

5. Техническа инфраструктура

5.1. Техническата инфраструктура като фактор за обслужване на територията

Добре развитата инфраструктура е важен фактор за конкурентноспособността, тъй като тя намалява разходите за извършване на дейността и насърчава частните инвестиции.

Засега в района няма разработена ясна иновационна стратегия. Фирмите са малки и не разполагат с необходимия финансов и човешки ресурс, за да инвестират в нови технологии, което да повиши конкурентноспособността им. Частният сектор в индустрията е доста слаб и все още не инвестира в обучение и прилагане на иновационни технологии за производство и управление.

Териториалната система на техническата инфраструктура включва мрежите и системите за производство, трансформация и пренос на всякакви стоки и услуги, свързани с транспорта, енергията, водата и информацията – на всички териториални нива. Интегрирането на българското стопанство в европейското изисква и интегрирани системи на техническата инфраструктура. За обезпечаването на трансграничното икономическо сътрудничество тези системи трябва да са технологически съвместими и тяхното изграждане трябва да е координирано в пространството и във времето.

Взаимното отваряне на страните, като осъзнат акт на политическа добра воля, е налице. Може да се констатира, че отрасловите структури в района водят активна международна политика на двустранна и многостранна основа при спазване на принципите на равнопоставеност и взаимен интерес. Освен несъмнено конструктивната роля на Европейския съюз и неговите програми, съществен принос за развитието на района имат и множество регионални инициативи, реализирани с помощта на Централно-Европейската инициатива и в рамките на Черноморското икономическо сътрудничество. Целта е да се сблизят позициите на съседните държави по планирането и съгласуваното изграждане на инфраструктурните мрежи и системи.

Другият главен елемент на транспортната политика – приватизацията и въвеждането

на пазарните механизми в инфраструктурните отрасли – е свързан преди всичко със създаването на благоприятен инвестиционен климат за привличане на местни и чуждестранни инвестиции за развитието на транспортната, енергийната и телекомуникационната инфраструктура, за обслужващите ги дейности по експлоатацията и за свързаната с тях промишленост. Налице е стремеж за коопериране с водещи международни фирми за обмен на технологии, сътрудничество с международни финансови институции за съвместно организиране на производства и услуги и излизане на трети пазари. Този процес е най-трудният елемент на прехода и представлява структурната реформа на инфраструктурните отрасли, усложнена и от факта, че предприятията са типични държавни монополисти, считащи се за собственици на инфраструктурата и оправдаващи се с държавните интереси и сигурност.

Регионалните управленчески структури се налага да изпълняват специфични задачи, свързани с инфраструктурата, например: развитие на екологичните превозни системи – масовия градски пътнически транспорт, автомобилния, железопътния и водния транспорт, на алтернативни енергийни източници и енергоспестяващи технологии и най-вече използване на възможностите на инфраструктурата като стимул на стопанското и териториалното развитие. От първостепенна важност е и използването от органите на местното самоуправление на инфраструктурата като инструмент за създаването на равностойни предпоставки за териториално развитие.

5.2. Техническата инфраструктура – инструмент на европейската интеграция

Интегрирането на отделните национални транспортни, енергийни и телекомуникационни системи в европейските инфраструктури е неразделна част от европейската и евроатлантическата интеграция на страните. То се разглежда от европейските структури като многообхватен процес, включващ също и хармонизиране на законодателството и отрасловите нормативи и стандарти с европейската нормативна уредба. Създаването на алтернативни системи за връзки съответствува и на общоевропейската политика.

Особено целенасочено се стимулира интеграцията чрез системата на инфраструктурните коридори. Инфраструктурният коридор представлява обединяване на трасетата на транспортната, енергийната и телекомуникационната инфраструктура. По принцип то има предимството на икономия на територия. След като пътищата и електропроводите компрометират и обременяват районите, през които преминават, обединяването им в общ сервитут по принцип е разумно. Допълнително предимство е и облекченото поддържане и достъп до системите.

Затрудненията се получават от невинаги гарантираната технологическа съвместимост в рамките на сервитута. Главната пречка за интегрирането на инфраструктурните мрежи е търсенето на различна по характер ефективност на системите. За всеки отрасъл стремежът е да се планират трасета по най-късия път. Те са и с различни трасировъчни параметри, поради което обикновено не съвпадат. Въпреки трудностите обаче, в професионалните среди съществува стремеж за интегриране на инфраструктурите. Успехите са най-големи на ниските териториални нива (например градските инфраструктурни колектори).

Транспортните коридори имат по-специфичен смисъл. Те представляват териториални полоси, наситени с разнообразни транспортни системи и трасета – тръбопроводи, пътища, железници. Транспортният коридор следва важно направление на стопанско сътрудничество и перспективни междудържавни политически връзки. Това създава възможност клиентите на транспортната услуга да изберат такава превозна система, която най-добре отговаря на техните нужди. Така се постига алтернативност и конкурентност между видовете транспорт.

Европейската мрежа на транспортните коридори е концепирана първоначално за физическото свързване на транспортните системи на Западна и Източна Европа (деветте Критски коридора). Впоследствие, на Третата пан-европейска транспортна конференция в Хелзинки, мрежата бе допълнена и ориентирана като преход към зоните на трансконтиненталното сътрудничество. Особено интересно при това е източното направление поради очакваните големи товаропотоци от Средна Азия и Иран към Европа. Транспортните коридори с направление изток-запад ще бъдат все по-натоварени. Развитието на мрежата на европейските транспортни коридори в интегрирана система е съзнателна политика на Европейския съюз. Българската страна много държи да се осъществи философията, духът на системата на транспортните коридори и на тяхната роля за формирането на свободен европейски транспортен пазар.

Това означава, че транспортните коридори трябва да предлагат равнопоставени алтернативи и да функционират в условията на свободно конкурираща се пазарна среда, при това във всички аспекти на трансграничното сътрудничество. За направлението на транспортния коридор освен чисто техническите аспекти на съгласуваното изграждане и поддържане във времето и в пространството, са важни и институционните проблеми, например – облекчаване на граничните и митнически процедури, сигурността на пътищата и пр.

Формирането на обоевропейските транспортни коридори се извършва трудно поради бавните и недовършвани действия на администрацията на страните, през които те преминават. От един международен инфраструктурен проект се очаква обща и взаимна полза – печалби за частните и държавни инвеститори. На заинтересованите потенциални участници обаче много рядко се представя информация за очакваните печалби от инвестиционните проекти или пък информацията е некоректна, краткосрочна и едностранчива. Проектите рядко се параметрират коректно. Не се знае какво може да се постигне, в какви срокове и с какви инвестиции. Участниците в инвестиционния процес се интересуват предимно от бързите печалби. Те са постижими само на фазата на развитие на проекта, т.е. скъпо проектиране и строителство. В резултат се планират колосални обекти, толкова скъпи, че не биха се изплатили и поради това не се реализират. Целият административен процес е твърде бавен.

В момента съществуват няколко приоритетни проекта по направленията на главните европейски транспортни коридори.

По европейски транспортен коридор N 4 се извършва електрификация и реконструкция на железопътната линия към Гърция, реконструкция и рехабилитация на участъци от първокласните международни пътища по направление към Румъния.

Българската страна разглежда изграждането на новия мост при Видин като първостепенен приоритет на междудържавните отношения.

В работната група за Коридор 4, в която участват представители на всички страни от коридора, се обсъжда организацията на инвестиционния процес, финансирането и проектирането, както и етапността на изграждането на моста. От особена важност са аспектите на инфраструктурата за подход към моста – автомобилни и железни пътища, гари и гранични контролно-пропускателни пунктове. Последните се разглеждат главно като резервиране на терени, защото до пускането на моста в експлоатация двете страни ще бъдат интегрирани в Европейския съюз и между тях няма да са необходими гранични преходи.

В работната група българските експерти винаги изтъкват, че това ще бъде мост не само на двете държави, но и на цяла Европа. Съществуват тенденции трасетата на румънска

територия да бъдат отклонявани по заобиколни маршрути. Целта е както да се получават по-големи такси за по-дълъг пробег, така и да се проведат транспортни потоци през района на Крайова, с надеждата това да оживи територията. Това създава опасност маршрутът да стане неконкурентноспособен спрямо направлението през Белград и да не привлече транспортен поток. Въпреки че това е многократно изтъквано, засега румънската страна не показва разбиране на проблема. Нашето виждане е, че е необходимо да се подобри кратката пътна връзка Калафат –Турну Северин, а също и да се изгради железопътна връзка по това трасе.

Понастоящем транспортният коридор е потвърден официално като най-висок европейски приоритет. Това бе извършено от работна група на високо ниво, назначена от тогавашния еврокомисар по транспорта г-жа де Паласио. Групата се състоеше от висши ръководители-експерти от присъединяващите се страни, представители на Европейската комисия, както и на Европейската инвестиционна банка. Групата се ръководеше от г-н Карел ван Мирт. Нейната задача беше да установи общоевропейските приоритети измежду многобройните инфраструктурни проекти, предложени от присъединяващите се страни. Целта беше да се очертае ресурсно обвързана визия, за да могат проектите да бъдат реално финансирани.

В заключителния доклад на групата, добил популярност като “Доклада ван Мирт”, транспортната ос на коридор 4: Солун – София – Видин - нов мост на Дунав – западна Румъния към Будапеща, е включена в списъка на най-важните и първостепенни проекти. Това значително ускори инвестиционните процедури и финансовата подкрепа, както за моста, така и за трасетата за достъп до него.

По европейски транспортен коридор N 7 – река Дунав по-главните обекти са свързани с развитието на дунавските пристанища, а също и със създаване на ефективна транспортна връзка за трансконтинентални комбинирани превози.

В работната група на коридора се обръща специално внимание на проблематиката, свързана с взаимодействието на транспортните коридори. Счита се, че пресичанията на коридорите създават уникални възможности за формирането на логистични центрове за комплексно обслужване на клиентите на транспортните услуги, за претоварвания и други първични обработки на товарите, за развитие на складови площи и на терминали за комбинирани превози.

Видин и прилежащите му територии се разглеждат като район с изключително добри потенциални възможности за формиране на международен логистичен център.

5.3. Железопътната инфраструктура

На национално ниво железопътният сектор се реструктурира в съответствие с политиката на ЕС. При разработване на макроикономическата рамка на бизнес-плана на националния инфраструктурен оператор НК "Железопътна инфраструктура" са взети предвид основните цели и приоритети от програмата на правителството. Те са съобразени както с насоките на икономическата политика, залегнали в меморандума на правителството с МВФ (февруари 2002 г.), така и с параметрите на макро-рамката на правителството.

Нормативната уредба на Европейския съюз предвижда подобряване на интероперабилността (технологичната съвместимост) и намаляването на тесните участъци в движението, а в съответствие с директивите от "Инфраструктурния пакет" управителят на инфраструктурата трябва да бъде независим по отношение на превозвачите. Очаква се след присъединяването на България към Европейския съюз да бъде предоставено допълнително финансиране от ЕС за транспорт, включително и за развитието на железопътната инфраструктура, оценявано на 1.4 млрд. евро, включително и от Кохезионните и Структурните фондове на ЕС.

Според нормативните документи на ЕС са необходими мерки, които трябва да се предприемат, за да се преодолее спада на пазарния дял на железопътните превози в Европейския съюз за последните 30 години (до 1998 г.) – от 21.1 на сто на 8.4 на сто за товарните превози и от 10 на сто до 6 на сто на пътническите. Последните данни са още по-тревожни – делът на железниците в превоза на товари е паднал под 8 на сто, а отварянето на пазара е твърде бавно и новите оператори съставляват едва 3-4 на сто от пазара на железопътни товарни превози.

По отношение на железопътни транспорт европейската политика и стратегия за развитие предвиждат увеличаване участието на железницата в транспортния пазар като най-екологичен и безопасен транспорт, либерализация на международния железопътен транспорт, уеднаквяване на техническите стандарти и въвеждане на единни правила за безопасност, увеличаване на скоростите на движение над 200 км/ч, гарантиране качеството на железопътните превози, защита на интересите на клиентите и въвеждане на единни правила за конкуренция между видовете транспорт и отделните железопътни превозвачи.

Националните приоритети, резултиращи от европейските, са свързани с реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по трасетата от Транс-европейските транспортни коридори, с повишаване на проектните скорости, повишаване равнището на конкурентоспособност и провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване потребностите на клиентите на железопътните услуги. Предвижда се също и активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет.

През 2005 г. и до присъединяването на България към ЕС през 2007 г. ще се извърши подготовка и прединвестиционни проучвания за изпълнението на инвестиционни проекти за реконструкцията на трасетата на главните жп линии по Трансевропейските транспортни коридори, за развитие на комбиниран транспорт и за използване на съвременно информационно осигуряване и технологии в жп транспорт. Предвижда се оптимизация на железопътната мрежа – закриване на губещи и слабо натоварени железопътни линии или промяна на статута им в индустриални клонове, а също и модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интер-сити гари, централни гари в големи градове и др.).

Железопътните превози на територията на северозападния район се осъществяват по 7-ма железопътна линия Мездра – Враца – Бойчиновци – Брусарци – Видин. Дължината на линията е 181.2 км. Линията е електрифицирана със стандартното за българските железници напрежение от 25 kV и честота на тока 50 херца. Допустимото натоварване е 23 тона на ос.

Железопътните отклонения са: линия 71 Бойчиновци - Монтана – Берковица с дължина 38.1 км. Отклонението линия 72 Брусарци – Лом е с дължина 22.9 км. По линия 73 Видин – Кошава с дължина 13.0 км не се извършва превозна дейност. В рамките на територията попада и теснолинейната линия Т 21 Червен бряг - Оряхово, която също е извън експлоатация.

Линията е проектирана и построена с цел да обслужи колкото може повече населени места и да се придържа към релефа на терена за икономично трасиране. В резултат относително кратките въздушни разстояния между големите центрове се изминават за неоправдано продължително време и това намалява конкурентноспособността на железопътния транспорт. Бързите влакове изминават разстоянието Мездра-Видин за 3

часа и 36 мин., което е неприемливо ниска търговска скорост, макар че за нея има обективни основания.

Максималните наклони на железния път са напълно приемливи. Само в междугарието Димово-Срацимир с дължина 12.5 км надлъжните наклони достигат 24 и 25 на хиляда. На трасето Бойчиновци – Берковица, в междугарието Боровци-Берковица наклонът е 22 на хиляда.

Проектната скорост на линията е 80 км/ч. Изключения са участъците Ракево – Бойчиновци, Мърчево – Габровница, Брусарци – Воднянци и Орешец – Видин, където допустимите максимални скорости са 70 км/ч. В междугарието Воднянци – Орешец допустимата скорост е 50 км/ч. Допустимата скорост на 72 линия Брусарци – Лом е 90 км/ч. На 71 линия допустимите скорости са 65 км/ч в участъка Бойчиновци – спирка Боровци и 40 км/ч Боровци – Берковица. На линия 73 Видин – Кошава и Видин – ферибот допустимата скорост е 15 км/ч.

Гарите на линията са съоръжени и с достатъчен капацитет, предвид стагнацията на товарните превози. Дължините на най-дългите коловози са средно около 500 – 700 метра.

В района на гара Враца функционираше контейнерен терминал, който понастоящем не е в експлоатация. Той разполага с два експлоатационни коловоза и 35 тонен кран, който не работи.

Около 30 на сто от дължината на линията се експлоатират с намалена скорост. Ограниченията се предписват от съображения за безопасност в случаите, когато техническото състояние на релсовия път е нарушено. Намаленията на скоростта в преобладаващите случаи са до около 60 км/ч.

В рамките на реализирането на препоръките на Доклада ван Мирт за приоритетно изграждане на транспортния коридор 4, свързано и с подходите към бъдещия дунавски мост са предприети предписаните от Европейската комисия процедури. Подготвена и представена е апликационна форма за одобрение за финансиране и стартиране на тръжна процедура за модернизация на железопътната линия Видин – София – Кулата.

За периода 2006-2007 г. са предвидени 7 млн. евро по Програма ISPA, първоначално за проучвателни работи.

На експертно равнище съществуват предварителни виждания за възможните подобрения на трасето. Счита се, че участъкът Мездра-Видин следва да бъде изграден по нов кратък път с параметри за 160 км/ч. Вероятно ще се търси изправена следа Брусарци – Арчар – Видин без обиколката през Орешец – Димово. В този случай обаче съществуващото трасе би останало в експлоатация за осигуряване на превози в района. Подобно е и виждането за участъка Мездра – Брусарци с изправяне на кривите между Бойчиновци и Медковец.

Необходимите параметри са: минимални радиуси на хоризонталните криви 2500 м, максимален надлъжен наклон 15 на хиляда. Това трасе би съкратило дължината на 139 км. Възможното време за пътуване Видин Мездра би могло да се сведе до 1 час и 20 минути.

5.4. Пътна мрежа

Пътищата на Северозападния район са приоритетен елемент на дългосрочната програма за рехабилитация на пътната мрежа на страната. Тя е стартирана в началото на 90-те години на базата на очакван и потвърдил се в последствие дългосрочен устойчив икономически ръст, стимулиран и от самата програма. На тази база беше възможна дългосрочна програма за кредитиране. Предвидено беше и национално съ-финансиране, което се изисква от международните финансови и други институции при финансирането на инвестиционните проекти, реализирани с помощта на външни кредити или безвъзмездни финансови ресурси. Приоритетността на програмата беше потвърдена и от ЕС, който отпусна значителни помощи. Усвояването и правилното оползотворяване на средствата, отпускани на страната от ЕС, са приоритетни задачи и през следващите години.

Диаграма 37. Гъстота на пътната мрежа по райони на планиране към 31.12.2002 г.

Гъстотата на пътната мрежа на района е около средната за другите райони на

страната. От общата дължина на пътната мрежа в района обаче делът на пътища I клас е почти два пъти по-нисък от средния за страната в област Враца и Монтана – съответно 8.0 на сто и 8.8 на сто при средна стойност страната 15.6 на сто. Сравнително по-висока е стойността в област Видин – 12.6 на сто. Затова пък във Врачанска и Монтанска област се наблюдават сравнително високи дялове на пътища II клас – съответно 36.8 на сто и 27.5 на сто, при средно за страната 19.9 на сто.

Таблица 12. Характеристика на пътната мрежа в СЗРП към 31.12.2002 г.

Район

Обща дължина

[km]

Асфалтови

[km]

Пътища I клас

[%]

Пътища II клас

[%]

Пътища III клас

[%]

Гъстота

Общо за страната

19280

18753

15.6

19.9

62.8

173.7

СЗРП

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

1801

1744

9.8

26.8

63.4

169.8

Област ВИДИН

586

570

12.6

15.5

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

71.9

193.2

Област ВРАЦА

625

599

8.0

36.8

55.2

158.7

Област МОНТАНА

590

575

8.8

27.5

63.7

162.3

Диаграма 38. Дължина и гъстота на пътната мрежа в Северозападния район

Както и в останалите райони на страната (виж схемата), преобладават пътищата с асфалтова настилка.

В началото на 2004 г. стартира строителството на проект “Рехабилитация на път I-1 Видин – Монтана” (Lot 9 от втората фаза на Транзитни пътища III, финансирана по програма ISPA). Проектът третира три отсечки от път I-1 с обща дължина от 73 км. Договорът за строителство е на стойност 9 744 482 евро. По първоначални разчети строителните дейности трябваше да завършат до края на август 2005 г. Очаква се обаче продължаване на срока за строителство с около година.

Път I-1 е от изключителна важност за района, доколкото е главната транспортна ос, свързваща Видин, Монтана и Враца. Това е причината за локалния за северозападния район за планиране трафик, използващ пътя наред с транзитния.

Друго важно направление е път II-81 Монтана – Лом, който свързва път I-1 с

пристанището в Лом. Предвид значението на пътя и лошото му състояние, по програма PHARE CBC Bulgaria / Romania се очаква рехабилитацията на участък с дължина от 41 км. да бъде включена във Финансовия меморандум за 2005 г. Очакваната стойност на строителните работи е около 6 000 000 евро. Предполага се, че строителство ще може да започне в края на 2006 г. или в началото на 2007 г. и ще продължи 2 години.

При отсъствието на мост на р. Дунав отсечката Монтана – Лом е натоварена в голяма степен от транзитен трафик. Въпреки предполагаемото намаляване на транзитното движение след изграждането на Дунав мост II, отсечката ще запази значението си за района.

До края на 2005 г. се очаква и завършването на проект “Рехабилитация и частична реконструкция на 16 км. от път II-15 Мизия – Оряхово”, финансиран по програма PHARE CBC Bulgaria / Romania и с локално значение. Проектът е на стойност 3 125 354 евро.

Освен реализацията на гореспоменатите проекти, в последните години практически не са извършвани мащабни ремонти на пътната мрежа или ново строителство в района.

На Таблица 13 са показани разходите на областните пътни управления (ОПУ) Видин, Монтана и Враца за ремонти и поддръжка през периода 2000-2003 г. Прави впечатление неритмичното и ограничено финансиране, което несъмнено оказва негативно влияние върху състоянието на пътната инфраструктура

Таблица 13. Разходи за ремонт и поддръжка на ОПУ Видин, Монтана и Враца, 2000 – 2003 г.

ОПУ

2000

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo
Събота, 26 Март 2011 23:12

2001

2002

2003

Видин

2 736 400

4 425 885

2 500 088

3 058 441

Монтана

4 697 987

11 142 145

895 616

4 718 072

Враца

1 382 063

5 752 271

1 786 291

9 561 507

Източник: Данни от годишниците на ИА "Пътища"

Данните от Таблица 14 за състоянието на пътната мрежа в района по класове пътища дава възможност да се направи глобална оценка за нуждите на инфраструктурата от финансиране и да се определи нуждата от средства за привеждането и в приемливо състояние

Таблица 14. Състояние на пътната мрежа по области за периода 2000 – 2003 г.

ВВидин

Състояние

I клас

II клас

III клас

IV клас

22000

22001

22002

22003

22000

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

22001

22002

22003

22000

22001

22002

2 2 003

2000

2001

2002

2003

Добро

338,5

338,5

99,0

77,7

551,0

551,0

551,0

119,2

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

1189,9

2213,1

2202,3

888,0

233,3

233,3

-

-

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

Средно

335,0

335,0

00,0

00,0

223,7

223,7

338,1

110,3

882,4

669,2

889,8

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

1118,2

60,8

60,8

-

-

Лошо

00,0

00,0

664,5

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

665,8

116,3

116,3

10,9

661,5

1146,0

1136,0

1126,2

2236,7

129,3

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

129,3

-

-

Общо

773,5

773,5

773,5

773,5

991,0

991,0

991,0

991,0

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

4418,3

418,3

4418,3

4442,9

423,4

423,4

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

ММонтана

Състояние

I клас

II клас

III клас

IV клас

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

22000

22001

22002

22003

22000

22001

22002

22003

22000

22001

22002

22003

2000

22001

2002

2003

Добро

225,8

333,6

115,1

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

115,1

992,8

992,8

223,0

115,0

1187,0

2219,0

447,7

554,7

181,1

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

1181,1

-

-

Средно

111,5

111,5

332,3

332,3

338,0

338,0

774,5

882,5

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

882,4

776,1

2211,1

1190,0

65,8

665,8

-

-

Лошо

114,6

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

66,8

44,5

44,5

330,8

330,8

664,1

664,1

1107,6

881,9

1118,2

1139,8

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

80,7

880,7

-

-

Общо

551,9

551,9

551,9

551,9

1161,6

1161,6

1161,6

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

1161,6

3377,0

3377,0

3377,0

3384,5

327,6

3327,6

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

ВВраца

Състояние

I клас

II клас

III клас

IV клас

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

22000

22001

22002

22003

22000

22001

22002

22003

22000

22001

22002

22003

22000

22001

2002

2003

Добро

550,1

550,1

550,1

550,1

77,5

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

666,2

990,7

998,1

666,5

558,4

775,4

992,5

225,8

220,3

-

-

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

Средно

00,0

00,0

00,0

00,0

1121,3

779,3

668,5

668,5

1135,5

1122,9

1114,5

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

1112,6

1120,3

1119,1

-

-

Лошо

00,0

00,0

00,0

00,0

1117,3

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

884,9

771,2

663,8

1181,8

1153,5

1144,9

1130,3

3344,6

3342,3

-

-

Общо

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

550,1

550,1

550,1

550,1

2246,1

2230,4

2230,4

2230,4

3383,8

3334,8

3334,8

3335,4

4490,7

4481,7

(По данни от годишниците на ИА "Пътища")

5.5. Дългосрочни перспективи в развитието на пътната и железопътната инфраструктура

- Модернизация на железопътната линия Видин – София – Кулата. За периода 2006-2007 г. са предвидени 7 млн. евро по Програма ISPA, първоначално за проучвателни работи. Изправяне през Брусарци – Арчар – Видин без обиколката през Орешец – Димово. Изправяне на кривите между Бойчиновци и Медковец в участъка Мездра – Брусарци.

Едва след приключване на предварителните проучвания и преценка на резултатите от тях би било възможно приблизително остойностяване на проекта за целите на търсене на финансиране.

- Изграждане на пътен тунел при Петрохан и евентуално поетапно постигане на магистрален габарит на път Е-79.

За изграждане тунел под Петрохан е правено предпроектно проучване през 80-те години. Това налага възлагане на нови проучвания и при положителни резултати възлагане на проект и търсене на финансиране.

В настоящия момент е трудно да се даде точна оценка на стойността на проекта, но сума от порядъка на 200 млн. лв. изглежда възможна.

Подобряването на път Е-79 в частта му в северозападния район за планиране също подлежи на анализ и проучвания. Проекти за рехабилитация и частична реконструкция на пътя не са проблематични от гледна точка на финансирането поради безспорната му важност, но всеки евентуален проект за подобряване на пътя като технически характеристики би се нуждаел от сериозна обосновка.

ИА “Пътища” е възложила прединвестиционни проучвания по два основни варианта:

Първи вариант – изграждане на автомагистрала “Видин – Ботевград” с дължина 192 км. и строителна стойност около 580 млн. евро.

Втори вариант – автомагистрала по направление на път II-81 Лом – Монтана – София с дължина 148 км., включваща тунелно преминаване под Петрохан и с очаквана стойност 620 млн. евро.

5.6. Далекосъобщения

В съвременното общество развитието и усъвършенстването на съобщителната инфраструктура на страната е важен фактор за ефективността на икономиката. Едновременно с това напредъкът на комуникациите е и показател за технологично обновление.

Потребностите от съобщителни услуги се увеличават непрекъснато. Ролята им в националната икономика е в две направления:

- като отрасъл на стопанството, произвеждащ услуги;

- като фактор за развитие на останалите отрасли.

Пощенските станции и телефонната мрежа, както и главните телефонни постове, в т.ч. за населението, са относително равномерно разпределени по райони и между областите, като една пощенска станция обслужва средно около 2 600 жители, а един телефонен пост – средно 3.22 души.

Телефонната плътност и за трите области, част от Северозападния район на планиране, е висока – съответно 31 на сто за област Видин, 34 на сто за област Монтана и 38 на сто за област Враца. В последните години голяма част от телефонните централи бяха подновени с цифрови, например около 40 на сто от постове в област Враца са цифрови.

В област Монтана има добре развита телекомуникационна инфраструктура и достигаща до всяко селище автоматична телефонна мрежа. В процес на изграждане са регионални оптични рингове с цифрови преносни и комутационни системи. В област Видин има 8 нетелефонизирани населени места – Долни Бушняк, Гайтанци, Медовница, Въртоп, Бела, Скомя, Воднянци и Роглец.

Различия между районите се наблюдават по отношение на цифровизацията на телефонните услуги. Разпределението на главни цифрови телефонни постове е показателно за ниската степен на развитие на модерните комуникации в района. Ако в края на 2002 г. един главен цифров телефонен пост се пада на 13.68 български граждани (средно за страната), то в СЗРП един главен цифров телефонен пост обслужва почти 3 пъти повече граждани – 37.84 души.

Общият брой на цифрови постове в СЗРП е едва 13 795 или 2.41 на сто от общия брой цифрови постове за страната. В рамките на района област Враца е относително най-добре обезпечена с цифрови телефонни постове – 58.92 на сто от телефонните постове в района и 1.42 на сто от постове в страната. Делът на цифровите телефонни постове за област Видин е 17.76 на сто от постове в СЗРП и 0.43 на сто от постове в страната, а за област Монтана съответно – 23.32 на сто и 0.56 на сто. В

СЗРП за планиране цифровизацията на телефонните услуги в селата е изключително ниска. Ако за градовете в района цифровизацията е два пъти по-ниска от средната за градовете в страната, то за селата в района тя е над 22 пъти по-ниска от средната за селата в страната.

Висока е степента на покритие на региона от мрежата на мобилните оператори. Всички общини в региона имат достъп до интернет. Във всички общински центрове и повечето от населените места в региона има изградени кабелни телевизионни мрежи, които се използват и поддържат от различни фирми. В процес на изграждане са регионални оптични рингове с цифрови преносни и комутационни системи. Изградени са оптични кабели Козлодуй- Лом- Вълчедръм- Брусарци-Видин и цифрови телефонни централи в градовете Монтана, Лом и Берковица на “БТК” ЕАД. Изградена е мрежа за оптична свързаност на “Мобилтел” ЕАД (Пали лула-Бойчиновци-Монтана-Враца). Предстоящо е изграждане на оптична кабелна магистрала София- Монтана- Видин.

Общият брой на пощенските телеграфни и телефонни станции на територията на област Враца е 113. Капацитетът на селищните телефонни централи е 103 499 номера, от които използваните телефонни постове към края на 2002 година са 81 540. Това прави средно по 38 телефонни поста на 100 жители. От 81 540 телефонни поста 54 308 са разположени в градовете на област Враца, а 27 232 – в селата на областта.

В град Видин телефонизацията на населението е най-плътна – 94,4 на сто. Инсталирани са главни линии: аналогови 56 921 бр.; 50 бр. централи и цифрови 4 476 бр.; 1 бр. ЦАТЦ – Видин. Далекосъобщенията във Видин и Белоградчик са с оптичен кабел.

Действащите далекосъобщителни мощности са недостатъчни, което налага тяхното модернизиране и разширение. Бъдещото развитие на съобщителната система е свързано с инвестиционните намерения на съответните собственици на мрежите.

5.7. Водоснабдяване и канализация

Като цяло областите, съставляващи северозападния регион за планиране, са с относително добре организирана водоснабдителна мрежа, която достига до преобладаващата част от населението.

В област Видин неводоснабдени са 11 населени места, а 4 са на частичен режим; в област Монтана неводоснабдени са 9 населени места, които съставляват 7% от населението; в област Враца е водоснабдено 99% от населението, като поради високото потребление през летните месеци в някои населени места има частичен режим. Частичният режим през лятото е причинен не само от високата консумация на вода за земеделски цели през летния сезон, но и поради едновременното намаляване на естествените водните ресурси.

Общ проблем за водоснабдяването в региона е остаряването на водопроводната мрежа и прилежащите и съоръжения. Остарялата водопроводна мрежа е предпоставка за чести аварии и увеличени загуби. Остарелите помпени съоръжения пък обуславят високата енергоемкост за осигуряване на необходимите водни количества.

В последните години усилията са насочвани към подобряване на количествените и качествените параметри на помпите – водно количество и оптимален напор, а също така и подмяна на електрическите двигатели с по-ниско енергоемки такива. Високата консумация на електрическа енергия за водочерпене значително оскъпява водата за крайния потребител.

Данните на “ВиК” ЕООД – Видин за 2003 година сочат, че 47% от подадената питейна вода е загубена преди достигане до потребителите. Още по-големи загуби се констатира от “ВиК” ООД – град Враца за 2003 година – подадената вода във водоснабдителните мрежи възлиза на 36 095 хил.куб.м, като полезно използваната вода е 10 428 хил.куб.м и съответно загубата на питейна вода е в размер на 25 847 хил.куб.м – или с други думи 71%. Загубите от външната водопроводна мрежа (от водоизточници до градската разпределителна мрежа) са 3 990 хил.куб.м., а вътрешните загуби – 21 857 хил.куб.м. (по разпределителната мрежа).

По данни от 2003 г. и в трите области водопрееносната мрежа е изградена преобладаващо от етернитови тръби (85% за област Враца, 80% за област Монтана).

Ограничените водни ресурси налагат опазването им от замърсяване. Това обуславя необходимостта от реконструкция на съществуващите пречиствателни станции за отпадни води (например ПОСВ, обслужваща град Враца), и изграждането на нови такива за обслужване на по-големите градове.

Канализационните системи в населените места осигуряват отвеждането и пречистването на дъждовните и отпадните битови и промишлени (след предварително пречистване) води и заустването им в съответния водоприемник. Те имат важно значение за поддържането на благоприятна и здравословна жизнена среда, опазване на водните ресурси от замърсяване и поддържане на екологичното равновесие.

По степен на изграденост на канализационната мрежа в населените места и пречиствателни станции за отпадни води се констатира значително изоставане спрямо развитието на водоснабдителните системи.

Канализационната мрежа, поддържана от "ВиК" ЕООД – Видин е с дължина 69 км и обслужва малка част от населението.

Към 2003 г. общо изградената канализационна мрежа за област Враца обхваща градовете Враца, Мездра, Роман, Б.Слатина, Оряхово, Козлодуй и е 213,6 километра. Проектната обща дължина за същите градове е 310 километра, остават за изграждане още 96,4 километра.

В района на "ВиК" Монтана е изградена канализационна система само в три населени места: гр. Монтана, гр. Лом и гр. Вършец. Канализационната мрежа в град Монтана е смесена с изключение в комплексите "Младост" и "Кошарник", където е разделна. Общата дължина на мрежата е 92 км при степен на изграденост 95 %. Дължината на колекторите е 10 км.

Типичен проблем не само за региона, но и за страната като цяло, е изграждането на канализация в селищата на местни начала, но без мрежите да се предават за експлоатация от ВиК дружествата, поради несъответствието на мрежите на техническите изисквания и норми.

Основните приоритети за отрасъла трябва да са:

- безрежимното водоснабдяване на населените места;
- намаляването на загубите на вода;
- подобряването качеството на водата;
- защитата на околната среда; и
- повишаването на ефективността от цялостната дейност.

За да бъдат постигнати тези цели, неминуемо е необходимо увеличаване обема на инвестициите. Собствените средства, заделени от водоснабдителните дружества в тази насока, са явно недостатъчни за постигане на горепосочените цели. Усилията трябва да бъдат насочени към осигуряване на съфинансиране, на строителните проекти по програмите ИСПА и САПАРД, а след 2007 година – и от структурните фондове на Европейския съюз.

5.8. Енергийна мрежа

За разлика от водоснабдителните мрежи, чиито основни проблеми са големите загуби и честите аварии поради остаряла преносна мрежа и в много по-малка степен кражби, сериозен проблем за енергийната мрежа са именно кражбите на електроенергия, проводници и съоръжения. Захранването на електроразпределителна мрежа на област Видин изцяло зависи от електроенергийната система (ЕЕС) на Република България. В региона независими източници на ел. енергия са:

- ВЕЦ каскада "Горни Лом";

- ТЕЦ Видин (собственост на "Видахим" АД, с инсталирана мощност 75 MVA), работещ по сключен договор за износ на ел. енергия с НЕК.

По трансграничния електропровод 110 kV "Връшка чука" обменът на ел. енергия е предмет на международно договаряне.

Когато в резултат на неблагоприятни климатични условия (силен вятър, мълниеактивна дейност, обледяване) връзката с ЕЕС остава само по един от трите електропровода 110 kV, се налага въвеждането на ограничения в електропотреблението. При отпадане на електропроводите, реализиращи връзки с ЕЕС на Република България или при разпадане на ЕЕС, независимо от причините, всички потребители остават без

електрозахранване.

Освен типичните проблеми при преустановяване на електрозахранването, като нарушаване нормалното функциониране на здравните заведения, възникват и други сериозни опасности:

- наводняване на територията на област Видин, в зависимост от нивото на река Дунав, като могат да бъдат залети големи площи, в това число и град Видин;
- канализация на отпадъчни води в гр. Видин;
- водоснабдяване на селищата, осъществявано с помпени съоръжения.

На територията на област Монтана е развита електроразпределителна мрежа, стопанисвана от "Електроразпределение Плевен – клон Монтана" ЕАД. Всички населени места в областта са електрифицирани.

Енергийната инфраструктура на територията на област Враца е представена от няколко предприятия, добиващи ел. енергия:

- АЕЦ "Козлодуй" ЕАД – град Козлодуй;
- МВЕЦ "Мездра";
- МВЕЦ "Брусен";

- МВЕЦ “Искра” – град Роман.

Електропреносната мрежа се експлоатира и поддържа от дружество “Електроразпределение – Плевен” ЕАД – клон Враца.

Голям проблем за нормалното електроснабдяване на консуматорите (битови и със стопанско значение) са зачестилите в последните години кражби на проводници, кабели и ел. оборудване от електроразпределителната мрежа.

Кражбите на ел. енергия и незаплащането на консумираната ел. енергия от част от абонатите водят до претоварване на разпределителната мрежа и съответно чести аварии, с което се нарушава нормалното електроснабдяване.

5.9. Производствени и битови отпадъци

Таблица 15. Производствени отпадъци (неопасни), по райони за планиране и области през 2002 година.

Райони за планиране и области

Образувани

от които:

Окончателно депонирани на собствени депа към 31.12.

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo
Събота, 26 Март 2011 23:12

Предадени за рециклиране и преработка

Термично третирани

Депонирани

Общо

на външни депа

на собствени депа

България

79632

475

42

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

78812

34406

44406

778694

Северозападен

175

11

0

153

3

150

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

22507

Видин

2

0

0

2

1

0

0

Враца

167

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

9

0

148

0

148

20332

Монтана

5

1

-

3

1

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo
Събота, 26 Март 2011 23:12

2

2175

Северен централен

985

50

33

740

331

408

9503

Североизточен

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

1418

25

5

1372

31

1341

29435

Югоизточен

242

27

0

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

194

21

173

2410

Южен централен

36136

164

1

35914

33992

1923

106210

Югозападен

40677

199

3

40439

28

40411

608628

Количеството на производствените отпадъци генерирани в СЗРП е добър индикатор за състоянието на индустрията в района. За 2002 г. в страната са образувани общо 79 632 хил. тона отпадъци, от които само 175 хил. тона или 0,22% се падат на СЗРП. За сравнение делът на СЗРП в окончателно депонираните до края на 2002 г. производствени отпадъци е 2,89% (22 507 хил. тона от общо 778 694 хил. тона). Това е индикация за по-голям дял на образуваните в района производствени отпадъци през предишни периоди, когато видимо и относителният дял на индустриалната активност в СЗРП е бил по-висок. Делът на рециклираните отпадъци (6,29% от общо образуваните) е висок в сравнение със средното за страната (под 1%). В СЗРП няма действащи инсталации за термично третиране на отпадъци. Като цяло малкото количество

генерирани отпадъци създава предимства в екологичен план и води до икономии от процесите на депониране и рециклиране.

Таблица 16. Отпадъци от разкриването добива и преработването на подземни природни богатства, по райони за планиране и области през 2002 година.
(хиляди тонове)

Райони за планиране и области

Образувани

от които:

Окончателно депонирани на собствени депа към 31.12.

Предадени за рециклиране и преработка

Термично третирани

Депонирани

Общо

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

на външни депа

на собствени депа

България

71622

24

-

71587

31830

39757

631557

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo
Събота, 26 Март 2011 23:12

Северозападен

135

-

-

135

-

135

21897

Видин

-

-

-

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

-

-

-

-

Враца

133

-

-

133

-

133

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

19735

Монтана

2

-

-

2

-

2

2162

Северен Централен

471

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

0

-

470

270

200

5827

Североизточен

65

13

-

51

-

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

51

1481

Югоизточен

91

0

-

84

-

84

1024

Южен Централен

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

32476

9

-

32467

31542

924

62306

Югозападен

38384

2

-

38380

18

38362

539022

Подобна е ситуацията с отпадъците, образувани при разкриването добива и преработването на подземни природни богатства. Делът на района в образуваните през 2002 г. отпадъци от този вид е само 0,19%, докато делът му в отпадъците окончателно депонираните на собствени депа е 3,47%. Очевидно е отмирането на минното дело в СЗРП, което като част от общото свиване на местната икономика вече е оказало негативен ефект върху БВП, но в дългосрочен план ще има позитивен ефект върху екологията на района.

Таблица 17. Битови отпадъци по райони за планиране и области през 2002 година.

Райони за планиране и области

Депа

Относителен дял на обслужваното население

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

Събрани битови отпадъци

Депонирани отпадъци

Събрани битови отпадъци на човек от обслужваното население

Брой

%

Тонове

кг/чов/год

България

677

81,1

3199358

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

3188204

503

Северозападен

57

65,0

160161

155006

472

Видин

20

63,8

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

22939

22939

287

Враца

16

63,4

105814

100659

759

Монтана

21

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

67,9

31408

31408

261

Северен централен

204

79,9

572016

570407

607

Североизточен

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo

Събота, 26 Март 2011 23:12

72

68,0

510418

510003

580

Югоизточен

53

76,5

299345

299345

496

Техническа инфраструктура

Написано от ivailo
Събота, 26 Март 2011 23:12

Южен централен

225

81,9

708855

705080

442

Югозападен

66

94,8

948563

948363

475

Общото количество събрани за годината битови отпадъци в СЗРП е сравнимо по количество с образуваните неопасни производствени отпадъци. Средно за страната производствените отпадъци са с над 20 пъти повече от битовите. По тази причина делът на СЗРП в събраните през годината битови отпадъци (5%) е значително по-балансиран. Събраните за 2002 г. битови отпадъци на човек от обслужваното население също е близо до средното за страната (472 кг/чов при средно 503 кг/чов за година). Това се дължи главно на област Враца, където средната стойност на събраните битови отпадъци на човек (759 кг/чов/год) е значително над средната за страната. Делът на обслужваното население (65% при 81,1% средно за страната) е нисък, което свидетелства за необходимост от модернизация на сметосъбирането и депонирането на битови отпадъци. Това е свързано с модернизация на депата за битови отпадъци, които не отговарят на съвременните стандарти в ЕС.