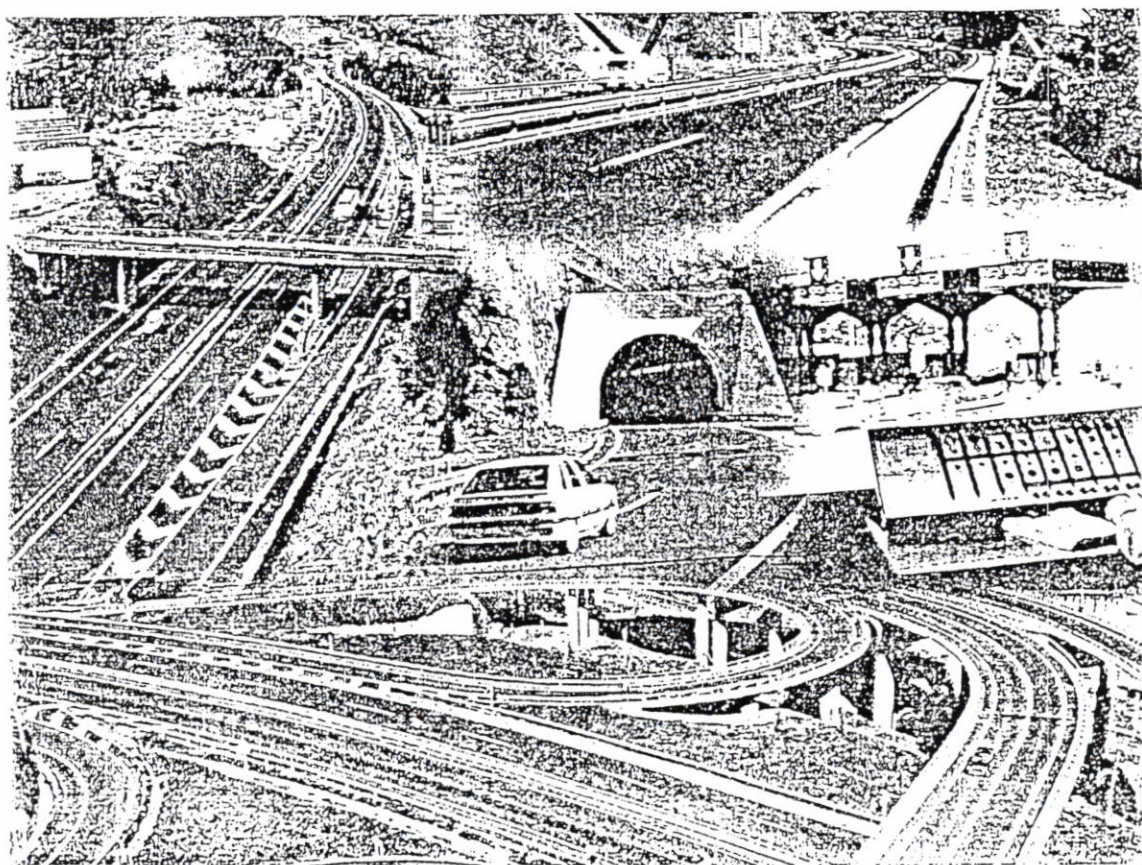


ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТИЩАТА
МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И
БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

ИНФРАСТРУКТУРЕН КОНЦЕСИОНЕН ПРОЕКТ

“СТРОИТЕЛСТВО НА ЧАСТ ОТ ПЪТ I-5 (Е 85) “РУСЕ - В. ТЪРНОВО - МАКАЗА”
С ТУНЕЛ ПОД ШИПКА,
ВКЛЮЧИТЕЛНО ИЗГРАЖДАНЕ НА СИСТЕМА ЗА ПЛАТЕНО ПРЕМИНАВАНЕ
(ТОЛ - СИСТЕМА) В УЧАСТЪКА НА ТУНЕЛА”



СОФИЯ, април 1998 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Географското разположение на Република България я определя като транзитна страна за търговията и комуникациите между страните от Европа, Близкия изток и Азия.

Територията на страната обхваща около 111,000 км², а населението е 8,427 милиона. Общата дължина на републиканската пътна мрежа е 37 000 км, при средна плътност 0,33 км/км².

В зависимост от предназначението и основните им характеристики, пътищата от републиканската пътна мрежа са класифицирани на: автомагистрала, пътища I клас, пътища II клас и останалите III и IV клас са от местно значение. С изключение на автомагистралите, останалата част от пътната мрежа е почти завършена и в момента се реконструира и модернизира по линия на различни програми.

През територията на България преминават някои от основните направления на европейската пътна мрежа - транспортните коридори: № 4 (Дрезден - Прага - Братислава - Будапеща - Крайова - София - Пловдив - Истанбул: с отклонение от София за Солун), № 8 (Дурас - Тирана - Скопие - София - Пловдив - Бургас - Варна), № 9 (Хелзинки - Санкт Петербург - Киев - Букурещ - Русе - В. Търново - *Габрово* - Хасково - Димитровград - Александрополис) и № 10 (Дрезден - Белград - Ниш - София). В района на Димитровград транспортните коридори № 8, № 9 и № 4 се пресичат.

Автомагистралната ни мрежа естествено се включва като неразделна част от общоевропейската пътна инфраструктура с подчертано голямо значение и за страните от Черноморския регион. Тя включва 1089 км автомагистрала, от които 339,5 км са в експлоатация, 44 км са в различни фази на строителство, а 705,5 км са в проект, в т. ч. с проектна готовност 223 км.

Изграждането на оставащата част от автомагистралите с характеристики, отговарящи на международните стандарти, е една от главните задачи на пътната администрация в близко бъдеще.

След извършване на проучване и оценка на икономическата ефективност от изграждане на всеки отделен автомагистрален участък и избор на най-подходящото техническо решение с оглед наличния и прогнозен трафик, техническите условия и околната среда, може да започне тръжна процедура за изграждането и експлоатацията му.

Пътната администрация проявява интерес и работи по проблема за изграждане и експлоатация на автомагистрални участъци от републиканската пътна мрежа, заедно с прилежащата инфраструктура на концесионен принцип - BOT (Build, Operate, Transfer). Провеждат се подготвителни работи за обявяване на условията на концесия за автомагистрали по направление на Трансевропейските транспортни коридори на територията на страната. Изграждането и експлоатацията на автомагистрали на концесионен принцип е предмет на конкурс с международно участие, за който ще се разработят процедура и конкурсни документи.

Според Закона за концесиите и Правилника за неговото приложение решение за предоставяне на концесия се приема от Министерският съвет по направено предложение, което съдържа следните анализи: финансов, икономически, социален, екологичен, правен и на приходите и разходите от обслужващата дейност на крайпътните обекти.

Направените проучвания, наличната законова уредба и интересите на външните инвеститори дават достатъчно сериозни основания да се приеме, че реализацията на пътни проекти на концесионен принцип ще се окаже един подходящ начин за развитие и усъвършенстване на пътната инфраструктура в България.

1. ПРЕДМЕТ НА КОНЦЕСИЯТА:

Проектът включва:

А. Реконструкция на път I-5 (Е 85) "Русе - Велико Търново - Стара Загора - Кърджали - Маказа" от км 104+517 до км 114+856 (10,340 км) с тунел под Шипка (3,198 км) и етапна връзка (3,130 км) на концесионен принцип ВОР (Build, Operate, Transfer) - строителство, експлоатация на обекта с прилежащата му инфраструктура и възстановяване на държавната собственост след изтичане на концесионния срок

Б. Въвеждане на система за платено преминаване в участъка на тунела.

2. СОЦИАЛНО - ИКОНОМИЧЕСКИ И ТЕРИТОРИАЛНО - УСТРОЙСТВЕНИ ПРЕДПОСТАВКИ ЗА НАПРАВЛЕНИЕТО

Път I-5 (Е 85) "Русе - Велико Търново - Стара Загора - Кърджали - Маказа" е една от най-важните пътни връзки, пресичащи България в направление север - юг, като част от Трансевропейски транспортен коридор № 9.

Разположен в централната част на България, пътят I-5 (Е 85) се явява връзка между автомагистралите "Хемус", "Тракия" и "Марица и разпределител на транспортните потоци.

Районът, през който преминава пътят I-5 включва около 22% от площта и около 21 % от населението на страната има сравнително добре развита пътна мрежа.

Най-тежкият участък от път I-5 преминава през прохода "Шипка" на Стара планина. В зимния период на годината участъкът на кота 1200 м е трудно проходим, а понякога и затворен поради заснежаване и снегонавявания.

Проектното решение предвижда тунелът да започне от портал страна Габрово при км 108+582 и да завърши до портал страна Казанлък при км 111+780, разположен западно от връх Шипка (кота 1326) на средна-надморска височина 750 м.

Изграждането на пътния участък и съоръжението предполага създаване на съвременни експлоатационни условия за интензивен вътрешен и международен трафик. При постигане и на договореност

между правителствата на България и Гърция за отваряне на граничния преход "Маказа - Комотини", транспортният коридор №9 ще се обособи като директна връзка, свързващ р. Дунав (канала Рейн - Майн - Дунав) - транспортен коридор № 7 с Бяло море (пристанище Александруполис).

Реализацията на проекта ще осигури високо ниво на комфорт и безопасност на автомобилното движение и ще има съществено социално и икономическо значение, изразяващо се в подобряване на транспортно-комуникационните условия, повишена стопанска активност на населението и откриване на нови работни места в региона по време на строителството и експлоатацията на пътя и тунела.

3. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

3.1. Технически параметри на проекта

А. Директно трасе от км 104+517 до км 114+856 с дължина 10,340 км и етапна връзка с дължина 3,130 км.

Проектна скорост

- директно трасе - 80 км/ час ;
- етапна връзка - 40 км/ час.

Габарит

- директно трасе - пътно платно - 13,5 м, в т.ч. 7 м настилка и 3 м допълнителна лента за товарни автомобили;
- етапна връзка - пътно платно - 9 м, в т.ч. 6 м настилка;

Настилка

- директно трасе - "много тежко движение";
- етапна връзка - "тежко движение".

Дебелина на пътната настилка (общо)

- директно трасе - 62-70 см;
- етапна връзка - 49-59 см.

Големи съоръжения

- виадукт при км 105+746 с $L = 83,60$ м;
- виадукт при км 107+057 с $L = 83,60$ м;
- виадукт при км 107+473 с $L = 68,60$ м;
- виадукт при км 107+794 с $L = 168,50$ м.

Пътни възли

За осъществяване на връзка на тунелния участък със съществуващия път проектното решение предвижда изграждането на:

- пътен възел при км 104+488 за етапна връзка;
- пътен възел при км 112+030 за включване на съществуващия път от връх Шипка в тунелния участък;
- обръщатели пред порталите на тунела.

Служебни пътища

Предвиден е служебен път за изграждане на тунела от страна Габрово, с обща дължина 4,820 км и габарит 6/8 м.

Б. Пътен тунел "Шипка" от км 108+582 до км 111+780 с дължина 3,200 км

Основни геометрични параметри

- Надлъжен наклон - 1,7 %;
- Денивелация на порталите - 53 м;
- Максимална скална покривка - 500 м;
- Строителен габарит:
 - широчина - 10 м ($8,5 + 2 \times 0,75$);
 - височина - 4,8 м;
 - напречен наклон (едностранен) - 2 %;
 - брой ленти за движение - $2 \times 3,75$ м;
 - водещи ивици - $2 \times 0,5$ м.

С така проектираните основни геометрични параметри, тунелът изправя пътната ос, като скъсява транспортното разстояние с около 5 км и обуславя съществени облекчения по отношение на надлъжни наклони, остри криви и експлоатация при неблагоприятни атмосферни условия.

3.2. Характеристика на терена

Параметрите на ситуацията и надлъжният профил зависят в голяма степен от проектната скорост и от терена, върху който се изгражда съоръжението.

Характерът на терена е изразено планински, пресечен с дълбоки дерета и оврази с голям напречен наклон.

Климатът е умерено континентален и се характеризира със студена и снежна зима и умерено топло до прохладно лято. Снежната покривка се задържа около два месеца с дебелина от 2 до 50-60 см. Мраз в почвата прониква на максимум 65 см.

В хидроложко отношение теренът е слабо водообилен на подземни води. Доколкото има такива, те се отвеждат към малките реки в околността. Пукнатинните води в скалните комплекси представляват началото на редица водни течения в района. В такава обстановка, при прокарването на тунела може да се очакват ограничени по интензитет водопритоци от скални пукнатини или локални окарствания.

Районът попада в VII степен сеизмичност по скалата Меркалий-Карник.

От дървесните видове са разпространени габър, бук, леска и бор.

4. ОБЕМ И ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ТРАНСПОРТНИЯ ТРАФИК

4.1. Диагноза на трафика

В годините, завършващи на 0 и 5 Централната лаборатория по пътища и мостове /ЦЛПМ/ провежда общи профилни преброявания, обхващащи всички първокласни и второкласни пътища и повечето от третокласните и четвъртокласните. Последните налични данни са от преброяването през 1990 и 1995 г.

В междинния период между две общи профилни преброявания се провеждат ежегодни контролни профилни преброявания на движението.

През 1993 г. Главно Управление на пътищата е възложило провеждането на разширено преброяване, което по своята същност е междинно между общите и контролните такива, с цел установяване

При проектирането на пътя и съоръжението освен технически изисквания са взети предвид и екологическите такива за ограничаване и намаляване на вредното влияние върху околната среда.

Възстановителните мерки обхващат проектите за озеленяване, биологично укрепване на откоси и рекултивация на депа.

Предвидените предпазни съоръжения - мрежи, еластична ограда, направляващи стълбчета, проект за сигнализация и маркировка, намаляват предпоставките за автопроизшествия, а оттам и за-увреждания на околната среда.

Опесъчаването при зимното поддържане ще предотврати замърсяването на почвите и водите, тъй като по-голямата част от

измененията в интензивността на движението в периода на преход от планова към пазарна икономика.

Резултатите от преброяванията през 1995 г. са показани на схемата "Интензивност на движението на МПС - 1995", като средноденонощната годишна интензивност на движението е посочена като сума за двете посоки. Трафикът по направление на разглеждания участък е в порядъка на 5 007 приведени единици леки автомобили преминали за 24 часа.

Пътната администрация разполага с данни за преминаващите товарни и леки коли през гранично-контролно пропускателните пунктове (ГКПП), които дават информация за международния и транзитен трафик.

В периода между 1990 и 1996 г. освен изследванията на ЦЛПМ ограничени по обхват преброявания и анкети са провеждани в рамките на разработката "Балканско транспортно проучване", извършено от Sir Alexander Gibb Ltd. през 1996 г.

За изясняване на насочеността на товаропотоците през 1992 г. е проведено специално маршрутно преброяване, с цел събиране на необходимата информация за автомобилното движение през проходите "Шипка" и "Хаинбоаз", състояща се в: маршрути на пътуванията на МПС, заетост на леките автомобили, вид на пътуванията и чуждестранно движение.

4.2. Прогноза за трафика

През 1996 г. Главно Управление на пътищата е приело "Прогноза за развитието на автомобилното движение за 1995 - 2000 - 2020 г.", разработена от ЦЛПМ въз основа на нова методология.

Прогнозният трафик (2015 год.) по направление на разглеждания участък е в порядъка на 10 154 приведени единици леки автомобили преминали за 24 ч.

5. ПРОЕКТНА ГОТОВНОСТ

Участък от км 104+517 до км 114+856 с дължина 10,340 км по направление на път I-5 (Е 85) "Русе - Велико Търново - Стара Загора - Кърджали - Маказа":

- Участъкът е осигурен с технически проект за директното трасе, предварителни проучвания за тунела и пълен комплект тръжни документи.

6. ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВИ АСПЕКТИ

6.1. Очаквана строителна стойност на проекта

Очакваната стойност за реализация на проекта е 114 млн. USD, в т.ч. за ТОЛ-системата в участъка на тунела - 4 млн. USD.

6.2. Срок на концесията

Изпълнението на строителните работи се очаква да се осъществи в рамките на 4 години.

Съгласно Закона на концесиите на Република България концесионното право е със срок до 35 год., като е предвидена възможност за продължението му в рамките общо на 50 год.

Предвижданият срок за концесията е 20 години.

6.3. Приходи от експлоатация на крайпътната инфраструктура

На концесионера се предлага възможност да реализира допълнителни приходи чрез придобиване на собственост или пряко инвестиране в крайпътната обслужваща инфраструктура (търговски и сервизни обекти), от експлоатация на същите, или от наеми и аренда за предоставени терени в съответствие с българското законодателство.

7. ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

При проектирането на пътя и съоръжението освен технически изисквания са взети предвид и екологическите такива за ограничаване и намаляване на вредното влияние върху околната среда.

Възстановителните мерки обхващат проектите за озеленяване, биологично укрепване на откоси и рекултивация на депа.

Предвидените предпазни съоръжения - мрежи, еластична ограда, направляващи стълбчета, проект за сигнализация и маркировка, намаляват предпоставките за автопроизшествия, а оттам и за-увреждания на околната среда.

Опесъчаването при зимното поддържане ще предотврати замърсяването на почвите и водите, тъй като по-голямата част от

обекта попада във вододайна зона "Б", захранваща язовир "Хр. Смирненски".

Чрез реализиране на посочените и др. екологични решения и мероприятия за опазване на околната среда ще се ограничи до минимум негативното въздействие на пътя и съоръжението върху състоянието на компонентите на околната среда - геоложка среда и почви, води, въздух, растителност и животински свят.

8. НАЛИЧНИ ПРОУЧВАНИЯ, РЕАЛИЗИРАНИ ПО ПРОГРАМА ФАР, ЕИБ и ЕБВР, СВЪРЗАНИ С ПРОЕКТА

- "Проучване на таксова нормативна уредба за ползване на републиканската пътна мрежа", Wilbur Smitt Associates, 1996 год;
- "Разработване на прогнози за интензивността на движението и инвестиционните програми до 2000 и 2010 год. за развитие на транспортната система у нас в съответствие с прехода към пазарна икономика", BONIFICA, T.E.C.N.I.C. и Doxiadis Associates, 1996 год.;
- "Балканско транспортно проучване", Sir Alehaner Gibb Ltd., 1996 год.;
- "Проучване на система за платено преминаване на автомагистрала София - Пловдив - Оризово", Europistas C.E.S.A, Scott Wilson Kirkpatrick, 1996 год.;
- "Програма Транзитни пътища-I и Транзитни пътища-II, Mott MacDonald.

9. ЗАКОНОВА БАЗА

Основният закон, определящ законовата база в Република България е Конституция на Република България, обнародвана в Държавен вестник на 13.07.1991 год.

В момента действащите закони, които са свързани с транспорта, пътищата и концесиите са следните:

Закон за концесиите, обн. в ДВ, бр. 92/1995 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 123/1997 год. и Правилник

за прилагането му, обн. в ДВ, бр. 111/1995 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 15/1997 год.;

Закон за държавната собственост обн. в ДВ, бр. 82/1996 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 117/1997 год. и Правилник за прилагането му, обн. в ДВ, бр. 82/1996 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 29/1998 год.;

Закон за общинската собственост, обн. в ДВ, бр. 44/1996 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 22/1998 год.;

Закон за пътищата, обн. в ДВ, бр. 93/1969 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 87/1997 год. и Правилник за прилагането му обн. в ДВ, бр. 14/1971 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 56/1980 год.;

Закон за опазване на околната среда, обн. в ДВ, бр. 86/1991 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 86/1997 год. и Наредба № 1 обн. в ДВ, бр. 86/1995 год.;

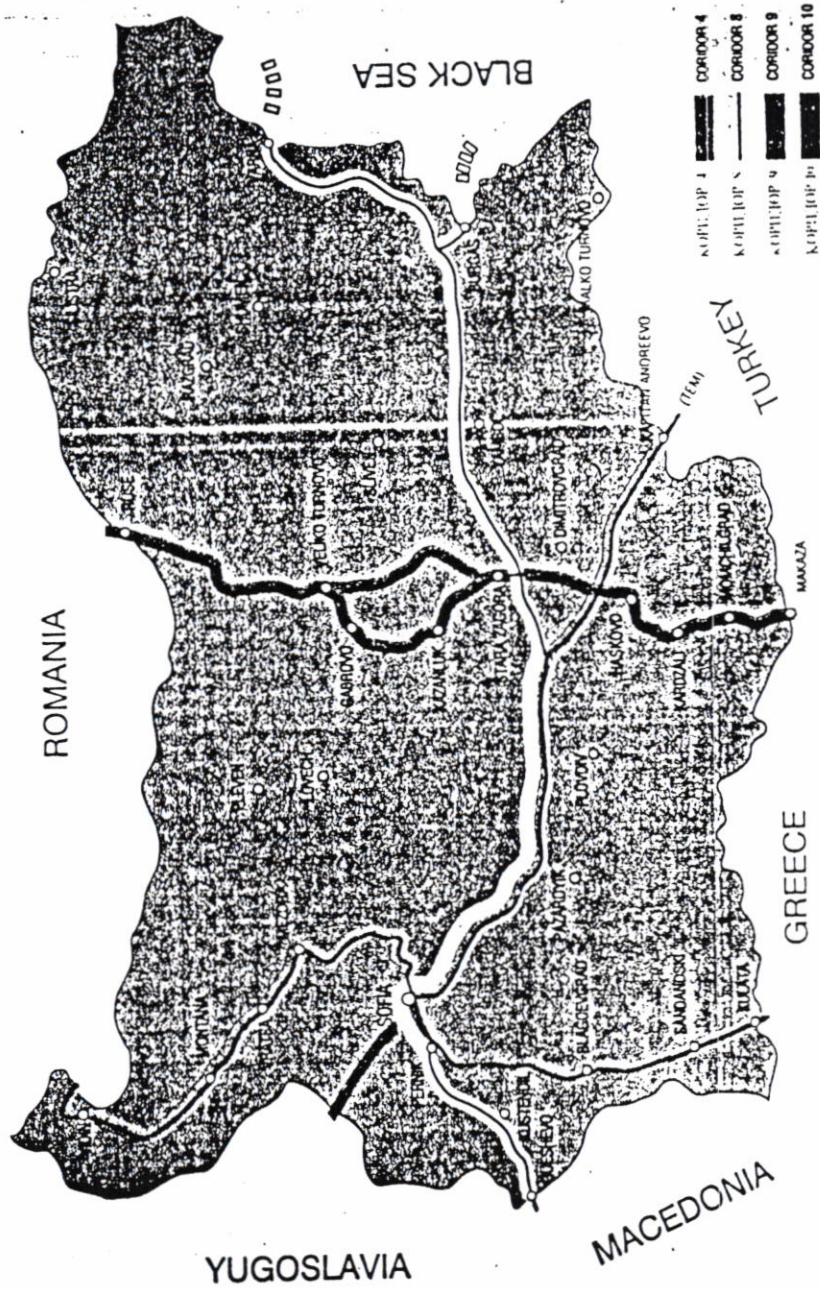
Закон за опазване на земеделските земи, обн. в ДВ, бр. 35/1996 год. и Правилник за прилагането му, обн. в ДВ, бр. 84/1996 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 100/1997 год. ;

Закон за териториално и селищно устройство, обн. в ДВ, бр. 63/1995 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 61/1997 год. и Правилник за прилагането му, обн. в ДВ, бр. 62/1973 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 14/1998 год.;

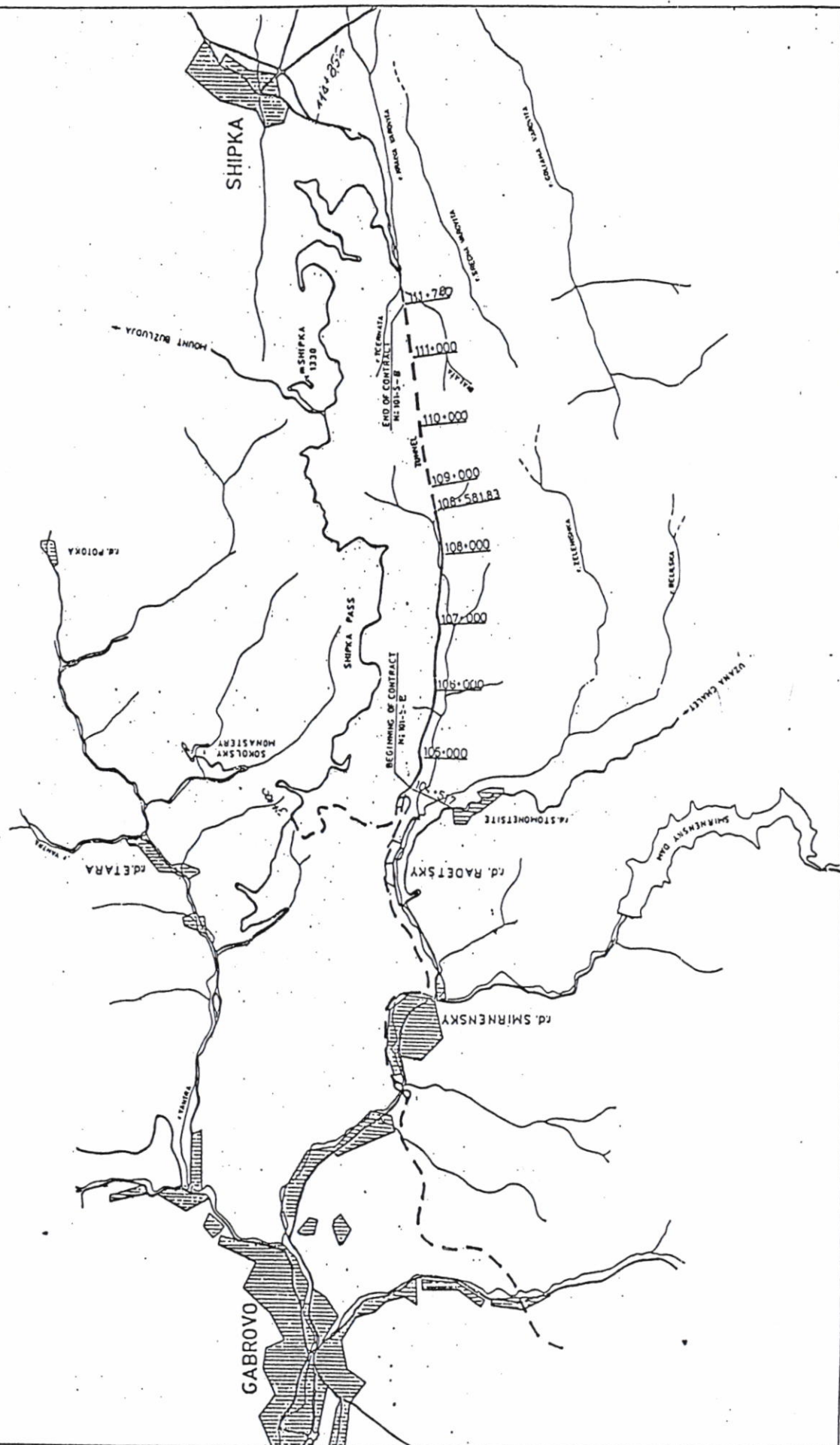
Закон за единния кадастър на Република България, обн. в ДВ, бр. 35/1979 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 104/1996 год.;

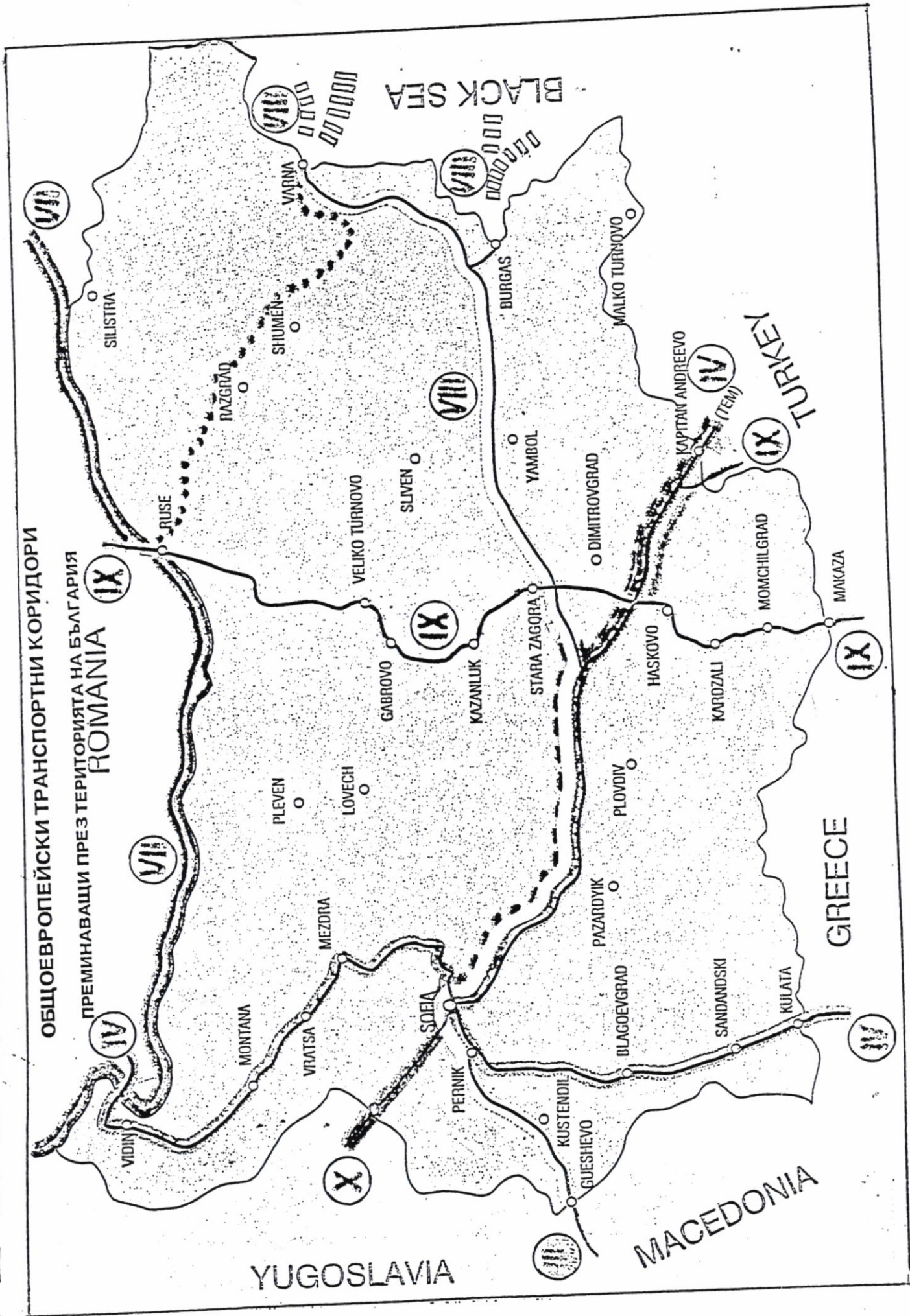
Търговски закон, обн. в ДВ, бр. 48/1991 год. с последни изменения и допълнения, обн. в ДВ, бр. 124/1997 год.;

ОБЩОЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ
НА ТЕРИТОРИЯТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

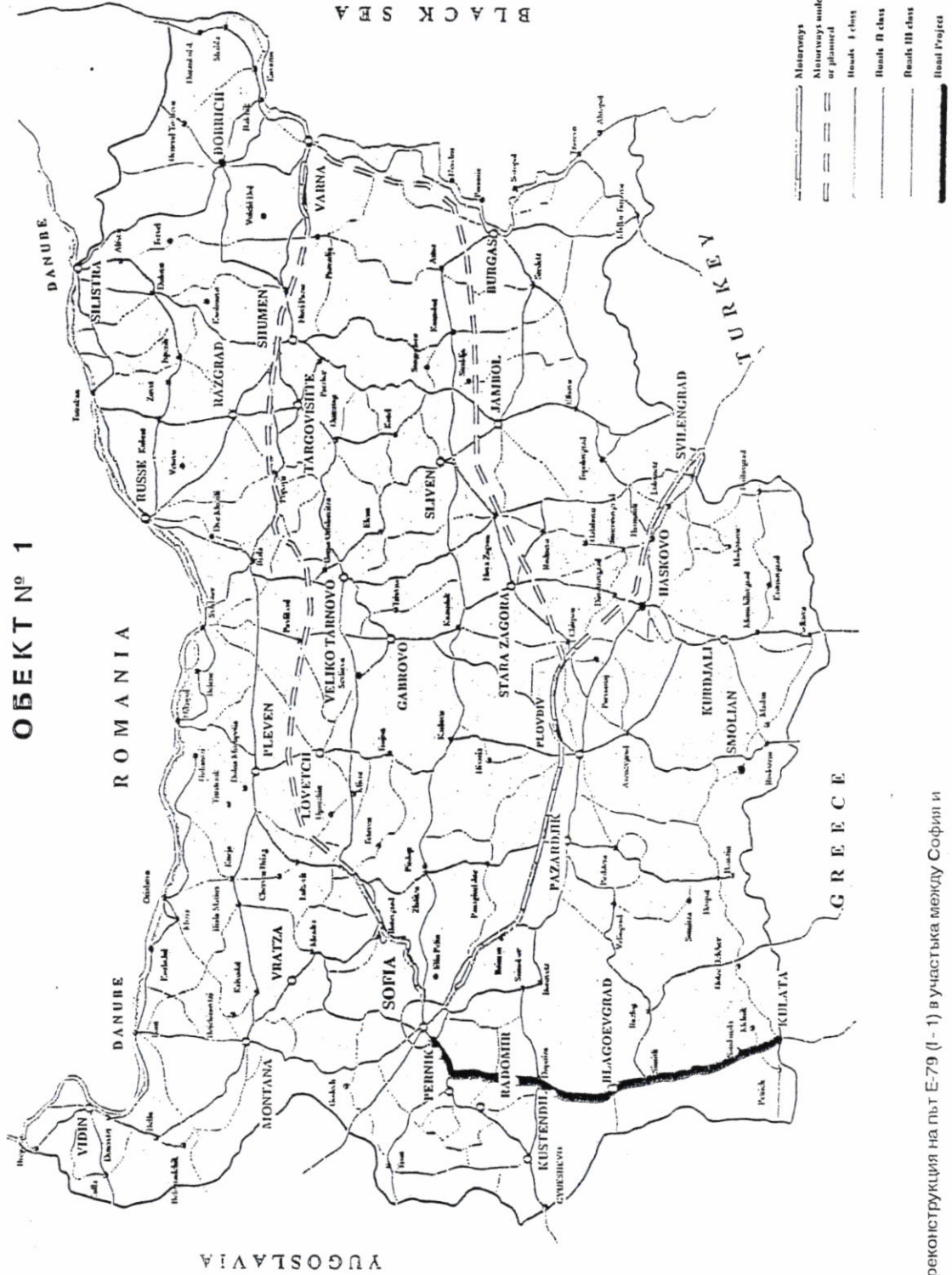


ПЪТ I-5 (E 85) "РУСЕ - В. ТЪРНОВО - МАКАЗА"
 УЧАСТЪК "ГАБРОВО - ШИПКА"





ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР IV ОБЕКТ № 1



1. Ремонт и реконструкция на път Е-79 (I - I) в участъка между София и Кюлата.

Y. M. Chernov

ПРОЕКТ № 1

Пътища

НАИМЕНОВАНИЕ	Ремонт и реконструкция на път I-1 (Е 79) в участъка София - Кулата.		
ОПИСАНИЕ	Проектът включва следните поетапни мерки по пътната инфраструктура: - рехабилитация на участък с дължина 10 км, от Кулата до ГКПП с Гърция (в краткосрочен план); - реконструкция на участък с дължина 4/5 км от път I - 6 между околоръстния път на София и КП на КАТ (по посока Перник) (в краткосрочен план); - двупосочно платно по ново трасе; - изграждане на допълнителна трета лента в участъците с планински терен между Кулата и София (181 км, в краткосрочен план); - удвояване на пътното платно по целия участък Кулата - София (в средносрочен план).		
АРГУМЕНТИРАНЕ	Предвидените мерки осигуряват безопасното провеждане на движението в краткосрочен план и по-голяма пропускателна способност в по-далечно бъдеще. Тези мерки са необходими за развитието на търговския обмен между страните от Северна и Източна Европа, по протежение на път Е 79. Реконструкцията на участъка от път I - 6, северно от София е спешна мярка, тъй като представлява тесен участък, както от инфраструктурна, така и от гледна точка на трафика.		
ОЧАКВАН ПОЛОЖИТЕЛЕН РЕЗУЛТАТ	Намалени експлоатационни разходи на МПС в следствие на подобреното трасе и състояние на пътната настилка. Повишаване безопасността на движението, в следствие на реконструкция на опасните участъци от международния път, преминаващи през населени места. Намаляване на времепътуването с до 30 мин. и намаляване на експлоатационните разходи на МПС посредством изграждането на допълнителна лента за изпреварване. Намаляване на времепътуването с около 60 мин., при удвояване на пътното платно.		
ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	За новото трасе, изграждането на допълнителна лента и удвояването на пътното платно ще се заемат нови земни площи.		
ОЦЕНКА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ	Рехабилитация на пътната настилка: 4 млн. US \$; Реконструкция на участъци от път I - 6: 30 млн. US \$; Изграждане на допълнителни ленти за изпреварване: 4 млн. US \$; Удвояване на пътното платно: 340 млн. US \$.		
ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА	<i>Първа фаза:</i> 38 US \$	<i>Втора фаза:</i> 170 US \$	<i>Трета фаза:</i> 170 US \$;
МУЛТИКРИТЕРИАЛНА ОЦЕНКА	Окончателна теглова оценка:		377.57
	Приоритетно подреждане:		2
ПОКАЗАТЕЛ НА РЕНТАБИЛНОСТ	НПС (*): 18 (висок)	-5 (нисък)	
	ВНВ: 12.65% (висок)	9.21% (нисък)	
	СПР(*): 1.20 (висок)	0.94 (нисък)	
	НВПГ (*): 11.19% (висок)	8.40% (нисък)	

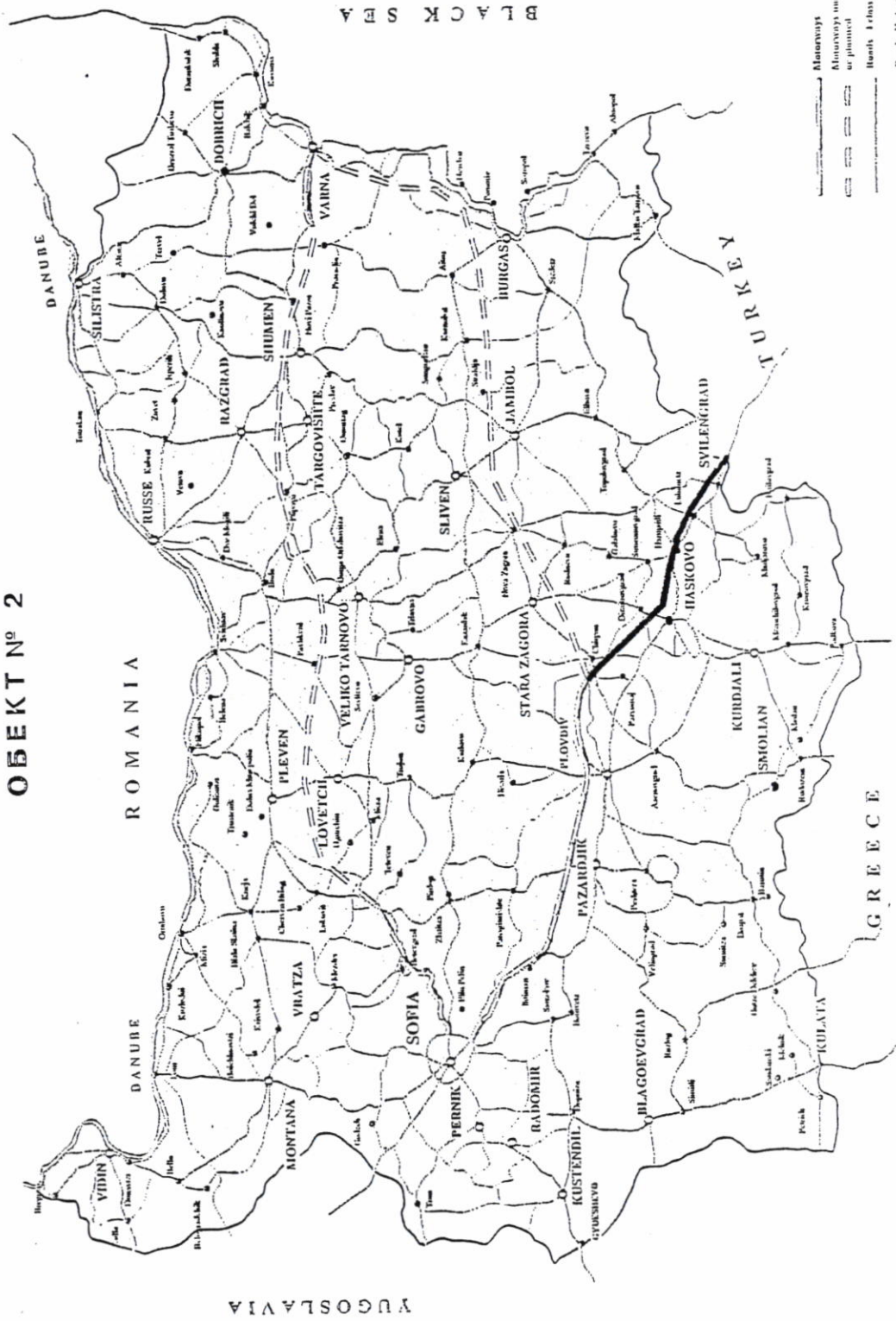
(*) Дисконтова норма - 10 %

Забележки:

НПС - нетна преведена стойност
 ВНВ - вътрешна норма на възвращаемост

СПР - съотношение приходи / разходи
 НВПГ - норма за възвращаемост през първата година

ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР IV ОБЕКТ № 2



2. Изграждане на автомагистрала "Марица" в участъка Оризово -
Калиган-Андреево.

ПРОЕКТ № 2

Пътища

НАИМЕНОВАНИЕ	Изграждане на участък Оризово - Капитан Андреево от автомагистрала „Марица“		
ОПИСАНИЕ	<p>Проектът предвижда изграждането на нов участък от автомагистралата с дължина 108 км.</p> <p>Техническите стандарти за проектиране вероятно ще бъдат същите като тези, на наскоро завършения участък от автомагистрала „Тракия“ до Оризово, част от ТЕМ.</p> <p>Участък с дължина около 20 км., в близост до Капитан Андреево е в процес на изграждане и едното от двете платна е в експлоатация.</p> <p>Препоръчително е преразглеждането и оптимизирането на техническите стандарти, с цел намаляване на строителните разходи. Възможен е следният подход: първоначално изграждане само на едно платно за двупосочно движение и в последствие, в зависимост от ръста на трафика - завършване на второто платно.</p>		
АРГУМЕНТИРАНЕ	Проектът цели завършване на участъка от ТЕМ, пресичащ България (от София към Турция) чрез реконструкция на значителна част от път Е 80.		
ОЧАКВАН ПОЛОЖИТЕЛЕН РЕЗУЛТАТ	<p>Оценка за намаляване на разстоянието: 10 км;</p> <p>Оценка за намаляване на времепътуването: 1-1.5 ч.;</p> <p>Намаляване на експлоатационните разходи в следствие на подобрените характеристики на трасето и състоянието на пътната настилка.</p> <p>Поради експлоатация на новата автомагистрала - намаляване на разходите за поддръжане на съществуващите пътища.</p> <p>Изместване на транзитния трафик от централните градски части.</p> <p>Увеличаване на безопасността на движение.</p>		
ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	<p>Ще се заемат нови земни площи, но по дължината на цялото трасе има налични свободни такива.</p> <p>Транзитното автомобилното движение през центровете на градовете, разположени по протежение на пътя, ще се отстрани.</p> <p>От друга страна автомагистралата, преминаваща през обработваеми площи, ще затрудни достъпа до тях.</p> <p>Общото въздействие е пренебрежимо малко.</p>		
СРОК ЗА ИЗГРАЖДАНЕ	3 или 4 години		
ОЦЕНКА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ	200 млн. US \$		
МУЛТИКРИТЕРИАЛНА ОЦЕНКА	Окончателна теглова оценка:	347.80	
	Приоритетно поддръжане:	3	
ПОКАЗАТЕЛ НА РЕНТАБИЛНОСТ	НПС (*):	-18 (висок)	-22 (нисък)
	ВНВ:	3.9% (висок)	2.17% (нисък)
	СПР(*):	0.63 (висок)	0.52 (нисък)
	НВПГ(*):	5.41% (висок)	4.38% (нисък)

(*) Дисконтова норма - 10 %

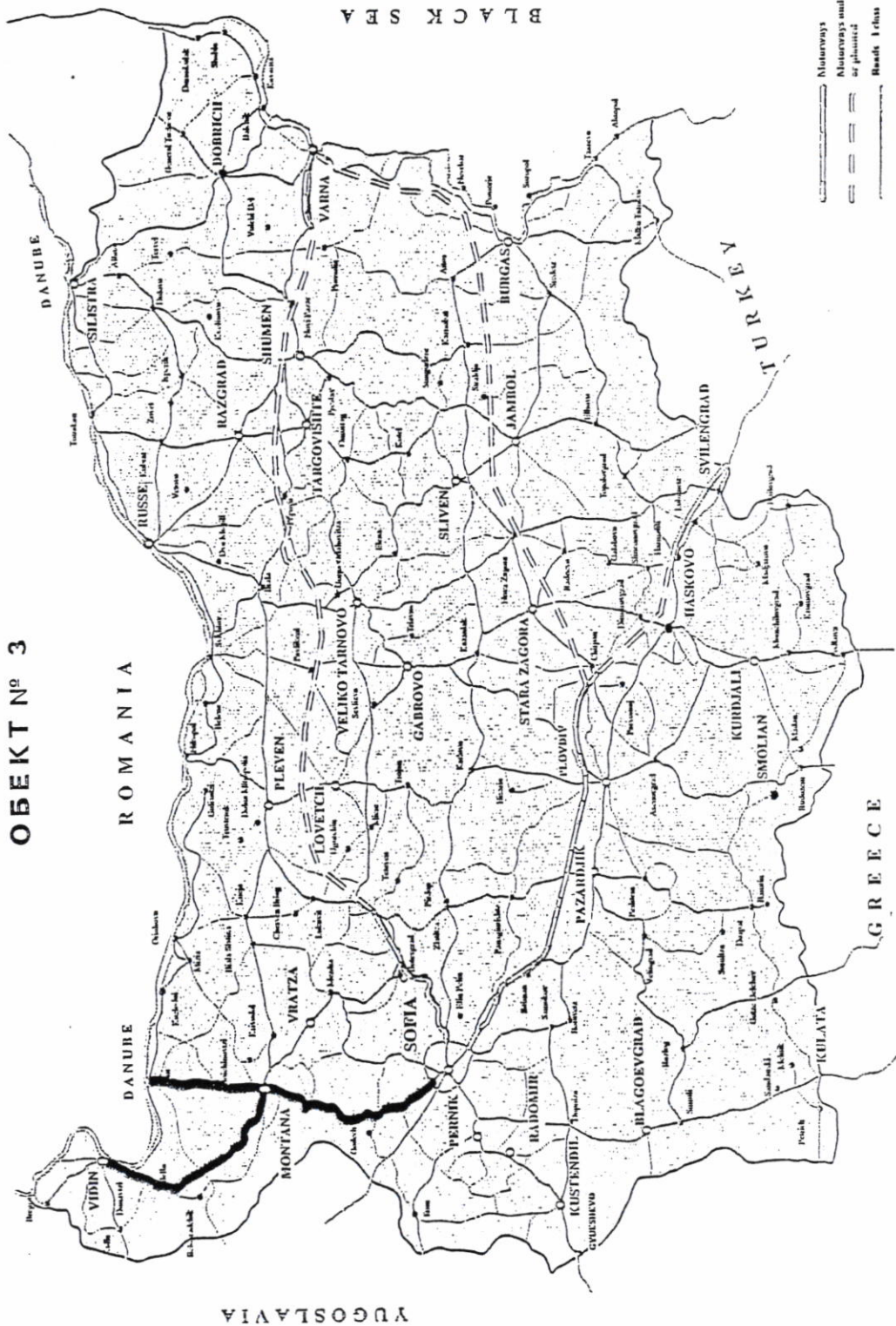
Забележки:

НПС - нетна преведена стойност
ВНВ - вътрешна норма на възвращаемост

СПР - съотношение приходи / разходи

НВПГ - норма за възвращаемост през първата година

ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР IV ОБЕКТ № 3



3. Реконструкция и реконструкция на път E-79 (I - I) от границата с Румъния до Монтана и на път II - 81 в участъка Монтана - София.

ПРОЕКТ № 3

Пътища

НАИМЕНОВАНИЕ	Рехабилитация и реконструкция на път, I-1 (Е 79) от границата с Румъния до Монтана и на път II-81 в участъка Монтана - София		
ОПИСАНИЕ	<p>Окончателното решение на проекта зависи от местоположението на новия мост над р. Дунав (при Лом или Видин);</p> <p>Ако мостът се изгради при гр. Лом, второкласният път II - 81 Лом - Монтана, ще бъде реконструиран и модернизирани; в другия случай мероприятията, заложи в проекта ще се отнасят до първокласен път I - 1 или друг маршрут, свързан с него.</p> <p>Проектът разглежда също така и реконструкцията на път II - 81 в участъка Монтана - София, както и изграждането на нов тунел с платено преминаване под Стара планина при Петрохан (с дължина около 9 - 10 км).</p>		
АРГУМЕНТИРАНЕ	<p>Проектът осигурява изискваната реконструкция на инфраструктурата за обслужването на входящия, изходящия и транзитен трафик;</p> <p>В същото време проектът цели ремонтване на повредената или излязлата от употреба суперструктура (настилка, пътни знаци, и т.н.), което ще възстанови необходимите условия за безопасно движение.</p>		
ОЧАКВАН ПОЛОЖИТЕЛЕН РЕЗУЛТАТ	<p>Развитие и по-добро провеждане на трафикопотоците;</p> <p>По-пряк маршрут за коридор No IV (тунел под Петрохан);</p> <p>Намаляване на ПТП;</p> <p>Намаляване на експлоатационните разходи на МПС, както и времето за пътуване;</p> <p>Проектът дава възможност за намаляване на времепътуването в двете посоки до 60 мин. и още до 30 мин. след изграждането на тунела.</p> <p>Намаляване на замърсяването от вредни емисии и шум, в резултат на подобрените характеристики на трасето, пътната настилка и надлъжните наклони;</p> <p>След изграждането на обходните пътища и тунела е възможно намаляване на разходите за поддръжка на съществуващите пътища.</p>		
ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	<p>Положителното въздействие върху околната среда ще бъде резултат от намаленото разстояние на пътуване, по-доброто провеждане на трафик потоците и намаляване на замърсяването от вредни емисии и шум.</p> <p>Път II - 81 преминава през области с висококачествени природни дадености, така че въздействието от изграждането на тунели трябва да бъде внимателно оценено.</p>		
ОЦЕНКА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ	350 млн. US \$		
ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА	I фаза 100 млн.	II фаза 100 млн.	III фаза 150 млн.
МУЛТИКРИТЕРИАЛНА ОЦЕНКА	Окончателна теглова оценка:		320.06
	Приоритетно подреждане:		7
ПОКАЗАТЕЛ НА РЕНТАБИЛНОСТ	НПС (*): -3 (висок)	-14 (нисък)	
	ВНВ: 8.94% (висок)	3.96% (нисък)	
	СПР(*): 0.93 (висок)	0.61 (нисък)	
	НВПГ(*): 8.41% (висок)	5.24% (нисък)	

(*) Дисконтова норма - 10 %

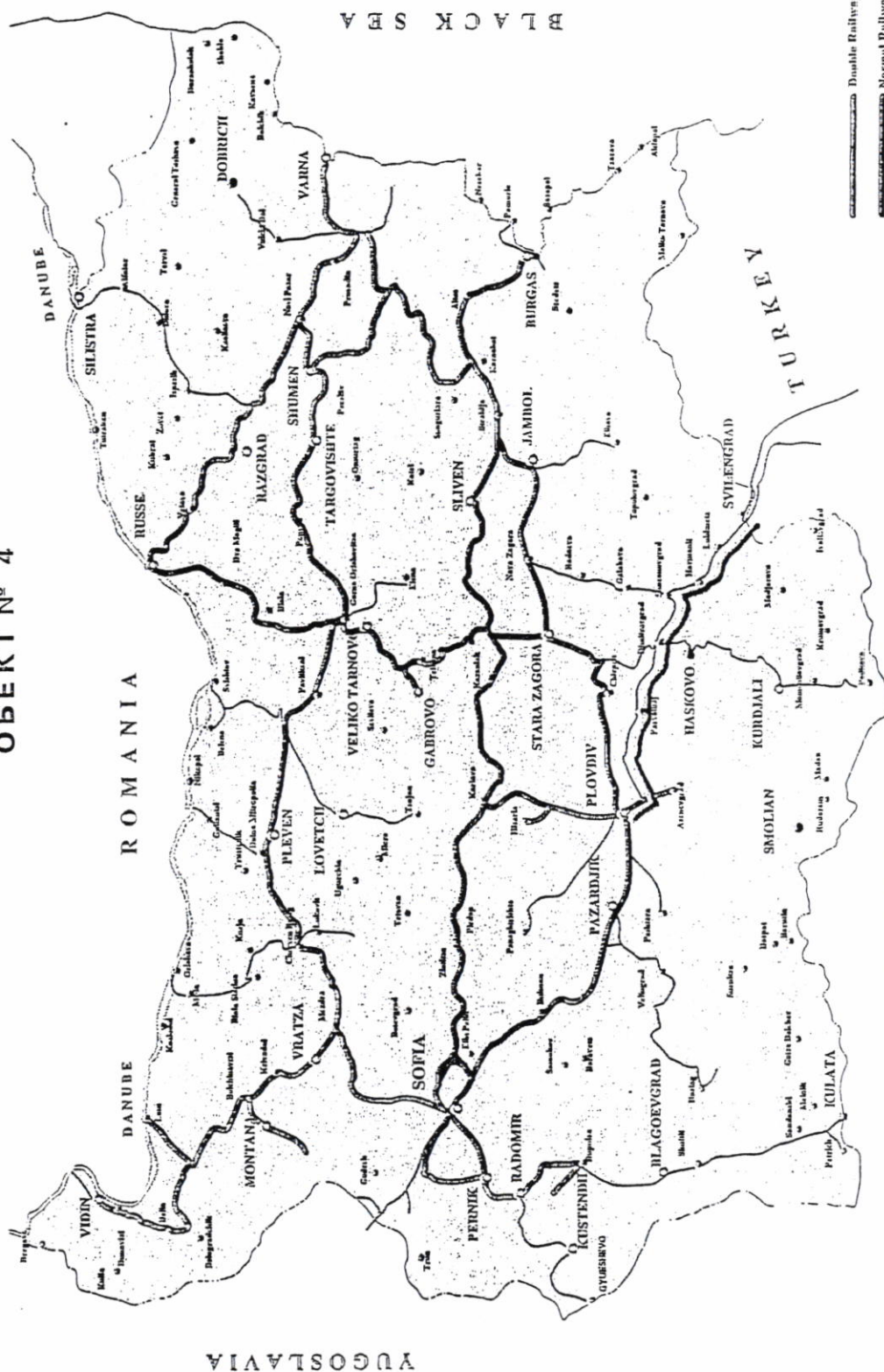
Забележки:

НПС - нетна преведена стойност
ВНВ - вътрешна норма на възвращаемост

СПР - съотношение приходи / разходи
НВПГ - норма за възвращаемост през първата година

ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР IV

ОБЕКТ № 4



Double Railway - Electric traction
 Normal Railway - Electric traction
 Normal Railway
 Narrow-gauge Railway
 Project

G R E E C E

4. Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив - Димитровград - Свиленград - Капитан Андреево, за скорости до 160 км/час.

ПРОЕКТ № 4

Железопътен транспорт

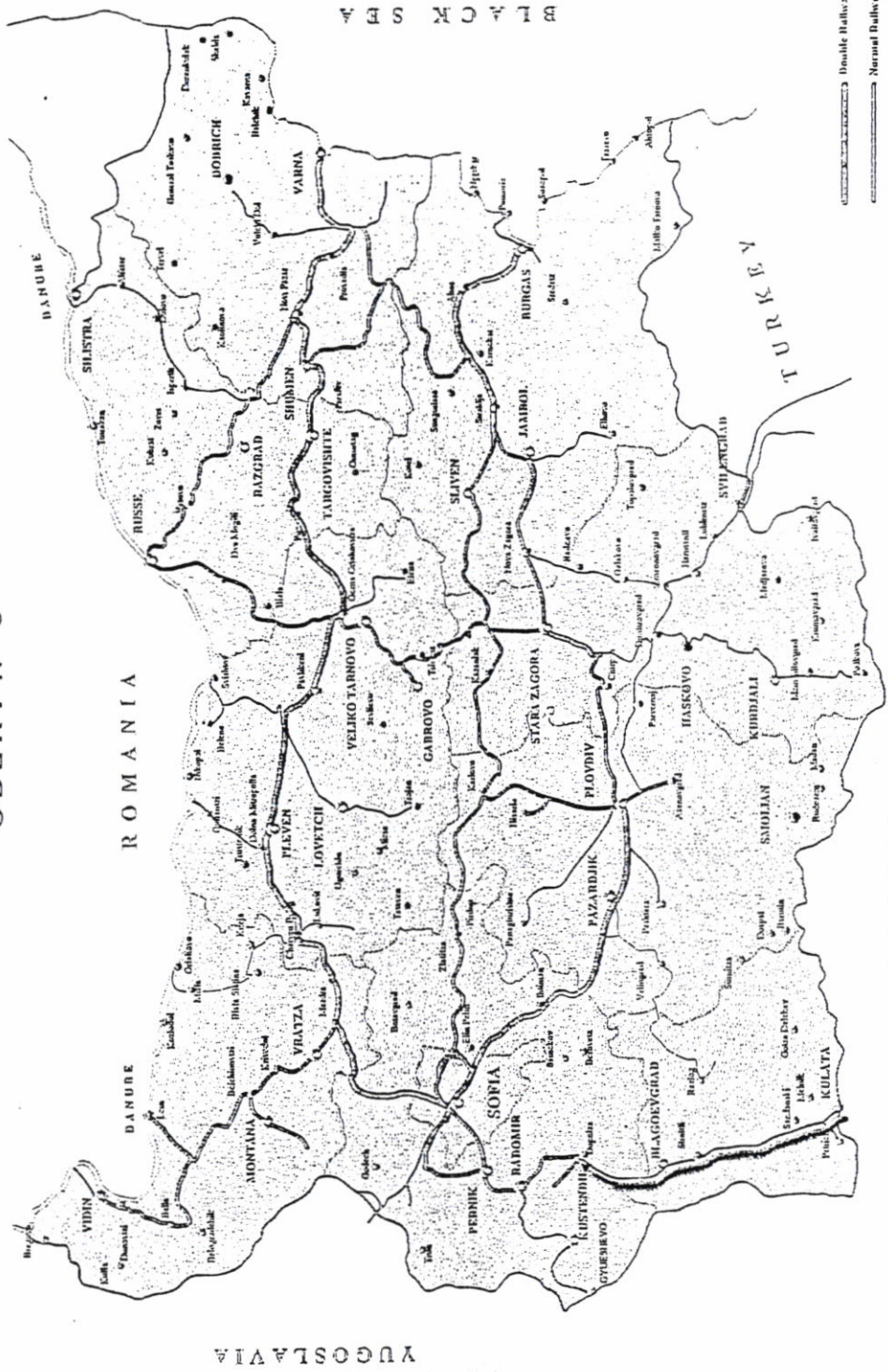
НАИМЕНОВАНИЕ	Реконструкция на железопътната линия Пловдив - Димитровград - Свиленград за скорост до 160 км/ч.			
ОПИСАНИЕ	Проектът се състои в: 1. Електрифициране на единичната линия от Пловдив до Свиленград (границата с Турция); 2. Реконструкция на баластровата призма и релсовия път; 3. Сигнализационни и телекомуникационни съоръжения за скорости до 160 км/ч, където геометричните характеристики на линията позволяват. Проектът засяга България, Турция и Гърция. Предлагеният приоритет е дългосрочен. Включва елек-трификация на първостепенната линия София -Сви-ленград, както и реконструкцията ѝ за скорост до160 км/ч.			
АРГУМЕНТИРАНЕ	Приоритетът на този участък се определя от изграждането на модерна железопътна връзка с Истанбул, необходима за развитието на железопътните и комбинирани транспортни услуги между Средния Изток и Балканите и Централна и Западна Европа.			
ОЧАКВАН ПОЛОЖИТЕЛЕН РЕЗУЛТАТ	Времепътване между Пловдив и Свиленград ще бъде намалено от 3.5 на 2 часа, което ще направи линията значително по-привлекателна за пътници, товари и комбиниран транспорт. В допълнение електрификацията ще увеличи надеждността, ще намали експлоатационните разходи и замърсяването.			
ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	Положително, тъй като дизеловата тяга ще бъде заменена с електрическа.			
НАСТОЯЩ ТРАФИК	Съществуващият трафик възлиза на 17 вл./ден. (11 пътнически и 6 товарни) по най-натоварените участъци от линията.			
ПРОГНОЗЕН ТРАФИК	Съгласно прогнозите на БДЖ през 2000 г трафикът ще достигне до 80 вл./ден.			
СРОК ЗА ИЗГРАЖДАНЕ	Срокът на изграждане зависи от финансирането, но най-общо е четири години.			
ОЦЕНКА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ	Общо инвестиции: 358.0 млн. US Проучвания : 0.5 млн. US Отчуждаване на земи: 10.0 млн. US Строителство: 347.5 млн. US			
ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА		I г.	II г.	III г. IV г.
	Проучвания:		0.5	
	Отчуждаване на земя:	5.0	5.0	
	Строителство:	15.0	100.0	150.0 82.5
	Общо:	20.5	105.0	150.0 82.5
МУЛТИКРИТЕРИАЛНА ОЦЕНКА	Окончателна теглова оценка:			374.39
	Приоритетно подреждане:			1
ПОКАЗАТЕЛ НА РЕНТАБИЛНОСТТА	НПС (*):	-42 (висок)	-54	(нисък)
	ВНВ:	2% (висок)	Н.О.	(нисък)
	СПР(*):	0.43 (висок)	0.27	(нисък)
	НВПГ (*):	4% (висок)	2%	(нисък)

Забележки:

*) Дисконтова норма - 10 %
 НПС - нетна преведена стойност
 ВНВ - вътрешна норма на възвращаемост
 Н.О. - не се оценява

СПР - съотношение приходи / разходи
 НВПГ - норма за възвращаемост през първата година

ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР IV
ОБЕКТ № 5



ГРЕЕСЕ

5. Електрификация и реконструкция на железопътната линия Дупница - Кулата.

ПРОЕКТ № 5

Железопътен транспорт

НАИМЕНОВАНИЕ	Електрификация и реконструкция на железопътен участък „Дупница - Кулата“ (119 км)			
ОПИСАНИЕ	<p>Целта на проекта е пълна електрификация на участъка „Дупница - Кулата“ (все още неелектрифициран) от линия София - Кулата. Крайната задача е пълната електрификация на линията от Кулата до Видин.</p> <p>Проектът предвижда частичната реконструкция на този участък, увеличаване радиусите на хоризонталните криви (сега минималният е 300 м), капитален ремонт на гара Дупница, увеличаване на скоростта и капацитета, намаляване на времеопътуването. Скоростта ще се увеличи до 130 км/ч, където геометрията на трасето позволява. Общите подобрения на линията ще се състоят в:</p> <ul style="list-style-type: none"> • изграждане на контактна мрежа и енергийно захранване; • реконструкция на отделни отсечки от ж. п. линията; • подновяване на релсовия път и баластровата призма в някои участъци; • подобрения в сигнализационното и телекомуникационно оборудване. <p>Като цяло проектът засяга Република България и Република Гърция.</p>			
АРГУМЕНТИРАНЕ	Поради нарастналия трафик (основно транзитен) от/за Гърция, тази ж. п. линия започва да се претоварва. Линията не е проектирана за ниво на обслужване, съответстващо на новите изисквания. Проектът е необходим за осигуряване на задоволително обслужване за ж.п. трафик между Кулата и София. Новите подобрени технически характеристики (и произтичащите от тях експлоатационни такива) ще привлекат трафика от конкурентния маршрут Солун - Скопие - Белград.			
ОЧАКВАН ПОЛОЖИТЕЛЕН РЕЗУЛТАТ	Проектът ще позволи нарастване на максимална скорост от 75 на 130 км/ч.			
ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	Положително, тъй като дизеловата тяга ще бъде заменена с електрическа.			
НАСТОЯЩ ТРАФИК	Съществуващият трафик възлиза на 15 влака (9 пътнически, 6 товарни) на денонощие по най-натоварените участъци от линията.			
ПРОГНОЗЕН ТРАФИК	Според прогнозите на БДЖ трафикът през 1997 г. ще възлиза на 42 влака/денонощие			
СРОК ЗА ИЗГРАЖДАНЕ	Две години и половина.			
ОЦЕНКА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ	Общо инвестиции:	30.0 млн. US \$		
	Проучвания:	0.0 млн. US \$		
	Отчуждаване на терени:	0.7 млн. US \$		
	Строителство:	29.3 млн. US \$		
ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА		I г.	II г.	III г.
	Отчуждаване на терени:	0.7		
	Строителство:	7.3	15.0	7.0
	Общо:	8.0	15.0	7.0
МУЛТИКРИТЕРИАЛНА ОЦЕНКА	Окончателна теглова оценка:	373.95		
	Приоритетно подреждане:	2		
ПОКАЗАТЕЛ НА РЕНТАБИЛНОСТ	НПС (*):	85 (висок)	63	(нисък)
	ВНВ:	102% (висок)	87%	(нисък)
	СПР(*):	22 (висок)	16.56	(нисък)
	НВПГ(*):	187% (висок)	141%	(нисък)

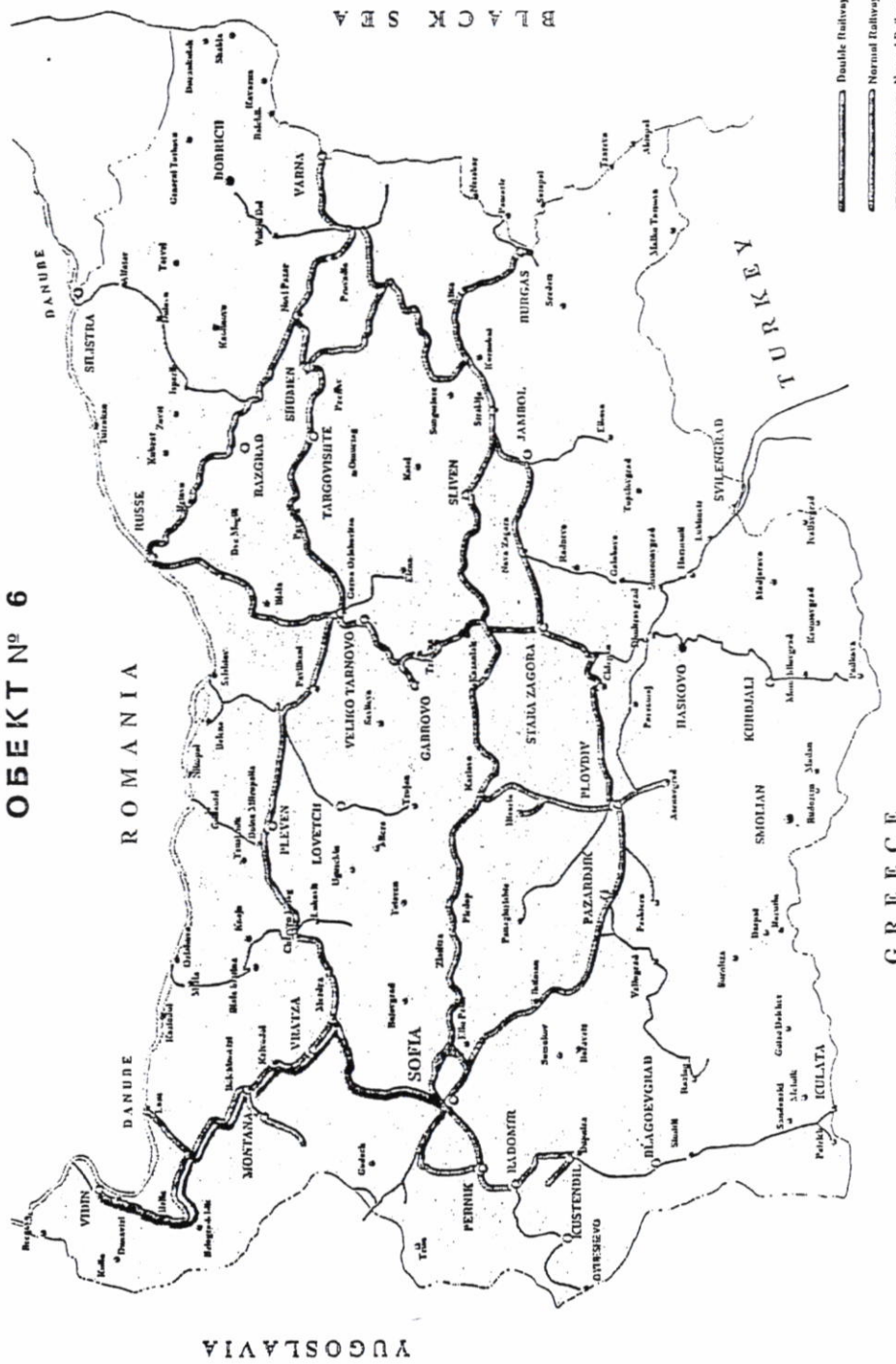
(*) Дисконтова норма - 10 %

Забележки: НПС - нетна преведена стойност
ВНВ - вътрешна норма на възвращаемост

СПР - съотношение приходи / разходи
НВПГ - норма за възвращаемост през първата година

ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР IV

ОБЕКТ № 6



6. Подновяване и оздравяване на железопътни участъци от ж.п. линията Видин - София - Кулата.

ПРОЕКТ № 6

Железопътен транспорт

НАИМЕНОВАНИЕ	Подновяване и оздравяване на железопътни участъци. Подновяване на някои железопътни участъци от линия "Видин - София - Кулата".		
ОПИСАНИЕ	Проектът включва следните главни цели: а. Разширяване габарита на двата тунела в участъка между Димово И Орешец (с дължини 170 м и 258 м); б. Капитален ремонт на следните железопътни участъци: Макреш - Страцимирово (10.7 км) Ребърково - Мездра (4.5 км) София Север - Илиянци (3.6 км) в. Укрепване на земната основа на железопътни участъци с обща дължина 1.0 км.		
АРГУМЕНТИРАНЕ	Целите на проекта са завършване на някои железопътни участъци, което ще позволи на железниците да подобрят използването на цялата инфраструктура на коридор „Видин - София-Кулата“.		
ОЧАКВАН ПОЛОЖИТЕЛЕН РЕЗУЛТАТ	Подобряване условията на пътуване и превоза на голямогабаритни товари.		
ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	Минимално въздействие по време на строителството		
СРОК ЗА ИЗГРАЖДАНЕ	3 години		
ОЦЕНКА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ	Общо: 3.65 млн. US \$, или: За разширяване на двата тунела: 1.65 млн. US \$ За оздравяване на железопътни участъци: 2.00 млн. US \$		
ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА	Общо	1 г. 0.73	2 г. 1.82
			3 г. 1.10
МУЛТИКРИТЕРИАЛНА ОЦЕНКА	Окончателна теглова оценка:		310.47
	Приоритетно подреждане:		6
ПОКАЗАТЕЛ НА РЕНТАБИЛНОСТ	НПС (*): 130 (висок)	85 (нисък)	
	ВНВ: 173% (висок)	150% (нисък)	
	СПР (*): 177.9 (висок)	1165.57 (нисък)	
	НВПГ (*): 1512% (висок)	991% (нисък)	

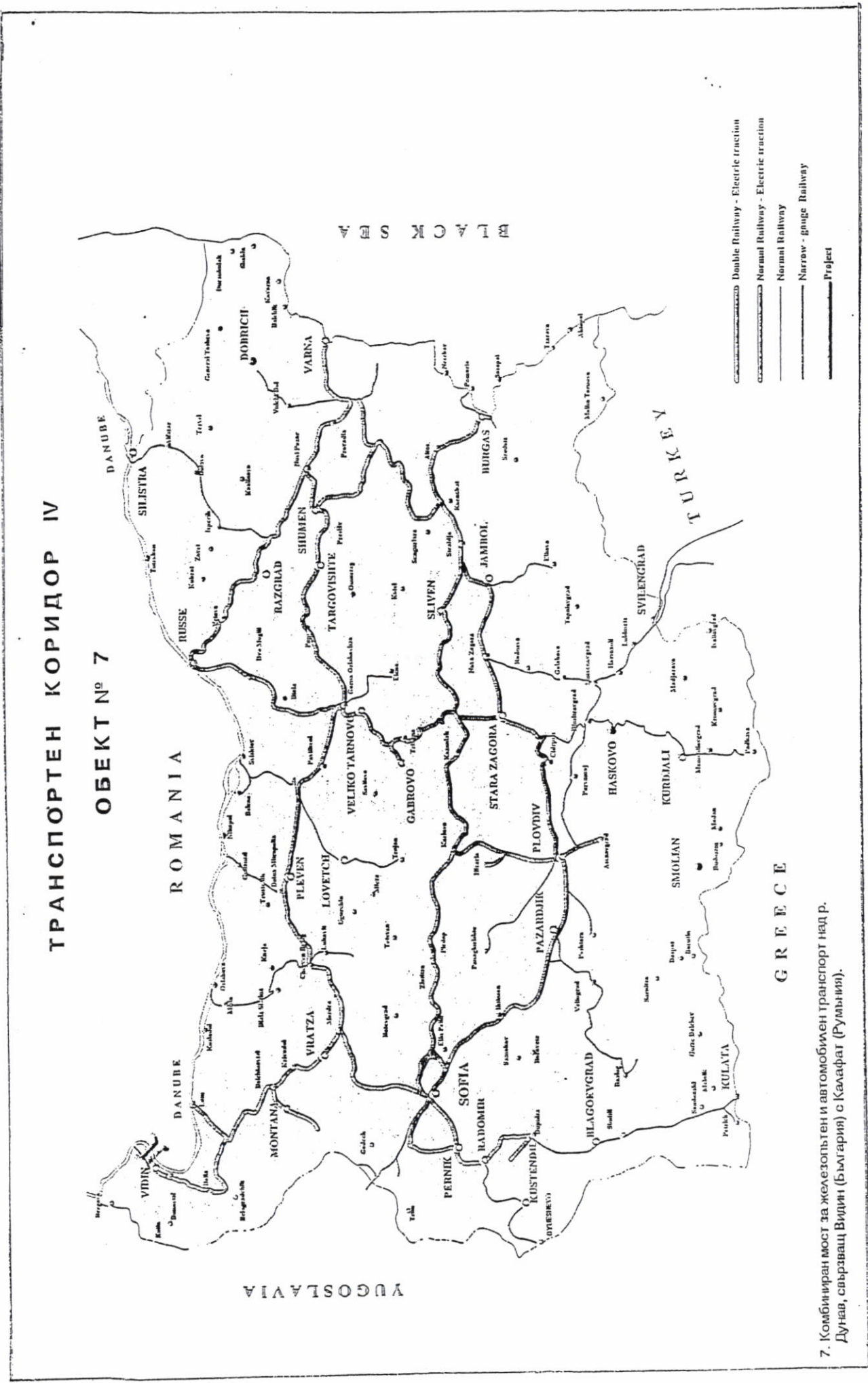
(*) Дисконтова норма - 10 %

Забележки:

НПС - нетна преведена стойност
ВНВ - вътрешна норма на възвращаемост

СПР - съотношение приходи / разходи
НВПГ - норма за възвращаемост през първата година

ТРАНСПОРТЕН КОРИДОР IV
ОБЕКТ № 7



G R E E C E

7. Комбиниран мост за железопътен и автомобилен транспорт над р. Дунав, свързващ Видин (България) с Калафат (Румъния).