



Проект на Програма „Транспортна свързаност“; 2021-2027

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 29.06.2022 г. - 29.07.2022 г. Неактивна

Номер на консултация: #6876-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: ---

Тип вносител: Национално

На основание чл. Чл. 15. (1) от Постановление № 142 на Министерския съвет от 07.06.2019 г. за разработване на стратегическите и програмните документи на Република България за управление на средствата от фондовете на Европейския съюз за програмен период 2021-2027 г. администрацията на Министерство на транспорта и съобщенията организира обществено обсъждане на проекта на програма.

Идентифицирани са следните цели на политиката (ЦП), за реализацията на които ПТС ще допринесе:

- ЦП 3 „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ със специфична цел: „Развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна и интермодална TEN-T“.

- ЦП 2 „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“ със специфична цел: „Насърчаване на устойчива мултимодална градска мобилност като част от прехода към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии“.

Формулираните приоритети по ЦП 3 по програмата са:

1. „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;

2. „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ и пътни връзки;

3. „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“;

Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“ допринася за реализацията на ЦП 2.

В допълнение приоритет „Техническа помощ“ подпомага изпълнението на ПТС, повишава административния капацитет и публичната подкрепа.

Приоритетите на ПТС допринасят за реализацията на Зелената сделка, както и на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новия метод за растеж на транспортния сектор. Предвидените инвестиции насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта. Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и цифровата трансформация. За изпълнението ѝ ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.

ПТС ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.

Предвидените инвестиции по приоритет 1 ще допринесат за привличането на пътнически и товарен трафик към железопътния транспорт чрез подобряване качеството на железопътната инфраструктура. Развитие на железопътната инфраструктура по TEN-T е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на Европейския съвет. С предвидените инвестиции ще се подобри транспортната свързаност и достъпност при ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор и за насърчаване на икономическото развитие. За развитие на железопътната инфраструктура и подобряването на интермодалността се предвиждат инвестиции и по приоритет 3. Проектите са за подготовка на строителството на градска железница, изграждане на железопътни връзки към летища, както и за изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси.

За отстраняване на „тесните места“ по пътната инфраструктура са предвидени инвестиции по приоритет 2. С подобряване на свързаността и безопасността на

движението, ще се повиши ефективността на транспорта и ще се намали броя на пътните инциденти. Подобрените технически и експлоатационни параметри на пътната инфраструктура ще имат и положително въздействие върху околната среда и климата, което се изразява в намаляване на отделяните вредни емисии. С изграждането на новите участъци ще се допринесе, както за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика и за Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, така и за изпълнението на препоръките на Европейския съвет.

Посредством приоритет 3 ще се осигури още развитието на интелигентни транспортни системи и внедряването на иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T, в съответствие с целите на националната транспортна политика, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС и препоръките на Европейския съвет. С постепенното завършване на TEN-T се очаква по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни. Предвидени са и инвестиции за изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по основните направления на РПМ. Интервенциите са за пътните участъци между някои от най-големите градове в страната, в които НПКАВ идентифицира транспорта като замърсител на въздуха. В допълнение ще бъде подкрепено изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива и в пристанищата за обществен транспорт. За постигане на целите на националната и европейска транспортна политика, ще допринесат предвидените инвестиции по ПБУ, програмите за околна среда и за регионално развитие за периода 2021-2027 г., за подмяна на високоемисионните автомобили с електрически.

Инвестициите по приоритет 3 ще допринесат за развитие и разширение на вътрешно водни и морски пристанища за обществен транспорт за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт, строителство на железопътни връзки към летище Бургас и летище Пловдив, както и тези за развитие на железопътните възли Горна Оряховица, Русе и Варна. С развитието и разширението на пристанищните съоръжения ще се създадат необходимите условия и предпоставки за извършване на мултимодални операции. Изграждането на връзки между пътническите железопътни гари и летищата на Бургас и Пловдив по приоритет 4, както и развитието на железопътните възли в Горна Оряховица, Русе и Варна ще улесни пътниците при ползване на комбиниран транспорт, ще съкрати значително времето за придвижване между гарите и летищата и ще създаде условия за увеличаване на пътническия поток и за подобряване на условията и комфорта при пътуване. Ще бъде повишена степента на използване на обществения транспорт. Това ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните произшествия. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове. Така ще бъдат създадени възможности за постигане и на устойчива мултимодална градска мобилност на базата на плановете за устойчива градска мобилност.

Изменението на климата би могло да има значителни икономически и социални последици и неблагоприятни въздействия, включително за транспорта. Подобрените технически и експлоатационни параметри на транспортната инфраструктура, водещи до оптимизиране на трафика и намаляване на задръстванията, както и насърчаването на употребата на екологосъобразни видове транспорт, включително чрез изграждането на зарядна инфраструктура за алтернативни горива, в съответствие с Интегрирания план в областта на енергетиката и климата, допринасят за намаляване на отделяните вредни емисии.

Изпълнението на ПТС ще има конкретен принос по политиката за изменение на климата основно чрез увеличаване дела на железопътния транспорт, модернизация на пътната инфраструктура за осигуряване оптимални скорости на движение при оптимален режим на автомобилните двигатели и създаването на необходимите предпоставки за употребата на алтернативни горива в транспорта. Включени са мерки за адаптиране срещу значимите климатични рискове като наводнения, свлачища и др., в съответствие с Националната стратегия за адаптация към изменението на климата, осигуряващи устойчивост на обектите.

Предвидените инвестиции допринасят за постигане на устойчиво развита транспортна система и създават необходимите предпоставки за подобряване на мобилността на хора и стоки, което ще насърчи развитието на вътрешния пазар и конкурентоспособността на Общността, териториалното, икономическо и социално сближаване и опазването на околната среда.

Програмата е съ-финансирана от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие и от държавния бюджет на Република България.

Лице за контакт:

Мартин Георгиев

и.д. Директор на дирекция „Координация на програми и проекти“

Министерство на транспорта и съобщенията

тел. 02/940 9885

ел. поща: mgeorgiev@mtitc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на Програма Транспортна свързаност 2021-2027 - вер. 1.0 | 29.06.2022](#)

[Допълнения към Програма Транспортна свързаност 2021-2027 - вер. 1.0 | 29.06.2022](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 29.06.2022](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Любомир Секулов (24.07.2022 10:10)

Становище и предложение за ЖП- връзката София- Перник _4
3.2. СТАНОВИЩЕ

Налице са административни, процедурни и нормативни нарушения свързани с обсъждания ПУП за вариант на ЖП трасето "B0".

IV. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Предлагам да не се изготвя ПУП за коментирането трасе вариант "B0" и да се преразгледа отново вариант "C3", който отговаря процедурно и на изискванията за оперативна съвместимост, и на действащото законодателство

Автор: Любомир Секулов (24.07.2022 10:09)

Становище и предложение за ЖП- връзката София- Перник _3

3.1.14 На 15.09.2021 г. от 17.30 часа във физкултурния салон на 26 СОУ "Йордан Йовков", кв. Княжево, гр. София, ул. Кореняците №40 беше представен "Комплексен проект за инвестиционна инициатива за обект" Модернизация на железопътен участък София-Перник-Радомир" за проект „Модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир“- част от Трансевропейската транспортна мрежа" в обхвата на Подучастък 1.1 Централна гара София-Владая от проектен км 1+220 до км 15+332 по Път 1" като вариант "B0", на част от трасето

описано в т.3.1.4. Същият беше представен според протокола от обсъждането като "магистрала", което не отговоря на изискванията за магистрала според чл. 8 от Наредба№55 описана в т. 3.1.7.

3.1.15 На 15.09.2021 г. от 17.30 часа във физкултурния салон на 26 СОУ "Йордан Йовков", кв. Княжево, гр. София, ул. Кореняците №40 беше представен "Комплексен проект за инвестиционна инициатива за обект" Модернизация на железопътен участък София-Перник-Радомир" за проект „Модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир” – част от Трансевропейската транспортна мрежа” в обхвата на Подучастък 1.1 Централна гара София-Владая от проектен км 1+220 до км 15+332 по Път 1" като вариант "B0", който не отговаря на Заданието за проекта описано 3.1.12

3.1.16 На 15.09.2021 г. от 17.30 часа във физкултурния салон на 26 СОУ "Йордан Йовков", кв. Княжево, гр. София, ул. Кореняците №40 беше представен "Комплексен проект за инвестиционна инициатива за обект" Модернизация на железопътен участък София-Перник-Радомир" за проект „Модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир” – част от Трансевропейската транспортна мрежа” в обхвата на Подучастък 1.1 Централна гара София-Владая от проектен км 1+220 до км 15+332 по Път 1" като вариант "B0", който не отговаря за изискванията за оперативна съвместимост според Директива (ЕС) 2016/797 т.3.1.13.

3.1.17 На 15.09.2021 г. от 17.30 часа във физкултурния салон на 26 СОУ "Йордан Йовков", кв. Княжево, гр. София, ул. Кореняците №40 беше представен "Комплексен проект за инвестиционна инициатива за обект" Модернизация на железопътен участък София-Перник-Радомир" за проект „Модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир” – част от Трансевропейската транспортна мрежа” в обхвата на Подучастък 1.1 Централна гара София-Владая от проектен км 1+220 до км 15+332 по Път 1" като вариант "B0"където липсваха всякакви данни за укрепването на регистрирано свлачище с национален идентификатор SOF46.68134-17-01 в сервитута на коментираното трасе "B0" в урбанизираната територия на кв. Княжево т. 3.1.3. Свлачището както и коментираното ЖП трасе попадат и в санитарно охранителна зона(СОЗ) III на Минерално находище (МН)77София-Княжево, която е с нови граници от 2021 година.

3.1.18 На 15.09.2021 г. от 17.30 часа във физкултурния салон на 26 СОУ "Йордан Йовков", кв. Княжево, гр. София, ул. Кореняците №40 беше представен "Комплексен проект за инвестиционна инициатива за обект" Модернизация на железопътен участък София-Перник-Радомир" за проект „Модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир” – част от Трансевропейската транспортна мрежа” в обхвата на Подучастък 1.1 Централна гара София-Владая от проектен км 1+220 до км 15+332 по Път 1" като вариант "B0", обсъжданото трасе и скоростите по него не са съобразени с чл. 29, чл. 36 от Наредба №55 т. 3.1.7чл.47 от Наредба №58 т. 3.1.8

3.1.19 Налице е мое заявление, входирано с №19924/ СОА19-КЦ01-46859/ 01.10.2019 на основание чл.27 от НАРЕДБА за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройството на

територията на Столична община, която е приета с Решение № 661 по Протокол № 41 от 12.10.2017 година.

Главният архитект на София не ме е уведомил за провеждането на обществено обсъждане на 15.09.2021 г. от 17.30 часа във физкултурния салон на 26 СОУ "Йордан Йовков", кв. Княжево, гр. София, ул. Кореняците №40 беше представен, което е нарушение на чл. 26 ал.3 от Наредбата.

Автор: Любомир Секулов (24.07.2022 10:09)

Становище и предложение за ЖП- връзката София- Перник _2

3.1.4 Първият проект за железница в България е бил направен през 1865 г. трасето е Цариград—София—Кюстендил—Скопие—Митровиц—Австро Унгария. През 1873 г. са започнати работите по това трасе, но скоро били прекъснати. Този проект е бил изменен през 1883 г. и трасето е било прокарано през София с направление Белово—София —Ниш — Белград. След Освобождението през 1883 г. е било проектирана ж. п. линия за свързване на Русия с Македония с трасе на линията Свищов—София—Кюстендил. На 9.XII.1893 г. е пусната в експлоатация ж.п. линия 5 София-Владая-Перник (направление към Солун и към Скопие). ж.п. линия 6 – София-Волуяк-Радуй-Перник е изградена 1940-1950 г. като алтернатива на съществуващото трасе през Владая.

3.1.5 През 1989 г. по предложение на Столичния градски народен съвет във връзка с високите нива на железопътен шум тежкотоварният ЖП- трафик е пренасочен от Владая към Волуяк. Вторият мотив за пренасочване е наклонът на трасето в междугарието Горна баня- Владая, което е второто по стръмност железопътно трасе за нормално междурелсие в България.

3.1.6 През 2002г е приет ЗАКОН ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ(в сила от 01.01.2002 г.Обн. ДВ. бр.97 от 28 Ноември 2000г. изм. Февруари 2021 г., където в неговите ДР се определят основни понятия и термини в ЖП транспорта.

3.1.7 Съществува НАРЕДБА № 55 ОТ 29 ЯНУАРИ 2004 Г. ЗА ПРОЕКТИРАНЕ И СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ, ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ГАРИ, ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕЛЕЗИ И ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ ОТ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА издадена от Министъра на регионалното развитие и благоустройството и Министъра на транспорта и съобщенията Обн. ДВ. бр.18 от 5 Март 2004г., попр. ДВ. бр.20 от 12 Март 2004г., попр. ДВ. бр.42 от 21 Май 2004г.

3.1.8 Съществува НАРЕДБА №58 ОТ 2 АВГУСТ 2006 Г. ЗА ПРАВИЛАТА ЗА ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И СИГНАЛИЗАЦИЯТА В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ.

3.1.9 Съществува Решение №2006/861/ЕО на Комисията относно безопасността на ЖП транспорта в Европа

3.1.10 През 2008 г. е приета Директива 2008/57/ЕО, която регламентира техническите спецификации за оперативната съвместимост на ЖП -транспорта в

Европа.

3.1.11 Съществува Решение на Националния експертен съвет за устройство на територията(НЕСУТ) описано в Протокол № УТП-01-02-10/12.11.2010 г . за избор на трасе “СЗ”, съобразено с Директивата 2008/57/ЕО т. 3.1.10и действащите наредби.

3.1.12 През 2014 г. е изготвено Задание за проект „Модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир” част от Трансевропейската транспортна мрежа” с №РД-02-15-150/04.12.2014 с вариант на трасето “СЗ”,, който включва тунелна връзка с дължина 8500 m като не достига до гари Горна Баня, Владая, Кракра и Батановци. Решението е съобразено с Директива 2008/57/ЕО т. 3.1.10и наредби №55 №77 т.3.1.7т.3.1.8и Решението на НЕСУТ т.3.1.11.

3.1.13 В сила е Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз

Автор: Любомир Секулов (24.07.2022 10:08)

Становище и предложение за ЖП- връзката София- Перник _1
Изразявам становище и правя предложение в установения срок до 29.07.2022 година.

I. ФАКТИ И ОБСТОЯТЕЛСТВА

На основание чл. 127, ал. 1 от Закона за устройство на територията /ЗУТ/, във връзка с чл. 4, ал. 1, т. 2 и чл. 10, ал. 2 от Наредба за реда и начина за провеждане на обществени обсъждания в областта на пространственото развитие и устройството на територията на Столична община /НРНПОООПРУТСО/, приета с Решение № 661 по Протокол №41 от 12.10.2017 г. на СОС, последно изменение на 14.01.2021 е постъпило писмо с вх.№РВТ16-ВК08-1227-9/14.12.2020 от Началника на отдел „Устройствено планиране“ - НАГ - СО, по реда на чл. 8. ал. 1, г. 3 от НРНПОООПРУТСО.

Налице е публикувано Заповед №РВТ21-РД09-153/16.08.2021 г. на Кмета на Район "Витоша"-Столична община за провеждане на обществено обсъждане на Комплексен проект за инвестиционна инициатива за обект” Модернизация на железопътен участък София-Перник-Радомир” за проект „Модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир”- част от Трансевропейската транспортна мрежа” в обхвата на Подучастък 1.1 Централна гара София-Владая от проектен км 1+220 до км 15+332 по Път 1.

Съобщението е публикувано на 18.08.2021 г. на сайта на район Витоша -СО.

II. ДОПУСТИМОСТ НА СТАНОВИЩЕТО И ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Считам и моля да приемете, че настоящето становище и предложение е подадено в срок и е съобразено със закона.

III. СТАНОВИЩЕ

3.1. Исторически, технически и правни аргументи

3.1.1 Едно от имената на днешното Княжево през изминалите векове е било “Водно село”, именно поради изобилието на повърхностни води (реки и блата) и изворни минерални и неминерални води на територията му. Сведения за това име се намират в църковните писания към Боянската църква. С височайши Указ № 6187 от 31 декември 1881 г. се заличава с. Медено село от списъка на населени места на Княжество България и се преименува на с. Княжево.

3.1.2 Статутът на квартал Княжево е определен с Указ № 177 на Президиума на Народното събрание от 29 април 1958 година и е част от урбанизираната територия на град София. Обсъжданият проект засяга територията на кв. Княжево, като към тази територия принадлежат м. Карпузица, м. Мала кория, м. Черния кос, м. бул. Цар Борис III 3-та и 4-та част.

3.1.3 Решение № 960/16.12.2009 на Министерски съвет определя границите на урбанизираната територия на гр. София, където попада и кв. Княжево.

История

Начало на обществената консултация - 29.06.2022

Приключване на консултацията - 29.07.2022

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.