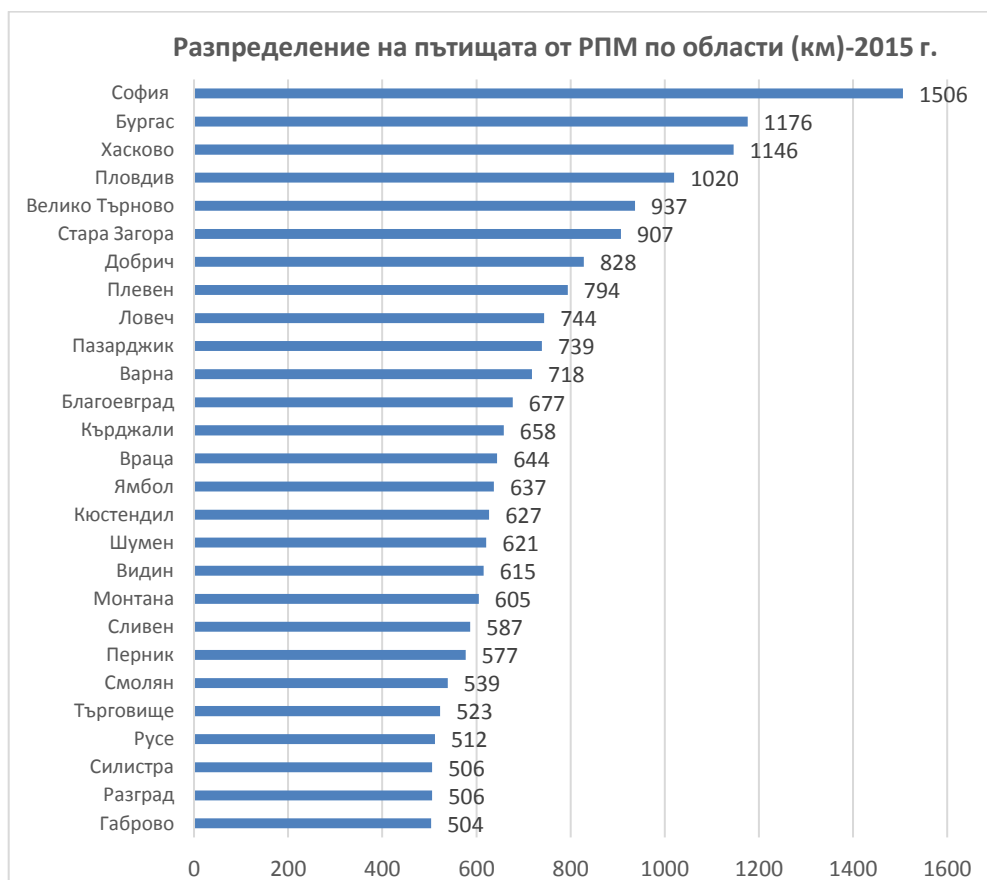
С дължина на пътища клас II над 200 км. са девет области (София, Бургас, Пазарджик, Сливен, Плевен, Стара Загора, Враца, Пловдив и Добрич), на чиито територии е разположена около 53% от второкласната пътна мрежа.

Разпределението на пътищата от РПМ клас III по области с ранжиране по дължина е представено на фигура 5-140.

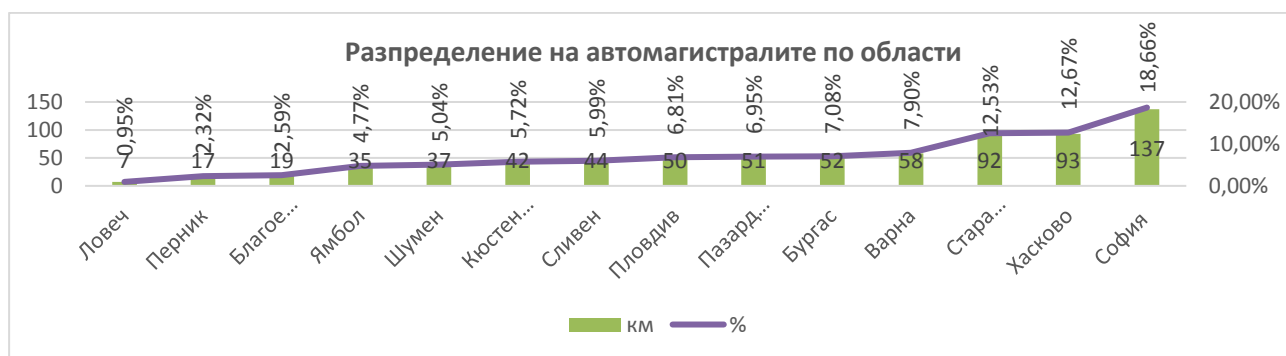
С най-голяма дължина на пътища клас III клас е област Хасково (747 км.). С над 500 км. пътища III клас са областите Добрич, Кърджали, Ловеч, Пловдив, Бургас, Велико Търново и София.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

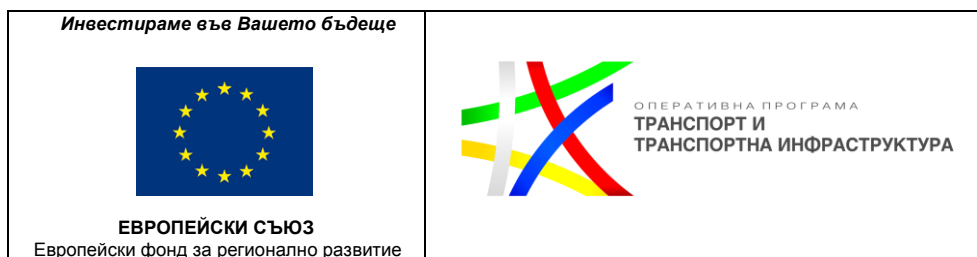


Фигура 5-136 Разпределение на пътищата от РПМ по области

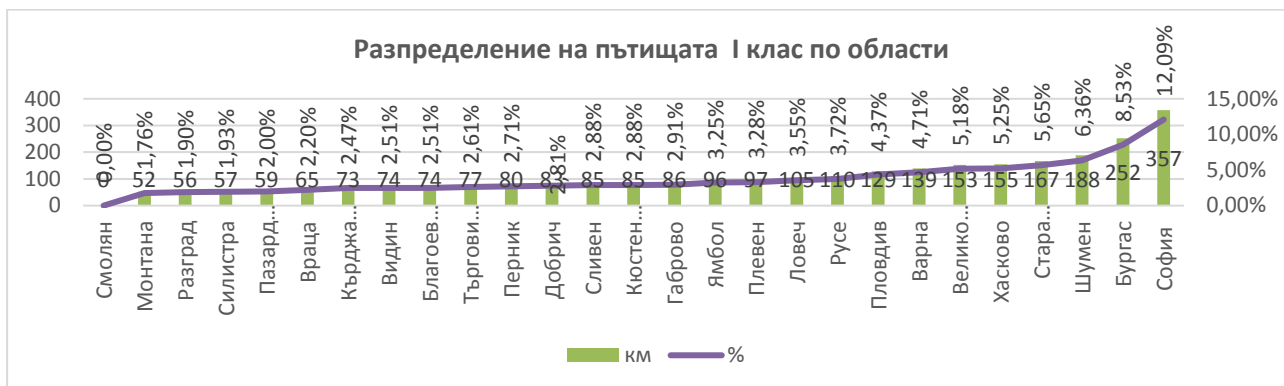


Фигура 5-137 Разпределение на магистралите по области

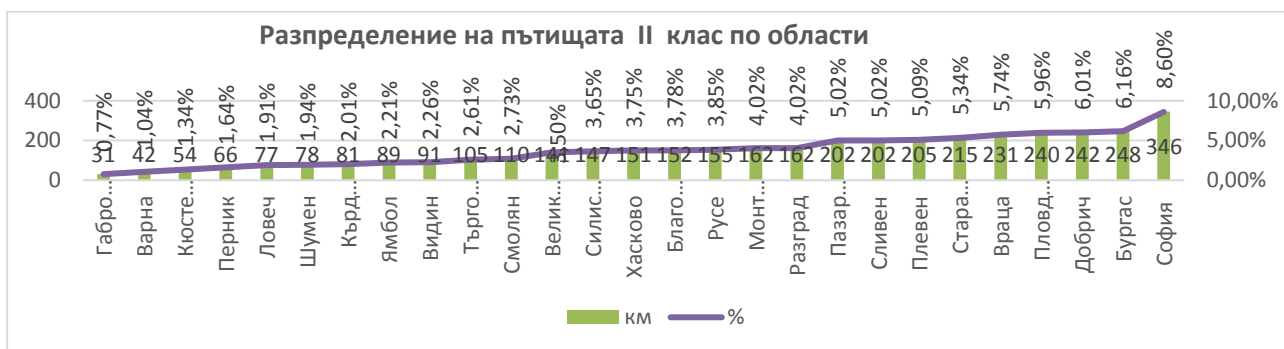
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



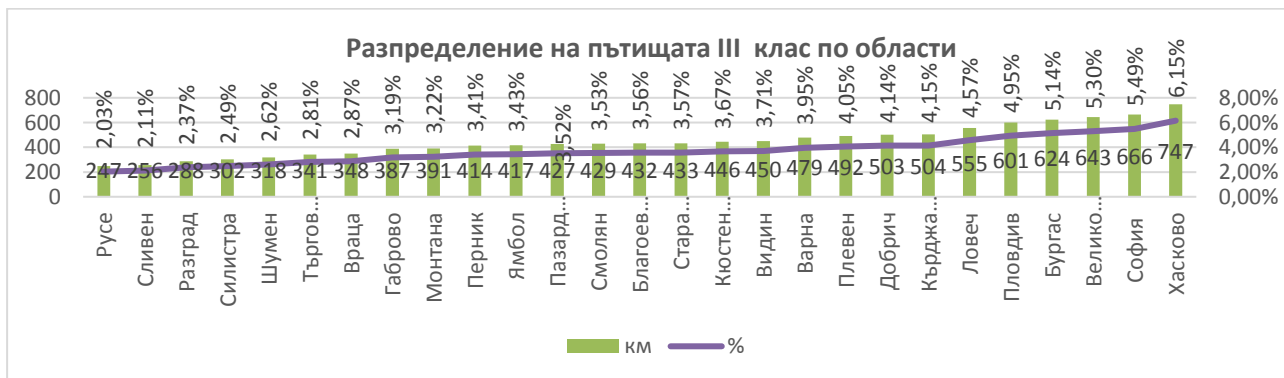
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-138 Разпределение на първокласните пътища от РПМ по области



Фигура 5-139 Разпределение на второкласните пътища от РПМ по области



Фигура 5-140 Разпределение на третокласните пътищата от РПМ по области

• Развитие на РПМ по области

Количествена оценка на развитието на пътната инфраструктура е направена за периода 2007 – 2015 г. На фигура 5-141 са представени ранжирани данни за изменението на общата дължина на пътищата от РПМ по области през 2015 г. спрямо базова 2007 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

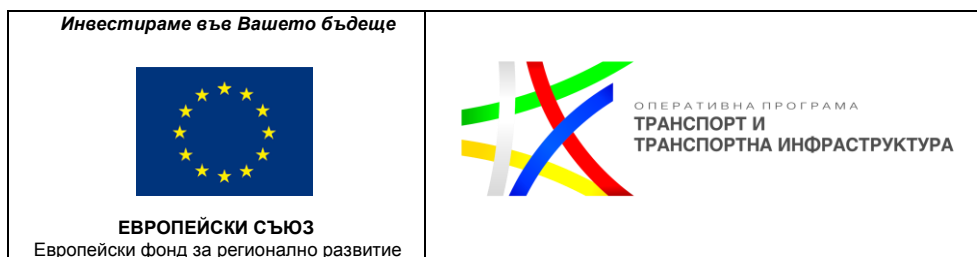
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-141 Изменение на общата дължина на пътищата от РПМ по области

Развитие на РПМ през изследвания период няма в областите Пазарджик, Русе, Силистра, Смолян и Търговище, а в областите Ловеч, Пловдив и Велико Търново има известно намаляване на дължината на пътищата от РПМ. С най-голямо увеличение на общата дължина на пътищата от РПМ са областите Хасково (83км.), Кюстендил(50км.), Стара Загора(46км.), Сливен(46км.), Ямбол(41км.), Кърджали(38км.), Перник(31км.) и София(23км.).

Данните за изменение на пътищата от РПМ по области и по класове, представени на фиг. 5-142 – фиг. 5-145 позволяват да се определят измененията в структурата на РПМ по области.

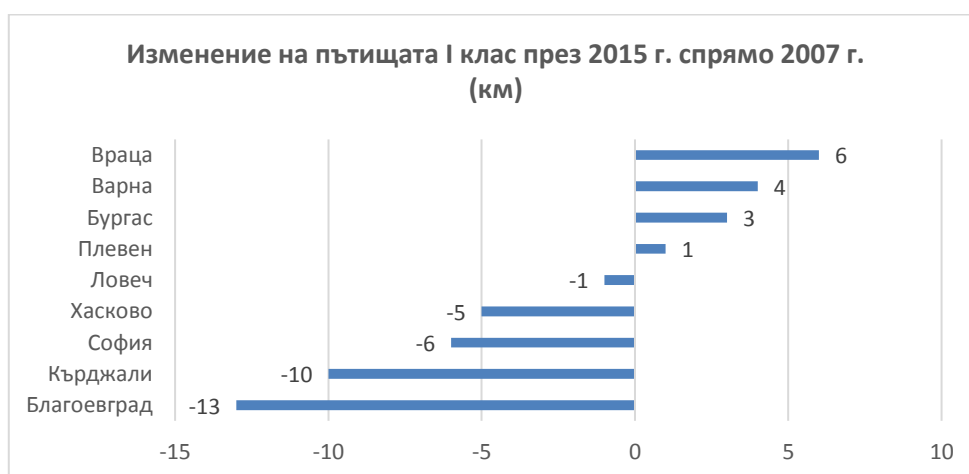


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-142 Изменение на дължината на магистралите по области

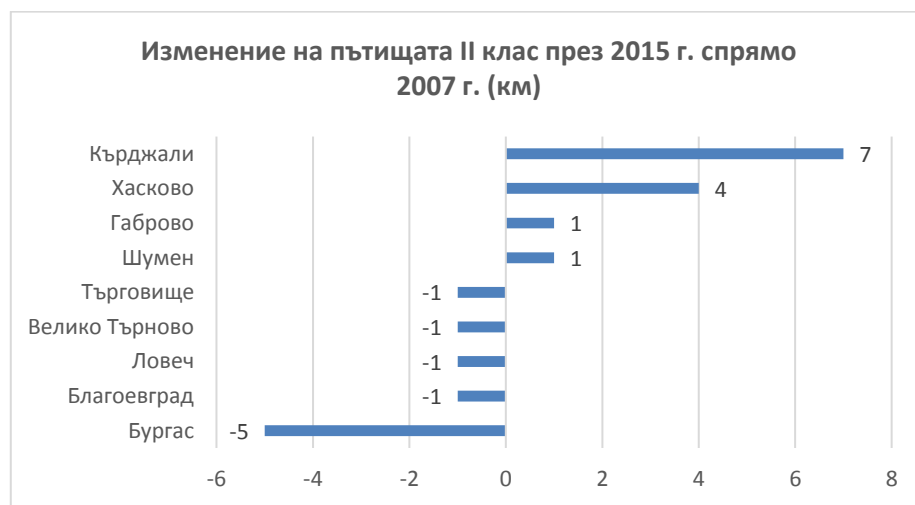
През 2007 г. в областите Ямбол, Благоевград, Кюстендил, Перник и Сливен не са били изградени магистрала. През изследвания период дължината на изградените магистрала е най-голяма в областите Хасково, Сливен, Кюстендил, Стара Загора и Ямбол.



Фигура 5-143 Изменение на първокласните пътища по области

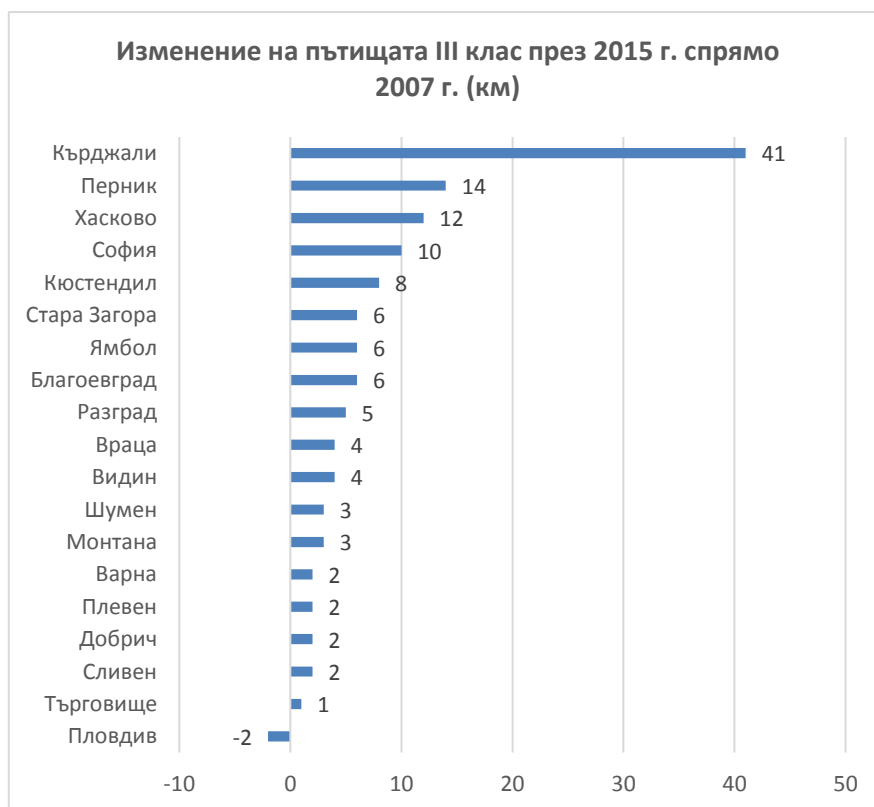
За пет области (Благоевград, Кърджали, София, Хасково и Ловеч) дължината на първокласните пътища е намалена с общо 35 км. В областите Враца, Варна, Бургас и Плевен дължината на първокласните пътища е увеличена с общо 14 км.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

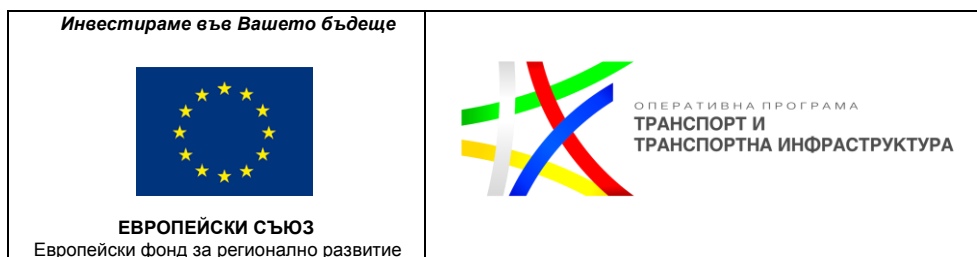


Фигура 5-144 Изменение на второкласните пътища по области

Измененията в дължината на второкласните пътища по области са незначителни като резултативното изменение е 4 км. увеличение.



Фигура 5-145 Изменение на третокласните пътища по области



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Третокласната пътна мрежа се е увеличила във всички области в различна степен с изключение на област Пловдив. Най-голямо увеличение на дължината на пътищата клас II от РПМ има в област Кърджали (41км.)

Данните показват, че за областите с най-голямо увеличение на дължината на РПМ, с изключение на област Кърджали, увеличаването на дължината на РПМ е между 55% (за област Перник) и 96% (за област Сливен) резултат от изграждането на магистрали (таблица 5-61).

Таблица 5-61 Изменение на дължината на РПМ по области

Изменение на общата дължина на РПМ по области през 2015 г. спрямо 2007 г. (км)					
Области	РПМ	АМ	Клас I	Клас II	Клас III
Хасково	83	72	-5	4	12
Кюстендил	50	42	0	0	8
Стара Загора	46	40	0	0	6
Сливен	46	44	0	0	2
Ямбол	41	35	0	0	6
Кърджали	38		-10	7	41
Перник	31	17	0	0	14
София	23	19	-6	0	10

3.2.2. ГЪСТОТА НА ПЪТНАТА МРЕЖА

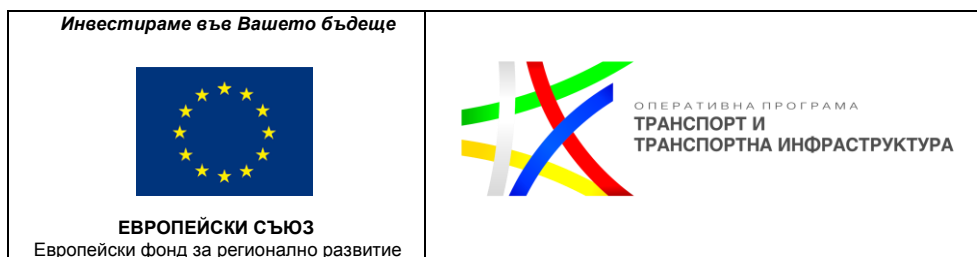
Гъстотата на пътната мрежа отчита степента на развитие на пътната инфраструктура и нейната достъпност. За измерване на гъстотата на РПМ са използвани два показателя: дължина на РПМ на 1000 км² и дължина на РПМ на 1000 жители.

Данни за гъстотата на РПМ за периода 2007 – 2015 г. средно за страната са представени на фигура 5-146.

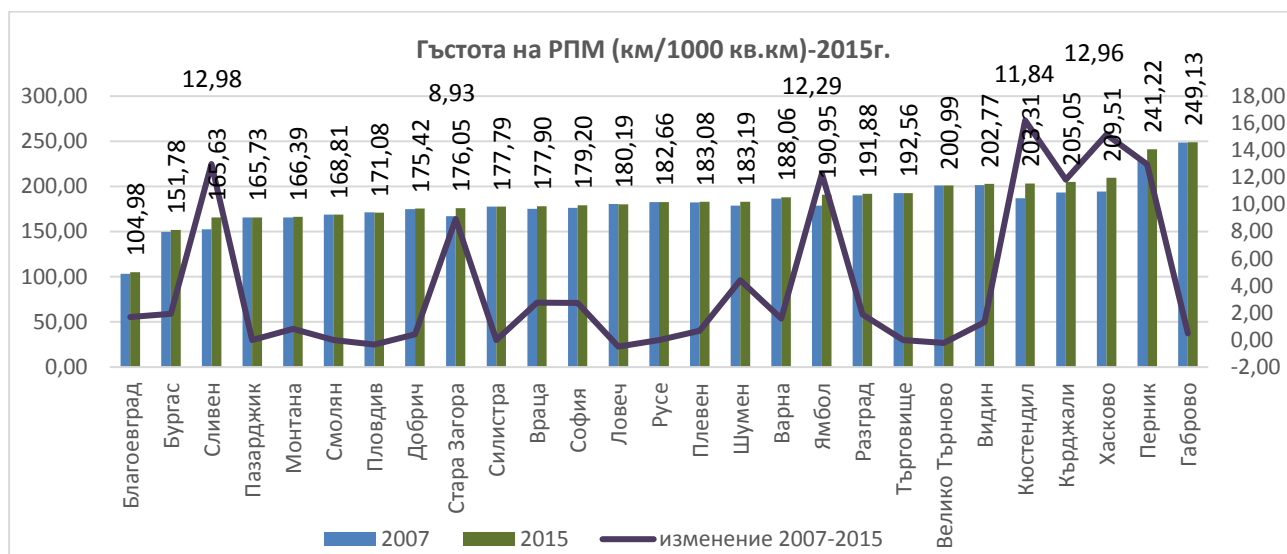


Фигура 5-146 Гъстота на РПМ на база територия (км/1000 кв.км)

Данните показват, че през изследвания период гъстотата на РПМ се е увеличила от 175 км/1000 км² на 179км/1000км². Гъстотата на РПМ се различава значително по области (фигура 5-147). С най-добре развита пътна мрежа по този показател са областите Габрово, Перник, София и Видин.



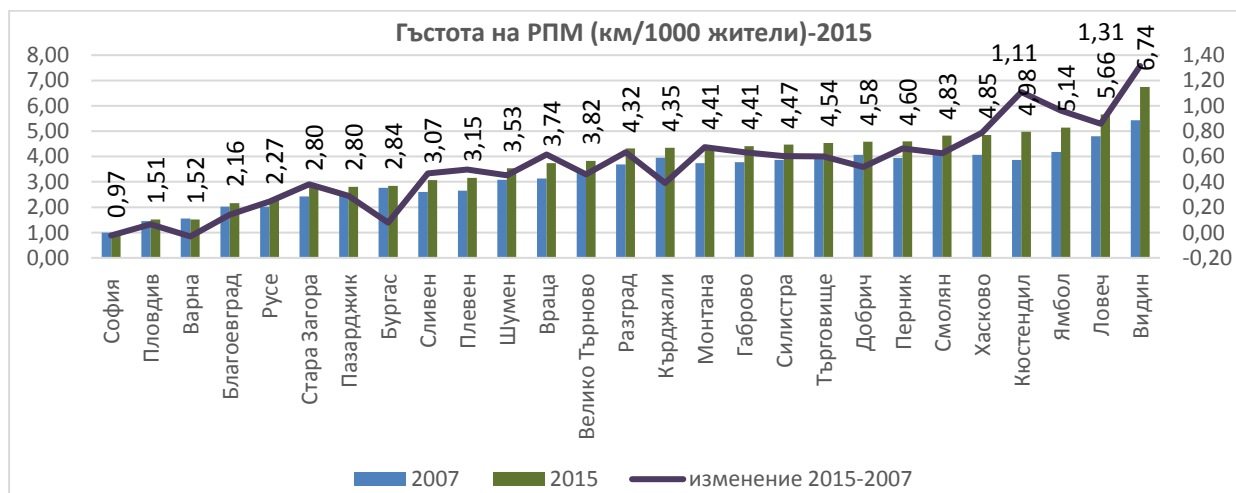
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-147 Гъстота на пътната мрежа по области (км/1000 кв.км.)

През периода 2007 – 2015 г. най-голямо увеличение на гъстотата на РПМ има в областите Хасково, Кюстендил, Ямбол, Стара Загора и Сливен.

Дължината на РПМ на 1000 жители /души население е показател, който е в правопрпорционална зависимост от дължината на пътищата от РПМ и в обратно пропорционална зависимост от населението. На фигура са представени данни за дължината на пътищата от РПМ на 1000 души население по области.

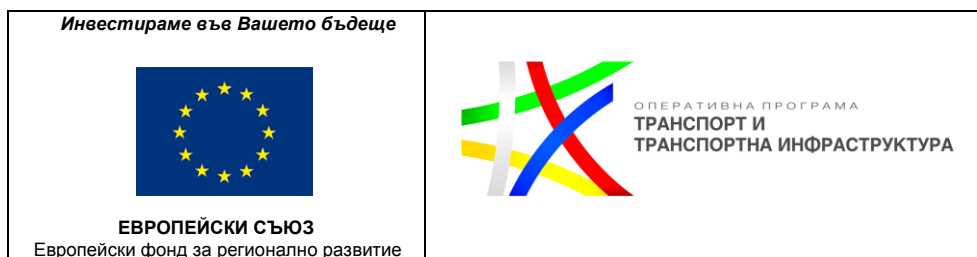


Фигура 5-148 Гъстота на РПМ на база население (Км/1000 души население)

Средно за страната този показател се е увеличил от 2,54 км/1000 души на 2,78 км/1000 души население.

С най-голяма дължина (км) от мрежата на 1000 души население са областите Видин (6,74), Ловеч (5,66), Ямбол (5,14) и Хасково(4,85). В област Видин и област Хасково е най-голямо и нарастването на този показател.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

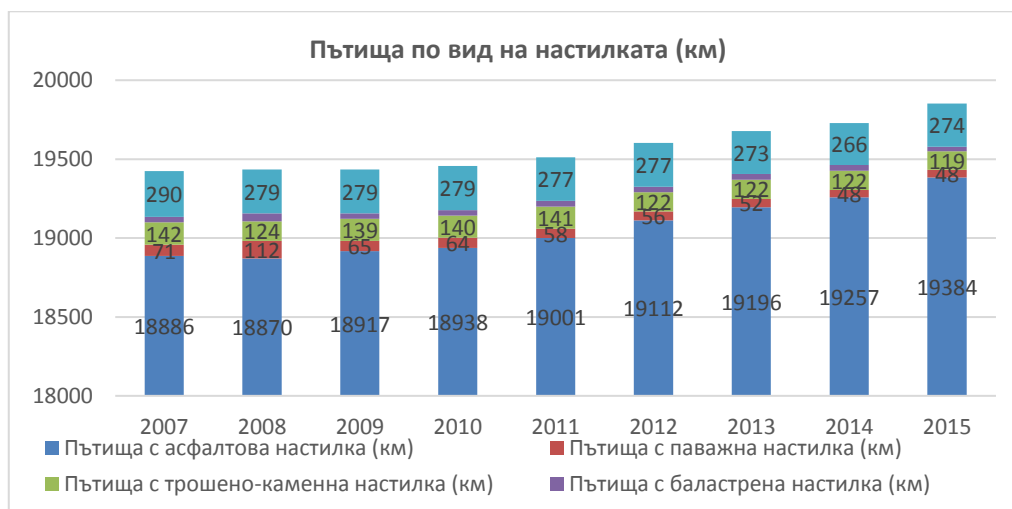


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.2.3. НАСТИЛКИ

Видът на пътната настилка е един от факторите, определящ качеството на пътищата.

На фигура 5-149 са представени данни за дължината на пътищата от РПМ по вид на настилка за периода 2007 – 2015 г.

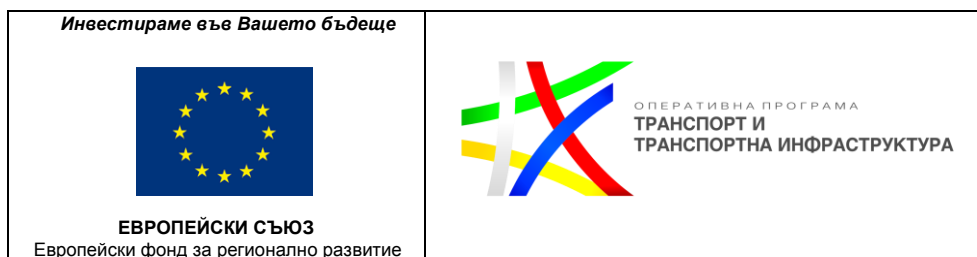


Фигура 5-149 Дължина на РПМ по вид на настилка

В таблица са показани данни за относителния дял на пътищата по вид на настилка.

Таблица 5-62 Структура на РПМ по вид на настилка									
Относителен дял на пътищата от РПМ по вид на настилка (%)									
Вид настилка/Година	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Пътища с настилка	98,51%	98,56%	98,56%	98,57%	98,58%	98,59%	98,61%	98,65%	98,62%
Пътища с асфалтова настилка (км)	97,23%	97,09%	97,33%	97,34%	97,38%	97,50%	97,55%	97,61%	97,64%
Пътища с паважна настилка (км)	0,37%	0,58%	0,33%	0,33%	0,30%	0,29%	0,26%	0,24%	0,24%
Пътища с трошено-каменна настилка (км)	0,73%	0,64%	0,72%	0,72%	0,72%	0,62%	0,62%	0,62%	0,60%
Пътища с баластрена настилка (км)	0,19%	0,26%	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	0,18%	0,14%
Пътища без настилка	1,49%	1,44%	1,44%	1,43%	1,42%	1,41%	1,39%	1,35%	1,38%

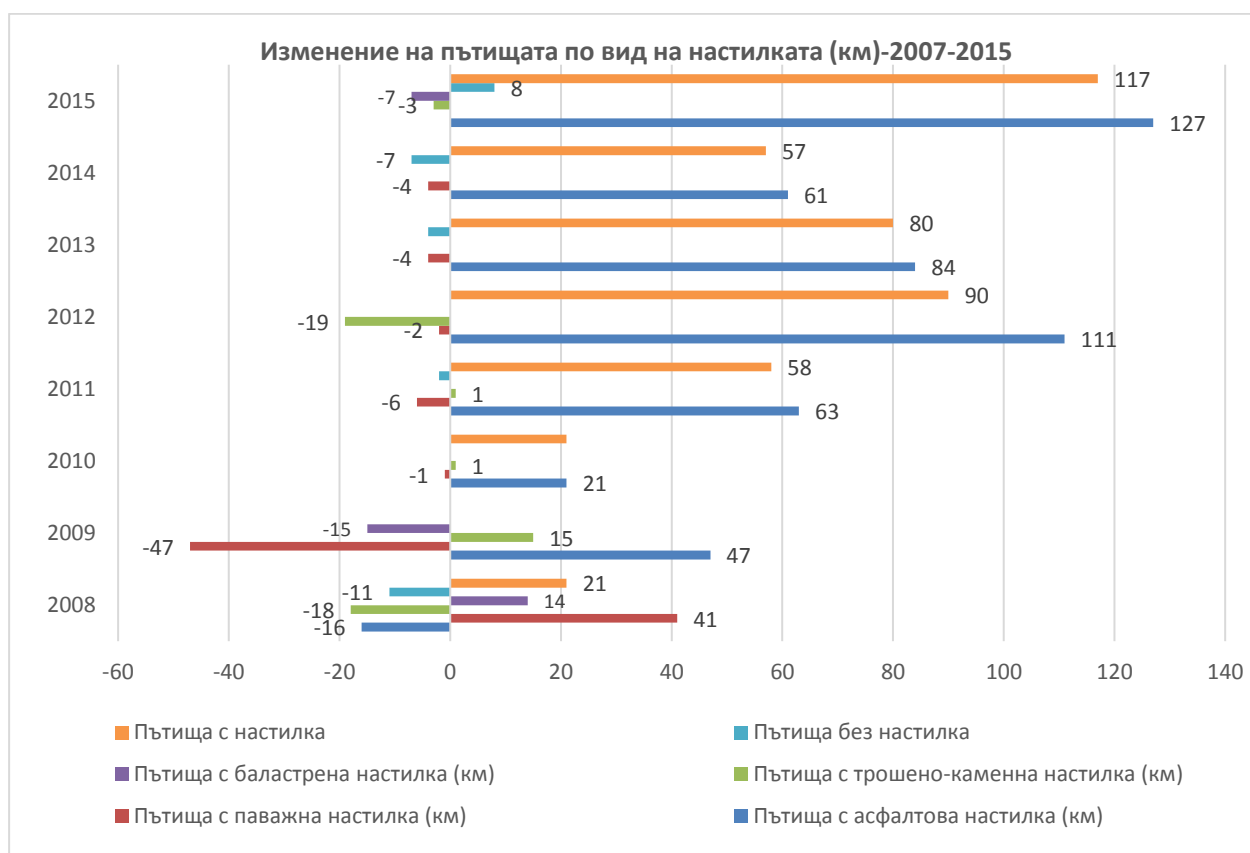
Номиналното изменение на пдължините на пътищата по вид на настилка през разглеждания период по години е показано в таблица 5-63.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-63 Изменение на пътищата от РПМ по вид на настилка по години

Изменение на пътищата по вид на настилка (км)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
Пътища с асфалтова настилка (км)	-16	47	21	63	111	84	61	127	498
Пътища с паважна настилка (км)	41	-47	-1	-6	-2	-4	-4	0	-23
Пътища с трошено-каменна настилка (км)	-18	15	1	1	-19	0	0	-3	-23
Пътища с баластрена настилка (км)	14	-15	0	0	0	0	0	-7	-8
Пътища без настилка	-11	0	0	-2	0	-4	-7	8	-16
Пътища с настилка	21	0	21	58	90	80	57	117	444



Фигура 5-150 Изменение на пътищата през 2015 г. спрямо 2007 г. по вид на настилка

През 2015 г. дължината на пътищата с настилка е 19579 км., като относителният им дял през разглеждания период е нараснал от 98,5 % на 98,62% от общата дължина на РПМ. Основната част от РПМ (19384 км. или 97,64%) от пътищата са с асфалтова настилка. Общата дължина на пътищата с друг вид настилка (паважна, трошено-каменна и баластрова) е 195 км., с относителен дял 0,98%.

Пътищата без настилка са 274 км. или 1,38% от общата дължина на РПМ.

Пътищата с настилка за периода 2007 – 2015 г. са се увеличили с 444 км., като пътищата с асфалтова настилка са се увеличили с 498 км., но е намаляла дължината на пътищата с други видове настилки (намаляние 54км.) и без настилка (намаляние 16км.).

Състоянието на пътната мрежа по области е представено с данни за относителния дял на пътищата по вид на настилка на фигури от 5-151 до 5-156.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-151 Дължина и относителен дял на пътищата с настилка по области

В 13 области (Видин, Монтана, Плевен, Габрово, Разград, Силистра, Варна, Добрич, Търговище, Шумен, Бургас, Сливен, Кърджали) 100% от РПМ е с настилка. С най-малък относителен дял на пътищата с настилка е област Перник (93,59%).

Средно за страната пътищата с асфалтова настилка са 97,64% от пътищата от РПМ. В четири области (Шумен, Добрич, Варна и Габрово) 100% от пътищата от РПМ са с асфалтова настилка.

С най-малък относителен дял на пътищата с асфалтова настилка е област Кюстендил (90,11%).

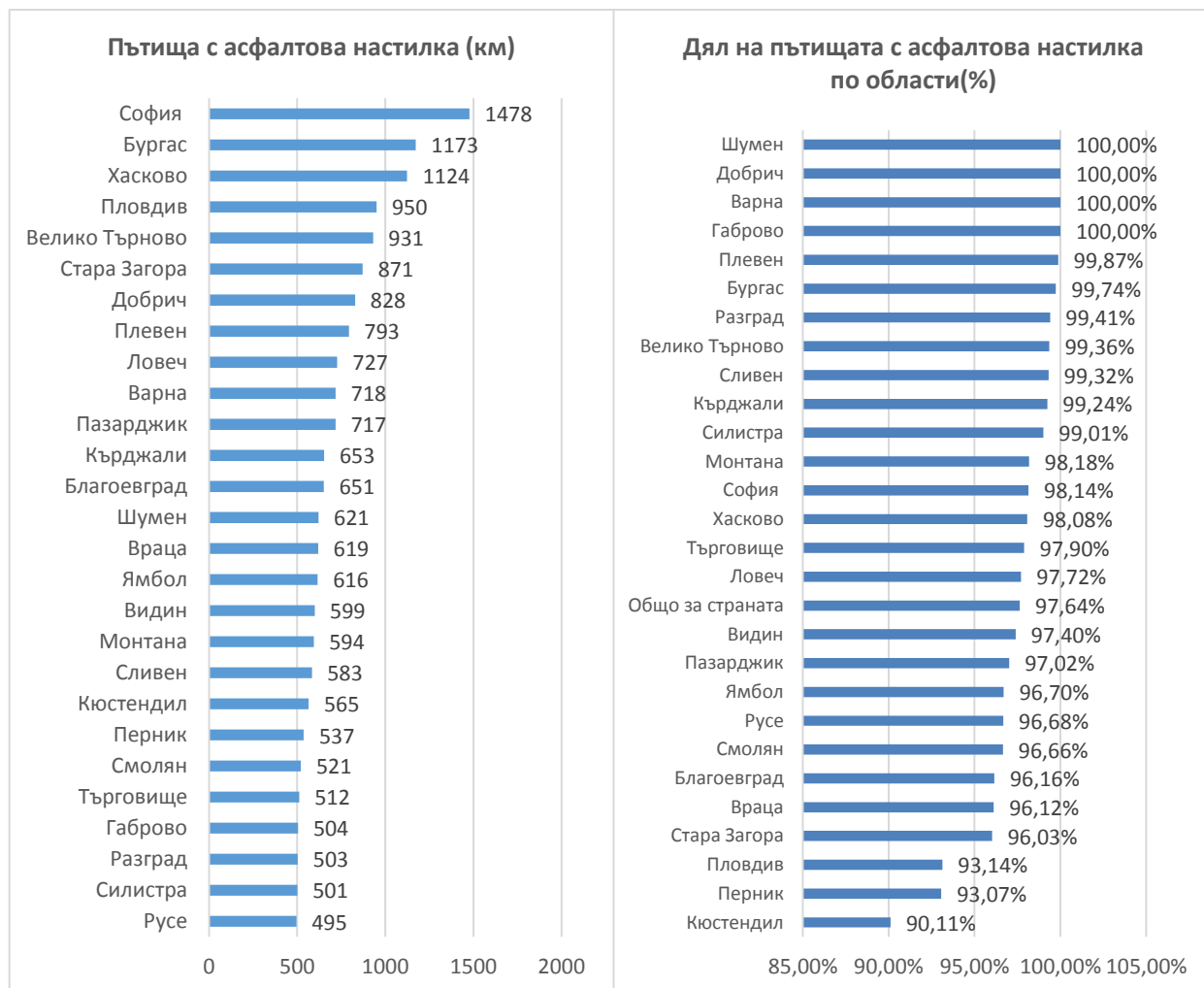


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



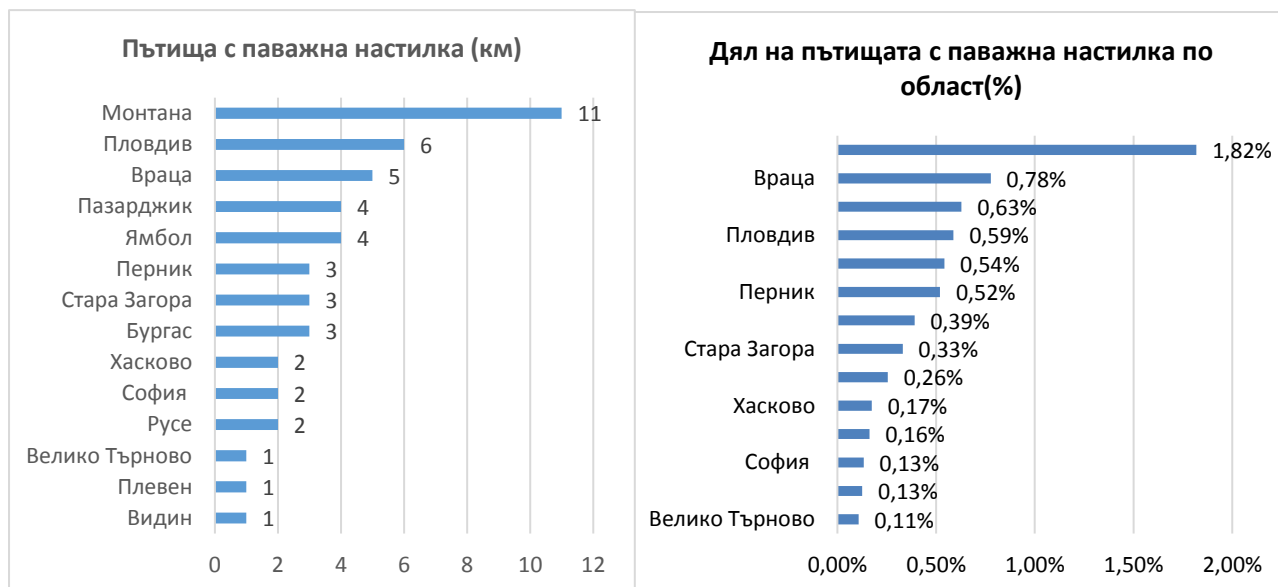
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



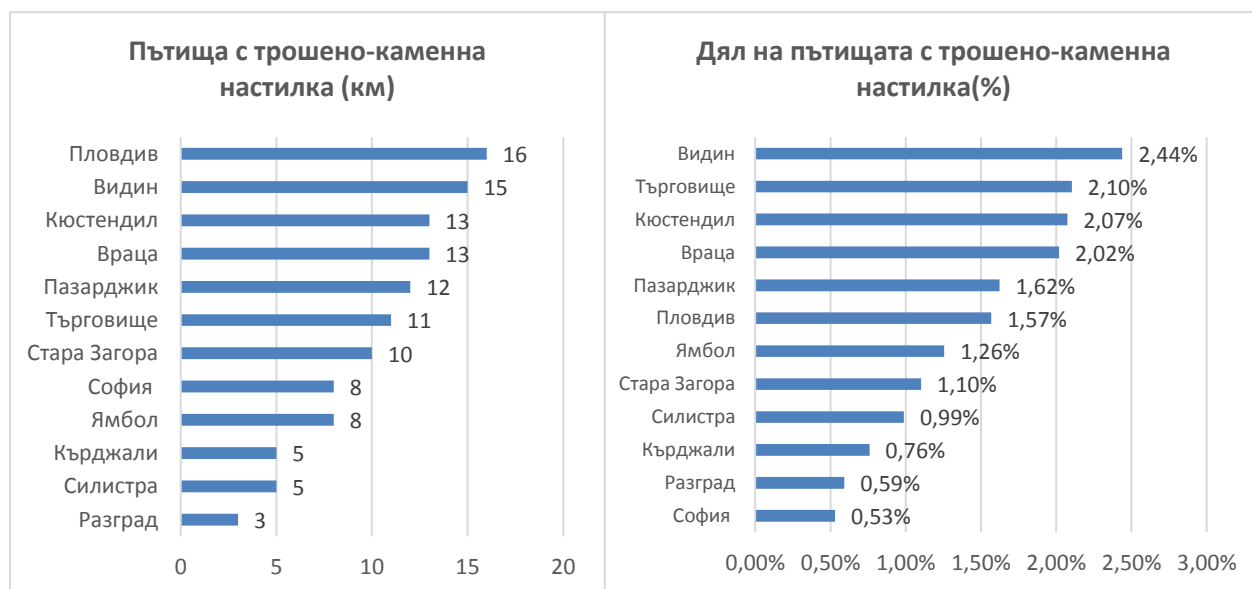
Фигура 5-152 Дължина и относителен дял на пътищата с асфалтова настилка по области

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-153 Дължина и относителен дял на пътищата с паважна настилка по области

Пътища с паважна настилка има в 14 области (Велико Търново, Плевен, София, Видин, Хасково, Бургас, Стара Загора, Русе, Перник, Пазарджик, Пловдив, Ямбол, Враца, Монтана), като с най-голям отосителен дял те са в област Монтана (1,82%).

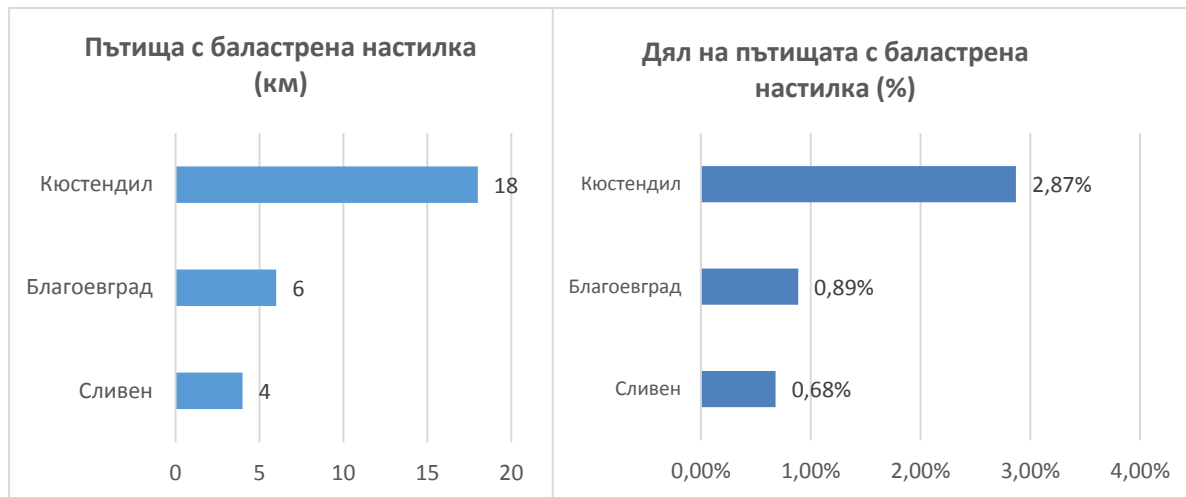


Фигура 5-154 Дължина и относителен дял на пътищата с трошено-каменна настилка по области

Пътища с трошено-каменна настилка има в 12 области (София, Разград, Кърджали, Силистра, Стара Загора, Ямбол, Пловдив, Пазарджик, Враца, Кюстендил, Търговище, Видин). С най-голям относителен дял на пътищата с трошено-каменна настилка (над 2%) са областите Видин, Търговище, Кюстендил и Враца.

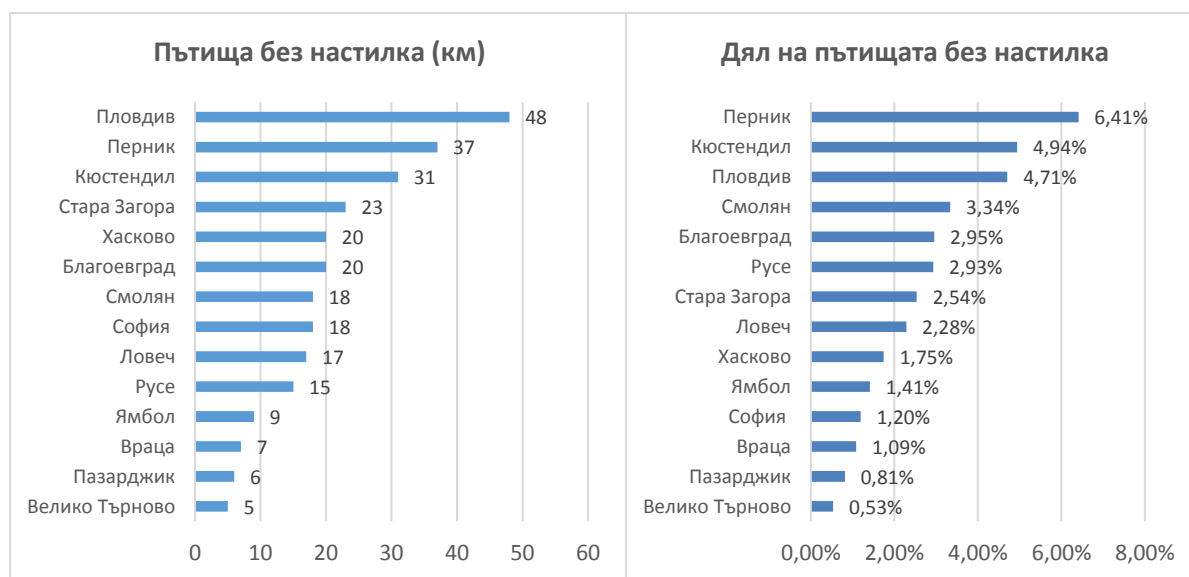
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-155 Дължина и относителен дял на пътищата с баластрена настилка по области

Пътища с баластрена настилка има само в три области (Кюстендил, Благоевград, Сливен). Със значителен дял те са в област Кюстендил (2,8%).

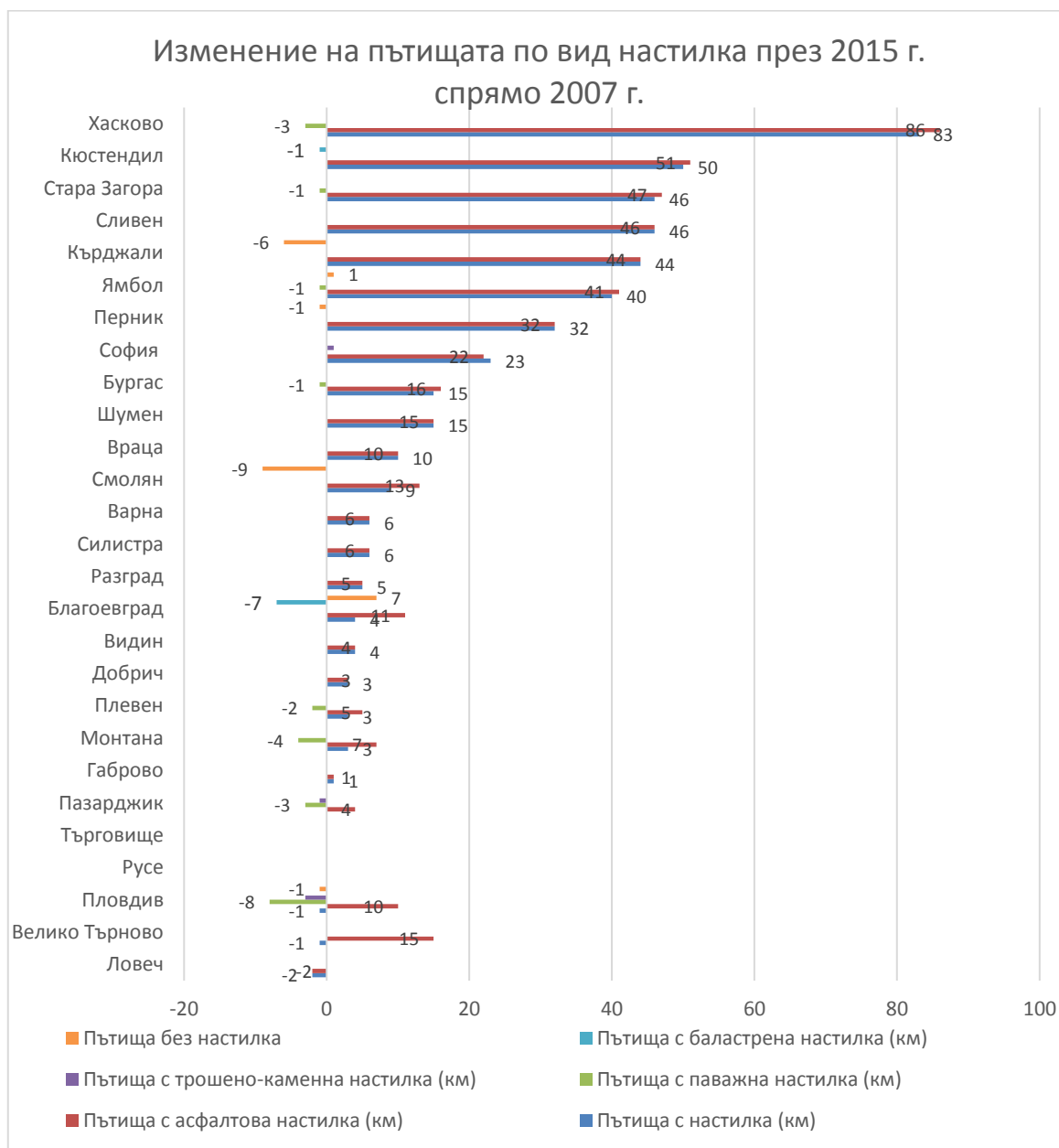


Фигура 5-156 Дължина и относителен дял на пътищата без настилка по области

Пътища без настилка има в 14 области (Перник, Кюстендил, Пловдив, Смолян, Благоевград, Русе, Стара Загора, Ловеч, Хасково, Ямбол, София, Враца, Пазарджик, Велико Търново). Значителен дял от РПМ имат пътищата без настилка в област Перник (6,41%), Кюстендил (4,94%) и Пловдив (4,71%).

Данни за изменението на пътищата по вид на настилката през 2015 спрямо 2007 г. по области е представено на фигура 5-157.

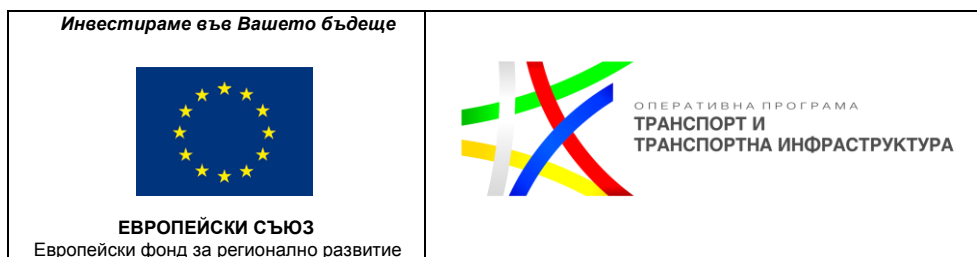
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-157 Изменение на пътищата по вид на настилката през 2015г. спрямо 2007г. по области

През 2015 г. пътищата с настилка са се увеличили спрямо 2007 г. средно за страната с 444 км. Увеличението е най- голямо за областите Хасково (83км.), Кюстендил (50км.), Стара Загора (46км.), Сливен (46км.) и кърджали (44км.).

Данните показват, че увеличението на пътищата с настилка е основно от полагане на асфалтова настилка. Намалени са пътища с паважна настилка (Пловдив, Монтана, Плевен, Хасково, Пазарджик, Ямбол и Стара Загора), с трошено-каменна настилка (Пловдив, Пазарджик) и с баластрена настилка (Благоевград, Кюстендил).

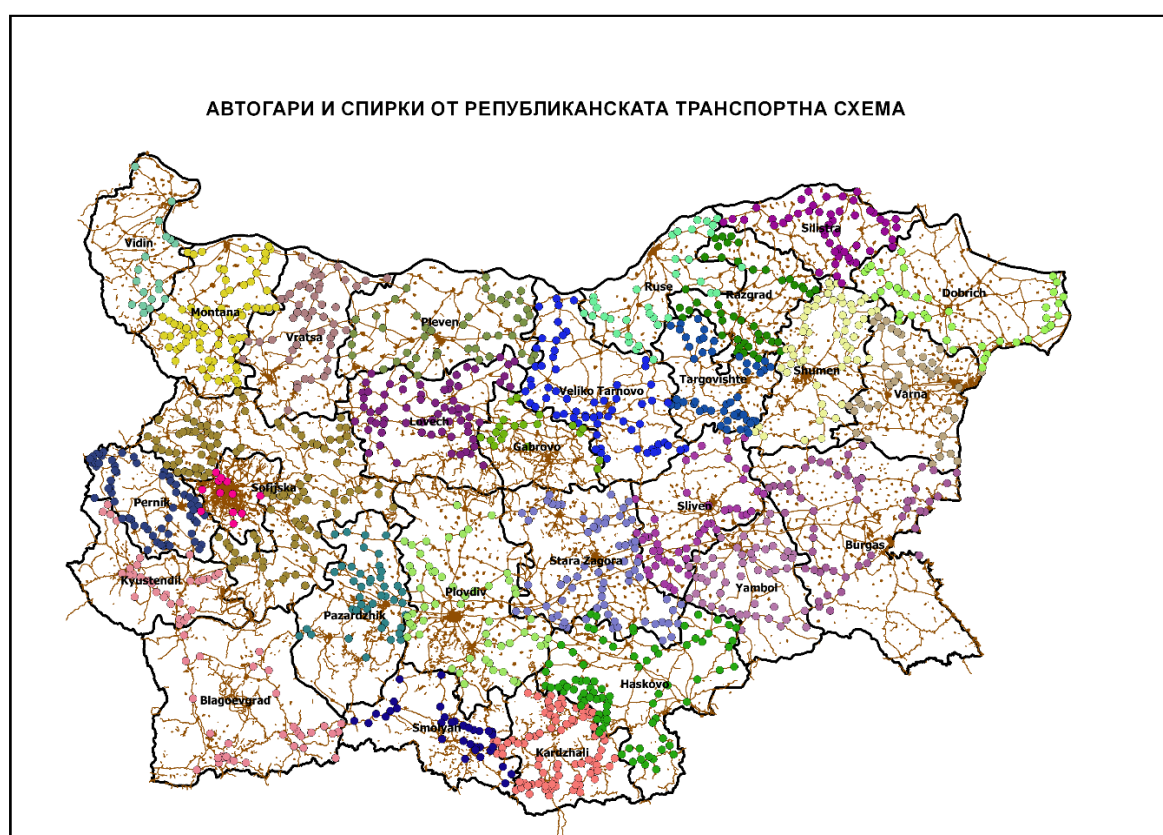


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пътищата без настилка са намалени в областите Пловдив (1км.), Смолян (9км.), Перник (1км.) и Кърджали (6км.), но са се увеличили в област Благоевград (7км.) и област Ямбол (1км.).

3.2.4. АВТОГАРИ И СПИРКИ ОТ РЕПУБЛИКАНСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

Наличието и разположението на автогари и спирки определя достъпността на населението до обществен пътен транспорт. Анализът обхваща автогарите и спирките, включени в Републиканската транспортна схема за 2016 г. (фигура 5-158).



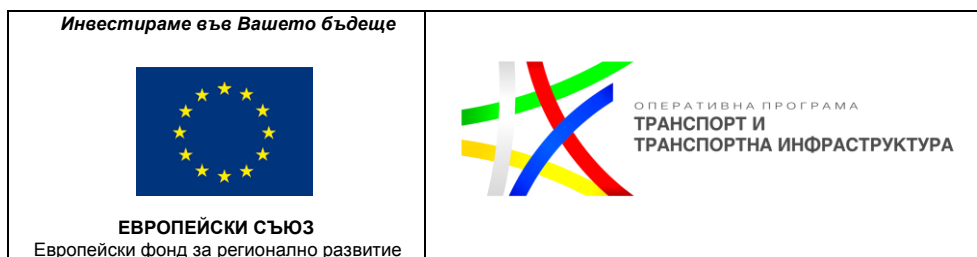
Фигура 5-158 Карта на местоположенията на автогари и спирки

По области са изследвани следните показатели:

- брой автогари и спирки;
- относителен дял на автогарите и спирките по области;
- гъстота на спирките – брой спирки на 1000 кв.км територия;
- гъстота на спирките – брой спирки на 1000 души население;
- гъстота на спирките – брой спирки на 10 км. пътна мрежа;
- брой на населението, обслужван от една спирка.

Данни за изследваните показатели по области са показани в таблица 5-64.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



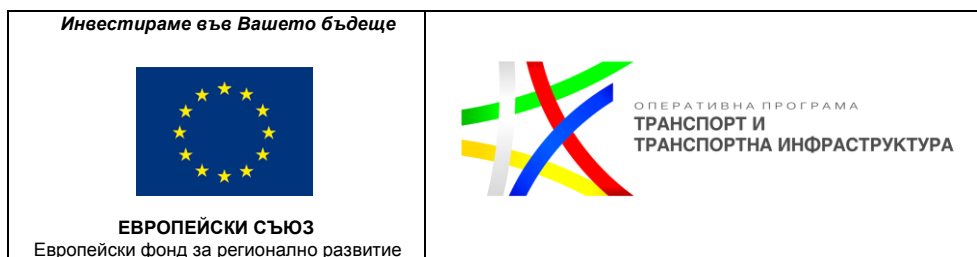
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-64 Показатели за наличие и достъпност до автогари и спирки по области

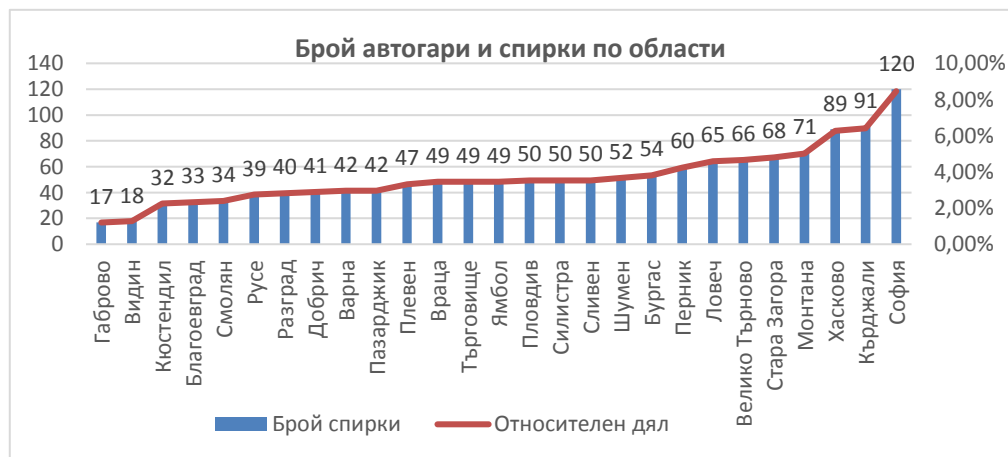
Код по ЕКАТТЕ	Наименование	Брой спирки	Относителен дял (%)	Брой спирки/100 кв.км	Брой спирки/100 души население	Брой спирки/10 км. пътна мрежа	Брой население/брой спирки
BLG	Благоевград	33	2,33%	5,12	0,11	0,49	9480
BGS	Бургас	54	3,81%	6,97	0,13	0,51	7665
VAR	Варна	42	2,96%	11,00	0,09	0,83	11260
VTR	Велико Търново	66	4,65%	14,16	0,27	0,98	3712
VID	Видин	18	1,27%	5,93	0,20	0,41	5069
VRC	Враца	49	3,46%	13,54	0,28	0,78	3510
GAB	Габрово	17	1,20%	8,40	0,15	0,49	6722
DOB	Добрич	41	2,89%	8,69	0,23	0,55	4405
KRZ	Кърджали	91	6,42%	28,36	0,60	1,40	1663
KNL	Кюстендил	32	2,26%	10,38	0,25	1,19	3938
LOV	Ловеч	65	4,58%	15,74	0,49	1,08	2023
MON	Монтана	71	5,01%	19,53	0,52	1,70	1932
PAZ	Пазарджик	42	2,96%	9,42	0,16	0,52	6277
PER	Перник	60	4,23%	25,08	0,48	2,15	2091
PVN	Плевен	47	3,31%	10,84	0,19	0,63	5361
PDV	Пловдив	50	3,53%	8,39	0,07	0,77	13466
RAZ	Разград	40	2,82%	15,17	0,34	1,29	2931
RSE	Русе	39	2,75%	13,91	0,17	1,04	5787
SLS	Силистра	50	3,53%	17,57	0,44	0,99	2265
SLV	Сливен	50	3,53%	14,11	0,26	0,99	3824
SML	Смолян	34	2,40%	10,65	0,30	0,87	3282
SFO	София	120	8,46%	14,28	0,08	0,82	12974
SZR	Стара Загора	68	4,80%	13,20	0,21	0,89	4760
TGV	Търговище	49	3,46%	18,04	0,43	1,44	2351
HKV	Хасково	89	6,28%	16,27	0,38	1,20	2656
SHU	Шумен	52	3,67%	15,34	0,30	1,85	3379
JAM	Ямбол	49	3,46%	14,69	0,40	0,46	2527
BG	България	1418	100,00%	12,80	0,20	0,97	5045

Общият брой на автогарите и спирките от РТС е 1418. На фигура 5-159 са показани областите, ранжирани по брой на спирките и относителният им дял в общия брой автогари и спирки от РТС.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



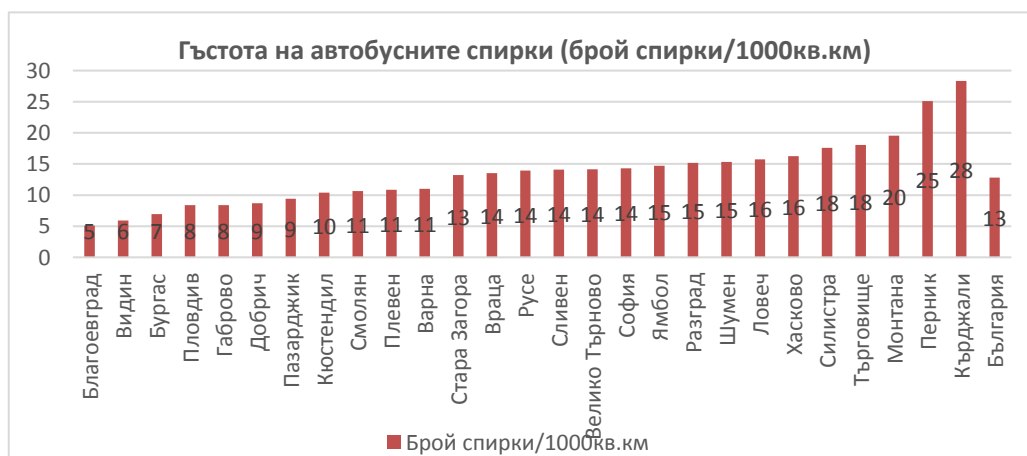
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-159 Брой на автогарите и спирките по области

Броят на спирките по области варира от 120 броя в област София²³ с относителен дял от всички спирки 8,46% до 17 броя в област Габрово с относителен дял 1,20%.

Данни за гъстотата на спирките на база територия са представени на фигура V.3.2.4 -3.



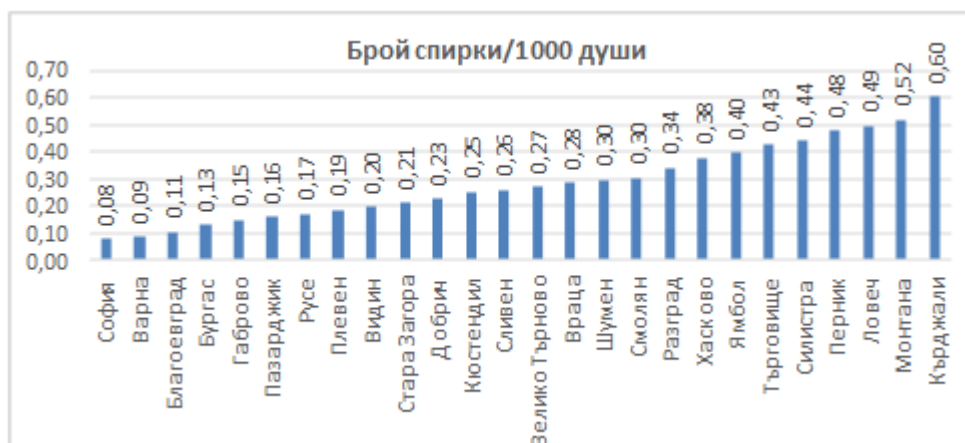
Фигура 5-160 Гъстота на автобусните спирки на база територия

По гъстота на автобусните спирки на база територия на първо място е област Кърджали (28 броя спирки на 1000 км²). С най-малка гъстота е област Благоевград (5 броя спирки на 1000 км²). Средно за страната този показател е 18 броя спирки на 1000 км².

Друг показател за достъпност до обществен транспорт е брой на спирките на 1000 души население, данни за който са показани на фигура 5-161.

²³ Включени са област София и София град.

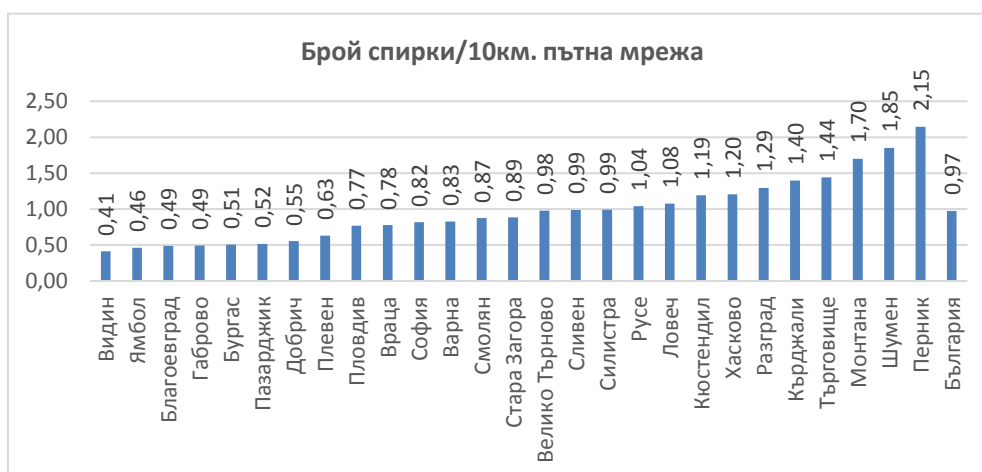
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-161 Гъстота на автобусните спирки на база население

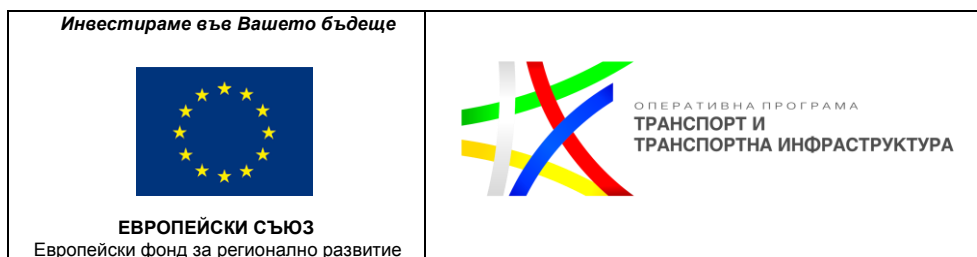
По този показател област Кърджали (0,60 бр. сп./1000 души) също е на първо място. С най-малък брой спирки на глава от населението е област София (0,08 бр.сп./1000 души).

По брой спирки на 10 км. от РПМ (фигура 5-162) на първо място е област Перник (2,15 спирки/10 км.). С най-малък брой спирки на 10 км. от РПМ е област Видин (0,41 спирки/10 км.).



Фигура 5-162 Гъстота на автобусните спирки на база пътна мрежа

Обобщена оценка и класиране на областите от гледна точка на достъпност до транспортни услуги е представена в таблица 5-65.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-65 Оценка и класиране на областите по достъпност до автогари и спирки

Области	Позиции по показатели						
	Брой спирки	Относителен дял	Брой спирки/1000 души	Брой спирки/10 км.пътна мрежа	Брой спирки/1000 кв.км	Средна позиция	Класиране
Кърджали	2	2	1	5	2	2,4	1
Монтана	4	4	2	3	4	3,4	2
Хасково	3	3	8	7	3	4,8	3
Перник	8	8	4	1	8	5,8	4
Ловеч	7	7	3	9	7	6,6	5
Шумен	10	10	11	2	10	8,6	6
Велико Търново	6	6	13	13	6	8,8	7
София	1	1	26	17	1	9,2	8
Стара Загора	5	5	17	14	5	9,2	9
Силистра	12	12	5	11	12	10,4	10
Търговище	15	15	6	4	15	11	11
Сливен	11	11	14	12	11	11,8	12
Бургас	9	9	23	23	9	14,6	13
Ямбол	14	14	7	26	14	15	14
Враца	16	16	12	18	16	15,6	15
Разград	21	21	9	6	21	15,6	16
Пловдив	13	13	27	19	13	17	17
Плевен	17	17	19	20	17	18	18
Смолян	23	23	10	15	23	18,8	19
Русе	22	22	20	10	22	19,2	20
Добрич	20	20	16	21	20	19,4	21
Пазарджик	18	18	21	22	18	19,4	22
Варна	19	19	25	16	19	19,6	23
Кюстендил	25	25	15	8	25	19,6	24
Благоевград	24	24	24	25	24	24,2	25
Видин	26	26	18	27	26	24,6	26
Габрово	27	27	22	24	27	25,4	27

3.3. СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНИТЕ НАСТИЛКИ

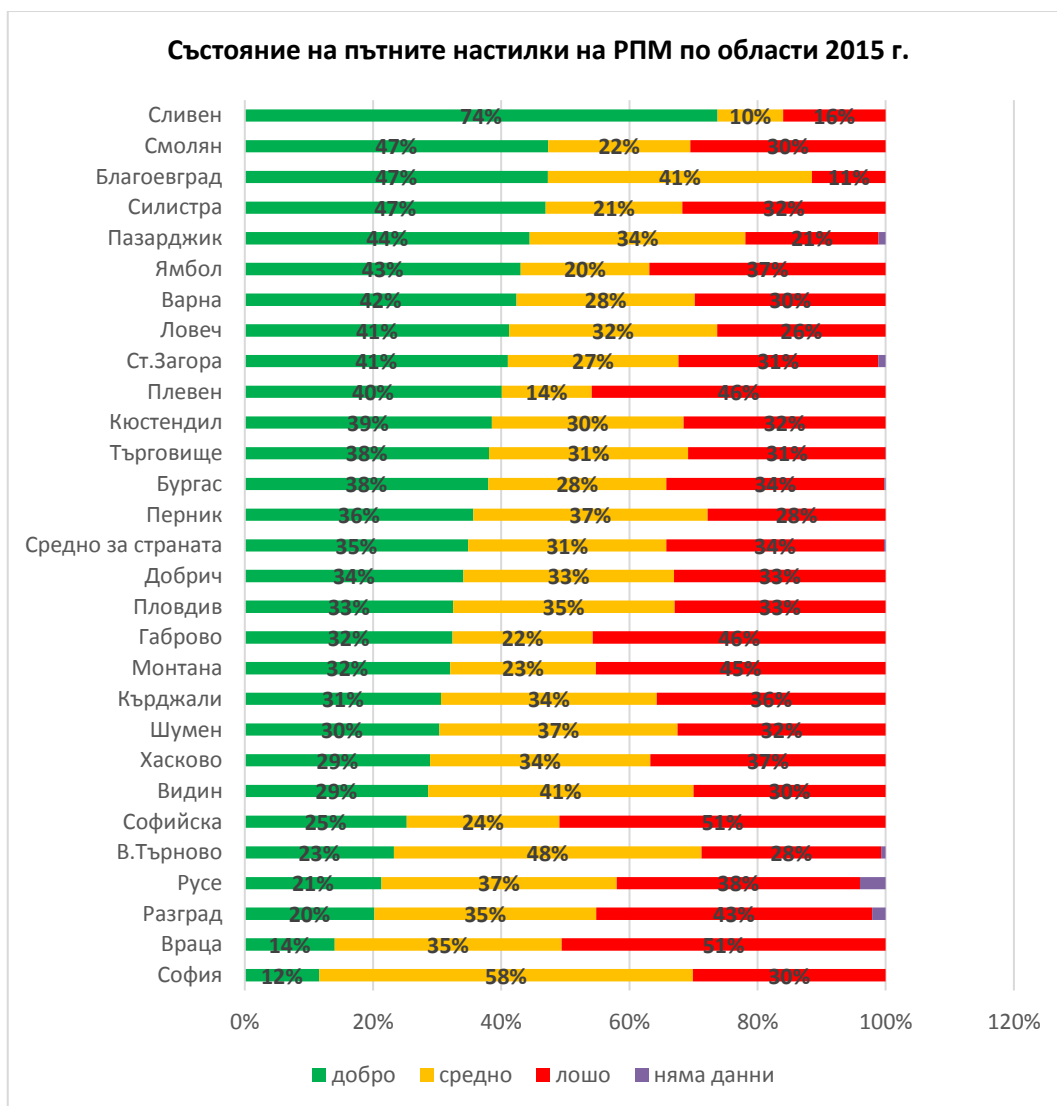
Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) определя състоянието на републиканската пътна мрежа (автомагистрали, I клас, II клас и III клас пътища) по тристепенна скала: добро, средно и лошо състояние, съгласно „Методика за измерване и оценка на повредите по пътните настилки“, като се отчитат вида и количеството на съществуващите повреди, измерени и оценени спрямо общата повърхност на съответния път:

- добро състояние - с повреди по настилките под 10 %;
- средно състояние - с повреди по настилките от 10 % до 30 %;
- лошо състояние - с повреди по настилките на повече от 30 %.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

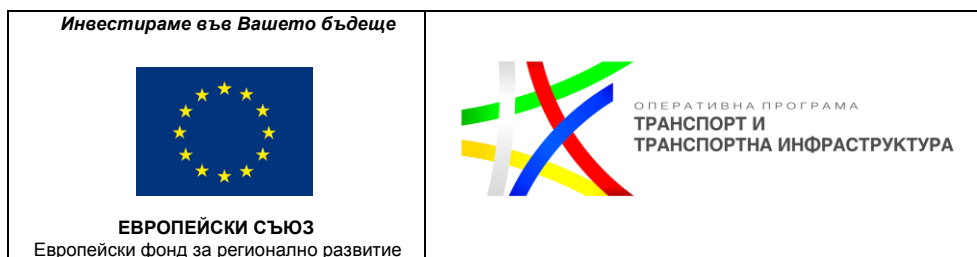
Данни за относителния дял на пътищата от РПМ по състояние на пътните настилки по области към 2015 г. са представени на фигура 5-163.



Фигура 5-163 Относителен дял на пътищата от РПМ по състояние на пътните настилки по области (по данни на АПИ)

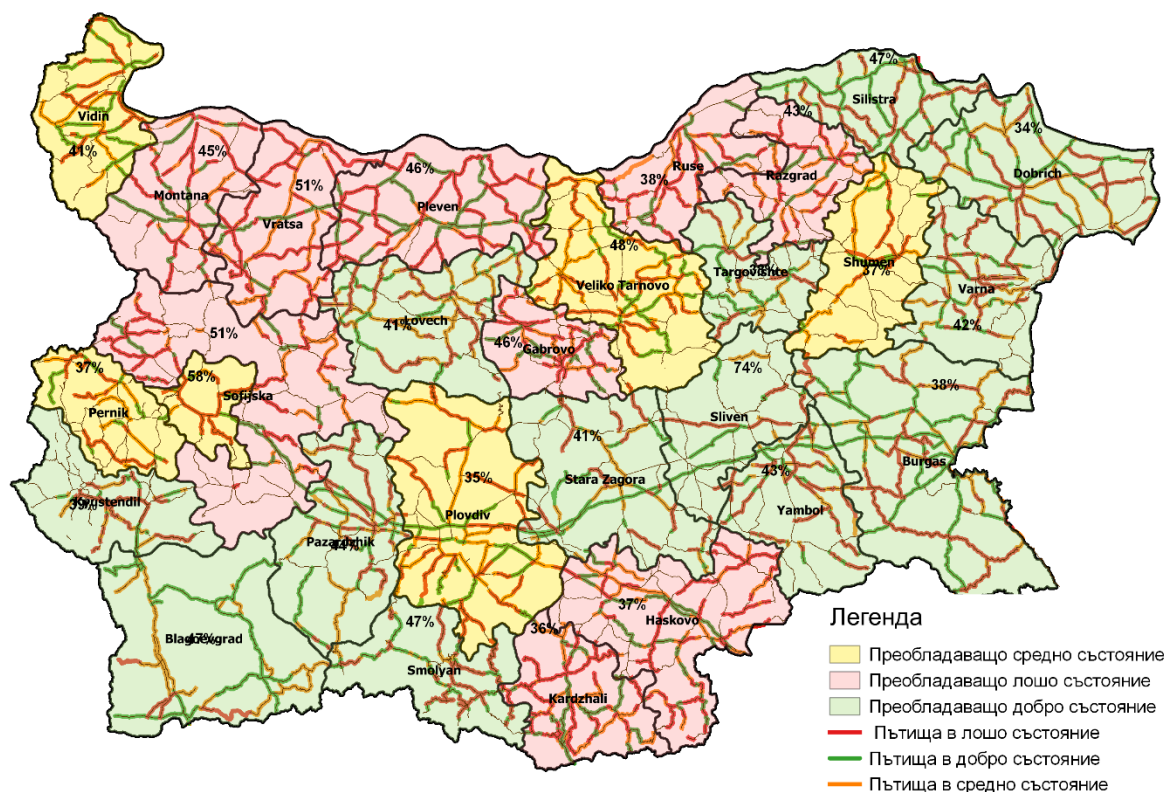
През 2015 г. 35% от пътищата в страната са с добро качество на пътната настилка. Състоянието на пътищата по области значително се различава. С най-голям дял на пътищата в добро състояние е област Сливен (74%). За всички останали области относителният дял на пътищата в добро състояние е под 50%.

По данните за състоянието на пътната настилка са определени областите с преобладаващо добро, средно и лошо състояние на настилките (фигура 5-164). За преобладаващо е прието състоянието на пътните настилки с най-голям относителен дял.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Състояние на пътищата от РПМ 2015

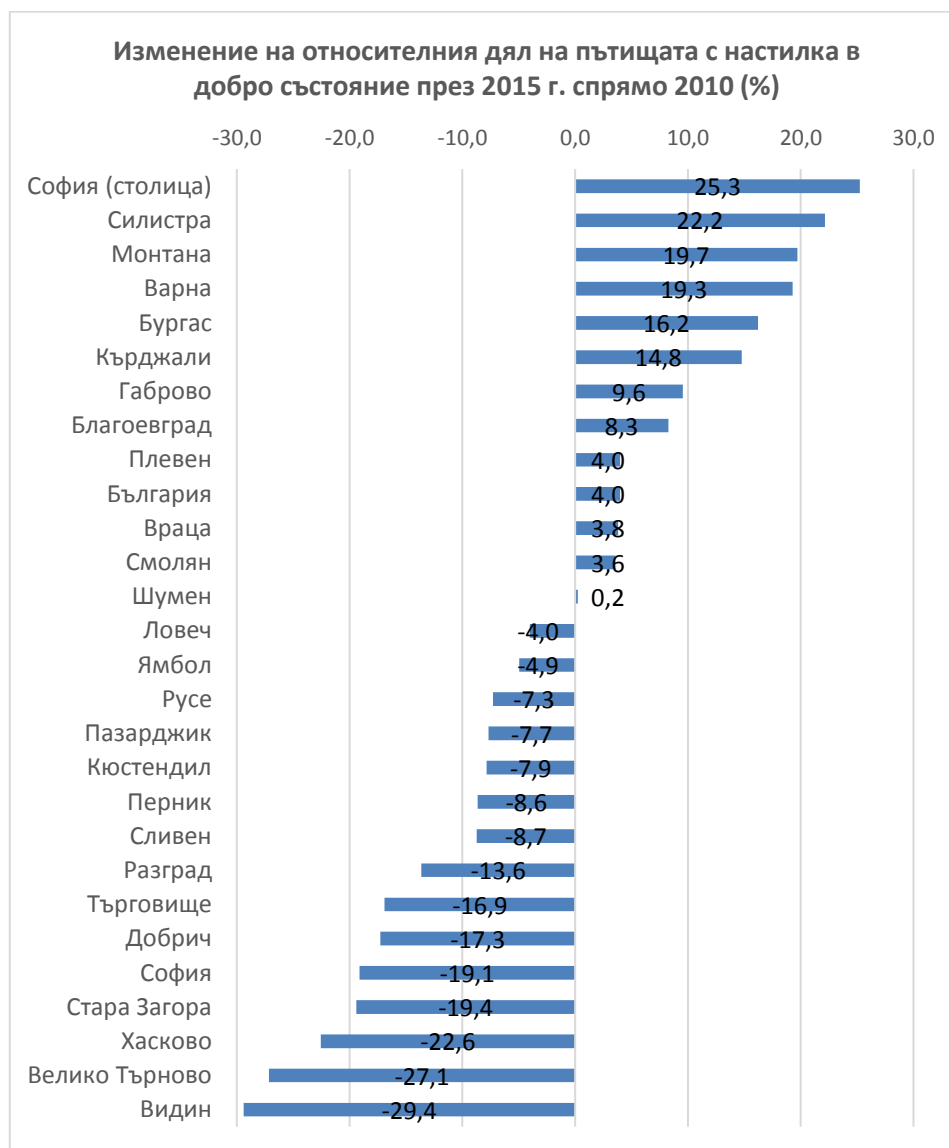


Фигура 5-164 Състояние на пътищата по области

Областите с преобладаващо добро състояние на пътищата са 13 (Добрич, Бургас, Търговище, Кюстендил, Стара Загора, Ловеч, Варна, Ямбол, Пазарджик, Силистра, Благоевград, Смолян, Сливен). Областите с преобладаващ дял на пътищата в средно състояние са 6 (София, Велико Търново, Видин, Шумен, Пловдив, Перник). Областите с преобладаващ дял на пътищата в средно състояние са 9 (Враца, Разград, Русе, Софийска област, Хасково, Кърджали, Монтана, Габрово, Плевен).

Измененията на състоянието на пътната настилка по области през 2013 г. спрямо 2010 г. е показано на фигура 6-165.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-165 Изменение на относителния дял на пътищата с настилка в добро състояние по области

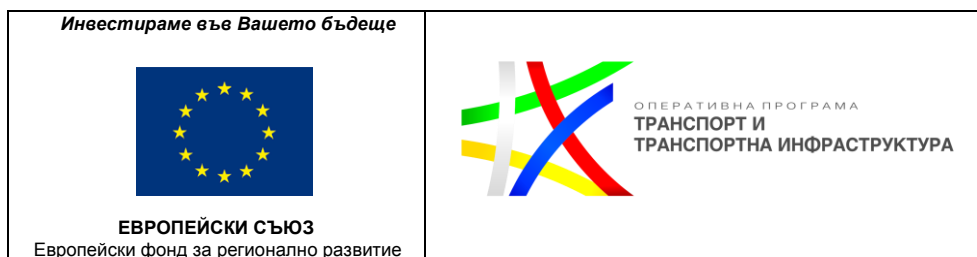
Подобряване на състоянието на пътищата има в 12 области. Най-значително подобрение има в областите София-столица (25,3%), Силистра (22,2%), Монтана (19,7%), Варна (19,3%), Бургас (16,2%) и Кърджали (14,8%).

Влошаване на състоянието на пътната настилка за периода 2010 – 2015 г. има в 13 области, като то е най-значително във Видин (29,4%), Велико Търново (27,1%), Хасково (22,6%).

3.4. ОЦЕНКА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

На база на представените анализи на РПМ са направени обобщени оценки и класиране на областите по 48 показателя, характеризиращи инфраструктурата от гледна точка на наличност,

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



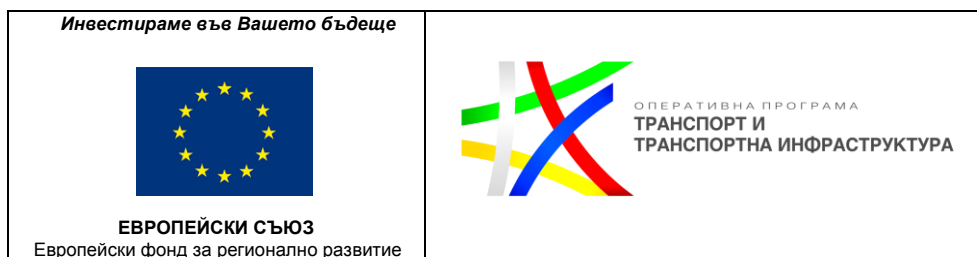
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

достъпност, експлоатационни характеристики и качество. Показателите са групирани в две групи:

- показатели за наличност и достъпност;
- показатели за експлоатационни характеристики и качество на пътищата.

За всяка от двете групи показатели е направена оценка на състоянието на пътищата по области за 2015 г. и оценка за степента на развитие по всеки от показателите за периода 2007 – 2015 г.

В таблица 5-66 са представени систематизирани по групи, използваните показатели за оценка на пътната инфраструктура.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-66 Показатели за оценка на състоянието и развитието на РПМ

Показатели за оценка на състоянието и развитието на пътищата от РПМ				
Наличност и достъпност	Състояние	1	1	Пътища - общо (км)
		2	2	Относителен дял в мрежата
Развитие 2007-2015	Състояние	3	3	Дължина на пътната мрежа в километри на 1000 души население
		4	4	Гъстота на пътната мрежа (дължина в километри на 1000 кв.км територия)
Развитие 2007-2015	Състояние	5	5	Пътища - общо (км)
		6	6	Относителен дял в мрежата
Развитие 2007-2015	Състояние	7	7	Дължина на пътната мрежа в километри на 1000 души население
		8	8	Гъстота на пътната мрежа (дължина в километри на 1000 кв.км територия)
Експлоатационни параметри и качество	Състояние	9	1	Магистрали (км)
		10	2	Магистрали -относителен дял от мрежата(%)
		11	3	Магистрали -относителен дял в областта(%)
		12	4	Първокласни (км)
		13	5	Първокласни-относителен дял от мрежата (%)
		14	6	Първокласни-относителен дял в областта (%)
		15	7	Първокласни+Магистрали (км)
		16	8	Първокласни+Магистрали-дял в мрежата (%)
		17	9	Първокласни+Магистрали-дял в областта (%)
		18	10	Второкласни (км)
		19	11	Второкласни-относителен дял в мрежата (%)
		20	12	Второкласни-относителен дял в областта (%)
		21	13	Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли (км)
		22	14	Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли-дял в мрежата (%)
		23	15	Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли-дял в областта (%)
		24	16	Пътища общо с настилка (км)
		25	17	Дял на пътищата с настилка в мрежата
		26	18	Дял на пътищата с настилка в областта
		27	19	Пътища с асфалтова настилка (км)
		28	20	Асфалтова-относителен дял от пътища с асфалт мрежата (%)
		29	21	Асфалтова-относителен дял в областта (%)
		30	22	Паважна (км)
		31	23	Трошено-каменна (км)
		32	24	Баластрена (км)
		33	25	Пътища без настилка (км)
		34	26	Пътища без настилка-дял от пътищата без настилка в мрежата
		35	27	Пътища без настилка-дял в областта
		36	28	Качество на пътната настилка, % в добро състояние
	Развитие 2007-2015	37	1	Магистрали (км)
		38	2	Магистрали -относителен дял в областта(%)
		39	3	Първокласни (км)
		40	4	Първокласни-относителен дял от мрежата (%)
		41	5	Първокласни-относителен дял в областта (%)
		42	6	Второкласни (км)
		43	7	Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли (км)
		44	8	Пътища общо с настилка (км)
		45	9	Пътища с асфалтова настилка (км)
		46	10	Паважна
		47	11	Трошено-каменна
		48	12	Пътища без настилка
		49	13	Качество на пътната настилка, % в добро състояние

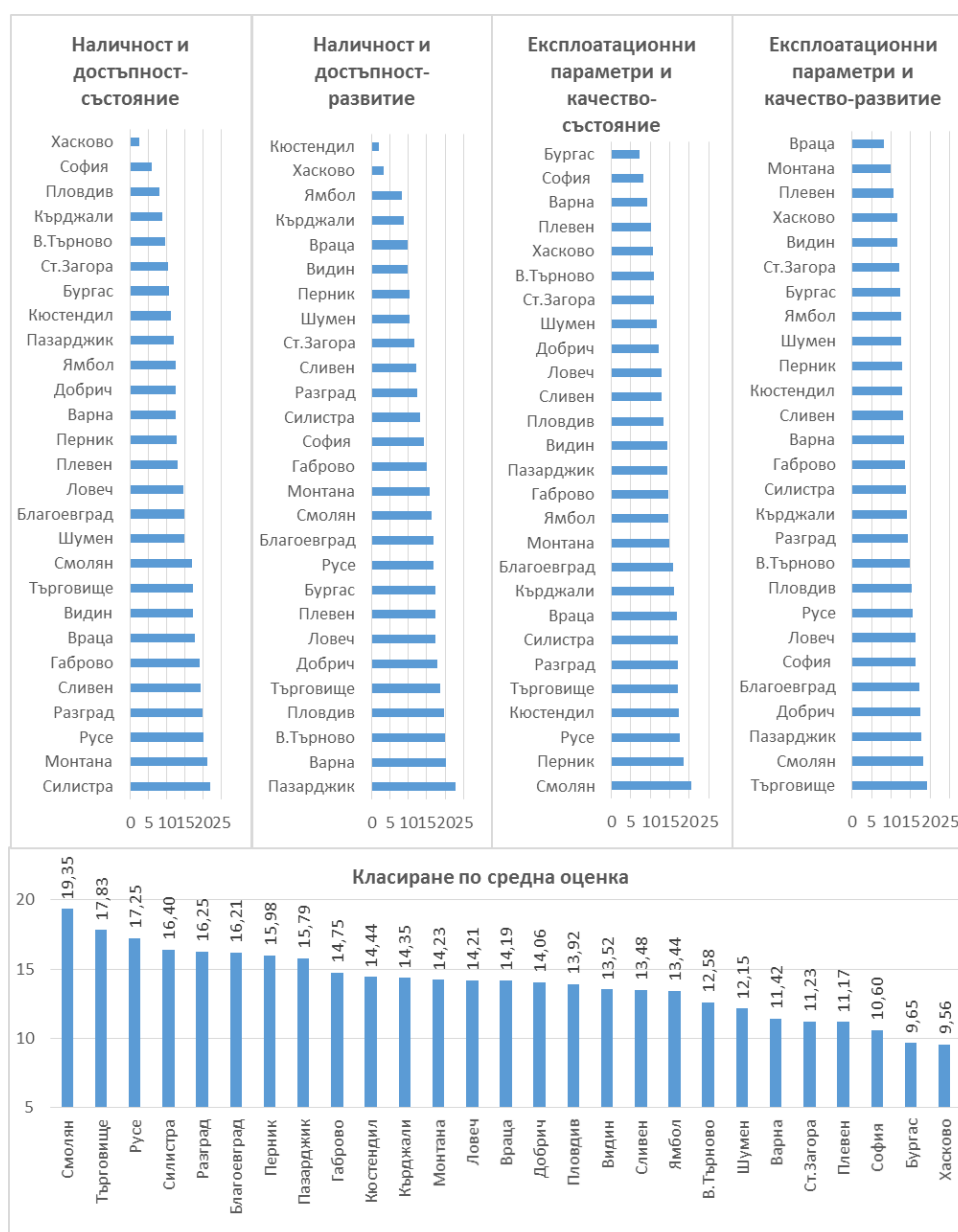
В приложение 5-1 са представени данни за изследваните показатели по области.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В Приложение 5-2 са представени подробни резултати от ранжиране на областите по всички разглеждани показатели.

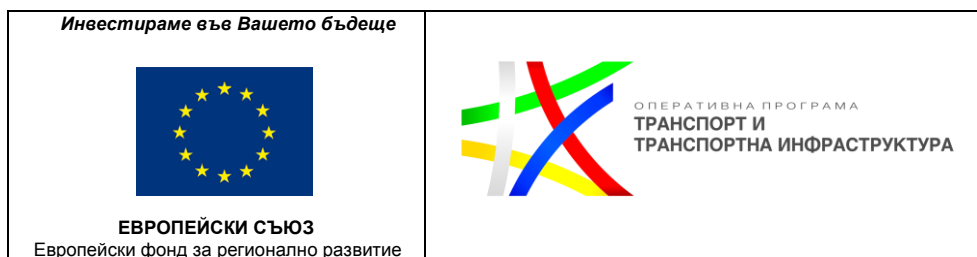
Обобщено резултатите от класирането са представени на фигура 5-166.



Фигура 5-166 Оценка и класиране на областите по състояние и развитие на пътната инфраструктура

На първо място по средна за всички показатели оценка на пътната инфраструктура е област Хасково, която е на първо място по дължина на пътната мрежа на 1000 души население, нарастване на относителния дял на пътната мрежа на областта в пътната мрежа на страната за периода 2007 – 2015 г., дължина на третокласната пътна мрежа и нарастване на дължината на пътната мрежа с настилка и с асфалтова настилка.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Област Хасково се нарежда на първо място по показателите за наличност и достъпност за 2015 г. и на второ място в развитето по тези показатели за изследвания период. По отношение на показателите за качество и експлоатационни параметри на пътната мрежа, област Хасково е съответно на пето място за 2015 г. и на четвърто място по развитие през разглеждания период.

На второ място по средна оценка е област Бургас, която по нито един от разглежданите показатели не е водеща, но е на първо място по средна оценка за показателите за експлоатационни параметри и качество на пътната мрежа.

Област София е на трето място по средна оценка, въпреки че е на първо място по най-голям брой от изследваните показатели за състоянието на пътната мрежа, но изостава значително по показателите за развитие през разглеждания период.

Последните три места в класацията по средна оценка заемат областите Смолян, Търговище и Русе.

3.5. ИДЕНТИФИЦИРАНИ ПРОБЛЕМИ

- слабо изградена мрежа от автомагистрали и скоростни пътища;
- значителна част от пътната инфраструктура не е изградена по стандартите на ЕС;
- наличие на недостатъчен капацитет в някои отсечки на пътната мрежа;
- лошо състояние на пътищата (средно за страната 35% са в добро състояние, 31% -средно състояние и 34% са в лошо състояние).
- изключително лошо състояние на пътната мрежа в областите Враца (51%), София (51%), Габрово (46%), Монтана (45%) и Разград (43%).
- тенденция към влошаване на състоянието на пътната настилка за периода 2010г.-2015г. в 13 области, като то е най-значително във Видин (29,4%), Велико Търново (27,1%), Хасково (22,6%).

3.6. БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

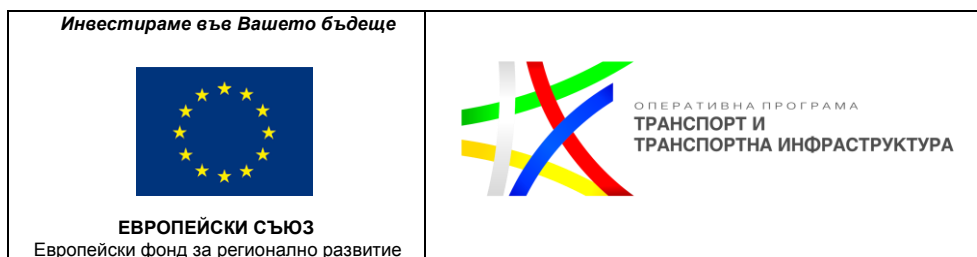
3.6.1. АНАЛИЗ НА СИСТЕМИТЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

За повишаване на безопасността по пътищата служат системите в помощ на водача като системата за електронно управление на стабилността (ESC — Electronic Stability Control), адаптивната система за поддържане на скоростта и дистанцията (ACC — Adaptive Cruise Control), системата за странична помощ (система за предупреждаване при напускане на пътната лента и асистент за смяна на пътната лента при престрояване), системата за предупреждаване за риск от сблъсък и за аварийно активиране на спирачките и други приложения като системата за спешни повиквания от превозните средства (eCall), за сигнализиране при недостатъчна бдителност на водача, за сигнализиране при твърде висока скорост и за блокировка при употреба на алкохол.

Принос за повишаване на безопасността на пътуващите лица и на другите участници в движението по пътищата имат системите за активна безопасност и усъвършенстваните системи за подпомагане на водача и трябва да бъдат използвани по-пълноценно.

Системите за навигация и за проследяване и локализиране могат да спомогнат за осигуряването на наблюдение от разстояние на превозните средства и товарите по пътищата, например при превозите на опасни стоки или живи животни. Те могат да насочват водачите към зони за паркиране с гарантирана сигурност и да допринасят за спазването на действащите наредби

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

относно разрешеното време за шофиране и задължителното време за почивка и могат да се използват за основа на новото поколение цифрови тахографи.

Въпросите свързани с условията и реда за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, са разгледани в Наредбата за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, *Приета с ПМС № 14 от 21.01.2013 г., обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2013 г., в сила от 29.01.2013 г., доп., бр. 80 от 16.10.2015 г., в сила от 1.01.2016 г.*

3.6.2. ОРГАНИЗАЦИОННИ СТРУКТУРИ, ОСИГУРЯВАЩИ УПРАВЛЕНИЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА И СИГУРНОСТТА.

Политиката и приоритетите по отношение на безопасността и сигурността в транспорта се определят от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Основните изисквания за безопасност са заложили в Закона за движението по пътищата, Закона за автомобилните превози, Закона за пътищата и наредбите към тях

Контролни функции по безопасността изпълняват: МВР - Пътна полиция и ИА "Автомобилна администрация".

Агенция „Пътна инфраструктура“ чрез териториалните си звена и съответните служби за контрол на безопасността на движението по пътищата на Министерството на вътрешните работи установяват и обезопасяват ежегодно участъците с висока концентрация на пътнотранспортни произшествия. Агенция „Пътна инфраструктура“, извършва категоризиране на участъците от пътя с висока концентрация на произшествия и на безопасността на пътната инфраструктура най-малко веднъж на всеки три години въз основа на извършен тригодишен анализ от проведените инспекции при експлоатацията на пътната инфраструктура.

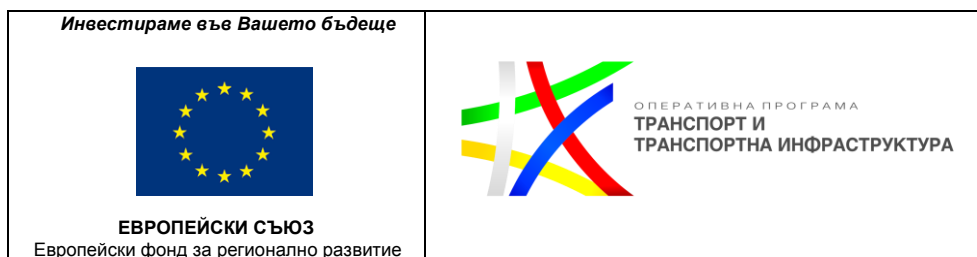
Пътните участъци с по-голям приоритет съгласно съставения списък в резултат на категоризирането на пътната инфраструктура с висока концентрация на произшествия и категоризирането на безопасността на пътната мрежа се оценяват от експертни екипи чрез инспекция на място.

Министърът на регионалното развитие и благоустройството съвместно с министъра на вътрешните работи определят с наредба реда за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата.

Агенция „Пътна инфраструктура“ чрез областните пътни управления извършва периодични инспекции на пътищата в експлоатация с оглед установяване на свързаните с пътната безопасност характеристики и предотвратяването на произшествия, както и за проучване на възможното въздействие на ремонтни работи по пътя върху безопасността на пътния поток. Инспекциите се извършват най-малко два пъти годишно с оглед гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на конкретната пътна инфраструктура.

Българският институт за стандартизация осигурява въвеждането на стандартите по Спецификациите за приложения и услуги относно интелигентните транспортни системи, приети от Европейската комисия и стандартите, приети от съответните органи по стандартизация. Целта е да се осигури оперативна съвместимост, свързаност и непрекъснатост на внедряването и експлоатацията на интелигентните транспортни системи.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Дейността на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията се подпомага от Съвет по интелигентни транспортни системи. Председател на съвета е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а заместник-председатели са заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заместник-министър на вътрешните работи и заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството. Членове на съвета са представители на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на вътрешните работи и на Министерството на икономиката, енергетиката и туризма, определени от съответните министри, представители на Агенция „Пътна инфраструктура“, на Българския институт за стандартизация, на Комисията за защита на потребителите, на Комисията за защита на личните данни и на Националното сдружение на общините на Република България, определени от съответните им ръководители.

3.6.3. АНАЛИЗНА ПРАВИЛАТА, ПРОЦЕДУРИТЕ И ДЕЙСТВИЯТА СВЪРЗАНИ С ПОСТИГАНЕ НА СИГУРНОСТ И БЕЗОПАСНОСТ

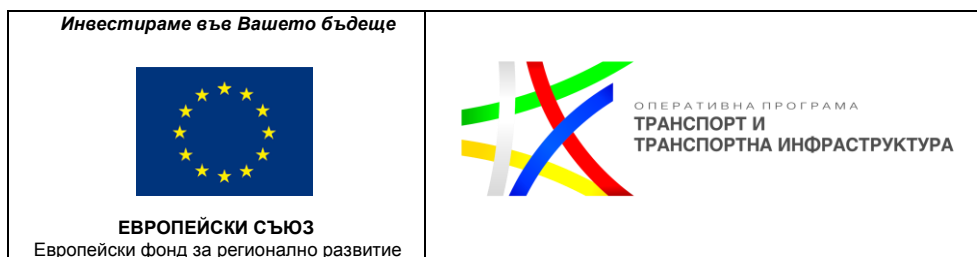
Управлението на безопасността на пътната инфраструктура включва провеждането на следните процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, управление на безопасността на пътната мрежа и периодични инспекции за безопасност, възлагани или извършвани от агенцията. Процедурите, свързани с управлението на безопасността на пътната инфраструктура, се прилагат за републикански пътища (автомагистрала и пътища от първи и втори клас), които са част от трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България, независимо дали се намират в етап на планиране, проектиране, строителство или експлоатация. Администрациите, управляващи пътя, могат да прилагат тези изисквания за републиканските пътища, които не са част от трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България, и за общинските пътища.

Оценката на въздействието върху пътната безопасност за инфраструктурни проекти се извършва задължително на етап планиране преди одобряване на инвестиционните проекти за пътна инфраструктура или на съществено изменение на съществуващата пътна мрежа. Оценката на въздействието върху пътната безопасност включва извършването на стратегически сравнителен анализ на въздействието на нов път или на съществено изменение на съществуващата пътна мрежа върху безопасността на пътната мрежа. Одитът за пътна безопасност на инфраструктурен проект е част от процеса на инвестиционното му проектиране и се извършва задължително на следните етапи: преди съгласуване и одобряване на инвестиционния проект - идеен и/или технически/работен, при въвеждане в пробна експлоатация на пътя и при неговата начална експлоатация.

Одиторът за пътна безопасност проверява съответствието на проектните характеристики на инфраструктурния проект с изискванията за пътна безопасност на всеки етап. Възложителят отговаря за отстраняване на опасните и/или критични характеристики на проекта преди края на съответния етап.

Лицата, които стопанисват пътищата, ги поддържат изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организират движението по тях така, че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от моторните превозни средства.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За организиране на движението по пътищата се използват светлинни сигнали, пътни знаци и пътна маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения, които се поставят само след възлагане от собственика или администрацията, управляваща пътя. Светлинните сигнали, пътните знаци и пътната маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения представляват единна система съгласно Конвенцията за пътните знаци и сигнали и се изработват и поставят така, че да бъдат лесно разпознавани.

Условията и редът за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване, се определят с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството.

3.6.4. АНАЛИЗ НА ВЪЗНИКНАЛИТЕ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ ЗА 2014 Г.

Пътнотранспортно произшествие (ПТП) е събитие, възникнало в процеса на движението на пътно превозно средство (ППС) и предизвикало нараняване или смърт на хора, повреда на пътно превозно средство, път, пътно съоръжение, товар или други материални щети.

В зависимост от последиците пътнотранспортните произшествия се делят на:

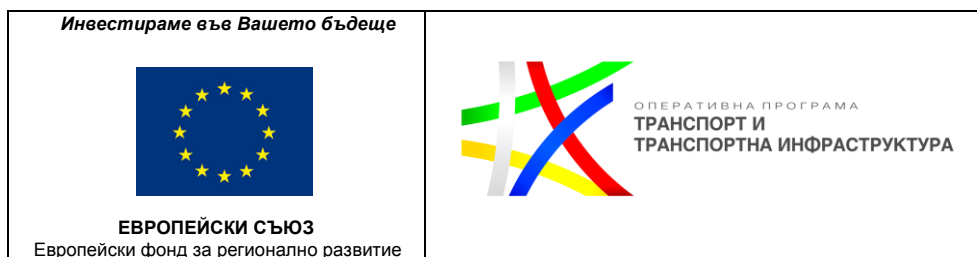
- пътнотранспортни произшествия, предизвикали нараняване или смърт на участници в движението
- пътнотранспортни произшествия, в резултат на които има само материални щети (повреда на път, пътни превозни средства, пътни съоръжения, товари, животни и други).

Според Закона за движението по пътищата:

- Пътно превозно средство е съоръжение, придвижвано по пътя на коледа и използвано за превозване на хора и/или товари. Към пътните превозни средства се приравняват трамваите и самоходните машини, когато се придвижват по пътищата.
- Моторно превозно средство е пътно превозно средство, снабдено с двигател за придвижване, с изключение на релсовите превозни средства.
- Загинал при ПТП е всеки човек, който в резултат на произшествието е убит на място или е починал в резултат на нанесените травми до 30 дни след произшествието.
- Ранен при ПТП е всеки човек, който в резултат на произшествието е получил тежка, средна или лека телесна повреда по смисъла на чл. 128, чл. 129 и чл. 130 на Наказателния кодекс (НК). Ранените се подразделят на тежко и леко ранени:
 - тежко ранени са лицата, получили наранявания, представляващи по смисъла на НК тежка или средна телесна повреда;
 - леко ранени са всички останали по смисъла на чл. 130, ал. 2 от НК.
- Участник в движението е всяко лице, което се намира на пътя и със своето действие или бездействие оказва влияние на движението по пътя. Такива са водачите, пътниците, пешеходците, както и лицата, работещи на пътя.
- Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по области

Общият брой на възникналите ПТП за страната е намалял с 2 бр. за 2014 г. в сравнение с 2013 г. Намаляване броя на ПТП за 2014 г. се наблюдава за областите: Благоевград, Видин, Габрово, Кюстендил, Ловеч, Плевен, Пловдив, Разград, Русе, Сливен, Смолян, Стара Загора и Търговище (табл. 5-67 и фиг 5-167). Най-значително намаляване броя на възникналите ПТП за 2014 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

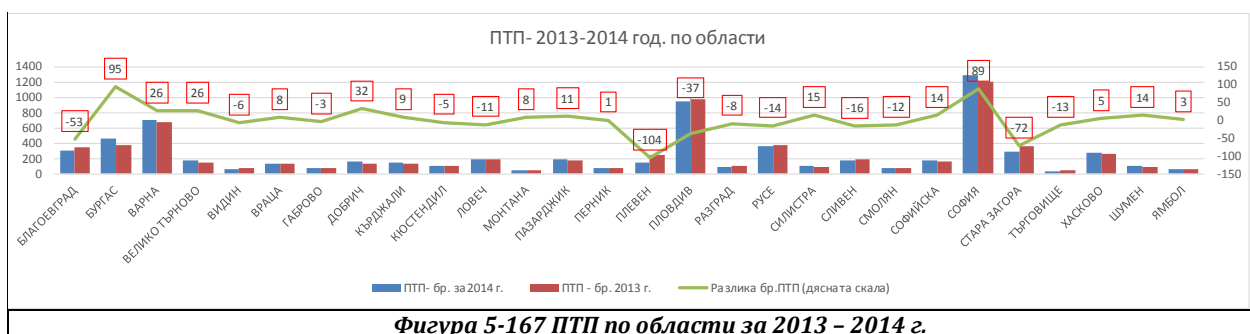


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

спрямо предходната година има в следните области: Плевен (104 бр.), Благоевград (53 бр.) и Стара Загора (72 бр.).

Таблица 5-67 ПТП по области за 2013 – 2014 год²⁴.

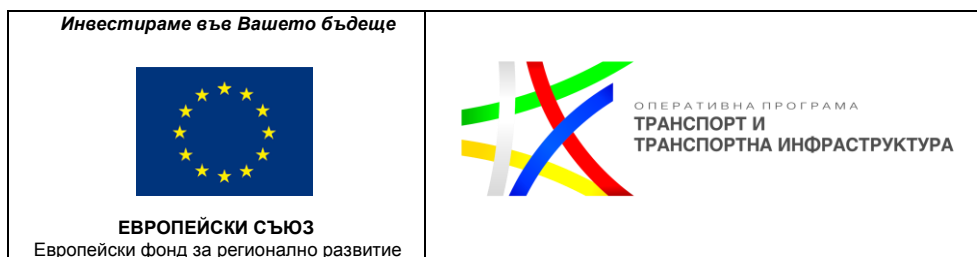
Области	2014 г.			2013 г.		
	ПТП	Убити	Ранени	ПТП	Убити	Ранени
	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.
БЛАГОЕВГРАД	300	27	394	353	25	459
БУРГАС	469	43	576	374	37	457
ВАРНА	710	45	884	684	45	891
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	175	15	216	149	19	186
ВИДИН	69	10	87	75	9	85
ВРАЦА	140	29	177	132	20	184
ГАБРОВО	75	16	90	78	9	87
ДОБРИЧ	162	21	207	130	13	157
КЪРДЖАЛИ	150	7	206	141	5	170
КЮСТЕНДИЛ	108	16	127	113	7	135
ЛОВЕЧ	187	23	243	198	16	278
МОНТАНА	55	20	59	47	9	47
ПАЗАРДЖИК	196	17	228	185	37	212
ПЕРНИК	84	11	98	83	9	105
ПЛЕВЕН	147	23	170	251	30	312
ПЛОВДИВ	944	75	1182	981	60	1296
РАЗГРАД	98	11	122	106	17	134
РУСЕ	357	28	464	371	29	479
СИЛИСТРА	108	18	133	93	11	110
СЛИВЕН	173	14	250	189	23	247
СМОЛЯН	72	8	89	84	4	112
СОФИЙСКА	176	34	206	162	37	193
СОФИЯ	1299	57	1491	1210	51	1445
СТАР ЗАГОРА	292	29	385	364	24	463
ТЪРГОВИЩЕ	34	23	33	47	13	47
ХАСКОВО	273	21	333	268	26	311
ШУМЕН	104	11	119	90	11	101
ЯМБОЛ	61	8	70	58	5	73
Общо :	7018	660	8639	7016	601	8776



Фигура 5-167 ПТП по области за 2013 – 2014 г.

²⁴ Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произведения в Република България 2014

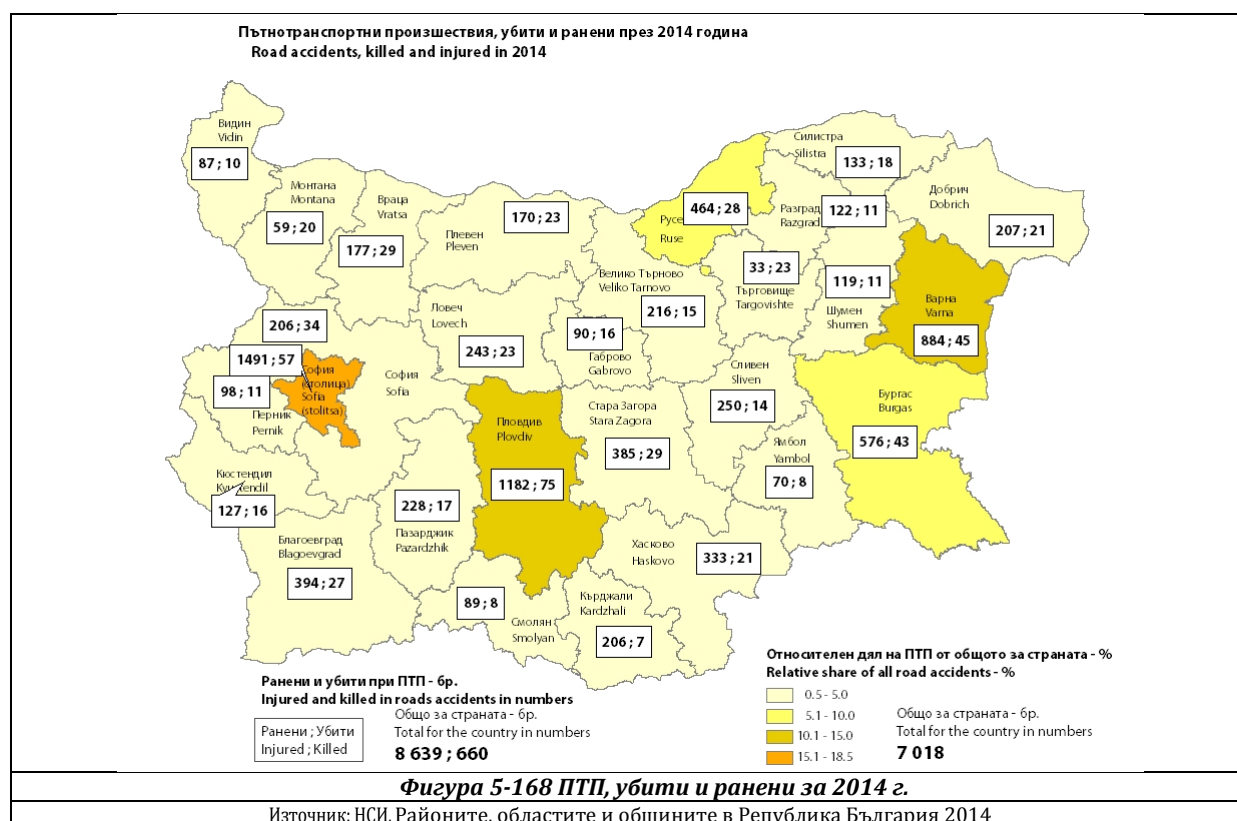
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

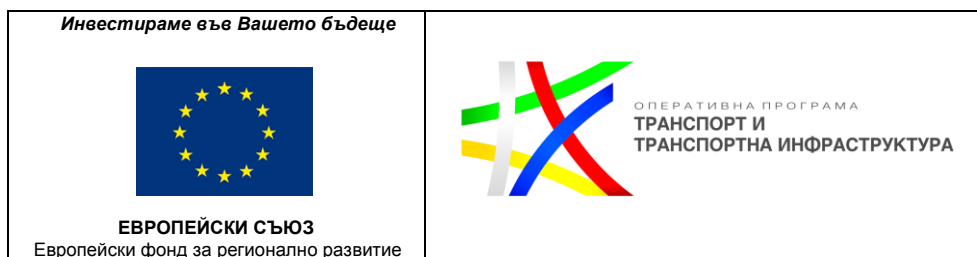
Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

В Пазарджик броят на убитите при ПТП се увеличил с 20 броя за 2014 г. Общо за страната за анализираната година броя на убитите при ПТП се е увеличил с 59 броя, а броят на ранените е намалил с 1760 бр. в сравнение с предходната 2013 г. В почти всички области има намаление на броя на ранените при ПТП само за Монтана и Търговище този брой се запазва спрямо 2013 г. (5-168 и фиг. 5-169).

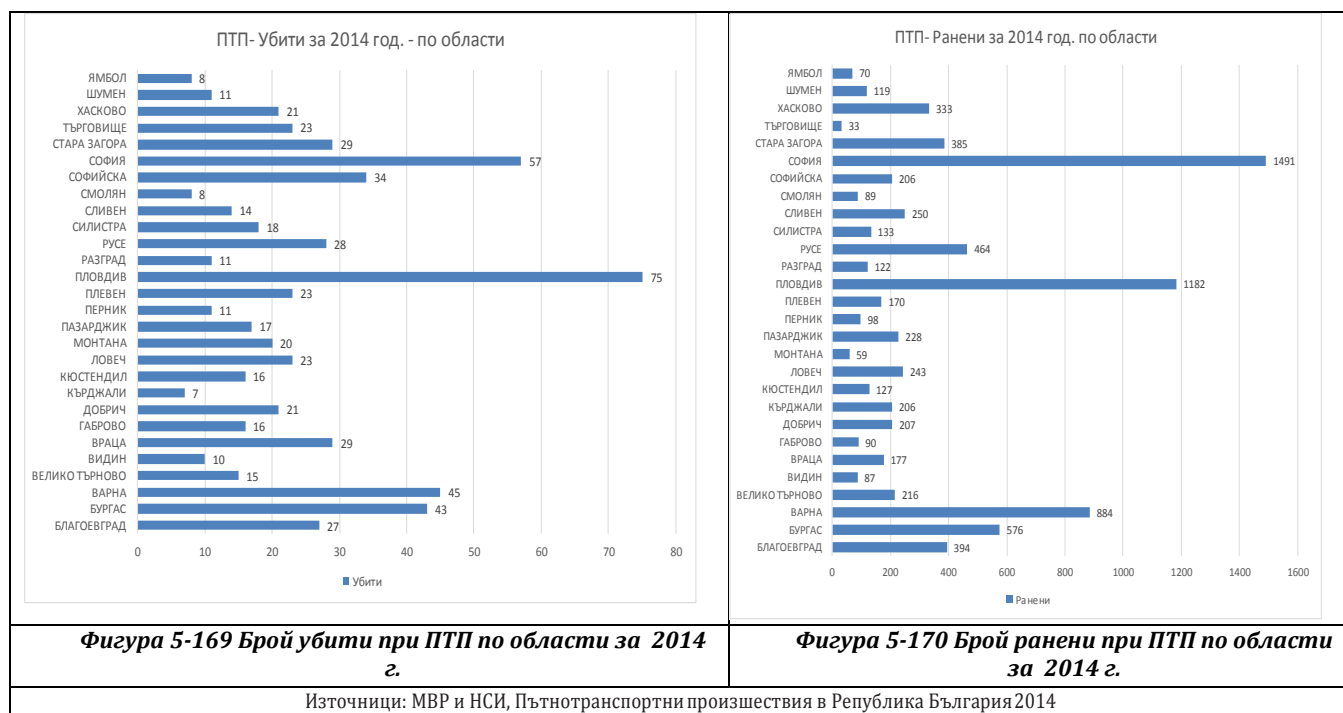


Значително намаление на броя ранени при ПТП се наблюдава за следните области: Пловдив (315 бр.), София (235 бр.), Варна (207 бр.), Русе (18 бр.) и Благоевград (106 бр.) (фиг. 5-170).

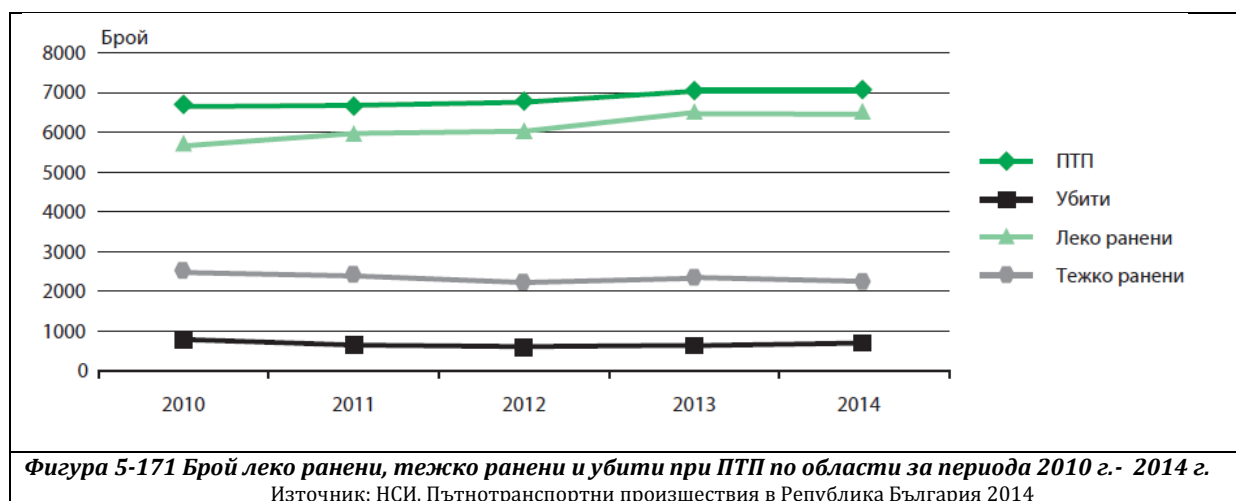
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



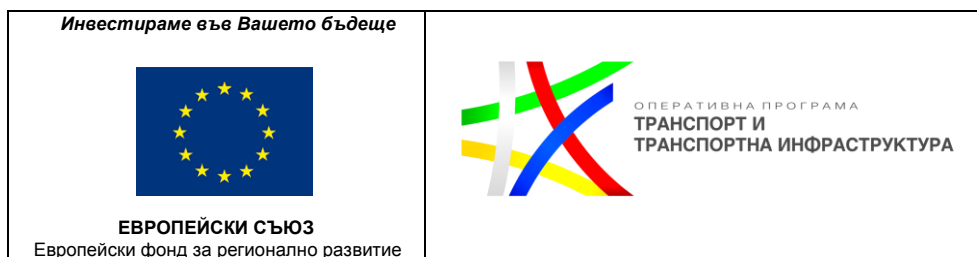
За периода 2010 – 2014 г. е намалил броя на тежко ранените при ПТП за страната, но има увеличение на общия брой на възникналите ПТП. Увеличен е и броя на леко ранените за 2014 в сравнение с 2010 г.(фиг. 5-171).



- Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2014 г. по вид на произшествията

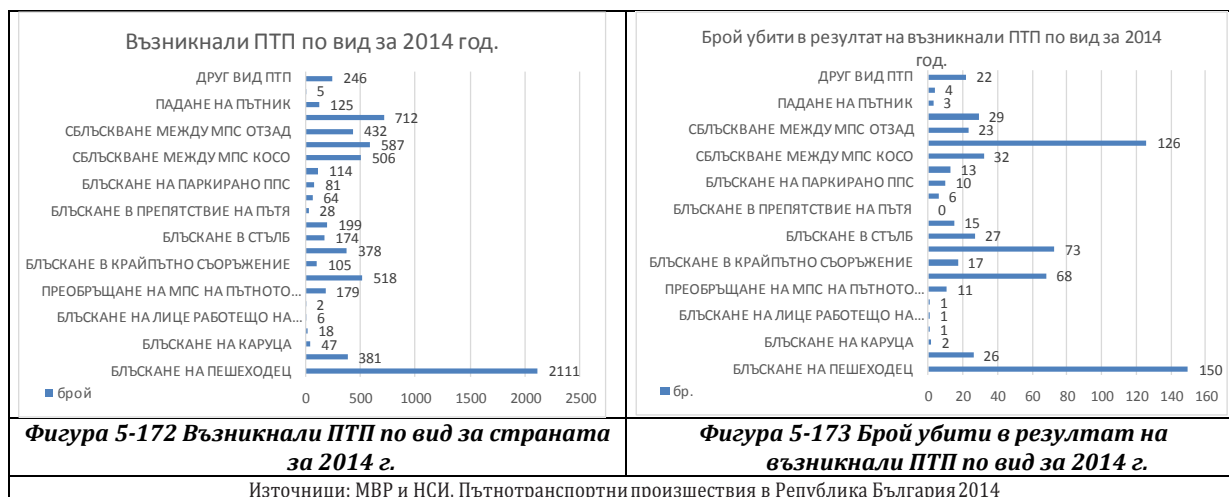
От възникналите ПТП за 2014 г. с най-голям брой са блъснатите пешеходци - 2111 бр. В резултат на този вид ПТП са загинали общо 150 човека за 2014 г., което е с 45 броч повече в сравнение с 2013 г. За разглежданата година с голям брой са и следните видове ПТП: преобръщане на МПС

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

извън пътното платно, блъскане в дърво, сблъскване между МПС косо, сблъскване между МПС челно, сблъскване между МПС странично, сблъскване между МПС отзад и блъскане на велосипедист (Табл. 5-68 и фиг. и 5-172 и 5-173).



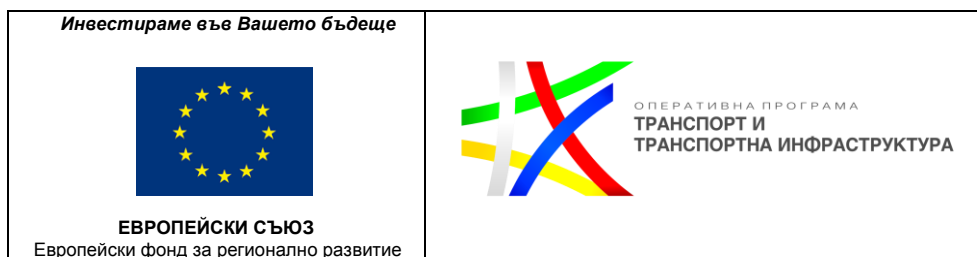
В сравнение на 2014 спрямо 2013 г. се наблюдава намаление броя на следните видове ПТП: блъскане на велосипедист, блъскане на каруца, преобръщане на МПС на пътното платно, преобръщане на МПС извън пътното платно, блъскане на крайпътно съоръжение, блъскане в стълб, блъскане в предпазна ограда, блъскане на МПС и влак. Най-значително се е увеличил броя на следните видове ПТП: блъскане на пешеходец, сблъскване на МПС челно и падане на пътник. Увеличен е броя и на случаите на блъскане в препятствие на пътя (табл. 5-68).

Таблица 5-68 ПТП по вид за 2013 – 2014 год²⁵.

Вид на ПТП	2014			2013		
	ПТП брой	Убити бр.	Ранени бр.	ПТП бр.	Убити бр.	Ранени бр.
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	2111	150	2053	2035	105	2054
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	381	26	367	447	29	432
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	47	2	64	69	5	96
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	18	1	23	20	7	19
БЛЪСКАНЕ НА ЛИЦЕ РАБОТЕЩО НА ПЪТЯ	6	1	5	2	0	2
БЛЪСКАНЕ НА ДЕТЕ С ЛЕТНИ КЪНКИ, РОЛЕР, ШЕЙНА	2	1	1	0	0	0
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	179	11	204	203	9	253
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	518	68	714	593	65	815
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	105	17	132	120	16	169
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	378	73	496	355	80	490
БЛЪСКАНЕ В СЪЛЪБ	174	27	224	207	30	280
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	199	15	254	208	13	268
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	28	0	34	24	2	26
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	64	6	85	63	1	77
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	81	10	103	66	5	89
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	114	13	150	96	6	136
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС КОСО	506	32	694	488	22	688
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	587	126	1028	571	123	1012

²⁵ Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

СЪЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	432	23	595	416	30	554
СЪЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	712	29	1003	685	42	918
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	125	3	130	101	0	113
БЛЪСКАНЕ НА ППС И ВЛАК	5	4	4	12	2	13
ДРУГ ВИД ПТП	246	22	276	235	9	272
Общо :	7018	660	8639	7016	601	8776

- Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2014 г. по дни от седмицата и часове на денонощието

Относно разпределението на възникналите ПТП по дни от седмицата за 2014 г. се вижда, че най-много ПТП са регистрирани в петък, а най-малко в неделя (табл. 5-69). Най-голям смъртен случай в следствие на ПТП са регистрирани в събота (121 бр.), най-малък е броят на жертвите в сряда. В сряда са регистрирани най-голям брой ранени от ПТП за страната (фиг. 5-176).

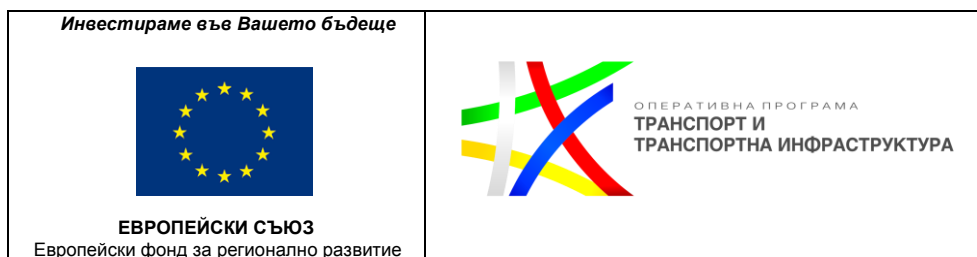
Таблица 5-69 ПТП- убити и ранени през 2014 г. по дни от седмицата и часове на денонощието²⁶

Часови интервали	Дни от седмицата																	
	Понеделник			Вторник			Сряда			Четвъртък			Петък			Събота		
	ППП	Убити	Ранени	ППП	Убити	Ранени	ППП	Убити	Ранени	ППП	Убити	Ранени	ППП	Убити	Ранени	ППП	Убити	Ранени
От 00 До 00:59	12	2	12	16	1	24	12	3	12	10	6	11	12	0	14	17	2	23
От 01 До 01:59	11	0	15	12	1	15	11	0	19	6	2	5	5	0	6	25	6	36
От 02 До 02:59	10	4	8	7	3	9	4	2	6	4	2	3	10	4	12	9	3	12
От 03 До 03:59	8	0	16	4	0	7	5	2	5	5	1	6	6	0	8	15	2	16
От 04 До 04:59	6	0	9	6	2	6	5	0	7	13	3	16	8	2	8	15	5	15
От 05 До 05:59	10	0	14	12	1	18	6	0	8	11	2	15	14	2	19	14	3	15
От 06 До 06:59	19	3	33	14	4	23	10	0	12	19	4	23	21	6	24	14	4	16
От 07 До 07:59	58	3	75	40	3	42	41	7	55	51	1	67	43	2	50	32	2	47
От 08 До 08:59	69	9	89	54	6	63	68	6	75	36	1	46	51	0	77	31	4	38
От 09 До 09:59	57	5	65	59	6	58	54	3	61	65	5	68	57	3	68	51	3	63
От 10 До 10:59	65	6	72	66	3	70	65	5	71	71	9	80	69	2	89	63	11	82
От 11 До 11:59	78	2	97	66	9	79	70	1	87	51	4	60	63	8	72	65	6	78
От 12 До 12:59	60	0	74	63	2	74	75	5	87	61	2	72	72	1	79	74	9	99
От 13 До 13:59	59	4	71	66	7	77	64	1	78	64	3	80	53	6	60	71	12	112
От 14 До 14:59	53	5	63	74	2	92	56	6	68	63	4	72	62	6	81	66	7	82
От 15 До 15:59	67	6	76	50	6	53	49	3	60	55	4	64	68	3	88	43	5	60
От 16 До 16:59	58	6	69	55	5	62	51	3	65	77	4	117	76	8	104	51	2	61
От 17 До 17:59	83	7	99	82	7	99	90	3	105	78	6	94	94	8	107	65	5	91
От 18 До 18:59	92	6	110	87	4	100	96	3	110	67	7	84	91	13	97	64	7	76
От 19 До 19:59	68	7	74	62	4	74	52	4	59	62	6	77	81	14	97	65	3	78
От 20 До 20:59	46	2	59	41	3	48	43	8	50	43	2	51	55	5	59	46	4	58
От 21 До 21:59	30	4	44	27	0	30	40	3	45	33	5	38	36	6	40	36	9	40
От 22 До 22:59	17	4	23	24	4	26	26	1	38	30	7	50	33	4	54	26	2	30
От 23 До 23:59	18	2	19	19	2	26	23	7	33	21	3	27	28	1	35	24	5	49
Общо :	1054	87	1286	1006	85	1175	1016	76	1216	996	93	1226	1108	104	1348	982	121	1277

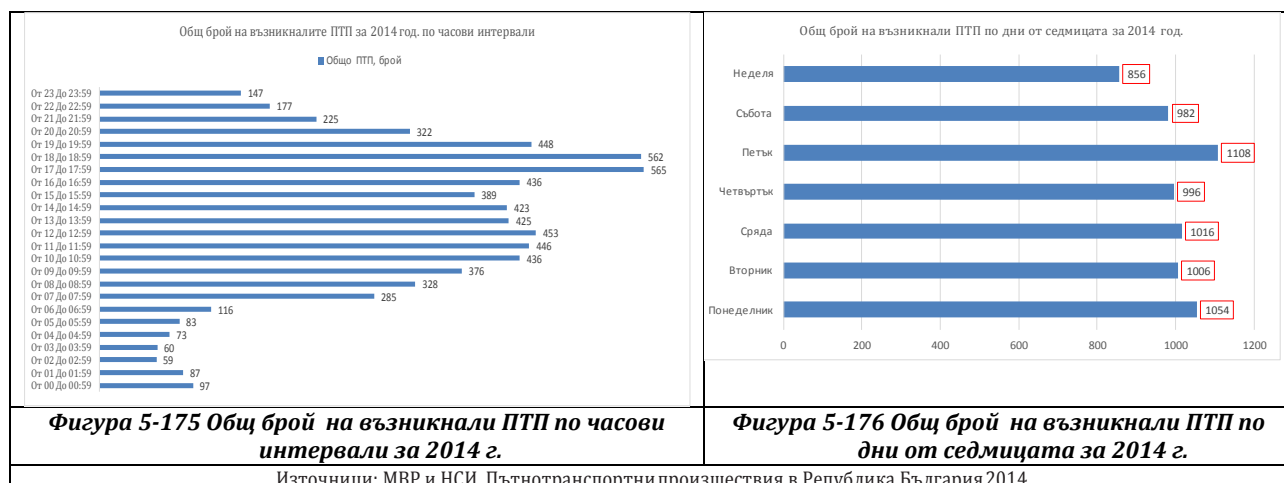
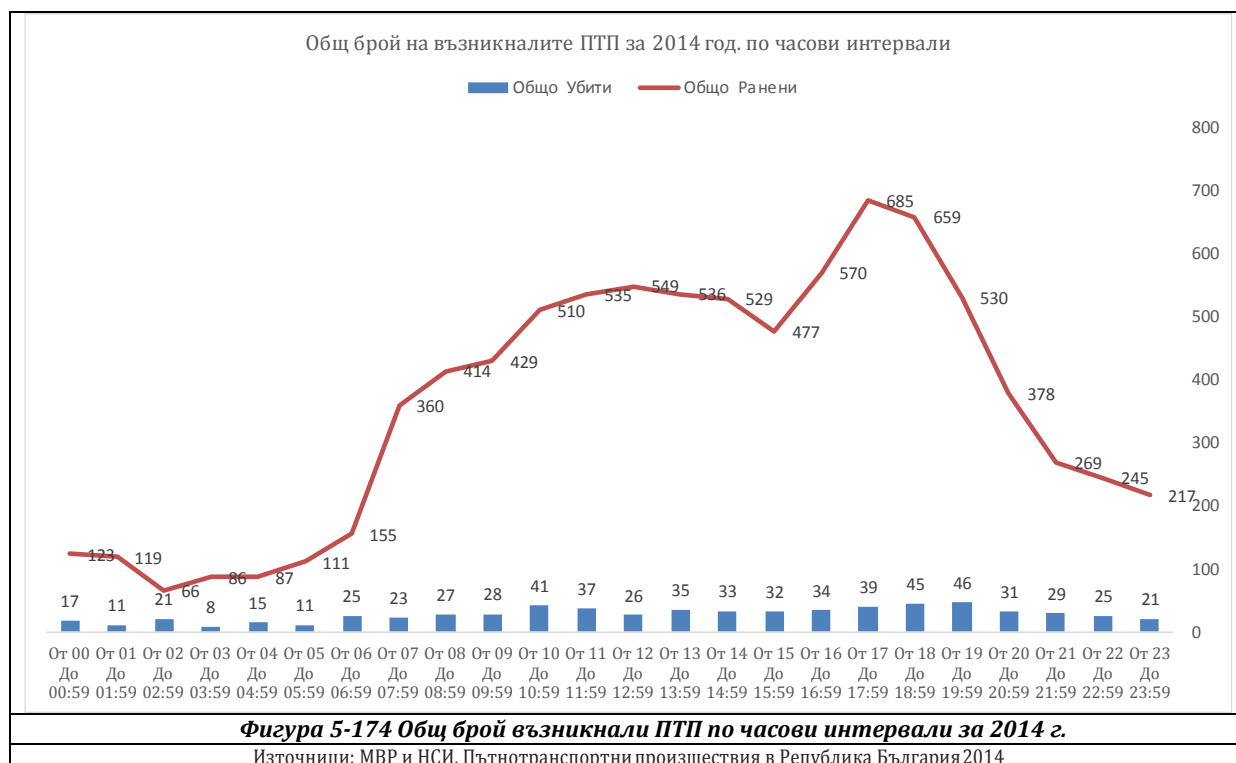
При анализа на възникналите ПТП за 2014 г. по часови интервали, могат да се направят следните изводи (фиг. 5-174 и 5-175):

- най-голям брой ПТП възникват в часовите интервали между 17-17.59 часа и между 18 - 18.59 часа;
- на следващо място по ПТП са часовите интервали между 12-12.59 часа и 19-19.59 часа;
- с най-малък брой регистрирани ПТП са часовите интервали между 2-2.59 часа и 3-3.59 часа;

²⁶ Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014



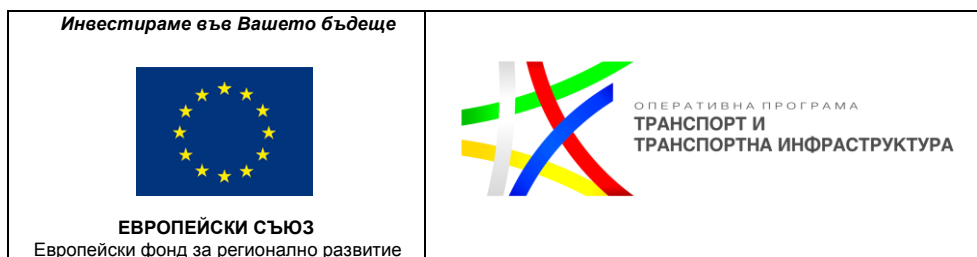
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Пътнотранспортни произшествия през 2014 г. по месеци и области

За 2014 г. най-много ПТП са регистрирани в София (1299 бр.), Пловдив (944 бр.) и Варна (710 бр.). С най-малко ПТП са Търговище, Монтана и Ямбол (табл. 5-70).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



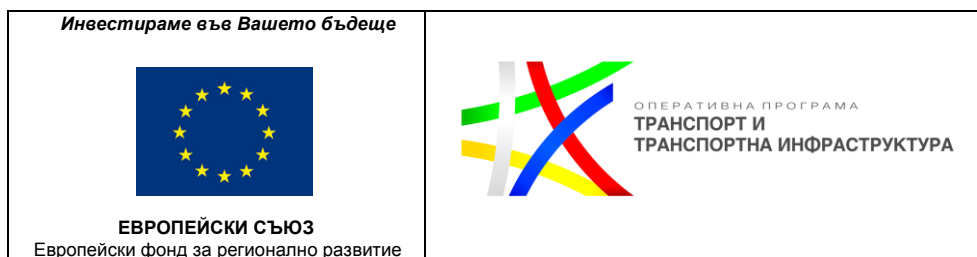
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-70 ПТП за 2014 г. по месеци и области²⁷

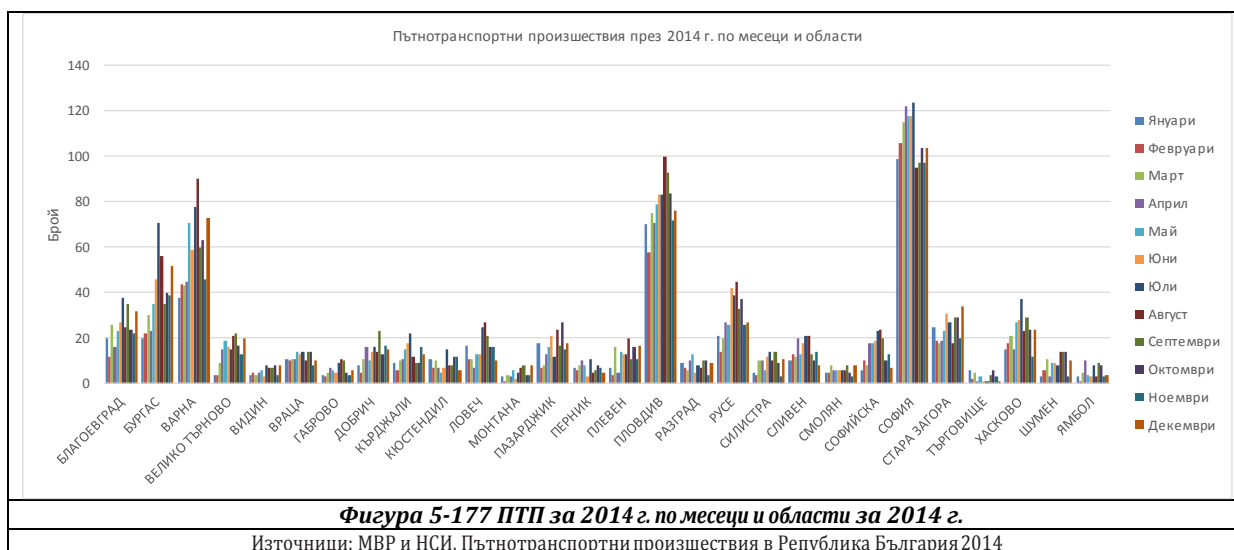
Области	Месеци												Общо
	Януари	Февруари	Март	Април	Май	Юни	Юли	Август	Септември	Октомври	Ноември	Декември	
БЛАГОВЕВГРАД	20	12	26	16	23	27	38	25	35	24	22	32	300
БУРГАС	20	22	30	23	35	46	71	56	35	40	39	52	469
ВАРНА	38	44	43	45	71	59	78	90	60	63	46	73	710
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	4	4	9	15	19	16	15	21	22	17	13	20	175
ВИДИН	4	5	4	5	6	3	8	7	7	8	4	8	69
ВРАЦА	11	10	11	11	14	13	14	10	14	14	8	10	140
ГАБРОВО	4	3	5	7	6	5	9	11	10	5	4	6	75
ДОБРИЧ	8	5	11	16	10	14	16	14	23	13	17	15	162
КЪРДЖАЛИ	9	6	10	11	15	18	22	12	9	9	16	13	150
КЮСТЕНДИЛ	11	7	10	7	5	7	15	8	8	12	12	6	108
ЛОВЕЧ	17	11	11	7	13	13	25	27	21	16	16	10	187
МОНТАНА	3	1	4	3	6	2	5	7	8	4	4	8	55
ПАЗАРДЖИК	18	7	8	13	16	21	12	24	17	27	15	18	196
ПЕРНИК	7	6	8	10	8	3	11	5	6	8	7	5	84
ПЛЕВЕН	7	4	16	5	14	13	13	20	11	16	11	17	147
ПЛОВДИВ	70	58	75	71	79	83	83	100	93	84	72	76	944
РАЗГРАД	9	7	6	10	13	5	8	7	10	10	4	9	98
РУСЕ	21	14	20	27	26	42	39	45	33	37	26	27	357
СИЛИСТРА	5	4	10	10	6	12	14	10	14	9	3	11	108
СЛИВЕН	10	13	12	20	13	18	21	21	13	10	14	8	173
СМОЛЯН	5	5	8	6	6	6	6	6	8	5	3	8	72
СОФИЙСКА	6	10	8	18	18	19	23	24	20	10	13	7	176
СОФИЯ	99	106	115	122	118	118	124	95	97	104	97	104	1299
СТАРА ЗАГОРА	25	19	18	19	23	31	27	18	29	29	20	34	292
ТЪРГОВИЩЕ	6	2	5	1	3	1	1	1	4	6	3	1	34
ХАСКОВО	15	18	21	15	27	28	37	23	29	24	12	24	273
ШУМЕН	3	6	11	3	9	9	8	14	14	14	3	10	104
ЯМБОЛ	3	1	5	10	4	3	8	3	9	8	3	4	61
Общо :	458	410	520	526	606	635	751	704	659	626	507	616	7018

При анализа на ПТП по месеци за областите на страната се вижда, че за София най-много произшествия са регистрирани през месеците април, май, юни и юли. За Варна и Бургас пик на произшествията има през месеците юли и август, а за Пловдив август и септември. В Търговище повече ПТП са регистрирани през месеците януари и октомври, а в Хасково юли и септември (фиг. 5-177).

²⁷ Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

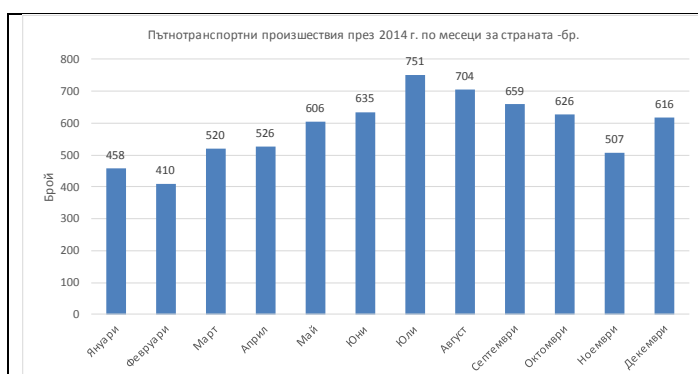


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



От анализа на ПТП за периода 2012-2014 г. се вижда, че и за трите години най-голям брой ПТП са възникнали през летните месеци – юли и август. Като цяло за всичките месеци може да се направи извода, че ПТП за 2014 г. са се увеличили в сравнение с двете предходни години (фиг. 5-179).

За 2014 г. през месеците юли, август и септември са регистрирани най-голям брой произшествия на пътя. По-малък брой ПТП има през зимните месеци – януари и февруари (фиг. 5-178).



Фигура 5-178 Общ брой на възникнали ПТП по месеци за 2014 г.

Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014



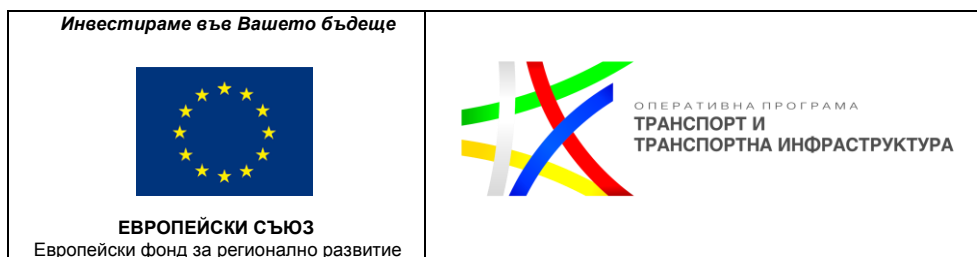
Фигура 5-179 Общ брой на възникнали ПТП по месеци 2012-2014 г.

Източник: НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по основна причина

Най-голям е броят на възникналите ПТП за 2014 г. поради нарушение на водач, на следващо място по причина за възникване на произшествие е нарушение на пешеходец. В следствие на нарушение на водач за 2014 г. са загинали 615 души, с 20 души по-малко в сравнение с 2013 г. Поради пътни условия през 2014 г. са станали 13 ПТП или с 4 броя повече в сравнение с предходната година (табл. 5-71).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



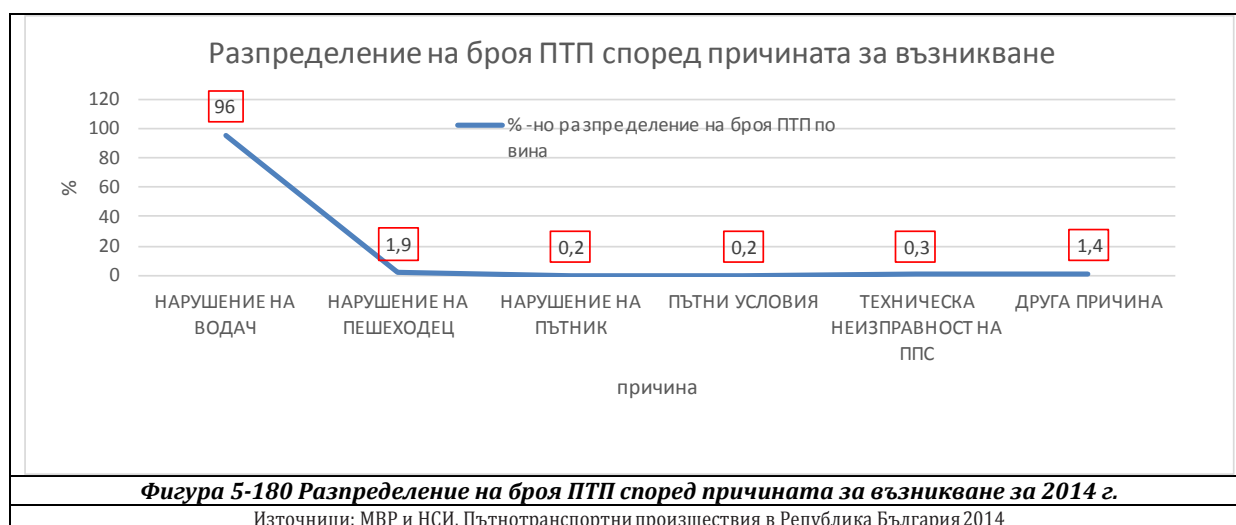
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-71 ПТП за 2014 г. по най-вероятна причина за възникване²⁸

Най-вероятна причина за ПТП	2014 г.			2013 г.		
	ПТП бр.	Убити бр.	Ранени бр.	ПТП бр.	Убити бр.	Ранени бр.
НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧ	6739	615	8362	6759	577	8491
НАРУШЕНИЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	136	21	115	127	8	124
НАРУШЕНИЕ НА ПЪТНИК	11	2	9	9	1	9
ПЪТНИ УСЛОВИЯ	13	1	20	9	0	10
ТЕХНИЧЕСКА НЕИЗПРАВНОСТ НА ППС	18	2	28	11	0	14
ДРУГА ПРИЧИНА	101	19	105	101	15	128
Общо :	7018	660	8639	7016	601	8776

Процентното разпределение на възникналите ПТП за 2014 г. според установената причина е следното (фиг. 5-180):

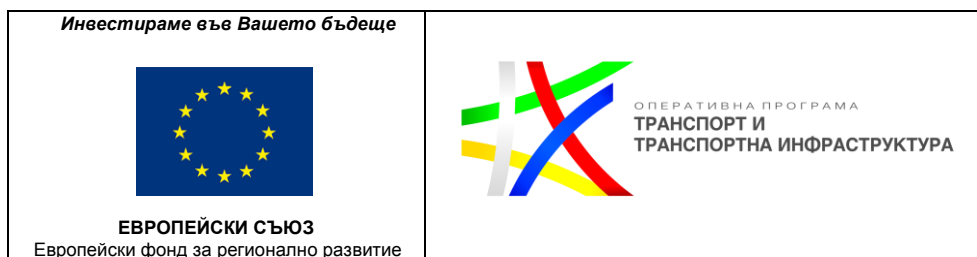
- В 96% от възникналите ПТП, основната причина е нарушение на водача;
- В 1,9% от ПТП, основната причина е нарушение на пешеходец;
- В 0,3% от ПТП, основната причина е техническа неизправност на ППС;
- В 0,2% от ПТП, основната причина е нарушение на пътник;
- В 0,2% от ПТП, основната причина е свързана с лоши пътни условия;



- Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени извън населените места по клас на пътя

Най-голям брой ПТП за 2013 и 2014 г. са възникнали на пътища първи клас. По брой-възникнали произшествия следват пътищата трети клас и втори клас. Най-малко ПТП са възникнали на автомагистралите (табл. 5-72 и фиг. 5-181). Най-много загинали при ПТП има на пътищата първи клас (фиг. 5-182).

²⁸ Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014



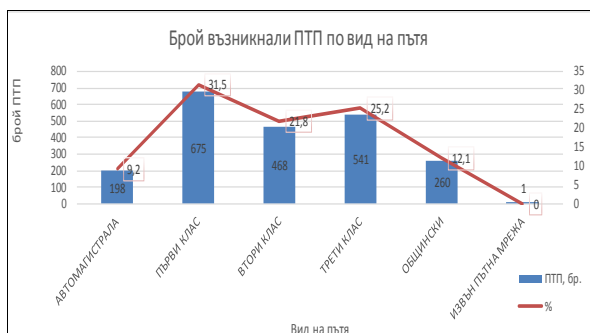
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-72 ПТП за 2013-2014 г. по вид на пътя²⁹

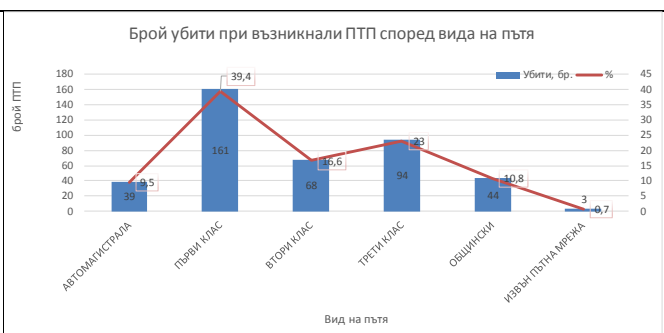
Вид на пътя	2014 г.						2013 г.					
	ПТП, бр.	%	Убити, бр.	%	Ранени бр.	%	ПТП, бр.	%	Убити, бр.	%	Ранени бр.	%
АВТОМАГИСТРАЛА	198	9,2	39	9,5	283	9,2	163	7,8	20	5,3	244	8,2
ПЪРВИ КЛАС	675	31,5	161	39,4	942	30,7	664	31,7	133	35,6	936	31,6
ВТОРИ КЛАС	468	21,8	68	16,6	690	22,5	478	22,8	101	27	693	23,4
ТРЕТИ КЛАС	541	25,2	94	23	781	25,5	532	25,4	90	24,1	719	24,3
ОБЩНСКИ	260	12,1	44	10,8	370	12,1	257	12,3	30	8	370	12,5
ИЗВЪН ПЪТНА МРЕЖА	1	0	3	0,7	0	0	1	0	0	0	1	0
Общо :	2143		409		3066		2095		374		2963	

Общият брой на загиналите за 2014 г. в ПТП според вида на пътя е 409 човека, като:

- На автомагистралите има 39 жертви;
- На пътища първи клас – 161 жертви;
- На пътища втори клас – 68 жертви;
- На пътища трети клас – 94 жертви;
- На общинските пътища – 44 жертви;
- И извън пътната мрежа – 3 жертви.



Фигура 5-181 Брой възникнали ПТП по вид на пътя за 2014 г.



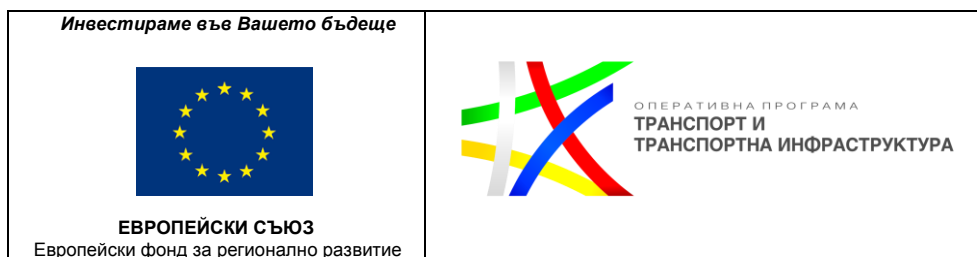
Фигура 5-182 Брой убити при ПТП по вид на пътя за 2014 г.

Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

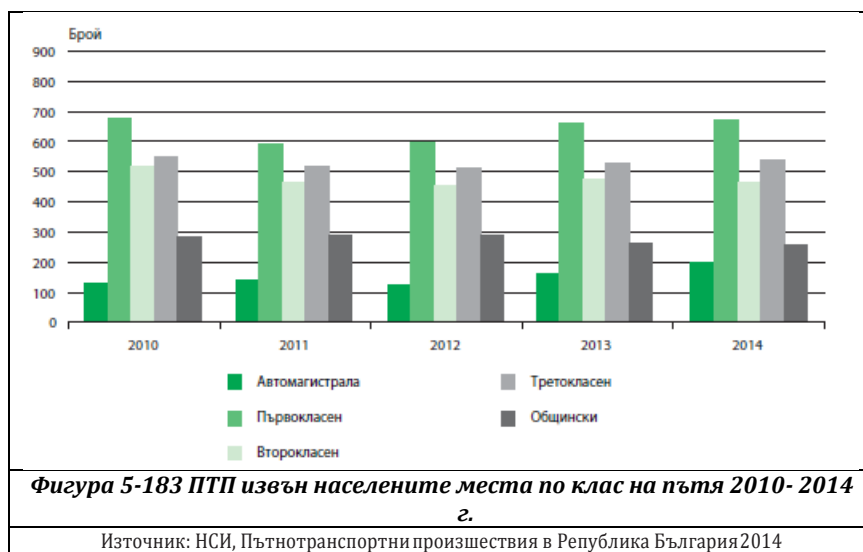
За периода 2010-2014 г. се забелязва увеличаване на ПТП възникнали на магистралите, въпреки, че техният брой е най-малък в сравнение с броя на възникналите ПТП на другите видове пътища (фиг 5-183).

²⁹ Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



- Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени поради недостатъци на пътя

През 2014 г. поради лоши пътни условия са станали общо 13 бр. ПТП с убити и ранени (табл. 5-73), от тях:

- Поради неравности по пътното покритие – 2 бр.;
- Поради повреди по пътното покритие – 6 бр.;
- Поради липса на банкет/тротоар – 1бр.;
- Поради препятствие на платното за движение – 3 бр.;
- Поради други особености на пътя – 1 бр.

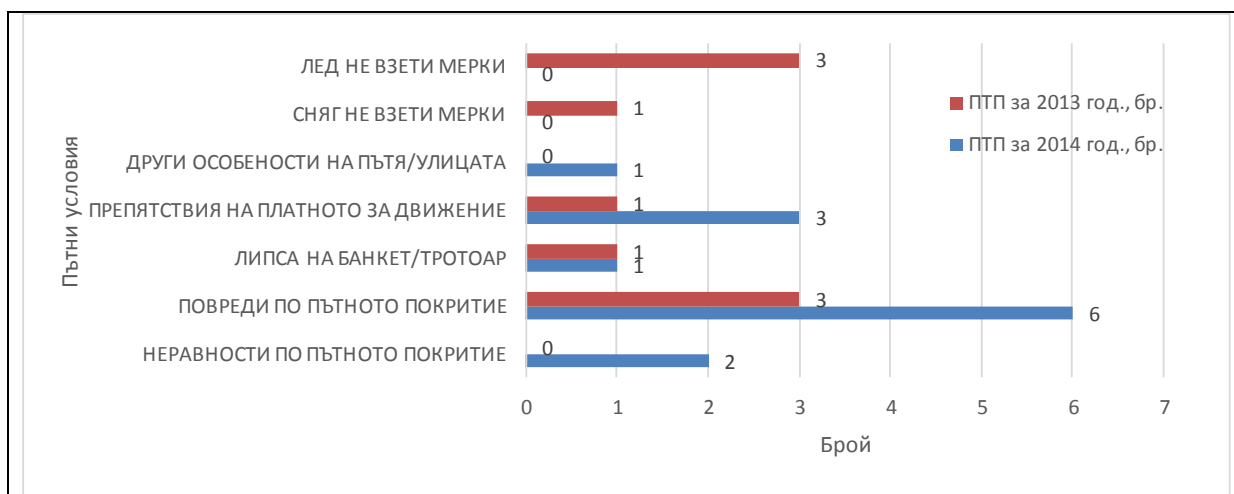
Таблица 5-73 ПТП за 2013-2014 г. по вид на пътя³⁰

Пътни условия	2014 г.						2013 г.					
	ПТП бр.	%	Убити бр.	%	Ранени бр.	%	ПТП бр.	%	Убити бр.	%	Ранени бр.	%
НЕРАВНОСТИ ПО ПЪТНОТО ПОКРИТИЕ	2	15,4	1	100	1	5	0	0	0	0	0	0
ПОВРЕДИ ПО ПЪТНОТО ПОКРИТИЕ	6	46,2	0	0	10	50	3	33,3	0	0	3	30
ЛИПСА НА БАНКЕТ/ТРОТОАР	1	7,7	0	0	2	10	1	11,1	0	0	2	20
ПРЕПЯТСТВИЯ НА ПЛАТНОТО ЗА ДВИЖЕНИЕ	3	23,1	0	0	5	25	1	11,1	0	0	1	10
ДРУГИ ОСОБЕНОСТИ НА ПЪТЯ/УЛИЦАТА	1	7,7	0	0	2	10	0	0	0	0	0	0
СНЯГ НЕ ВЗЕТИ МЕРКИ	0	0	0	0	0	0	1	11,1	0	0	1	10
ЛЕД НЕ ВЗЕТИ МЕРКИ	0	0	0	0	0	0	3	33,3	0	0	3	30
Общо :	13		1		20		9		0		10	

³⁰ Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-184 Възникнали ТПП поради пътни условия 2013- 2014 г.

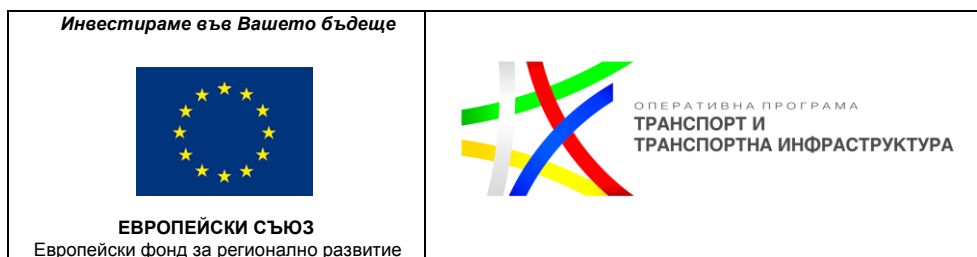
Източник: НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

При сравняване броя на възникналите ТПП с убити и ранени, поради лоши пътни условия за 2013 и 2014 г., прави впечатление, че за 2014 г. няма възникнали произшествия поради невзети мерки за разчистване на сняг и лед (фиг. 5-184).

Таблица 5-74 ТПП за 2013-2014 г. по вид на пътя³¹

Пътни условия	От 01-01-2014 до 31-12-2014		От 01-01-2013 до 31-12-2013	
	бр.	%	бр.	%
НЕРАВНОСТИ ПО ПЪТНОТО ПОКРИТИЕ	21	24,4	17	21,8
ПОВРЕДИ ПО ПЪТНОТО ПОКРИТИЕ	14	16,3	9	11,5
ЛИПСА НА БАНКЕТ/ТРОТОАР	5	5,8	1	1,3
ПОВРЕДИ ПО БАНКЕТИТЕ/ТРОТОАРИТЕ	1	1,2	1	1,3
ПРЕПЯТСТВИЯ НА ПЛАТНОТО ЗА ДВИЖЕНИЕ	3	3,5	6	7,7
НЕОТВОДНЕНО ПЛАТНОТО ЗА ДВИЖЕНИЕ	5	5,8	3	3,8
ДРУГИ ОСОБЕНОСТИ НА ПЪТЯ/УЛИЦАТА	15	17,4	9	11,5
ПОВРЕДЕН СВЕТОФАР	1	1,2	0	0
СНЯГ НЕ ВЗЕТИ МЕРКИ	4	4,7	9	11,5
ЛЕД НЕ ВЗЕТИ МЕРКИ	9	10,5	19	24,4
НЕДОСТАТЪЧНА ВИДИМОСТ НА ПЪТЯ ОТ КРАЙПЪТНИ НАСАЖДЕНИЯ	1	1,2	0	0
НЕДОСТАТЪЧНА ВИДИМОСТ НА ПЪТЯ ОТ КРАЙПЪТНИ ОБЕКТИ	0	0	1	1,3
НЕДОСТАТЪЧНА ВИДИМОСТ НА ПЪТНИ ЗНАЦИ	2	2,3	1	1,3
НЕДОСТАТЪЦИ В СИГНАЛИЗАЦИЯТА С ПЪТНИ ЗНАЦИ	2	2,3	1	1,3
НЕДОСТАТЪЦИ В СИГНАЛИЗАЦИЯТА С МАРКИРОВКА	2	2,3	1	1,3
НЕДОСТАТЪЦИ В СИГНАЛИЗАЦИЯТА ПРИ РЕМОНТ НА ПЪТЯ	1	1,2	0	0
Общо :	86		78	

³¹ Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В табл. 5-74 са представени общия брой на възникналите ПТП поради лоши пътни условия за 2014 и 2013 г. Най-голям е броят на ПТП възникнали поради неравности по пътното покритие, други особености на пътя и повреди по пътното покритие. За 2014 г. няма възникнало ПТП поради недостатъчна видимост на пътя от крайпътни обекти.

- Пътнотранспортни произшествия с пострадали (убити и ранени) според мястото на възникване

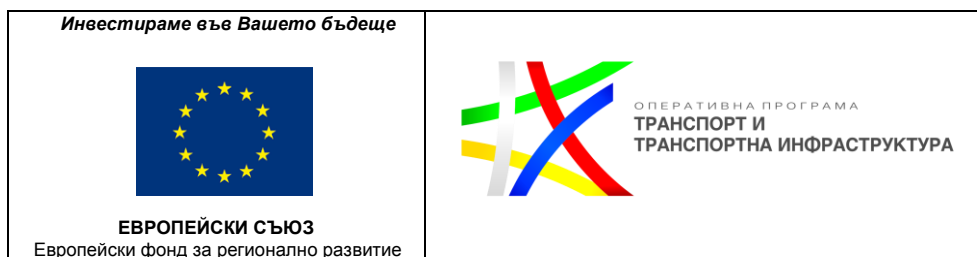
През 2014 г. в извън населените места са възникнали 1862 броя ПТП на пътен участък, 94 броя на кръстовище, 74 броя на пътен възел и 8 броя на мост. Значително по-малък е броят на възникналите произшествия на железопътни прелези и надлези. (табл. 5-75).

Таблица 5-75 ПТП в населени места и извън населените места³²

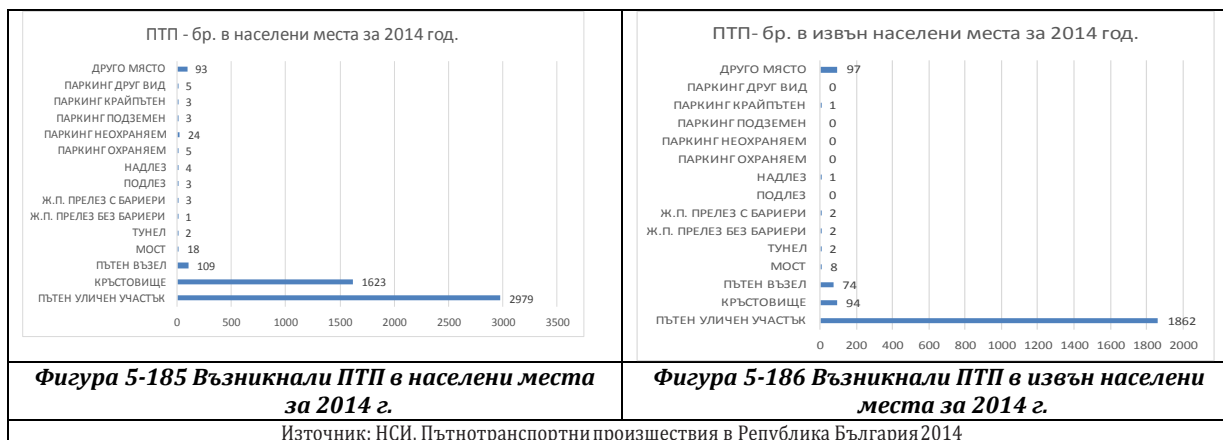
Място на ПТП	В населени места						Извън населени места					
	ПТП		Убити		Ранени		ПТП		Убити		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%
ПЪТЕН УЛИЧЕН УЧАСТЪК	2979	61,1	179	71,3	3377	60,6	1862	86,9	367	89,7	2670	87,1
КРЪСТОВИЩЕ	1623	33,3	46	18,3	1877	33,7	94	4,4	11	2,7	139	4,5
ПЪТЕН ВЪЗЕЛ	109	2,2	12	4,8	131	2,4	74	3,5	14	3,4	99	3,2
МОСТ	18	0,4	1	0,4	24	0,4	8	0,4	1	0,2	17	0,6
ТУНЕЛ	2	0	0	0	7	0,1	2	0,1	1	0,2	1	0
Ж.П. ПРЕЛЕЗ БЕЗ БАРИЕРИ	1	0	2	0,8	2	0	2	0,1	0	0	2	0,1
Ж.П. ПРЕЛЕЗ С БАРИЕРИ	3	0,1	1	0,4	2	0	2	0,1	1	0,2	1	0
ПОДЛЕЗ	3	0,1	0	0	3	0,1	0	0	0	0	0	0
НАДЛЕЗ	4	0,1	0	0	6	0,1	1	0	1	0,2	1	0
ПАРКИНГ ОХРАНЯЕМ	5	0,1	0	0	7	0,1	0	0	0	0	0	0
ПАРКИНГ НЕОХРАНЯЕМ	24	0,5	1	0,4	23	0,4	0	0	0	0	0	0
ПАРКИНГ ПОДЗЕМЕН	3	0,1	0	0	3	0,1	0	0	0	0	0	0
ПАРКИНГ КРАЙПЪТЕН	3	0,1	0	0	3	0,1	1	0	0	0	1	0
ПАРКИНГ ДРУГ ВИД	5	0,1	1	0,4	4	0,1	0	0	0	0	0	0
ДРУГО МЯСТО	93	1,9	8	3,2	104	1,9	97	4,5	13	3,2	135	4,4
Общо :	4875		251		5573		2143		409		3066	

В населените и извън населените места най-голям брой ПТП за 2014 г. са възникнали на пътен уличен участък, кръстовище и пътен възел. Най-малко ПТП в населените места са възникнали на бариери и паркинги. В извън населените места, най-малък е броят на ПТП възникнали на железопътни прелези и тунели (фиг. 5-185 и фиг. 5-186).

³² Източници: МВР и НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



През 2014 г. са възникнали 5 130 броя ПТП на дневна светлина, като при тях са загинали 392 души и са ранени 6 318 души. Най-много ПТП възникват на дневна и изкуствена светлина (табл. 5-76).

Таблица 5-76 ПТП за 2014 според осветеността на пътя³³

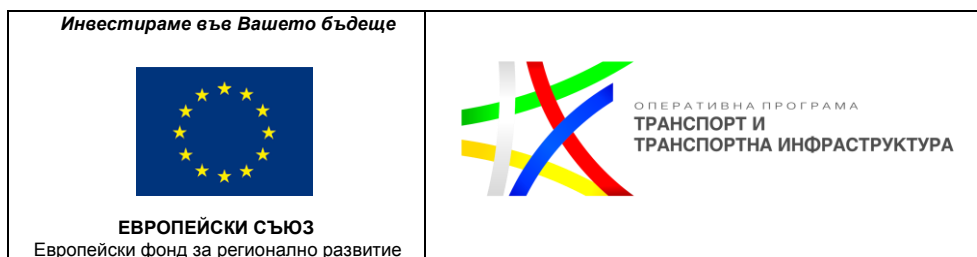
Осветеност на пътя	ПТП, бр.	Убити, бр.	Ранени, бр.
Общо	7018	660	8639
Дневна	5130	392	6318
Сумрак	225	18	270
Тъмнина	727	185	934
Изкуствена	936	65	1117

Изводи:

- Общо за страната за 2014 г. броя на убитите при ПТП се е увеличил с 59 бр., а броя на ранените е намалял с 1760 бр. в сравнение с предходната 2013 г.;
- За периода 2010-2014 г., се наблюдава намаляване на броя на тежко ранените при ПТП за страната, но има увеличение на общия брой на възникналите ПТП. Увеличен е и броя на леко ранените за 2014 г. в сравнение с 2010 г.;
- От възникналите ПТП за 2014 г. с най-голям брой са блъснатите пешеходци - 2111 бр. В резултат на този вид ПТП, са загинали общо 150 човека;
- Относно разпределението на възникналите ПТП по дни от седмицата за 2014 г., се вижда, че най-много ПТП са регистрирани в петък, а най-малко в неделя;
- Най-голям брой ПТП възникват в часовите интервали между 17-17.59 ч. и между 18 - 18.59ч.;
- С най-малък брой регистрирани ПТП са часовите интервали между 2-2.59 ч. и 3-3.59 ч.;
- В 0,2% от ПТП, основната причина е свързана с лоши пътни условия;
- Най-голям брой ПТП за 2013 и 2014 г. са възникнали на пътища първи клас. По брой-възникнали произшествия следват пътищата трети клас и втори клас.;
- Най-малко ПТП са възникнали на автомагистралите;
- През 2014 г. поради лоши пътни условия са станали общо 13 бр. ПТП с убити и ранени;

³³ Източник: НСИ, Пътнотранспортни произшествия в Република България 2014

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- През 2014 г. няма възникнали произшествия поради невзети мерки за разчистване на сняг и лед от пътя;
- Най-голям е броя на ПТП за 2014 г., възникнали поради неравности по пътното покритие, други особености на пътя и повреди по пътното покритие;
- За 2014 г. няма възникнало ПТП поради недостатъчна видимост на пътя от крайпътни обекти;
- През 2014 г. в извън населените места са възникнали 1862бр. ПТП на пътен участък, 94 бр. на кръстовище, 74 бр. на пътен възел и 8 бр. на мост. Значително по-малък е броя на възникналите произшествия на железопътни прелези и надлези.

3.7. АНАЛИЗ НА РАЗХОДИТЕ И ПРИХОДИТЕ

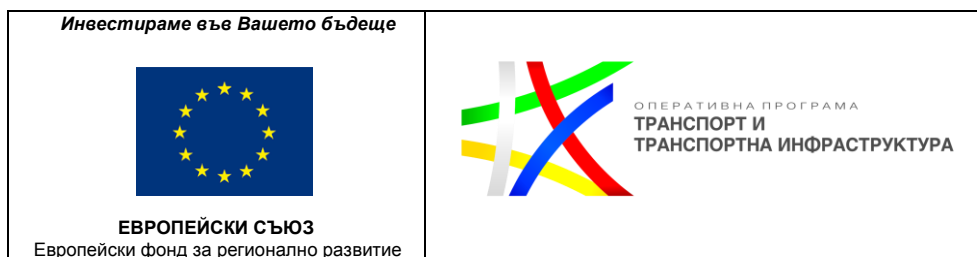
Агенция "Пътна инфраструктура" организира, възлага, финансира и контролира дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата. Агенцията е юридическо лице - второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към министъра на регионалното развитие и благоустройството. Основните източници на финансиране на агенцията, които се използват за експлоатация, поддържане, ремонт и реконструкция на републиканските пътища, както и за изграждане на нова пътна инфраструктура са субсидии и трансфери от държавния бюджет, приходи от такси за ползване на пътната инфраструктура и средства от Европейския съюз.

- **Разходи за републиканска пътна мрежа**

По бюджетна програма „Рехабилитация и изграждане на пътна инфраструктура“ на МРРБ през 2015 г. са усвоени бюджетни средства в размер на 491 786 646 лв. и средства в размер на 776 035 640 лв. като бенефициент³⁴. Общите разходи за Републиканска пътна инфраструктура са 1 267 822 286 лв., в т.ч. 773 818 387 лв. в рамките на програми с европейски средства.

В таблица 5-77 са представени данни за разходите, свързани с пътна инфраструктура за периода 01.01.2015г. – 31.12.2015 г.

³⁴ Отчет за изпълнение на политиките и програмите на МРРБ към 31.12.2015г.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

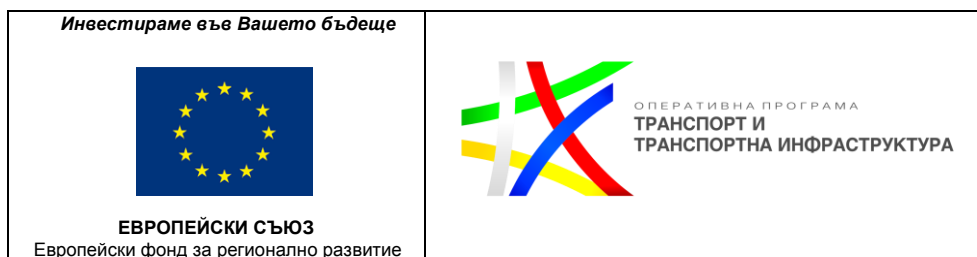
Таблица 5-77 Разходи по Бюджетна програма „Рехабилитация и изграждане на пътна инфраструктура“ на МРРБ

Източник: Отчет за изпълнение на политиките и програмите на МРРБ към 31.12.2015г.

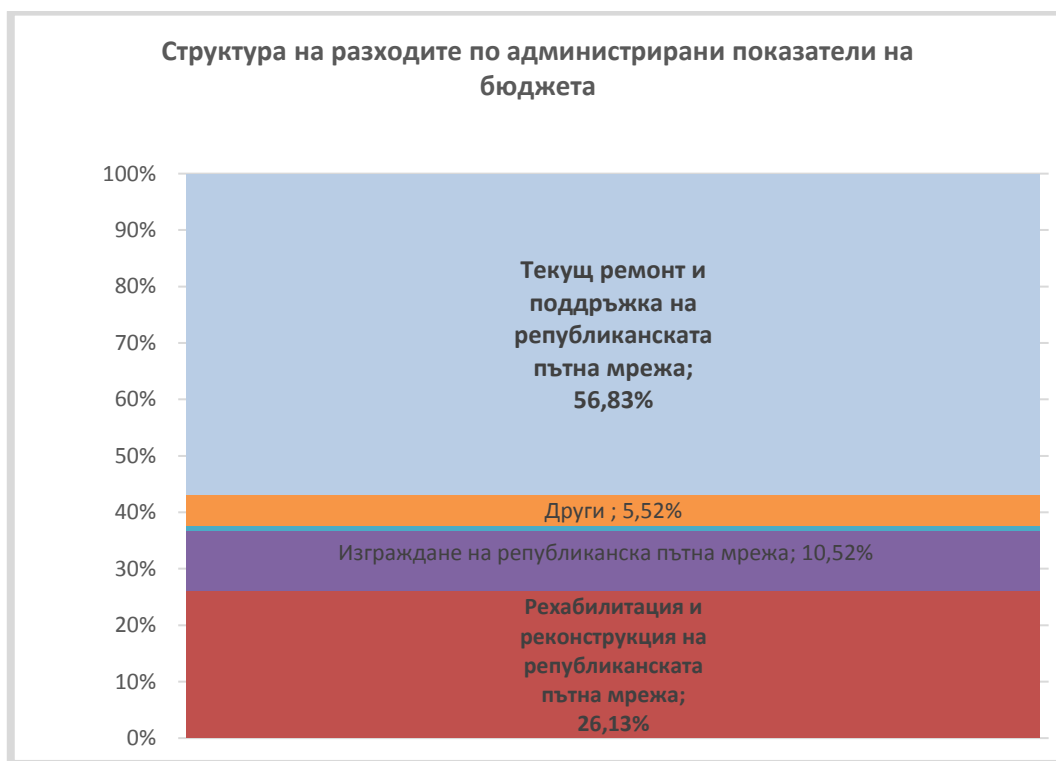
№	2100.02.01 Бюджетна програма „Рехабилитация и изграждане на пътна инфраструктура“	Отчет
I.	Общо ведомствени разходи:	42 747 241
	Персонал	20 455 514
	Издръжка	20 631 267
	Капиталови разходи	1 660 460
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБ:	40 529 988
	Персонал	18 481 563
	Издръжка	20 387 965
	Капиталови разходи	1 660 460
2	Ведомствени разходи по други бюджети, сметки за средства от ЕС и чужди средства	2 217 253
	Персонал	1 973 951
	Издръжка	243 302
II.	Администрирани разходни показатели по бюджета	451 256 658
	Текущ ремонт и поддръжка на републиканската пътна мрежа	256 460 293
	Рехабилитация и реконструкция на общински пътища	6 937
	Рехабилитация и реконструкция на републиканската пътна мрежа	117 912 971
	Корекции на реки и благоустройство на населените места	
	Изграждане на републиканска пътна мрежа	47 468 083
	Обезщетения на собственици на земя за дейности по републиканската пътна мрежа	4 515 420
	Други	24 892 954
III.	Администрирани разходни показатели по други бюджети, сметки за средства от ЕС и чужди средства	773 818 387
	Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти"	1 370 000
	Оперативна програма "Регионално развитие 2007-2013 г."	211 651 706
	Оперативна програма "Транспорт 2007-2013 г."	543 171 584
	Оперативна програма "Административен капацитет 2007-2013 г"	1 447 022
	Оперативна програма "Техническа помощ"	5 421 462
	Програми за трансгранично, транснационално и междурегионално сътрудничество	10 756 613
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	1 225 075 045
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	491 786 646
	Общо разходи (I.+II.+III.):	1 267 822 286

Структурата на разходите по Бюджетна програма „Рехабилитация и изграждане на пътна инфраструктура“ е представена на фигура 5-187.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-187 Структура на разходите по бюджетни показатели

Данните показват, че Бюджетните разходи са 36,84% от разходите за пътна инфраструктура. Над 56% от бюджетните разходи са свързани с текущ ремонт и поддръжка на РПМ, около 26% с рехабилитация и реконструкция и едва около 10% с изграждане на РПМ.

• Приходи

Основен дял в приходите, използвани за поддържане на пътната инфраструктура, имат винетните такси за ползване на пътната инфраструктура от пътни превозни средства от Тарифата на таксите за ползване на пътната инфраструктура, които се събират от Агенция „Пътна инфраструктура“. Други такси по тарифата, които са свързани с използване на пътната инфраструктура са кантарни такси, такси за преминаване на Дунав мост в посока Русе – Гюргево, такси за крайпътни обслужващи обекти и рекламни съоръжения, такси за влизане в Република България или за транзитно преминаване на ППС с чуждестранна регистрация, както и такси за движение на тежки и извънгабаритни превозни средства по републиканските пътища.

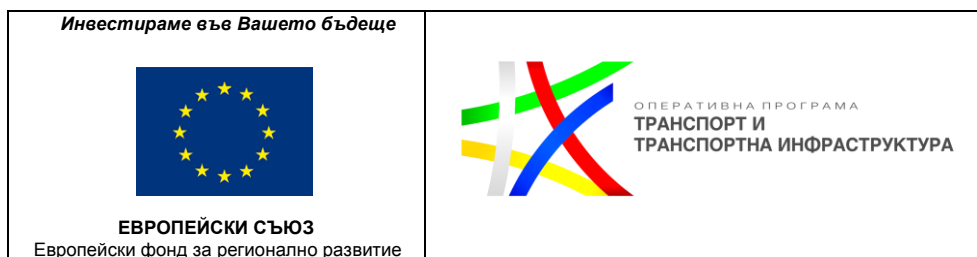
Данни за приходите от тези източници са показани в таблица 5-78.

Таблица 5-78 Приходи от пътна инфраструктура

Източник: Отчет за изпълнение на политиките и програмите на МРРБ към 31.12.2015г.

Приходи, свързани с пътната инфраструктура за периода 01.01.2015г. – 31.12.2015 г	
Източници	Приходи (лв.)
Винетни такси за ползване на пътната инфраструктура от пътни превозни средства	206359000
Други такси	49081965
Общо	255440965

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.8. ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Приходите от винетни такси са основен източник на средства за поддържане на пътната инфраструктура. В настоящия анализ са изследвани равнището, динамиката и структурата на приходите от винетни такси по следните показатели:

- брой продадени винетки по вид превозни средства и период на ползване;
- приходи от продадени винетки по вид превозни средства и период на ползване;
- структура на приходите от продадени винетки по вид превозни средства и период на ползване.

За разглежданите показатели са използвани данни от Доклад на Световна банка „Разработване на цялостна визия за въвеждането на електронна система за предоставяне на европейски услуги за електронно таксуване“ и данни от „Отчет за изпълнение на политиките и програмите на МРРБ към 31.12.2015г“.

Заплащането на винетна такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок републиканските пътища. Размерът на винетните такси се определя от Министерския съвет. В таблица са представени цените на винетките за ползване на пътна инфраструктура за периода 2010г – 2014 г.

Таблица 5-79 Цени на винетки по години

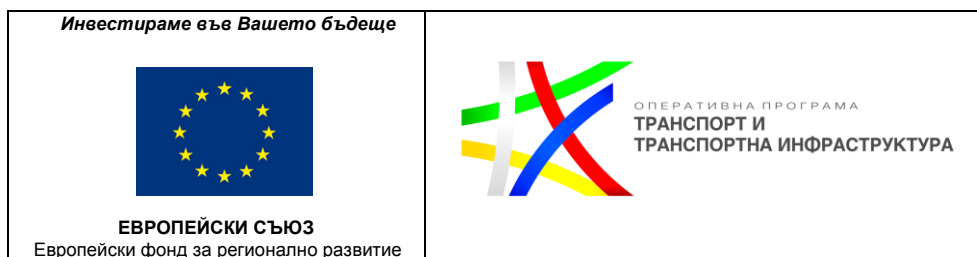
Източник: АПИ

Вид			Цени на винетки по години						
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Тежкотоварни ПС	Категория 1, ЕВРО 0-II	дневни	13	13	13	20	20	21	21
		седмични	75	75	75	65	65	65	87
		месечни	215	215	215	130	130	130	174
		годишни	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1743
	Категория 1, ЕВРО III-V+	дневни	13	13	13	20	20	21	21
		седмични	58	58	58	50	50	50	65
		месечни	165	165	165	100	100	100	134
		годишни	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1340
	Категория 2, ЕВРО 0-III	дневни	13	13	13	20	20	21	21
		седмични	43	43	43	34	34	34	53
		месечни	117	117	117	68	68	68	105
		годишни	681	681	681	684	684	684	1050
	Категория 2, ЕВРО III-V+	дневни	13	13	13	20	20	21	21
		седмични	33	33	33	26	26	26	40
		месечни	90	90	90	53	53	53	80
		годишни	524	524	524	526	526	526	808
	Категория 3	седмични	10	10	10	10	10	10	15
		месечни	25	25	25	25	25	25	30
		годишни	67	67	67	67	67	67	97

Винетните такси са диференцирани по категории пътни превозни средства, евростандарт на вредните емисии и време за ползване на пътната инфраструктура.

Равнището на цените за всички категории превозни средства е запазено до 2015 г. и е променено през 2016 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

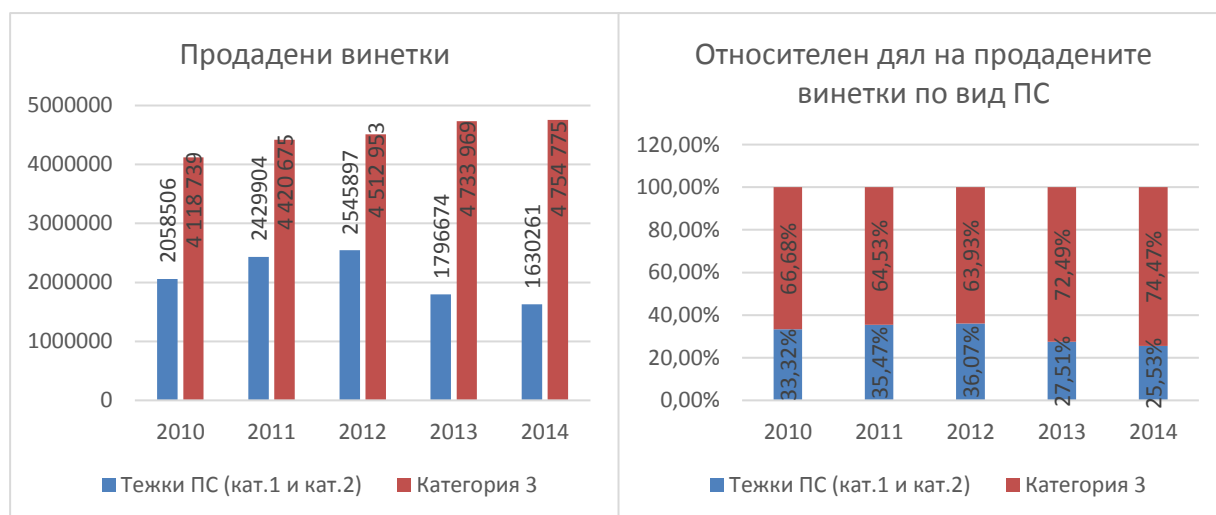
Приходите от винетни такси зависят от равнището на цените на винетките, структурата на ППС и предпочитанията на потребителите при избор на продължителност. Данни за общите приходи от винетни такси са показани на фигура 5-188.



фигура 5-188 Приходи от винетни такси (лева)

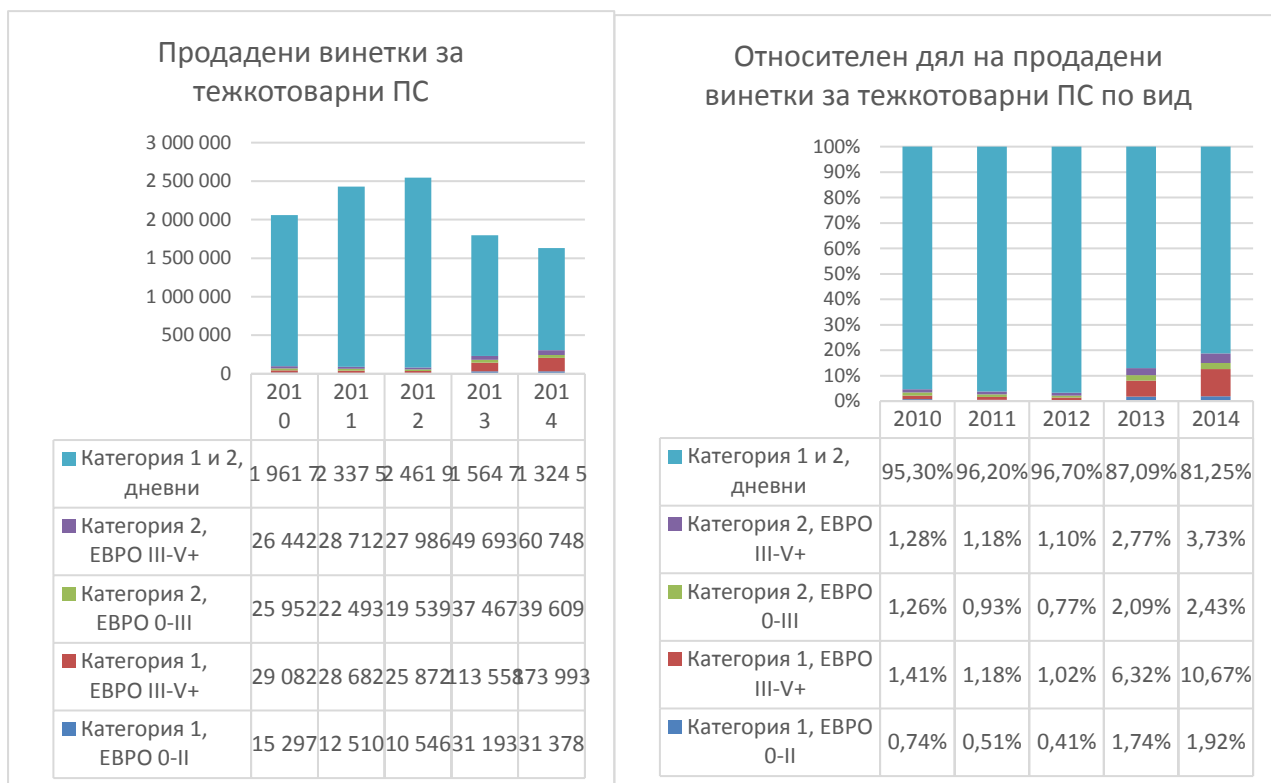
До 2014 г. е налице тенденция към нарастване на приходите от винетни такси, но през 2015г. се наблюдава спад на приходите до ниво близко до това от 2012 г.

Данни за броя и структурата на продадените винетки за периода 2010г.-2014г. по категории ПС и период на ползване са показани на фигури 5-189 и 5-190.



Фигура 5-189 Брой и относителен дял на продадените винетки за тежки и леки ППС

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-190 Брой и относителен дял на продадените винетки за тежки ПС по категории и евростандарт на емисии

Броят на продадените винетки за леки автомобили (категория 3) значително надвишава този за тежки ППС.

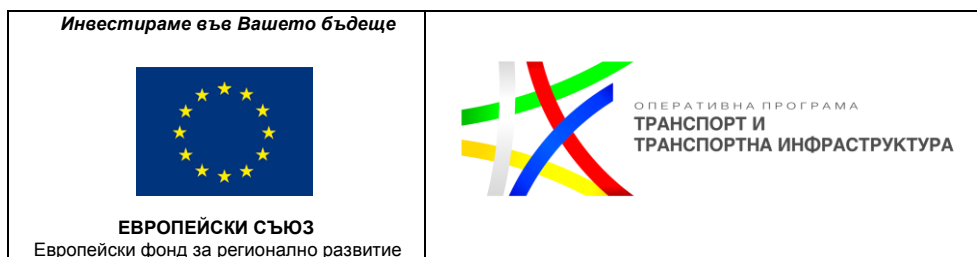
Броят на продадените винетки за категория 3 се увеличава през периода и от 4118739 бр. през 2010 г. достига 4 754 775 бр. през 2015 г. или с 636 036 бр. повече.

Тенденцията за продажбата на винетки за тежки ППС до 2012г., когато достига 2545897 бр. е била към нарастване. През следващите години броят на продадените винетки за тежки ППС намалява, като през 2015г. достига 1630261бр. или с 915636 бр. по-малко спрямо 2012г.

Тези тенденции в търсенето на винетки по вид ПС води до промяна в структурата на продажбите. Относителният дял на продадените винетки за категория 3 от 66,68% през 2010 г. нараства на 74,47% през 2014г.

Тенденциите, съотношенията и структурата на продажбите на винетки за тежки ПС (категория 1 и категория 2) показват, че потребителите имат предпочитание към едnodневни винетки. Тяхната продажба значително надвишава продажбите на седмични, месечни и годишни винетки.

При винетките за леки ППС (категория 3) предпочитанията са към седмичните винетки (фигура 5-191).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 5-191 Брой продадени винетки за ППС-категория 3

Приходите от винетни такси са в правопрпорционална зависимост от търсенето и закупуването на определен вид винетки (по категории ППС и по време на ползване).

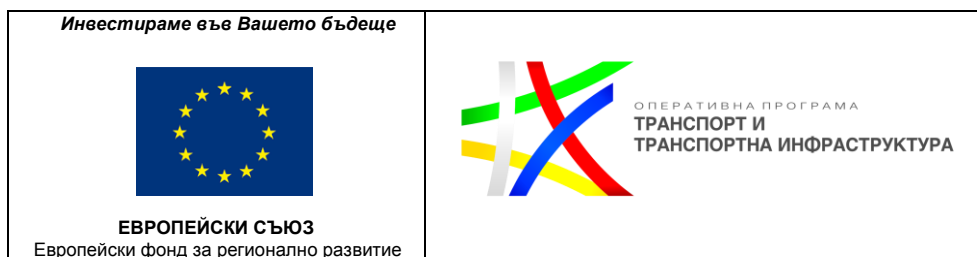
Равнището на цените определя структура на приходите, която се различава от структурата на продажбите. На фигури 5-192 и 5-193 са показани данни за продажбите и приходите на винетки по категории тежки ППС.



Фигура 5-192 Брой на продадени винетки и приходи за ППС категория 1

За ПС категория 1, ЕВРО 0-II са продадени най-голям брой месечни винетки, следвани от годишните. Тенденциите са към рязко нарастване на продадените месечни винетки след 2012 г. Приходите при тази категория ПС са най-големи от годишни винетки, но с изразена тенденция към намаляването им за сметка на приходите от месечни винетки.

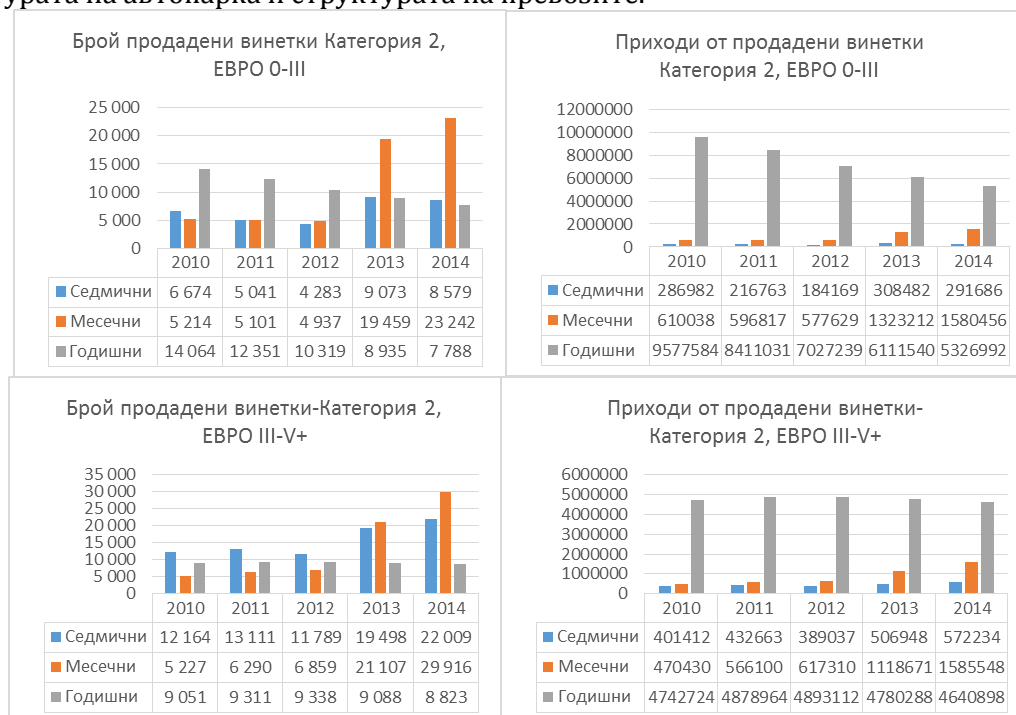
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



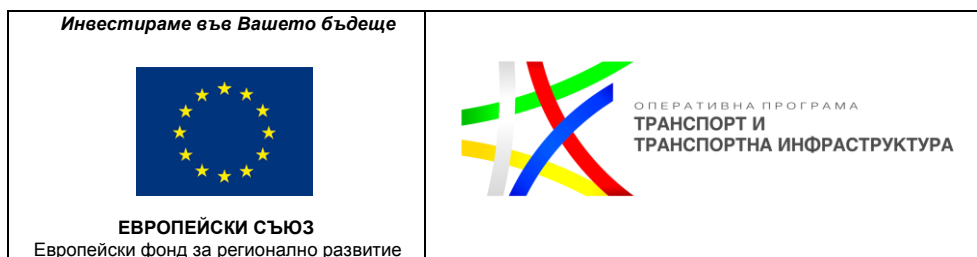
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За ПС категория 1, ЕВРО III-V+ през 2013г. рязко се увеличава броят на продадените месечни и годишни винетки, което определя и увеличаването на приходите от тях.

Аналогични на характерните за категория 1 тенденции са и тенденциите при категория 2, което показва, че върху търсенето на определен вид винетки оказват не само цените, но и структурата на автопарка и структурата на превозите.



Фигура 5-193 Брой на продадени винетки и приходи за ППС категория 2



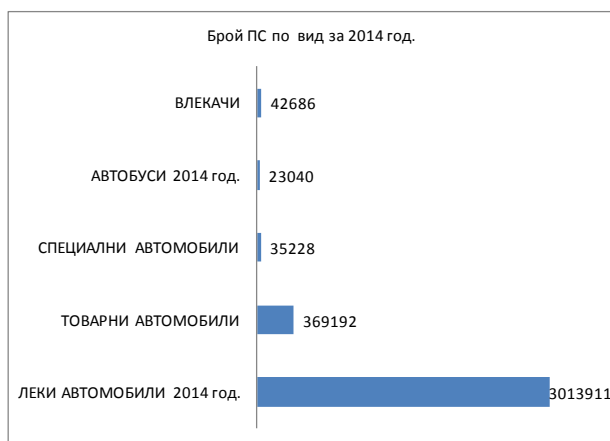
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4. АНАЛИЗ НА СТРУКТУРАТА И СЪСТОЯНИЕТО НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ППС

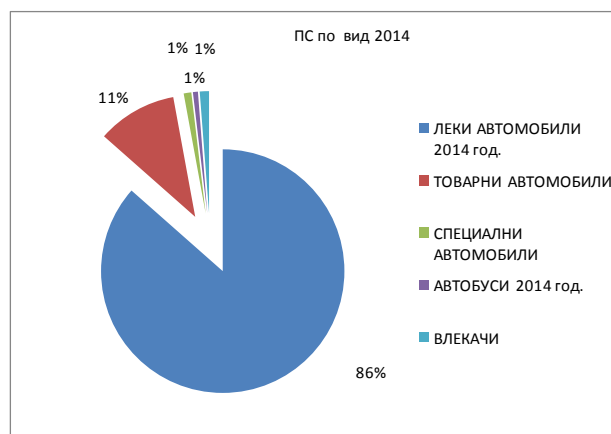
4.1. КОЛИЧЕСТВО И КАЧЕСТВО НА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ ПО КАТЕГОРИИ

➤ Регистрирани ППС

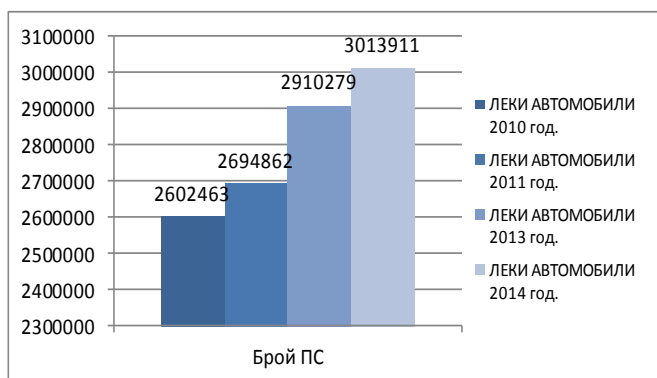
Регистрираните ППС по вид за 2014 г. са представени на фигури от 5-194 до фиг.5-197 Най-голям е броят на регистрираните леки автомобили. Техният брой нараства всяка година. 86 % от регистрираните ППС за 2014 г. са леки автомобили.



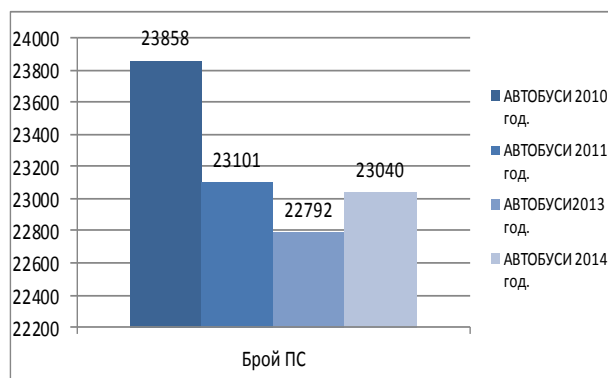
Фигура 5-194 Брой ПС по вид за 2014 г.
Източник: МВР



Фигура 5-195 Структура на ПС по вид за 2014 г., %
Източник: МВР



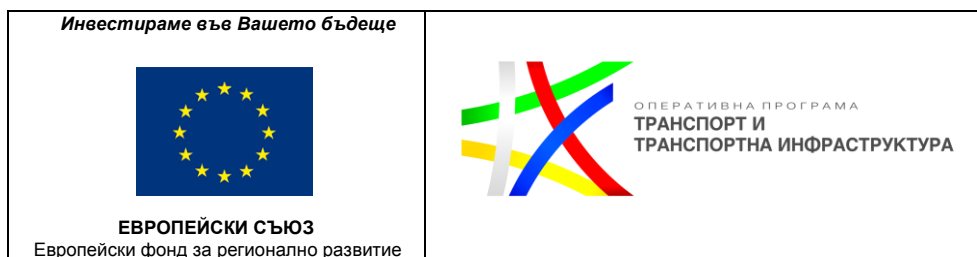
Фигура 5-196 Брой леки автомобили
Източник: МВР



Фигура 5-197 Брой автобуси
Източник: МВР

От таблица 5-80 се вижда, че броят на регистрираните автобуси за 2014 г. е намалял в сравнение с техният брой през 2011 г. Увеличил се броя на регистрираните товарни автомобили, специални автомобили и влекачи.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 5-80 Брой регистрирани ПС за периода 2011-2014 г.³⁵.

	2011	2012	2013	2014
Регистрирани товарни превозни средства - бр.	379340	399900	421784	447103
Товарни автомобили	315505	331763	348834	369189
Специални автомобили	31779	32871	33825	35228
Влекачи	32056	35266	39125	42686
Регистрирани автобуси - бр.	23101	22788	22792	23040

➤ Възрастова структура на превозните средства в автомобилния транспорт

Таблица 5-81 Брой ПС по възраст за 2014 г.³⁶.

Възраст на автомобилите	Мерна единица	Стойност
0-5 г.	брой	133941
6-10 г.	брой	403191
11-15 г.	брой	652346
15-20 г.	брой	1104166
над 20 г.	брой	1475443
ВСИЧКО	брой	3769087

Най-многобройни са автомобилите над 20 години - 1 475 443, при общ брой на регистрираните превозни средства към юли 2014 г. - 3769 117. Автомобилите между 15 и 20 години в страната са 1 104 166, а тези между 11 и 15 години - 652 346. Превозните средства на възраст до пет години са 133 941 за 2014 г., а тези между 6 и 10 години - 403 191 бр.

Броят на регистрираните ППС по вид за 2016 г. са са представени в таблица 5-82.

Таблица 5-82 Брой ПС по вид и година на първа регистрация към 03.01.2016³⁷.

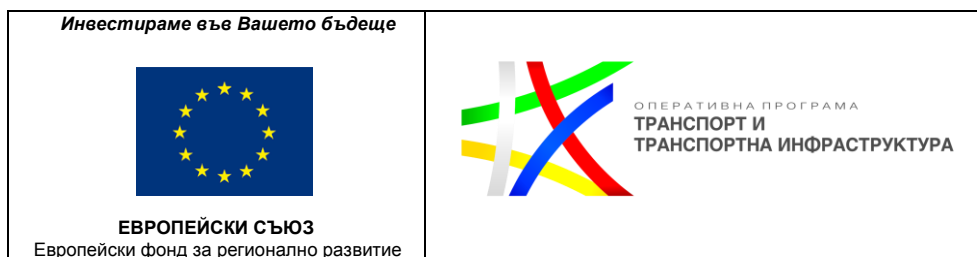
ВИД	0-5 г.	6-10 г.	11-15 г.	15-20 г.	над 20 г.	ВСИЧКО
МОТОПЕД	7397	16090	7930	12524	27944	71885
МОТОЦИКЛЕТ	3658	12761	19905	19425	34407	90156
МОТОЦИКЛЕТ С КОШ	2	15	46	4	1085	1152
МОТОТРИКОЛКА ПЪТНИЧЕСКА	9	20	1	12	56	98
МОТОТРИКОЛКА ТОВАРНА	2	1	5	5	56	69
ТРИКОЛЕСНО ПС	25	19	3	8	13	68
ЧЕТИРИКОЛЕСНО ПС	658	1522	126	17	3	2326
Всичко мотоциклети	11751	30428	28016	31995	63564	165754
ЛЕК АВТОМОБИЛ	79593	271920	553365	1011011	1246148	3162037
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	49607	54808	64529	80208	147430	396582
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	1670	3910	4554	5943	21272	37349
АВТОБУС	1273	4134	4102	4589	9372	23470
ВЛЕКАЧ	9819	15586	11965	6243	4196	47809
Всичко автомобили	141962	350358	638515	1107994	1428418	3667247
Общо	153713	380786	666531	1139989	1491982	3833001

³⁵ Източник: НСИ

³⁶ Източник: МВР

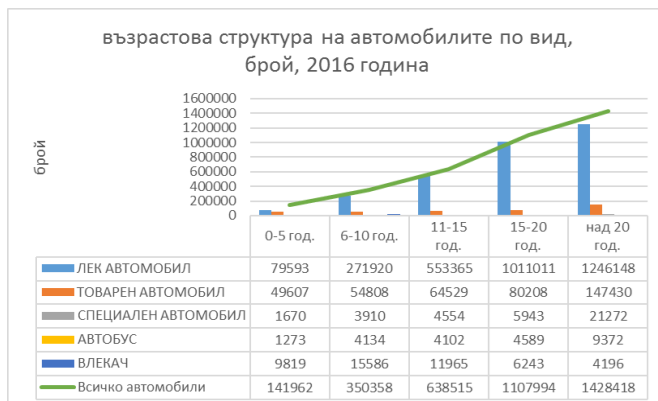
³⁷ Източник: МВР

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



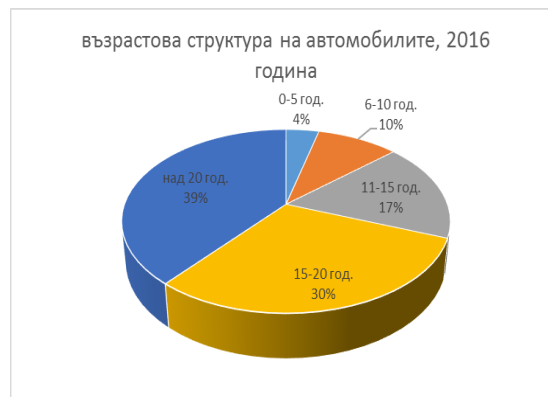
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На фиг. 5-199 ясно се вижда, че преобладаващата част от превозните средства са на възраст над 20 години.



Фигура 5-198 Възрастова структура на автомобилите по вид и брой за 2016 г.

Източник: Министерство на вътрешните работи



Фигура 5-199 Възрастова структура на автомобилите по вид и брой за 2016 г.

Източник: Министерство на вътрешните работи

- Възрастовата структура на автомобилния парк показва, че най-голям дял от 39% заемат транспортните средства в експлоатация с възраст над 20 години, което потвърждава факта за прекомерното застаряване на автомобилния парк;
- Най-малък дял, едва 4% заемат моторни превозни средства с възраст до 5 години;
- Тревожен е и дялът на автомобилите с възраст между 15-20 години, който заема 30% от общо експлоатираните превозни средства;

Нови МПС

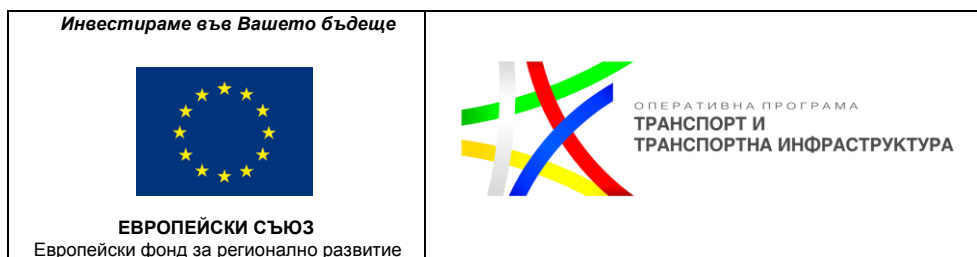
В таблица 5-83 и фиг. 5-200 са представени данни за регистрираните нови моторни превозни средства. За 2014 г. най-голям процент са регистрираните нови камиони и влекачи – 2,6%. При 7% ново регистрирани леки автомобили, едва 0,6% са нови.

Таблица 5-83 Дял на нови регистрирани от ново регистрираните МПС по вид, %³⁸.

Видове	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Новорегистрирани леки автомобили	8,0	7,2	7,1	7,0	6,9	7,0
Нови леки автомобили	0,8	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6
Новорегистрирани автобуси	4,9	3,1	3,1	3,2	4,5	5,8
Нови автобуси	1,7	0,4	0,2	0,2	1,1	1,6
Новорегистрирани камиони и влекачи	8,2	8,0	8,0	8,3	8,0	8,7
Нови камиони и влекачи	1,7	1,7	2,4	2,8	2,4	2,6
Новорегистрирани МПС	8,1	7,2	7,1	7,1	6,9	7,1
Нови МПС	1,0	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8

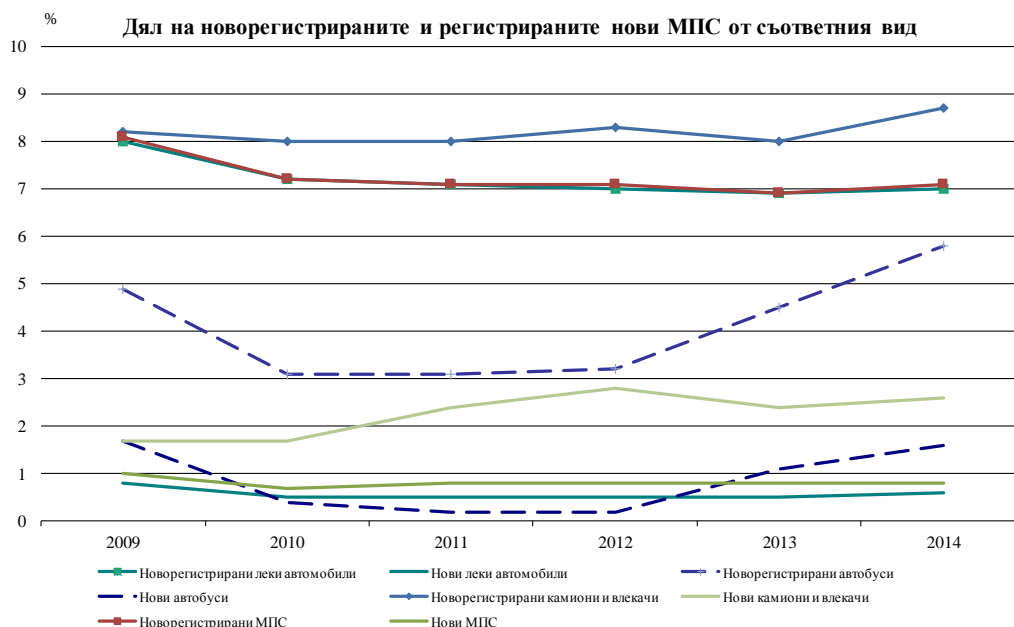
Показателят измерва обновяването на парка от моторни превозни средства за превоз на товари и пътници, изразен чрез дела на новорегистрираните и регистрираните нови превозни средства

³⁸ Източник: НСИ



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

от общия брой регистрирани превозни средства. Изчислява се по вид на превозното средство, като данните са от НСИ.



Фигура 5-200 Дял на новорегистрираните и регистрирани нови МПС по вид за периода 2007-2014 г., %

Източник: Национален статистически институт

Делът на новите регистрирани моторни превозни средства в това число и леки автомобили за изследвания период намалява. Този факт довежда до застаряване на автомобилния парк в България. Неблагоприятната възрастова структура оказва отрицателно влияние върху опазването на околната среда.

➤ Екологични категории на ППС

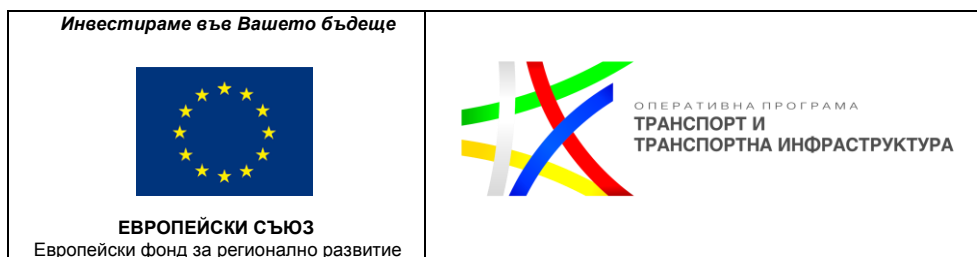
По-голямата част от автомобилите са на възраст над 20 години. Разпределението на автомобилите по възраст и евростандарт е представено в таблица 5-84 и на фигура 5-201.

Таблица 5-84 Разпределение на автомобилите по евростандарт³⁹.

Възраст на автомобилите	0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	ОБЩО
0-5	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,20%	4,20%	0,00%	8,40%
6-10	0,00%	0,00%	0,00%	7,60%	1,90%	0,00%	0,00%	9,50%
11-15	0,00%	0,00%	19,44%	4,86%	0,00%	0,00%	0,00%	24,30%
16-20	6,10%	24,40%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	30,5
над 20	27,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	27,30%
Общо	33,40%	24,40%	19,44%	12,46%	6,10%	4,20%	0,00%	100,00%

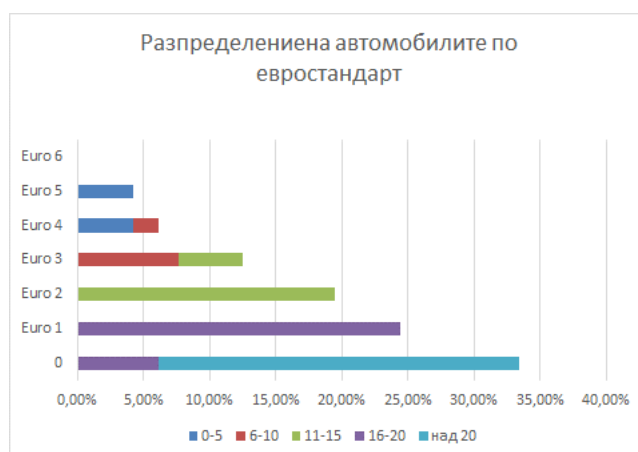
³⁹ Източник: Източник: Малинова Е. „Оценка на социално-икономическото въздействие на сухопътния пътнически транспорт“, Дисертация за ОНС „Доктор“, УНСС, 2015г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Едва 4,20% от автомобилите са с евростандарт 5. Най-голям е дялът на автомобили не притежаващи евростандарт – 33,40%. Това е така поради големия брой регистрирани автомобили на възраст над 20 години. 24,40% от автомобилите са с Euro 1.



Фигура 5-201 Разпределение на автомобилите по евростандарти

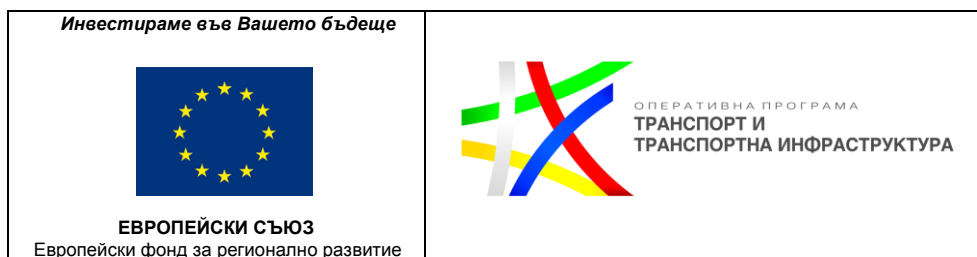
Източник: Малинова Е. „Оценка на социално-икономическото въздействие на сухопътния пътнически транспорт“, Дисертация за ОНС „Доктор“, УНСС, 2015г.

Разпределението на ПС по евростандарти е представено в таблица 5-85.

Таблица 5-85 Разпределение на ПС по евростандарти

Възраст на превозните средства	ДЯЛ	ГОДИНА	ДЯЛ	КОЛИ	АВТОБУСИ и КАМИОНИ
				ЕВРОСТАНДАРТ	ЕВРОСТАНДАРТ
над 20	27,30%	1989	13,65%	0	0
		1990	13,65%	0	0
16-20	30,50%	1991	6,10%	0	0
		1992	6,10%	1	1
		1993	6,10%	1	1
		1994	6,10%	1	1
		1995	6,10%	1	1
		1996	4,86%	2	1
11-15	24,30%	1997	4,86%	2	2
		1998	4,86%	2	2
		1999	4,86%	2	2
		2000	4,86%	3	2
6-10	9,50%	2001	1,90%	3	3
		2002	1,90%	3	3
		2003	1,90%	3	3
		2004	1,90%	3	3
		2005	1,90%	4	3
0-5	8,40%	2006	1,40%	4	4
		2007	1,40%	4	4
		2008	1,40%	4	4
		2009	1,40%	5	5
		2010	1,40%	5	5
		2011	1,40%	5	5

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



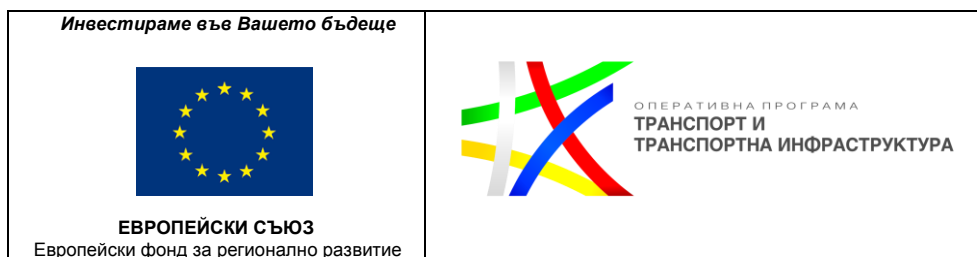
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Броят на издадените и заверени сертификати с технически норми и изисквания за безопасност и сигурност по екологични категории на ППС за периода 2012 - 2015 г. от ИА АА е представен в таблица 5-86.

Таблица 5-86 Брой издадени и заверени сертификати с технически норми и изисквания за безопасност и сигурност по екологични категории на ППС за периода 2012-2015 г.⁴⁰

ГОДИНА	ЕКОЛОГИЧНА КАТЕГОРИЯ НА ППС						
	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	EEV	Euro 6	E2-E6 (ремарке/ полу-ремарке)
	бр. ППС	бр. ППС	бр. ППС	бр. ППС	бр. ППС	бр. ППС	бр. ППС
01.01.2012г. 31.12.2012г.	279	2219	338	3396	23		5727
01.01.2013г. 31.12.2013г.	270	1998	209	3903	139	5	6331
01.01.2014г. 31.12.2014г.	141	1631	139	4173	322	205	6425
01.01.2015г. 31.12.2015г.	66	1136	84	4013	406	849	6742

⁴⁰ Източник: ИА АА



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4.2. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОБЛЕМИ СВЪРЗАНИ С ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

Техническото състояние на автомобила е фактор с голямо значение за отделяните вредните емисии. Нерационалното използване на автомобила води до излишен разход на гориво, а оттук и до излишни емисии на замърсители. Нерационалното използване на автомобила може да бъде по пробег или по товароспособност и пътниковместимост. По пробег е свързано с излишно удължаване на празните пробези, а по товароспособност с непълно използванетоварния капацитет на превозното средство чрез недостатъчно напълване, лошо поддръждане на товарите, използване на превозни средства, неподходящи за дадения вид превоз и други. При някои типове автомобили увеличението на вредните емисии е пропорционално и дори по-голямо от увеличението на товара, но в крайна сметка емисиите, падащи се на единица превозна работа, намаляват поради фактора собствено тегло, което се запазва същото⁴¹. Степента на замърсяване на въздуха се определя и от възрастта на автомобилния парк в страната.

Поради големия брой на регистрираните превозни средства на възраст над 20 години, се създават условия за възникване на ПТП в следствие на възникнала техническа неизправност на автомобила. За 2014 г. поради техническа неизправност са възникнали 18 броя ПТП, при които са загинали двама души и други 28 са ранени.

В таблица 5-87 са представени данни за възникнали ПТП според вида на техническата неизправност на превозните средства. За 2014 г. най-честата причина за възникване на ПТП породено от техническа неизправност на превозното средство е била спирачната уредба.

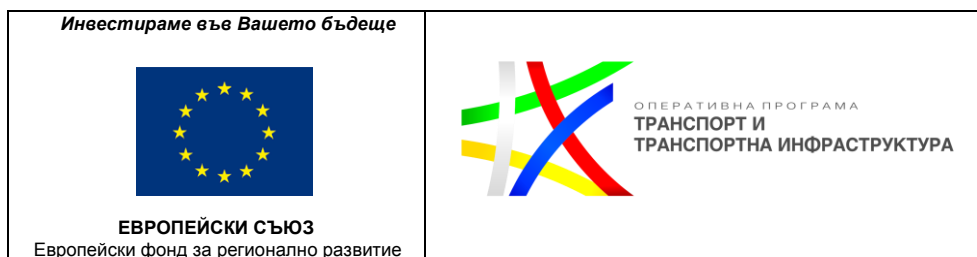
Таблица 5-87 Възникнали ПТП според техническата неизправност на ППС⁴²

Неизправност на ППС	От 01-01-2014 до 31-12-2014						От 01-01-2013 до 31-12-2013					
	ПТП		Загинали		Ранени		ПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%
СПИРАЧНА УРЕДБА	5	27,8	0	0	5	17,9	0	0	0	0	0	0
ХОДОВА ЧАСТ	3	16,7	0	0	10	35,7	1	9,1	0	0	1	7,1
НЕИЗПРАВНИ КЪСИ ИЛИ ДЪЛГИ СВЕТИЛИНИ	1	5,6	0	0	2	7,1	0	0	0	0	0	0
СПУКВАНЕ НА ГУМА	3	16,7	2	100	3	10,7	7	63,6	0	0	10	71,4
ДРУГИ НЕИЗПРАВНОСТИ НА ГУМИТЕ	1	5,6	0	0	1	3,6	0	0	0	0	0	0
НЕИЗПРАВНО ПРИКАЧНО УСТРОЙСТВО	1	5,6	0	0	1	3,6	0	0	0	0	0	0
ДРУГИ НЕИЗПРАВНОСТИ	1	5,6	0	0	1	3,6	2	18,2	0	0	2	14,3
Общо :	15		2		23		10		0		13	

⁴¹ Източник: Минков Т. "Влияние на автомобилния транспорт върху околната среда"

<http://alternativi.unwe.bg/alternativi/br34/11.pdf>

⁴² Източник: МВР



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

5. КАПАЦИТЕТ НА ЕЛЕМЕНТИТЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Основните фактори, от които зависи капацитета на пътните участъци това са: класа на пътя, състоянието на пътя, нормативните ограничения на скоростта и техническите ограничения на моторните превозни средства, които се движат по елементите на пътната инфраструктура.

5.1. КЛАСОВЕ, ЕЛЕМЕНТИ И КАПАЦИТЕТ НА ПЪТИЩАТА

В табл. 5-88 са дадени елементите и капацитета на различните класове пътища, както са представени в „Технически правила и изисквания за поддържане на пътища“, разработена от НА „Пътна инфраструктура“ и приета от МС на Република България през 2009 г.

Таблица 5-88 Клас, елементи и капацитет на пътищата

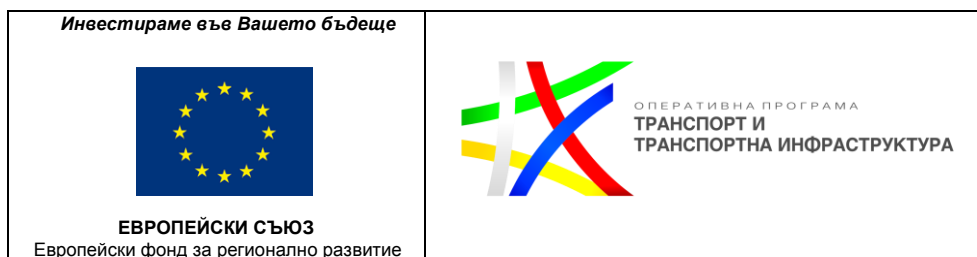
Източник: Технически правила и изисквания за поддържане на пътища, НА „Пътна инфраструктура“, МС на РБ, 2009 г.

Съставни елементи								Капацитет	
означение на пътя	пътно платно (м.)	ленти за движение (брой)	размер на лентите за движение (м.)	водещи ивици (м.)	ленти за спиране (м.)	средна разд. ивица (м.)	банкет (м.)	граница на приложение (МПС на 24 часа) (ориентировъчни)	приложение при клас на пътя
A 35,00	35.00	2 x 3	3,75 + 2 x 3,50	0,50 (0,75)	2.50	3.50	1.25	50 000 – 80 000	АМ
A 32,50	32.50	2 x 3	3 x 3,50	0.50	2.00	3.00	1.25	50 000 – 80 000	АМ
A 29,00	29.00	2 x 2	2 x 3,75	0.75	2.50	3.50	1.25	20 000 – 70 000	АМ
A 25,50	25.50	2 x 2	2 x 3,50	0.50	2.00	3.00	1.25	20 000 – 65 000	АМ
Г 20	20.00	2 x 2	2 x 3,50	0.25	-	2.00	1.5	12 000 – 30 000	I
Г 12	12.00	2	2 x 3,75	0.50	-	-	1.75	5 000 – 20 000	I
Г 10,50	10.50	2	2 x 3,50	0.25	-	-	1.5	5 000 - 20 000	I, II
Г 9,00	9.00	2	2 x 3,0	0.25	-	-	1.25	0 – 15 000	II, III
Г 8,00	8.00	2	2 x 2,75	0.25	-	-	1	0 – 5 000	III клас местни пътища
Г 6,00	6.00	1	1 x 3,50	-	-	-	1.25	-	местни пътища

5.2. СКОРОСТИ ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО КАТЕГОРИИ МПС И КАПАЦИТЕТ

Скоростите на движение на автомобилите и автобусите се определят като се използва функционална зависимост за различните класове път и натовареността на пътя. Зависимостта е взета от изследване на Faber Maunsell (Faber Maunsell Limited, “Изработване на общ генерален план за транспорта на България, главен доклад 1”, 2009) и тя е следната:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

$$v = v_f e^{-fV}$$

, където: v е скоростта по връзката; v_f е позволената скорост, според

вида връзка;

f е фактор „натоварване“, т.е. отчита вида на пътя (магистрала, път клас 1 или друга категория път). В случая е взет фактор „натоварване“ за магистрала при варианта с проект.

V е обема на движение (автомобилите плюс автобусите и товарните автомобили умножени по коефициент на привеждане – обикновено се взема коефициент 2).

Позволената скорост се определя нормативно, в случая ограничения има заложи в Закона за движение по пътищата (табл. 5-89)

Таблица 5-89 Ограничения на скоростта на движение на моторните превозни средства

Източник: Закон за движение по пътищата

Пътно превозно средство	Населено място	Извън населено място	Автоматистрала	Скоростен път
Категория А	50	80	100	90
Категория В	50	90	140	120
Категория С, D	50	80	100	90
Категория В + Е, С + Е, D + Е	50	70	100	90
Категория Т	50	50	-	-
Категория М	45	45	-	-
Самоходни машини	40	40	-	-

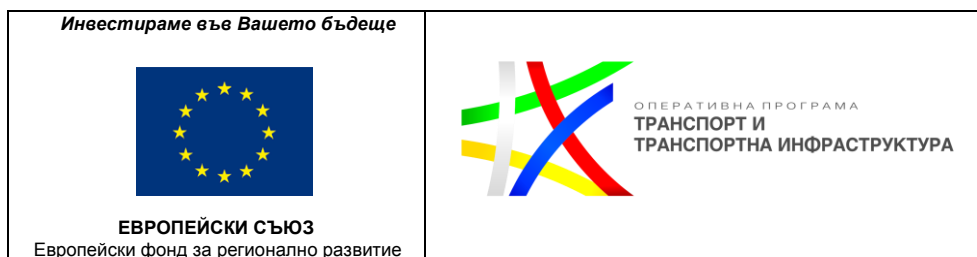
Факторите на натоварване, които са в зависимост от класа на пътя, са дадени в табл. 5-90.

Таблица 5-90 Фактори на натоварване

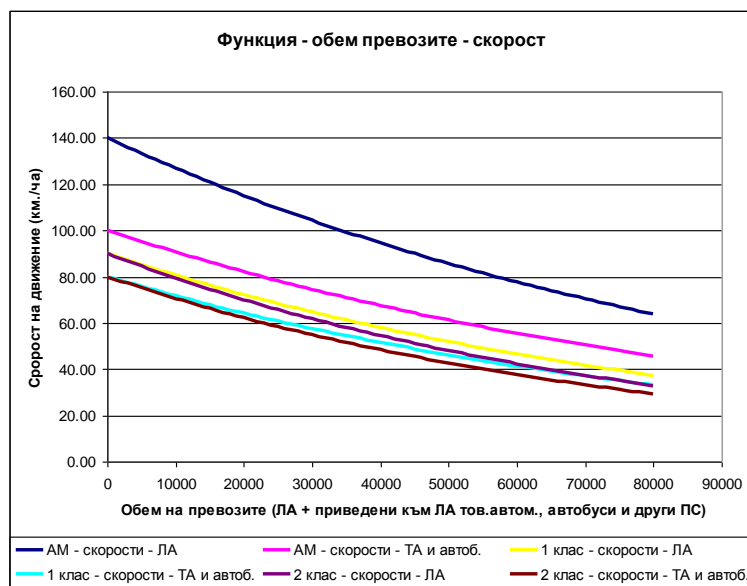
Източник: Faber Maunsell Limited, "Изработване на общ генерален план за транспорта на България, главен доклад 1", 2009

Фактори на натоварване	
Магистрала	0.00000982
1 клас	0.000011
2 клас	0.00001257

Функцията – обем на превозите – скорост е показана на фиг. 5-202. Въз основа на тази функция се определят скоростите за движение на моторните превозни средства при определен обем на превозите (леки автомобили плюс приведени към леки автомобили товарни автомобили, автобуси и други превозни средства).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигури 5-202 Функции – обем превози - скорост

Данните за скоростите, които отговарят на капацитетните възможности на различните класове пътища и за различните категории моторни превозни средства са дадени в табл. 5-91.

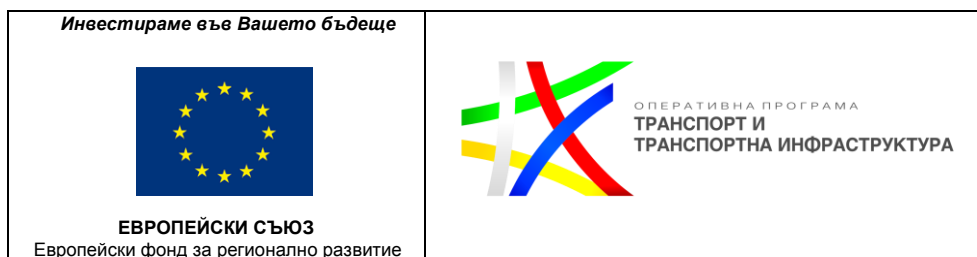
Таблица 5-91 Капацитет и скорости на автомобилния транспорт по категории МПС

Източник: Технически правила и изисквания за поддържане на пътища, НА „Пътна инфраструктура“, МС на РБ, 2009 г., изчисления на консултанта

Съставни елементи	Капацитет		Скорости			
означение на пътя	границы на приложение (МПС на 24 часа) (ориентировъчни)	приложение при клас на пътя	Скорости на автомобилите		Скорости на товарните автомобили и автобуси	
A 35,00	50 000 – 80 000	AM	85.68	63.82	61.20	45.58
A 32,50	50 000 – 80 000	AM	85.68	63.82	61.20	45.58
A 29,00	20 000 – 70 000	AM	115.04	70.40	82.17	50.29
A 25,50	20 000 – 65 000	AM	115.04	73.95	82.17	52.82
Г 20	12 000 – 30 000	I	78.87	64.70	70.11	57.51
Г 12	5 000 – 20 000	I	85.18	72.23	85.18	72.23
Г 10,50	5 000 – 20 000	I, II	84.52	69.99	75.13	62.22
Г 9,00	0 – 15 000	II, III	90.00	74.53	80.00	66.25
Г 8,00	0 – 5 000	III клас местни пътища	90.00	84.52	80.00	75.13

Натоварването на пътните участъци в пътната мрежа е в рамките на капацитетните възможности и условия за задръствания към 2014 г. няма.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

6. ПРИЛОЖЕНИЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ (ИТС)

6.1. ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА

Внедряването на интелигентни транспортни системи (ИТС) в автомобилния транспорт е регламентирано с НАРЕДБА за условията и реда за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт – ДВ бр. 8/29.01.2013 г. Съгласно тази наредба МТИТС отговаря за координираното и последователно внедряване и използване на ИТС чрез създаването на Съвет по интелигентни транспортни системи с консултативни функции, който консултира МТИТС при осъществяване на правомощията в областта на ИТС. Дейностите на Съвета по ИТС включват:

- изготвяне на национален план за действие за внедряване и използване на интелигентни транспортни системи;
- обсъждане на доклад с информация относно напредъка по националните дейности и проекти по отношение на приоритетните области за използване на спецификации и стандарти за интелигентни транспортни системи
- подготовка на предложения за изменения в правното регулиране и в областта на ефективното внедряване на интелигентни транспортни системи;
- даване на становища по нормативни актове и по други въпроси, свързани с внедряването на интелигентни транспортни системи.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията не е разработило национална стратегия за внедряване на интелигентни транспортни системи и план за действие, което затруднява работата по европейски проекти и програми в тази област и значително забавя въвеждането на хармонизиран подход за внедряване на ИТС във всички видове транспорт.

6.2. ОСНОВНИ ПРИОРИТЕТНИ ОБЛАСТИ И ПРОЕКТИ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА ИТС В АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

Основните приоритетни области, в които са предприети стъпки и се внедряват проекти за въвеждане на интелигентни транспортни системи в автомобилния транспорт са следните:

- **Приоритетна област 1. Оптимално използване на данните за пътищата, движението по тях и пътуванията**

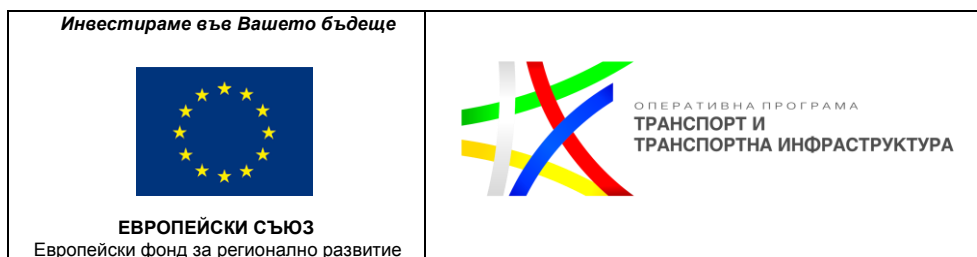
Отговорна институция за изпълнението на проектите в тази приоритетна област е Агенция пътна инфраструктура (АПИ), която осигурява:

- карти на пътната мрежа в Република България при гарантиран безплатен достъп от интернет страницата на агенцията;
- ежедневен информационен бюлетин за състоянието на републиканската пътна мрежа (РПМ), информация за текущи и предстоящи ремонти, както и информация за цени и пунктове за разпространение на винетни стикери;

Във връзка с изпълнението на дейностите и мерките за внедряване на ИТС от е създаден отдел „Ситуационен център“ в структурата на АПИ, който осъществява следните дейности:

- събиране и обработка на информация за състоянието на републиканската пътна мрежа (РПМ);
- поддържане на собствена комуникационно-информационна система за събиране, обработка и анализ на информация за състоянието на РПМ;
- създаване и поддържане на база данни, свързана с рискове и заплахи от възникване на кризисни ситуации;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

– непрекъснатата координация и взаимодействие със структурите на МВР - ГД "Охранителна полиция", ГД "Гражданска защита", дирекция "Национална система 112" и с други държавни органи;

– непрекъснато 24-часово наблюдение състоянието на РПМ.

Основните проекти, които реализира АПИ, свързани с въвеждане на ИТС са следните:

- **Интегрирана система за анализ и оценка на трафика по автомагистрала и пътища I-клас на територията на Република България, които са част от TEN-T мрежите**

Работата по проекта обхваща:

– изграждане на 100 преброителни пункта за автоматизирано събиране на данни за трафика по автомагистралите и пътищата I-ви клас;

– изграждане на интегрирани подсистеми за анализ и оценка на трафика - улесняват обслужването на транспортната мобилност, подобро използване на инфраструктурата и транспортните средства, идентифицират, класифицират и проследяват пътните превозни средства;

– изграждане на метеорологични станции разположени на пунктовете за автоматизирано събиране на данни за трафика;

– Системата за преброяване, класифициране и определяне посоката на движение на трафика е проектирана като част от ИТС и от Система за управление на трафика (СУТ).

- **Изграждане на система за автоматизирано събиране на данни за трафика по автомобилните пътища в Република България**

Изградени са 120 пункта за автоматизирано събиране на данни за трафика по автомобилните пътища от II и III клас в Република България.

- **Географска информационна система (ГИС)**

В рамките на този проект се въвежда географски ориентираното управление на инфраструктурата и собствеността в системата на АПИ чрез проектиране, разработване и внедряване на корпоративна Географска информационна система. Тази система предоставя възможности за централизирано съхранение на данните за обектите, съоръженията и материалните активи на АПИ и използването им от всички структури на Агенцията съобразно конкретните им задачи и нужди.

Услугите, които системата предлага са следните:

- идентифициране на собствеността и обектите на пътната инфраструктура с установяването на тяхното местоположение на цифровите карти;
- извършване на гео-анализи и справки;
- стандартни анализи на характеристиките на обектите;
- възможност за високо ниво на управление и финансова ефективност на инфраструктурните операции.

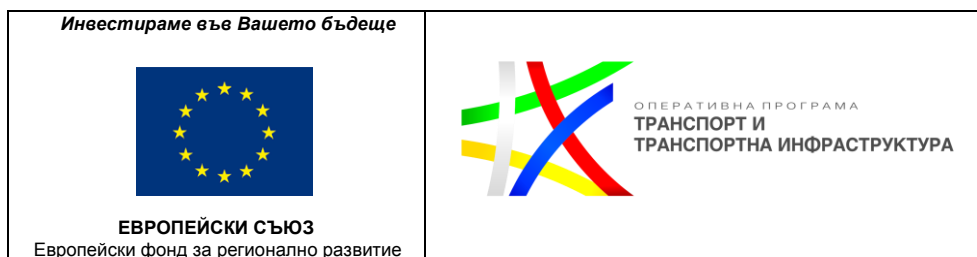
Важен аргумент в подкрепа изпълнението на проекта за ГИС е факта, че тези системи подпомагат ръководенето и управлението на ресурсите на АПИ, както и вземането на решения, свързани с проектирането и разширяването на националната пътна инфраструктура.

Предстоящи дейности във връзка с реализацията на този проект са създаването на централизирана архитектура в рамките на която се създава и поддържа централизирана база от данни и се осигурява на онлайн достъп на всички потребители до функциите и възможностите на системата. Публичната достъпната част на тази информация е публикувана на гео-портал на АПИ.

Специфичните цели, които изпълнява този проект са свързани с:

- подобро управление на дейностите свързани с поддръжка на националната пътна мрежа, включително на пътните настилки и съоръжения;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ускоряване на процесите по уточняване и регулиране на собствеността;
- информиране на гражданите за дейностите на АПИ;
- изпълнение на изискванията на директивата INSPIRE на ЕС за създаване на инфраструктура за пространствени данни съгласно Закона за достъп до пространствени данни

В допълнение на този проект е реализирана и разработка на пространствен модел на републиканската пътна мрежа (РПМ) в географска информационна система. Резултатите, които са постигнати при изпълнение на този проект са свързани с транслиране на съществуващите географски данни от недефинирана (неопределена) координатна система в световна координатна система WGS 84; мигриране на графични и атрибутивни данни от пътни бази данни (Roads и Sromp) и база данни за мостове (Scan Print) в Географска информационна система и изграждане на web-приложение за достъп до данни за пътищата и пътните съоръжения. Това приложение предлага графична визуализация на обектите и съоръженията от пътната мрежа и нейните технически и експлоатационни характеристики.

• **Приоритетна област 2: Непрекъснатост на ИТС услугите за управление на движението и товарните превози**

Обхваща реализацията на проекти под административната юрисдикцията на няколко министерства и агенции, а именно:

• **Проекти на Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ):**

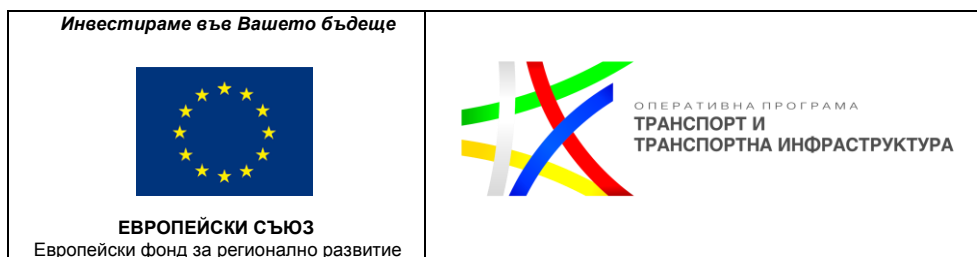
МРРБ е предприело дейности по подготовката за внедряване на система за събиране на такси за ползване на пътна инфраструктура на базата на изминато разстояние. В рамките на проекта е предвидено изграждане на нова диференцирана електронна система за събиране на пътни такси с две подсистеми – електронна винетна система за леките и лекотоварните ППС и електронна сателитно базирана система за тежкотоварните ППС. Проектът се реализира на няколко етапа:

- **Първи етап: обхваща избор на консултант по проект „Извършване на консултантски услуги по отношение анализ на възможностите и вариантите за въвеждането на интегрирана Електронна система за предоставяне на европейска услуга за електронно събиране на такси (ЕУЕСТ) при ползване на пътна инфраструктура от републиканската пътна мрежа в Република България“ - индикативен бюджет 5 000 000 лв. (с вкл. ДДС) – приключен през четвърто тримесечие на 2015 г.**

Дейностите, които са осъществени в рамките на този етап обхващат: изготвяне на анализ на възможностите и вариантите за преобразуване на съществуващата винетна система в електронна система за събиране на пътни такси и изработване на детайлна спецификация на Електронна система за предоставяне на ЕУЕСТ; изработване на стратегия и бизнес модел за прилагане на Електронна система за предоставяне на ЕУЕСТ и финансово планиране; подготовка и изработване на документация за избор на доставчик на електронна система за предоставяне на ЕУЕСТ; подкрепа и консултиране на възложителя при провеждане на процедурата за избор на доставчик на електронната система за предоставяне на ЕУЕСТ; мониторинг и осигуряване на качеството през периода на внедряване на системата; подкрепа и консултиране по време на финалното тестване за приемане Електронна система за предоставяне на ЕУЕСТ; подкрепа и консултиране по време на първата година на опериране на Електронна система за предоставяне на ЕУЕСТ.

Предстои реализацията на втория етап от проекта – изпълнението на системата. Предложеният от консултантa⁴³ Генерален план за изпълнението обхваща следните етапи и срокове за изпълнение:

⁴³ Световната банка



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- **Възлагане на поръчка за доставянето на необходимите системи и услуги – март 2017 г.;**
- **Стартиране на електронно тол таксуване за тежкотоварни автомобили – февруари 2018 г.;**
- **Стартиране на системата за електронните винетки – юли 2018 г.**
- **Започване на дейностите по прилагането и мониторинга на договора от предприятието със специална цел (ПСЦ) или друг орган по приложението, според необходимото – февруари 2018 г.**
 - **Проекти на МРРБ и общините:**

Тези проекти обхващат разработването и внедряването на системи за устойчив градски транспорт. Основните процеси и дейности по проектите са свързани с разработване на планове за управление на трафика и внедряване на автоматизирани системи за управление и контрол чрез въвеждане и подобряване на системите за управление и информационно обслужване. Бенефициенти по проектите реализирани до края на 2014 г. са седем общини - София, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе и Плевен.

Проектът на Столична община обхваща изграждането на интелигентна система за управление на движението, която се състои от оборудване и улични работи, за да се даде приоритет на превозните средства на градския транспорт на сигнализираните кръстовища. Системата е инсталирана на 20 кръстовища за осигуряване приоритет на градския транспорт при отчитане на движението в реално време, на 7 от кръстовищата са извършени физически работи за подобряване на тяхната експлоатация.

Проект на община Пловдив е насочен преди всичко към оборудването на светофари и контрол – дейностите, които се извършват в това направление обхващат изграждане на Център за управление на трафика и свързване с този център на всички кръстовища в контролирана зона с обхват от 42 сигнализирани кръстовища и 8 пешеходни пътеки, контролирани от светофари; инсталиране на нови контролери на всички кръстовища на контролираната зона, трафик детектори на стратегически места и CCTV (Closed-circuit television) камери за наблюдение на условията за движение от Центъра за управление на трафика.

На 19 от кръстовищата вече има възможност за предоставяне на предимство на превозните средства на обществения транспорт чрез система за автоматично локализиране на превозните средства.

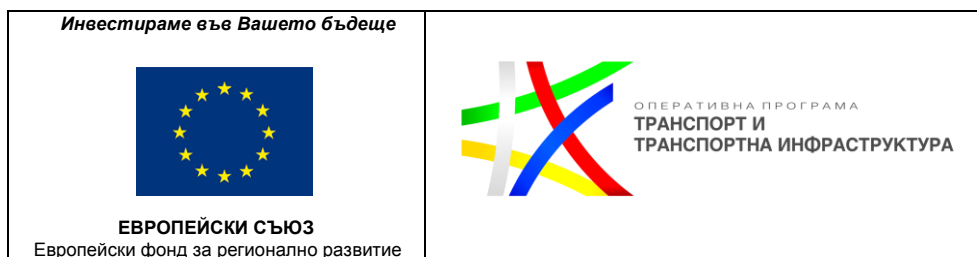
Проект на община Варна – има за цел да предостави предимство на превозните средства на масовия градски обществен транспорт (МГОТ) на кръстовищата. Дейностите по проекта обхващат проектиране, доставка и инсталиране на оборудване за система за осигуряване предимство на превозните средства на масовия градски обществен транспорт (МГОТ) на всички светлинно-регулирани кръстовищата по BRT (Bus Rapid Transit) коридора посредством автоматизирано управление светофарните уредби.

Системата осигурява предимство на превозните средства на МГОТ на всичките 27 светлинно регулирани кръстовища по трасето на предложениия BRT коридор.

Проекти на община Бургас – насочени са към въвеждане на система на бърз автобусен транспорт, централна автобусна спирка и светофарна система с приоритет за автобуси. Светофарите на 16 кръстовища по маршрута на BRT са оборудвани с контролери за осигуряване на приоритет на средствата за обществен транспорт. Допълнителни 4 кръстовища по трасето на захранващите BRT автобусни линии са оборудвани с контролери за осигуряване приоритет на обществения транспорт.

Инвестициите в тези проекти се очаква да доведат до намаляване на времето за изчакване на автобусите, избягване на задръствания, предвидимост и съкращаване на необходимото за едно пътуване време.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Община Бургас внедри и интегрирана система за управление на обществения транспорт, която обхваща въвеждането на система за контрол и управление на обществения транспорт за постигане на високо ниво на обслужване и точност на транспортните услуги. Основните елементи на системата са:

- централна система за контрол на трафика;
- бордова контролна система на автобусите;
- интегриране на всички модули, свързани с контрола и управлението на обществения транспорт - контрол на оборудването за информация в реално време, управление на контрола на поддръжката, генериране на данни, управление на автопарка, диспечирание, контрол и надзор на обслужването, приоритет при светофарите и др.

В общината се изгради и Система за видеонаблюдение (CCTV), инсталирана на главните кръстовища по трасето на BRT линията и допълнителните линии на обществения транспорт. Нейната основна цел е подобряване на възможностите за управление на обществения транспорт чрез мониторинг в реално време. В резултат от реализацията на проекта са инсталирани 40 видеокамери по основните кръстовища по трасето на обществения транспорт; доставена и монтирана е централна контролна система с възможности за интегриране в системата за контрол и управление на обществения транспорт.

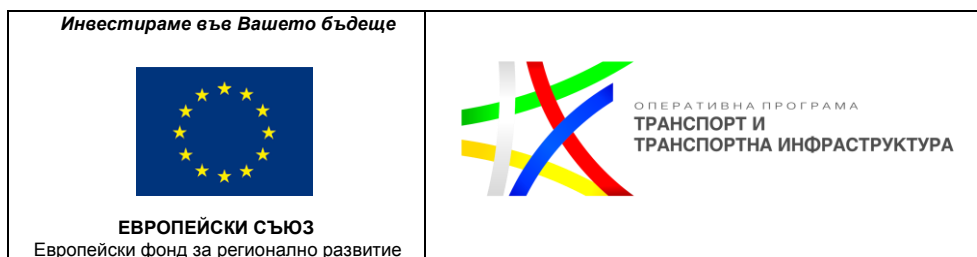
Проект на община Русе – насочен към изграждане на система за контрол и управление на обществения транспорт и електронни информационни табла, базирана на GPS. Основните подсистеми, които се изграждат в рамките на проекта са:

- **системи за позициониране на возилата - оборудване на всички превозни средства с бордови компютри с GPS и със средства за визуално и гласово известяване на следващата спирка;**
- **система за контрол на ОГТ чрез център събиращ информацията в реално време и за управление на трафика – от пасивен тип;**
- **система за видеонаблюдение на кръстовищата – предоставя информация за натовареността и за възникнали инциденти;**
- **системи за информиране на пътниците – светлинно, гласово и интерактивно през интернет портал;**
- **възможност за известяване на времето до пристигане на следващото превозно средство на по-малко използвани спирки чрез изпращане на SMS;**
- **информационно обслужване на гражданите за възможни маршрути и линии на обществения транспорт през интерактивен интернет портал.**
- **инсталиране на 100 броя електронни информационни табла на 50-те най-натоварени спирки в двете посоки;**
- **подобряване надеждността на обществените превози чрез осигуряване на спазване на разписанията и информираността на гражданите и реакцията при извънредни ситуации.**

Проектите на община Плевен обхващат изграждането на Интелигентна система за управление на трафика, която наложи инсталирането на хардуер по кръстовищата – контролери, светофарни секции и детектори за регистриране на движението в реално време; реализиране на адаптивно контролиране на движението по отделно на всяко кръстовище само за себе си; изграждането на комуникационна връзка с центъра за управление на обществения транспорт и даване на възможност за обратна връзка и разработване на web-базирано решение за обработка и анализ на данните от датчиците и предоставяне на регистрираната информация за движението на обществения транспорт в реално време.

- **Проект на Агенция „Пътна инфраструктура“**

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Проектът, който е разработен през периода 2007 – 2010 г. е свързан с изграждането на на система за управление на пътища – 2007 – 2010 г. Внедрени са интегрирани програми (софтуер) за: пътна база данни, развитие и управление на пътищата, пътна инвентаризация, географски информационни системи. В рамките на проекта е са оборудвани и използвани специализирани автомобили с датчици и видео камери за заснемане на повърхностните и конструктивни качества на настилките, които обаче след приключването на проекта не се използват активно по предназначение.

Изградена е и система за регулярно събиране на данни за състоянието на републиканската пътна инфраструктура. Разработена е програма за инвентаризация (Road Doctor), която обработва събраните данни от измерванията и видео заснеманията на пътищата. На базата на данните от тази програма е разработен софтуер за развитие и управление на пътищата (HDM-4) – за мотивиране решенията за инвестирането в пътни проекти чрез оценяване на техните технически и икономически аспекти.

• **Проект на Министерство на вътрешните работи**

Министерство на вътрешните работи е разработило стратегия за изграждане на система от автоматизирани технически средства за контрол по спазване на правилата за движение по пътищата и единен център за обработка на нарушенията до 2020 г. В тази стратегия е включено изграждането на система от технически средства и системи за контрол за автоматично регистриране на допуснатите нарушения. Основната цел при това е намаляване броя на пътнотранспортните произшествия, настъпили в резултат от неспазване на Закона за движението по пътищата и повишаване на ефективността от административно-наказателната дейност и събираемостта на средствата от глобите.

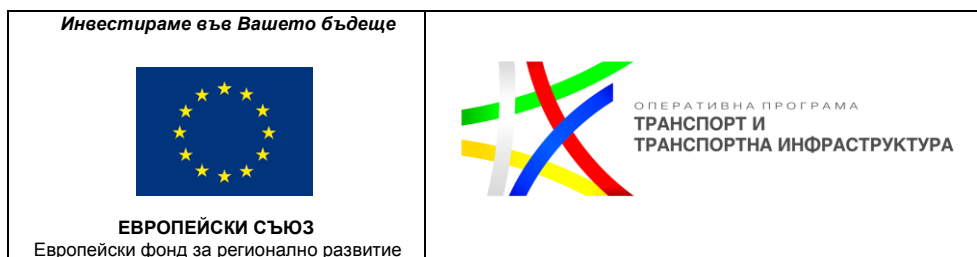
В рамките на своите проекти, свързани с въвеждането на интелигентни транспортни системи Министерството изгражда на единна национална система от автоматизирани технически средства за контрол (ЕНСАК) и Национален център за обработка на нарушенията и контрол на МПС. Основните дейности, които са извършени по проекта през периода 2007 – 2014 г. обхващат:

- автоматична идентификация на български регистрационни номера – не по-малко от 90 %;
- автоматична идентификация на регистрационните номера на автомобили, регистрирани в страни членки на ЕС или в съседни на България страни –не по-малко от 70-75%;
- непрекъснат режим на работа на системата.

В рамките на инициативите на това министерство се създава и поддържа Автоматизирана информационна система “Единна национална система за автоматизиран контрол” (АИС- ЕНСАК). Основните етапи на реализация на този проект обхващат:

- **Създаване на система за контрол на скоростните режими – със следните подетапи:**
 - **модернизация и подмяна на съществуващите обикновени измерители за скорост TR-4;**
 - **стационарно монтирани уреди за контрол на скоростта, разположени на установените участъци с концентрация на ПТП за последните три години по основни направления за движение от пътната мрежа в близост до крайпътни обекти, мостови и тунелни съоръжения с наличие на електрозахранване;**
 - **стационарни, преносими уреди на триного за осъществяване на контрол на установъчни пунктове по установените УКПТП за последните три години по основни направления за движение по пътната мрежа, която е част от транс-европейската, и в населените места, където трайното поставяне на стационарни уреди е невъзможно;**
- **Подмяна на измерители за алкохол в дъха – реализирана на три етапа, съответно през 2012, 2013 и 2014 г.;**

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- **Доставени са уреди за установяване употребата на наркотични вещества от водачите;**
- **Изграждат се системи за контрол на средната скорост по автомагистралите;**
- **Изграждане на системи от камери за видеонаблюдение в пунктовете за регистрация на МПС в ОДМВР и СДВР;**
- **Изграждане на система от камери за наблюдение, разчитане и контрол на регистрационните номера на Контролно-пропускателните пунктове на СДВР.**

• **Приоритетна област 3: ИТС приложения за пътна безопасност и сигурност**

Основните проекти в тази област са Министерството на вътрешните работи. Успешно приключен е проектът за внедряване на системата за спешни повиквания eCall – HeERo 2. Участието в този международен проект е на Консорциум от МВР чрез Дирекция „Национална система 112“, Българска асоциация „Интелигентни транспортни системи“, Ентърпрайз комюникейшънс груп, Иком, М-тел и Технически университет -София.

Етапите на реализация на проекта обхващат пилотно внедряване на услугата “eCall” през периода 2013-2014 г. и осигуряване на необходимия капацитет за услугата “eCall”, с цел поемане на цялостния трафик от “eCall” обаждания през периода 2015 – 2016 г.

• **Приоритетна област 4: Свързване на превозните средства с транспортната инфраструктура**

В тази приоритетна област не са разработени проекти през периода 2007 – 2015 г. Следва да се отчетат и имат предвид постигнатите резултати по линия на програмата “EASYWAY” и регионален проект “ITHACA”. Участието на страната в проекта EASYWAY във връзка с широко въвеждане на основните ИТС услуги в Европа в полза на потребителите на пътищата е изключително важна стъпка към интегрирането на България в общата стратегия на ЕС за широко внедряване на ИТС в автомобилния транспорт и е силно препоръчително.