

## **ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА Р БЪЛГАРИЯ – ПРИНЦИПИ И УСТОЙЧИВОСТ**

**Димитър Тодоров**  
[dimitar\\_todorov@mail.bg](mailto:dimitar_todorov@mail.bg)

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“,  
гр. София, ул. Гео Милев 158  
БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** пътна инфраструктура, принципи, устойчивост, развитие

**Резюме:** В статията се разглежда пътната инфраструктура в Република България, чиято рамка е предпоставка за постигане на устойчива пътна система. Устойчива пътна система можем да определим такава система, която дава възможност чрез оптимизация на поддръжката и развитие на пътната мрежа да се намалят емисиите на въглероден диоксид и която да допринесе за икономическо развитие на страната.

Развитието на пътната мрежа е в резултат на транспортните и социалните потребности на обществото. Влияние оказва и инфраструктурата на населените места, както и законовите изискванията в нормативните актове, чрез които се осигурява сигурност, надеждност, безопасност на движението, както и опазването на околната среда.

Финансирането на пътната инфраструктура е свързано с редица предизвикателства, решаването на които ще доведе до развитие и устойчивост на тази изключително съществена част от транспортния сектор.

### **I. ВЪВЕДЕНИЕ**

Изграждането на устойчива транспортна система, както и постигането на технологично развитие и иновации в областта на транспорта се постига чрез модерна и развита пътна инфраструктура, отговаряща на европейските норми за качество и потребност на населението от транспортна услуга.

Изграждането на нови пътища и поддръжането на националната пътна мрежа в България изискват значителни инвестиции, които ще подпомогнат икономическия растеж на държавата, като подобрят управлението на трафика и безопасността на движението по пътищата и ще подобрят взаимосвързаността на националните пътища.

Пътната инфраструктура в Република България дефинира рамка за постигане на желанието на България да има устойчива пътна система. Устойчива пътна система е тази, която създава еднакви възможности за намаляване на емисиите на въглероден диоксид чрез оптимизация на поддръжката и развитие на пътната мрежа, способстващи за икономическо развитие.

## **II. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

По своята същност цялата пътна мрежа е взаимосвързана независимо от класа на пътищата. Всяко влошаване на състоянието на общинските пътища би имало отрицателен ефект върху експлоатационната ефективност на цялата пътна мрежа.

По-ниските класове пътища, свързващи по-малки населени места, имат социално значение и спомагат за икономическо развитие, като намаляват миграцията към големите градове и по този начин намаляват нуждите от изграждане на скъпа инфраструктура, а също така намаляват и задръстванията, емисиите на парникови газове и отрицателния ефект от климатичните промени.

Пътищата в Република България образуват единна пътна мрежа и служат основно за превоз на пътници и товари.

Финансирането на изграждането, реконструкцията, ремонтът и поддържането на републиканските и общинските пътища се осъществява със средства от държавния бюджет, от бюджетите на общините, с безвъзмездно предоставени средства и със заеми от международни финансови институции.

Като цяло Република България през последните 20 години е инвестирала в пътния сектор по-малко средства от други държави в ЕС за рехабилитация и строителство. Инвестициите и разходите за поддръжка на общинските пътища, които представляват половината от пътната мрежа, също са били недостатъчни.

Секторът генерира собствени приходи основно чрез винетна система и таксите за специално ползване на републиканските пътища и пътен данък за общинските пътища. Така набраните средства са незначителни и едва покриват разходите за поддръжка на пътната мрежа.

Възможностите за увеличаване на собствените приходи са свързани преди всичко със системите за таксуване и най-вече с въвеждането на ТОЛ системата. Динамичното нарастване на автомобилният парк и ежегодното увеличение на автомобилният трафик намират отражение във все по-интензивното ползване на пътната мрежа. Тези процеси пряко рефлектират върху консумацията на автомобилни горива и генерираните на тази основа по-високи приходи в държавния бюджет от начислявани акцизи. На тази основа е икономически целесъобразно и обосновано част от така набраните допълнителни средства да се ползват за целево и по планов ред финансиране на пътната инфраструктура и разплащане на увеличените разходи, свързани с по-високото ѝ натоварване.<sup>1</sup>

Понастоящем 35% от републиканската и около 65% от общинската мрежа е в лошо състояние. Разходите за рехабилитация на пътищата трябва да бъдат поне удвоени, за да се постигне 75% устойчива пътна мрежа до 2022 г. Строителството, рехабилитацията, ремонтът и поддръжката на републикански и общински пътища се финансират от: държавния бюджет; общинските бюджети; безвъзмездна финансова помощ от Европейските фондове; и заеми.<sup>2</sup>

## **III. ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ**

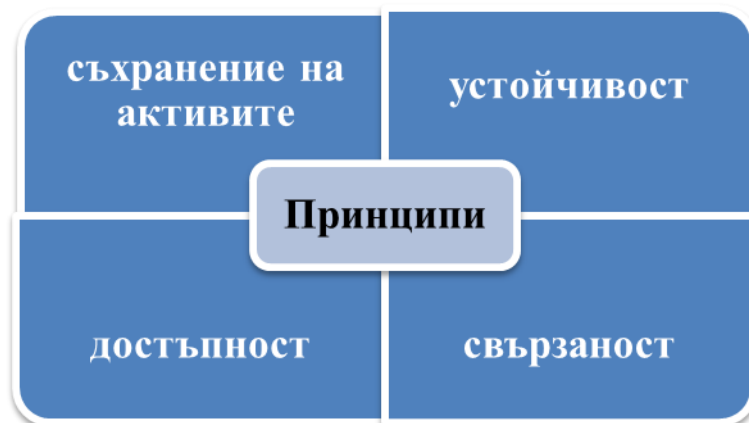
Основните принципи, залегнали във формулиране на визията за развитието на пътната инфраструктура са **устойчивост, свързаност, достъпност и съхранение на активите.**<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Стратегия за развитието на пътната инфраструктура в Република България 2016 – 2022 г.

<sup>2</sup> Доклад на Министъра на регионалното развитие и благоустройството за приемането на Бюджет 2019 г.

<sup>3</sup> Стратегия за развитието на пътната инфраструктура в Република България 2016 – 2022 г.



Фигура 1.

**Устойчивост:** Най-фундаменталният принцип, осигурява устойчивост на пътната мрежа и гарантира, че средствата, инвестирани в сектора, носят дългосрочни ползи за икономиката. Това от своя страна изисква три отделни условия – устойчивост на поддръжката, финансова устойчивост и устойчивост на капацитета.

**Свързаност:** Свързаността има пряка връзка с националната интеграция и се отнася главно за републиканската, и по-малко за общинската пътна мрежа, свързваща областните центрове, както и основните международни коридори. Свързаността допринася също така за икономическото развитие на страната, свързвайки националните и международните пазари със зоните на производство и потребление.

Принципът на свързаност се отнася главно за приоритетен подход за рехабилитация и модернизация на републиканските пътища. В рамките на националната стратегията за развитие на пътната инфраструктура това включва постигане на регионален баланс в развитието на националните коридори, за да се свържат основните социални, политически и търговски центрове и приоритет на международните коридори, за интегриране на държавната пътна мрежа към европейската.

**Достъпност:** Концепцията за достъпност е свързана с ролята на третокласните и общинските пътища с цел подобряване на достъпа до по-слабо урбанизираните и периферни територии. Основната роля на третокласните републикански пътища и общинските пътища е да служат на приоритетни икономически области, които допринасят за икономическия растеж - земеделски зони, туристически обекти, развитие на промишлени зони и зони с природни ресурси, достъп до пристанища, жп линии и гранични пунктове.

**Съхранение на активите:** Принципът за съхранение на активите е свеждане до минимум на разходите през жизнения цикъл на поддържане на пътната мрежа, стремеж да се предотврати високата цена на отложената поддръжка. Недостатъчната поддръжка на пътищата води до непропорционално високи разходи за бъдеща поддръжка, скъсяване живота на настилките, намаляване на периода за рехабилитация, и съответно до бързо нарастващи разходи на потребителите.

Пътищата в Република България образуват единна пътна мрежа и служат основно за превоз на пътници и товари.

Пътната мрежа се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението.

Пътищата се делят на републикански и местни.

Републиканските 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 мрежа.

Местните пътища това са общинските и частните, отворени за обществено ползване, които осигуряват транспортни връзки от местно значение и са свързани с републиканските пътища или с улиците.

Републиканските пътища се класифицират според административно-стопанското си значение и функциите си в транспортната система в следните класове:

1. автомагистрали;
2. скоростни пътища;
3. пътища I клас;
4. пътища II клас;
5. пътища III клас.

Автомагистралите са специално изградени и означени пътища за движение само на моторни превозни средства с високи скорости и притежават следните характеристики:

- ✓ самостоятелни платна за движение във всяка посока с разделителна ивица между тях, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение и със специална лента за аварийно спиране;
- ✓ пресичане с други пътища, улици, жп и трамвайни линии само на различни нива;
- ✓ вливане и отливане на движението само на определени места;
- ✓ пълна липса на директни връзки към съседните прилежащи територии.

Скоростните пътища са национални обекти. Те са специално изградени и означени за движение пътища само на моторни превозни средства с високи скорости и притежават следните характеристики:

- ✓ имат самостоятелни платна за движение във всяка посока с разделителна ивица между тях, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение;
- ✓ пресичането с други пътища, улици, железопътни и трамвайни линии е само на различни нива;
- ✓ вливането и отливането на движението се осъществява само от пътни възли на различни нива;
- ✓ връзките към прилежащи територии са чрез локално платно, отделено от директно трасе с разделителна ивица с широчина, не по-малка от два метра;
- ✓ имат предпазна телена ограда;
- ✓ имат площадки за принудително спиране;
- ✓ имат площадки за краткотраен отдих.

Пътищата I клас са предназначени за осъществяване на транзитно движение на големи разстояния (предимно от граница до граница) и имат следните характеристики:

- ✓ съвпадат с направленията на основните транзитни потоци или директно свързват отдалечени важни административно-стопански региони в страната;
- ✓ обслужват големи прилежащи територии;
- ✓ имат връзки с пътища към прилежащите територии само на определени места.

Пътищата II клас са предназначени за транзитно движение на средни разстояния. Те изпълняват разпределителни функции в транспортната система, като уплътняват мрежата от първокласни пътища, осигуряват оптимални маршрути на транзитното движение към отделни региони в страната и имат следните характеристики:

- ✓ свързват два и повече първокласни пътища, като осигуряват маршрути за прехвърляне на транзитно движение от едно направление на друго;
- ✓ свързват две и повече области или важни административно-стопански райони в тях;
- ✓ осигуряват транспортни връзки със съседни държави, когато няма път от по-висок клас.

Пътища III клас са всички останали републикански пътища. Тяхната функция се свежда до уплътняване на държавната пътна мрежа и служат за разпределяне на движението във вътрешността на територии, прилежащи към пътищата от по-висок клас, или осигуряват връзка между отделните общини.

Общинските пътища могат да бъдат категоризирани според административно-стопанското си значение и функции в транспортната схема.

Частните пътища осигуряват маршрути от частни интереси и могат да бъдат отворени за обществено ползване, когато това се налага от обществени интереси, по инициатива на съответния общински съвет и със съгласието на собственика.

В програмния формат на Закона за държавния бюджет рехабилитацията и изграждането на пътната инфраструктура е предмет на консолидирания бюджет на Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Изпълнява се чрез Бюджетна програма „Рехабилитация и изграждане на пътната инфраструктура“.<sup>4</sup>

Таблица 1.

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ					
Бюджетна програма „Рехабилитация и изграждане на пътна инфраструктура“	Показатели за изпълнение	Мерна единица	Целева стойност		
			2018 г.	2019 г.	Прогноза 2020г.
1. Нови пътни отсечки от общинската пътна мрежа, включени в списъка на общинските пътища	бр.	2	2	2	
2. Извършена рехабилитация на пътни платна	км	0,438	0,618	2,471	
3. Въведени в експлоатация рехабилитирани пътни участъци	км	116.9 4	359.7 8	659.7 8	
4. Конструктивни качества на пътни настилки	Обследван и км.	500	500	500	
5. Качество на строително-ремонтните работи и вложените материали	Брой обследван и показатели	3 500	3 500	3 500	
6. Интензивност на автомобилното движение;	Обследван и км.	1 175	1 175	1 175	
7. Повърхностни качества на пътни настилки и съоръжения;	Обследван и км./бр. съор.	7000/ 95	7000/ 95	7000/ 95	
8. Приходи от пътни такси на едно лице, ангажирано в дейността „Разработване и управление режимите на ползване на републиканската пътна мрежа и събиране на дължимите за това такси“	Хил. лв	7 879	7 879	7 879	

<sup>4</sup> Доклад на Министъра на регионалното развитие и благоустройството за приемането на Бюджет 2019 г.

\* Показател „Въведени в експлоатация пътни участъци” – отразява броя на въведени в експлоатация участъци от автомагистрала и пътища I, II и III клас от републиканската пътна мрежа;

\* Показател „Конструктивни и повърхностни качества на пътни настилки и съоръжения”, „Интензивност на автомобилно движение”, „Качество на строително-ремонтните работи и вложените материали” са количествени и касаят вида на извършените строителни дейности на съответните обекти.

#### **IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Пътната инфраструктура се нуждае от значими модернизация и равнище на поддържане, за да станат българските пътищата привлекателни и безопасни. Сравнително голяма част от републиканската пътна мрежа в Република България не е изградена по стандартите на ЕС, което изисква значителни инвестиции за ремонт и рехабилитация. Състоянието на общинската пътна мрежа също е незадоволително. Съществуващата винетна система за таксуване на ползвателите на пътищата не е добре прецизирана и не отчита в достатъчна степен разликата между тежки и леки превозни средства.

Постъпленията в държавния бюджет от продажбите на винетни стикери са недостатъчни, за да се отговори на изискванията на обществото ни за по-модерни, по-комфортни и по-безопасни пътища. Независимо че през годините са отделяни значителни допълнителни (целев) средства от държавния бюджет, насочени именно за ремонтване на пътища и съоръжения по републиканската мрежа, голяма част от републиканските пътища остават в недобро състояние и причината за това е недостиг на финансов ресурс. Критично важно е да се променят обстоятелствата по отношение на модела на финансиране.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] БЯЛА КНИГА - Пътна Карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите , Европейска комисия, 2011 г.
- [2] Варадинова, Ю., "Анализ на пазара за контейнерни превози за Грузия", сп. „Механика, Транспорт, Комуникации”, брой 1, 2020 г., ISSN 1312-3823 (print), ISSN 2367-6620 (online)
- [3] Варадинова, Ю., Ангелова С., "Методика за оценка на ефективността на обслужване на клиенти на логистична фирма", сп. „Механика, Транспорт, Комуникации”, брой 1, 2020 г., ISSN 1312-3823 (print), ISSN 2367-6620 (online)
- [4] Варадинова Ю., "Оптимизация на технологичното проектиране на превозите в автотранспортна фирма", Научно списание "Механика Транспорт Комуникации", бр.3 /1, 2015, ISSN 1312-3823, ISSN 2367-6620.
- [5] Доклад на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за приемането на Бюджет 2019 г.
- [6] Данни от изследване на Световната банка - [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)
- [7] Данни, Национален статистически институт – [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg)
- [8] инж. Ясен Ишев, „Пътищата на България“ – информационен сборник, Камара на строителите, 2016 г.
- [9] Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г.
- [10] Стратегия за развитието на пътната инфраструктура в Република България 2016 – 2022 г.
- [11] Тодорова Д., „Европейска кохезионна политика”, ISBN 978-954-12-0234-0, 2015г.

[12] Тодорова Д., Георгиев Я., Кръстанов К., Гергова Н., Анализ на таксите за ползване на пътната инфраструктура в Република България, сп. „Механика транспорт комуникации”, бр. 3/2019г.

## **ROAD INFRASTRUCTURE OF THE REPUBLIC OF BULGARIA - PRINCIPLES AND SUSTAINABILITY**

**Dimitar Todorov**

[dimitar\\_todorov@mail.bg](mailto:dimitar_todorov@mail.bg)

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

**Key words:** *road infrastructure, principles, sustainability, development*

**Abstract:** *The article examines the road infrastructure in the Republic of Bulgaria, the framework of which is a prerequisite for achieving a sustainable road system. A sustainable road system can be defined as a system that enables the reduction of carbon dioxide emissions through the optimization of the maintenance and development of the road network and which contributes to the economic development of the country.*

*The development of the road network is a result of the transport and social needs of the society. The infrastructure of the settlements also has an impact, as well as the legal requirements in the normative acts, through which security, reliability, traffic safety, as well as the protection of the environment are ensured.*

*The financing of road infrastructure is associated with a number of challenges, the solution of which will lead to the development and sustainability of this extremely important part of the transport sector.*