



ИЗПЪЛНЕНИЕ НА НАЦИОНАЛНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОЕКТИ – ЧАСТ ОТ ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

Майя Георгиева Иванова, Невена Ивайлова Бабунска-Иванова

mai_5e@abv.bg, babunska_n@abv.bg

Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“

1574 София, ул. „Гео Милев“ 158

БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: жп инфраструктура, жп проекти, Трансевропейска транспортна мрежа, Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014–2020 г.

Резюме: В настоящата статия са разгледани националните железопътни проекти – част от Трансевропейската транспортна мрежа, по отношение на тяхното изпълнение. Представени са изпълнените до настоящия момент проекти, тези в процес на изпълнение, както и проектите с готовност за строителство през програмния период 2014–2020 г. В резултат на това са направени съответните изводи и заключения.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Като държава-членка на Европейския съюз, Република България има за цел да осъществи успешна интеграция в европейското пространство и да развие националната транспортна инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа. Това е и един от основните приоритети, представен в Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013–2025 г [1]. Инструментът, с чиято помощ ще продължава да се работи за реализирането на този приоритет е **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014–2020 г.**

На 29 май на заседание на Министерски съвет е приет проекта на Оперативната програма. Предстои одобрението ѝ от страна на Европейската комисия. Идентифицирани са пет приоритетни оси, първата от която се отнася за развитието на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа. Включени са следните приоритетни проекти: „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив–Бургас, фаза 2“; „Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе–Варна“; „Модернизация на железопътната линия Карнобат–Синдел“; „Модернизация на железопътен участък София–Септември“ (приоритетна отсечка Септември–Елин Пелин).

По ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“, като приоритетен проект е включен: „Изграждане на интермодален терминал в северен централен район за планиране на регионалното развитие в България–Русе“.

По ос 5 „Техническа помощ“, която касае и железопътната инфраструктура, към момента не е представен списък с приоритетни проекти.

Инвестиционната стратегия на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ) кореспондира с Кохезионния фонд (КФ) и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР). В тази връзка 50 % от средствата на КФ (572 345 000 евро) са предвидени за развитието на железопътната инфраструктура по приоритетна ос 1, и съответно 77,3 % (361 300 000 евро) от средствата на ЕФРР – за приоритетна ос 3 и 8,7 % (40 520 000 евро) – за приоритетна ос 5. В допълнение на инвестициите по Оперативната програма, със средства от Механизма за свързване на Европа (общо 350 000 000 евро) се предвижда да се извърши модернизация на железопътните линии Видин–Медковец и София–Драгоман [2].

2. НАЦИОНАЛНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОЕКТИ – ЧАСТ ОТ ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

2.1. Изпълнени проекти

- **Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград–турска граница.** Обектът е въведен в експлоатация на 08.05.2013 г.
- **Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив–Бургас, Позиция 1: Рехабилитация на железопътната отсечка Михайлово–Калояновец.** Обектът е въведен в експлоатация на 15.04.2014 г.

2.2. Проекти в процес на изпълнение

- **Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив–Бургас**

Общата стойност на проекта е 477 912 822 лв., със срок на завършване – Юли 2015 г.

При изпълнението на отделните участъци се използва нова технология S 2PV (Фиг. 1), която е с много по-голяма производителност, мобилност и ефективност от досега използваните [3].



Фиг.1 Система S 2PV

Към проекта остават за изпълнение две позиции:

✓ Позиция 2: Рехабилитация на железопътните отсечки Стара Загора–Завой, Завой–Зимница

Напълно завършени са работите по железния път и контактната мрежа в междугарията Стара Загора–Калитиново, Калитиново–Хан Аспарух, Хан Аспарух–Нова Загора и Кермен–Безмер. Изпълнени са строително-монтажните работи в части: „Железен път“ и „Контактна мрежа“ и в гарите Коньово, Калитиново, Хан Аспарух и Нова Загора. В момента се изпълняват строително-ремонтни работи в гара Нова Загора, междугарията Коньово–Кермен, Безмер–Ямбол път №1 и път №2, гара Ямбол и междугарията Ямбол–Завой и Завой–Зимница.

Общата дължина на жп отсечките е 120 km. Изпълнението на обекта достига 84 %¹.

✓ **Позиция 3: Рехабилитация на железопътните отсечки Церковски–Карнобат и подновяване на железния път в отсечката Карнобат–Бургас**

Обектът е изпълнен на 72 %¹. Дължината на отсечката Церковски–Карнобат–Бургас е 150 km. Напълно завършени са работите по железен път в гара Церковски, междугарието Церковски–Карнобат път №2, междугарието Карнобат–Владимир Павлов и в гара Айтос. В междугарията Айтос–Българово и Долно Езерово–РП Лозово–Владимир Павлов са завършени работите по контактна мрежа. В останалите участъци се изпълняват строително-ремонтни работи по железен път, контактната мрежа и осигурителната техника [4].

• **Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив–Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай–Свиленград**

Общата стойност на проекта възлиза на 391 800 000 лв. Крайният срок на приключване е предвиден през есента на 2015 г.

✓ **Позиция 1: Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Димитровград–Харманли**

Приблизителната дължина на линията е 36 km. Физическото изпълнение на обекта е над 55 %¹. В момента се извършват строително монтажни работи по железопътното трасе и съоръженията.

✓ **Позиция 2: Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли–Свиленград и рехабилитация и електрификация на железопътната линия Свиленград– граница с Република Гърция**

Дължината на железния път на Позиция 2 е 38 km. Извършват се изкопни и строително монтажни дейности по железопътното трасе и съоръженията на отсечката Харманли–Свиленград. Междугарие Свиленград–граница с Република Гърция е завършено, като предстои изграждане на контактната мрежа в района на гара Свиленград.

Физическото изпълнение на Позиция 2 достига до 40%¹.

✓ **Позиция 3: Изграждане на нови тягови подстанции в Симеоновград и Свиленград и разширение на съществуващата тягова подстанция в Димитровград**

Обектът е изпълнен на 30 %¹.

• **Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив – част от Транс-европейската железопътна мрежа**

Обща стойност на проекта е 630 626 259 лв. Очакваният срок на приключване на участъка е месец Юни 2015 г.

✓ **Позиция 1: Жп участък Септември–Пазарджик**

Дължината на жп участъка е 35,22 km. Физическото изпълнение на Позиция 1 е 12 %¹.

✓ **Позиция 2: Жп участък Пазарджик–Стамболийски**

Дължината на жп участъка е 38,24 km. Физическото изпълнение е 6 %¹.

✓ **Позиция 3: Жп участък Стамболийски–Пловдив**

Дължината на жп участъка е 31,60 km. Физическото изпълнение е 16 %¹.

✓ **Позиция 4: Проектиране и изграждане на системите за сигнализация в участъка Септември–Пловдив и телекомуникации София–Пловдив**

Физическото изпълнение на Позиция 4 е 12 %¹.

• **Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН–Т мрежата – Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София, Рехабилитация на гаров комплекс жп**

¹Информацията за физическото изпълнение на жп проектите е актуална към 30 юни 2014 г [4].

гара Бургас, Преустройство и саниране на приемно здание на гара Пазарджик – II-ри етап

Общата стойност на проекта е 96 951 164 лв., а срокът на приключване – месец Ноември 2015 г.

✓ Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София

Изпълнението на проекта стартира на 03.04.2014 г. Обхватът на реконструкцията и модернизацията се изразява в следното: пълно обновяване на приемното здание, отговарящо на изискванията за енергийна ефективност; пълно обновяване на пешеходния подлез, с подмяна на хидроизолацията му; изпълнение на перонни навеси и настилки; рехабилитация на контактната мрежа; направа на пътен подход, вътрешен подземен паркинг и външен паркинг. Физическото изпълнение на гаровия комплекс е около 13 %¹.

✓ Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа

С Решение № 39/15.10.2013 г. са класирани участниците в процедурата и е определен изпълнител на обществена поръчка с предмет Оценка на съответствието и строителен надзор за проекта. С Решение № 46/19.11.2013 г. са класирани участниците в процедурата и е определен изпълнител на обществена поръчка с предмет „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”.

И двете Решения са обжалвани във Върховния административен съд [4,5].

✓ Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II-ри етап

Стартът на проекта е даден на 12.02.2014 г. Изпълнени са голяма част от строително-монтажните работи – укрепване на съществуващите стоманобетонни конструкции, изолации, монтаж на нова дограма, инсталационни и архитектурни работи, извършена е рехабилитация на пешеходния подлез и се работи по ремонта на магазията.

Физическото изпълнение за жп гара Пазарджик е 85%¹. Обектът се очаква да бъде завършен до месец Септември 2014 г.

• Изграждане на интермодален терминал в южен централен район на планиране в България–Пловдив

Индикативна стойност на проекта е 7 038 722 лв. без ДДС. Прогнозна дата за завършването му е до края на 2015 г.

Извършени са теренни проучвания, изработен е Подробен устройствен план (ПУП), получено е Решение на Министерски съвет за отчуждаване на имоти и части от имоти частна собственост. Проведени са процедури за избор на изпълнител и консултант за оценка на съответствието и строителен надзор и има избрани изпълнители.

В процес на изпълнение са и следните проекти, свързани с техническа помощ и подготовка за изграждане: “Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София–Пловдив: жп участъци София–Елин Пелин и Елин Пелин– Септември”; „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в северен централен район на планиране в България–Русе“; „Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив–Бургас, фаза 2“; „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин–София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин–Медковоц“; „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската железопътна мрежа“ – в обхвата на този проект са включени всички дейности по подготовката на следните обекти: „Модернизация на ж.п. линията София–Драгоман”, „Модернизация на ж.п. линията София–Перник–Радомир”, „Развитие на жп възел София” и „Развитие на жп възел Бургас” [5].

2.3. Проекти с проектна готовност за строителство през програмния период 2014-2020г., подадени за финансиране

- **Модернизация на железопътен участък София–Септември**

Общата индикативна стойност на проекта е 1 046 000 000 евро. Поради високата му стойност е направена преоценка за намаляване на цената с 30% – 732 000 000 евро.

Предстоящите дейности за модернизация включват: изготвяне на Технически проект и Подробен устройствен план (ПУП)/Парцеларен план (ПП) за участъците София–Елин Пелин и Елин Пелин–Септември; актуализация на анализа разходи-ползи; изготвяне на стратегия за изпълнение на строителните дейности.

- **Рехабилитация на железопътен участък Пловдив–Бургас, фаза 2** с обща индикативна стойност 250 000 000 евро.

Проектът предвижда: развитие на жп възел Пловдив и подготовка за строителство на участъци по железопътната линия Пловдив–Бургас, включваща следните основни дейности: изграждане на оптичен кабел; премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези; изграждане на системи за сигнализация; рехабилитация на железопътен участък Пловдив–Оризово; модернизация на железопътен участък Оризово–Михайлово; модернизация на железопътен участък Ямбол–Зимница при гара Завой; реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница; рехабилитация на контактната мрежа в междугарието Зимница–Церковски, включително гара Стралджа; рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа–Церковски; ремонт на сгради и съоръжения в гаров комплекс Карнобат; изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград–Айтос; внедряване на гарови централизации в участъка Карнобат–Бургас [6].

- **Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе–Варна** с обща индикативна стойност 305 700 000 евро.

С проекта се цели повишаване на пропускателната способност и намаляване на времепътуването. Проектът е разделен на два участъка: Русе–Каспичан – с дължина 135 km, еднопътна жп линия и Каспичан–Варна – с дължина 97 km, двупътна жп линия [7].

- **Удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат–Синдел** с обща индикативна стойност 180 000 000 евро.

Строителните дейности по жп линията Карнобат–Синдел започват през далечната 1982 година. Тежките теренни условия налагат изграждането на голям брой съоръжения: 3 тунела и десетки големи мостови съоръжения. Два от тунелите са напълно завършени (№2 – Дъскотна и №3 – Търнак). Тунел №1 – Лозарево е най-дългият двупътен железопътен тунел на Балканите с проектна дължина 2811 m. Строителството му започва през юли 1987 г. Изградени са над 1500 m. През годините в строящия тунел възникват три аварии, които допълнително утежняват изпълнението на съоръжението и увеличават разходите. Строителните работи на тунела са преустановени през Октомври 2009 г., главно поради финансови причини [8].

До настоящия момент са построени и въведени в експлоатация 9 междугария. За изпълнение остават 6 междугария (с обща дължина около 45 km): Лозарево–Прилеп, Люляково–Дъскотна, Дъскотна–Търнак, Търнак–Аспарухово, Аспарухово–Комунари и Юнак–Синдел [9].

- **Модернизация на железопътната линия София–Драгоман**

Модернизацията се предвижда да бъде финансирана със средства от Механизма за свързване на Европа.

Железопътната линия София–Драгоман е част от основните товарни артерии на страната, освен това тя е директната железопътна връзка на България с Република Сърбия и от там със страните от Европейския съюз.

Дължината на трасето е 43 km. Индикативната му стойност е 132 261 000 евро. Предстоят дейности по изготвяне на Технически проект и ПУП/ПП; актуализация на анализа разходи-ползи и изготвяне на стратегия за изпълнение на строителните дейности по проекта.

- **Модернизация на железопътната линия Видин–София, отсечка Видин–Медковец**

Железопътната линия Видин–София е част от IV Паневропейски транспортен коридор. Участъкът Видин–София–Кулата е включен в Приоритетен проект 22, осъществяващ връзка от Централна Европа към държавите-членки на Европейския съюз в Източна/Югоизточна Европа, който е в процес на изпълнение.

До момента това е най-скъпата железопътна магистрала у нас, чиято стойност за строителство възлиза над 2 000 000 000 евро.

Поради голямата стойност на проекта е предвидено строителството да се извърши поетапно. В тази връзка модернизацията на участъка Видин–Медковец се планира да завърши до 2020 г, като проекта е насочен за финансиране към Механизма за свързване на Европа.

- **Изграждане на интермодален терминал в северен централен район за планиране на регионалното развитие в България–Русе**

Терминалът в Русе ще бъде първият железопътен терминал в Северна България и важна връзка за интермодалния транспорт (железопътен, речен и автомобилен). Обслужваща железопътна гара за терминала ще бъде Русе-разпределителна, която с подписана спогодба между правителствата на България и Румъния е определена за обща гранична гара за товарни превози на двете железопътни мрежи.

Общата индикативна стойност на проекта е 20 000 000 евро. Финансирането му се предвижда да бъде със средства от ЕФРР.

Изграждането на терминала се прогнозира да стартира 2015 г. и да завърши до 2020 г.

2.4. Други проекти с проектна готовност за строителство през програмния период 2014-2020г.

- **Модернизация на железопътната линия София–Перник–Радомир**

Железопътната линия София–Перник–Радомир е част от Коридори IV и VIII. Проектът „Модернизация на железопътната линия София–Перник–Радомир” се разглежда като част от проекта „Модернизация на железопътната линия Видин –София –Кулата”, който е включен в списъка на приоритетните проекти за Трансевропейската железопътна мрежа до 2020 г.

Индикативната стойност за строителство на железопътната линия е 359 576 884 евро.

- **Развитие на железопътен възел София**

Жп възел София е най-големият у нас. Той е център на важни транзитни пътища (част от три транспортни коридора – X, VIII и IV), като едновременно с това трябва да обслужва и столицата. Железопътните проекти, свързани с възела са: София–Карлово, София–Пловдив, София–Перник–Радомир, София–Драгоман и Видин–София.

Индикативната стойност за строителство на жп възел София е 339 545 898 евро.

- **Развитие на железопътен възел Бургас**

Индикативната стойност за строителство е 18 889 364 евро. Възелът е свързан с жп линиите до София, Карнобат, Сливен, Русе, Ямбол и Пловдив.

- **Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Мездра–Горна Оряховица**

Железопътната линия е част от жп магистралата София–Варна.

Индикативната стойност за строителство на проекта е 331 000 000 евро [7]. До момента има изготвен проект „Техническа помощ за рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от железопътната линия „Мездра–Горна Оряховица“.

3. ИЗВОДИ

От разгледаното до тук могат да бъдат направени следните изводи:

- Неспазването на определени процедури забавя стартирането и изпълнението на даден проект, което води до пилеене на време, средства и допълнителни усилия.

- Приетото финансиране по новата Оперативна програма е недостатъчно:

- ✓ Близко 573 000 000 евро от КФ са предвидени за проектите по приоритетна ос 1, докато общата индикативна стойност на четирите приоритетни проекта, свързани с Трансевропейската транспортна мрежа наближава 1 500 000 000 евро.

- ✓ Средствата, предвидени от Механизма за свързване на Европа са от порядъка на 350 000 000 евро, докато модернизацията на жп линиите Видин–Медковец и София–Драгоман възлиза на стойност 509 000 000 евро.

- Съществена роля за развитието на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа имат не само отделните участъци, но и железопътните възли. Ето защо трябва да се обърне специално внимание за реализирането на тяхната реконструкция и модернизация.

- Трябва да се търсят възможности за финансиране, относно модернизация на жп линията София–Перник–Радомир, тъй като няма предвидени средства за нейното изпълнение по ОПГТИ, като и за рехабилитацията на участъци от жп линията Мездра–Горна Оряховица. Освен това трябва да се предвидят: модернизация на линията Радомир–Гюешево и изграждане на липсващ участък – 2,5 km от гара Гюешево до границата с Република Македония, с цел завършване на направлението София–Радомир–Гюешево (македонска граница) – част от „основната“ Трансевропейска железопътна мрежа.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

През новия програмен период 2014-2020 г. предстои завършването на строителните дейности на проектите в процес на изпълнение и въвеждането на обектите в експлоатация, както и стартиране на строителството на немалък брой ключови за развитието на нашите железници проекти. В тази насока трябва да изменим дълъг и нелек път. За изпълнението на тези ключови проекти се изискват:

- ✓ големи инвестиции, които превишават бюджета на новата Оперативна програма и структурните фондове на ЕС. Има реална опасност от недостиг на инвестиции и невъзможност за набавяне на недостигащите средства чрез национално или друго съфинансиране.

- ✓ добре подготвени специалисти;

- ✓ осъществяване на качествен контрол;

- ✓ тесни взаимоотношения между участниците в инвестиционния процес.

За създаване на нов облик на Българските железници, отговарящ на европейските изисквания, трябва да бъдат положени всеобщи усилия.

ЛИТЕРАТУРА

[1.] Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г. (Natsionalna kontseptsiya za prostranstveno razvitie za perioda 2013-2025 g.).

- [2.] Работен вариант на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (Raboten variant na Operativna programa „Transport i transportna infrastruktura“ 2014-2020 g.).
- [3.] ДП НКЖИ, Представяне на нова технология при строителството на горното строене на железен път в България (DP NKZHI, Predstavayane na nova tehnologiya pri stroitelstvoto na gornoto stroene na zhelezen pat v Balgariya).
- [4.] www.mtitc.government.bg.
- [5.] ДП НКЖИ, Приложение №2. Обобщена информация за напредъка по ключовите проекти, финансирани със средства от структурните фондове на европейския съюз от ДП НКЖИ, Март 2014 (DP NKZHI, Prilozhenie №2. Obobshtena informatsiya za napredaka po klyuchovite proekti, finansirani sas sredstva ot strukturnite fondove na evropeyskiya sayuz ot DP NKZHI, Mart 2014).
- [6.] <http://www.rail-infra.bg>.
- [7.] ДП НКЖИ, Приоритети в железопътната инфраструктура 2014-2020, IX-та годишна конференция „Стратегическа инфраструктура“, България, 27 март 2014 (DP NKZHI, Prioriteti v zhelezopatnata infrastruktura 2014-2020, IX-ta godishna konferentsiya „Strategicheska infrastruktura“, Balgariya, 27 mart 2014).
- [8.] Янков П., Аварииите на железопътен тунел „Лозарево“ – анализи и изводи, Railway Projects`2012 (Yankov P., Avariite na zhelezopaten tunel „Lozarevo“ – analizi i izvodi, Railway Projects`2012).
- [9.] http://www.riovsbs.eu/images/files/DOSV_Karnobat_Sindel_Predavane_Dop_011113.pdf.

IMPLEMENTATION OF NATIONAL RAILWAY PROJECT - PART FROM TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Maya Georgieva Ivanova, Nevena Ivaylova Babunska-Ivanova
mai_5e@abv.bg, babunska_n@abv.bg

*Todor Kableshkov University of Transport,
158 Geo Milev Street, Sofia,
BULGARIA*

Key words: *railway infrastructure, railway projects, Trans-European Transport Network, Operational Programme “Transport and Transport Infrastructure” 2014-2020.*

Abstract: *This paper examined the national railway projects of the Trans-European Transport Network, in terms of their performance. There has been presented implemented projects till this moment, those in progress, as well as those ready for construction in the 2014-2020 programming period. As a result, there has been made appropriate conclusions.*