



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ПРИЛОЖЕНИЕ 2.8.

Допринася за постигане на Резултат 2.  
Анализ на текущото състояние на транспортната система  
в българската част от трансграничния регион Румъния-България

### ПРИЛОЖЕНИЕ 2.8. Изследване на състоянието на съществуващите транспортни връзки на база конкретни показатели

в изпълнение на под-дейност 2.8.  
Запознаване и изследване на съществуващи транспортни връзки

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“  
Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## Съдържание

ВЪВЕДЕНИЕ.....	3
I. СЪЩЕСТВУВАЩИ ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ МЕЖДУ РУМЪНИЯ И БЪЛГАРИЯ .....	4
II. СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ВРЪЗКИ МЕЖДУ РУМЪНИЯ И БЪЛГАРИЯ.....	8
2.1. Състояние на транспортните връзки за сухоземен транспорт (автомобилен и железопътен).....	8
2.2. Състояние на транспортните връзки за воден транспорт .....	10
III. ИЗВОДИ.....	12



## ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 2.8. Запознаване и изследване на съществуващи транспортни връзки от Техническото предложение (Приложение №3) към Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

*С разработения документ допринася за постигане на изисквания от Възложителя резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация.*

При извършване на изследването фокусът бе поставен върху съществуващите възможности за прекосяване на границата, които се свеждат до: два моста за шосеен и железопътен транспорт при Калафат - Видин и Гюргево - Русе, няколко пункта за приемане на речен транспорт и фериботи (Бекет - Оряхово, Зимнич - Свищов, Олтеница - Тутракан, Кълъраш - Силистра, Турну Мъгуреле - Никопол), както и три пункта за достъп по шосе при Остров - Силистра, Негру Водъ - Кардам и Вама Веке - Кардам.



## I. СЪЩЕСТВУВАЩИ ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ МЕЖДУ РУМЪНИЯ И БЪЛГАРИЯ

Границата между двете държави е с дължина 610 км, от които 470 км е водната граница по река Дунав. Границата между Румъния и България се намира между Пристол (окръг Мехединци, Румъния) на запад и (окръг Констанца, Румъния) на изток, на разстояние от 631.3 км.

*Речната граница* е вътрешно-водния път по участъка на река Дунав с дължина 470 км (от километър 845,650 до километър 374,100), ограничен между десния бряг на реката и демаркационната линия на границата между Република България и Румъния, определена съобразно Конвенцията за определяне речната граница между България и Румъния от 1908 г. Границата е между градовете Видин (България) и Силистра (България), респективно Калафат и Кълъраш (Румъния). Река Дунав създава големи възможности за развитие на водния транспорт. Тя е най-големият международен речен път, чрез който България се свързва със страните от Западна и Източна Европа. Това създава условия за оживени търговски връзки с тези страни, големи възможности за туризъм, както и за други икономически дейности. В проучвания регион се намира важният коридор за икономическо развитие Букурещ-Гюргево-Русе-Велико Търново, който следва да бъде оползотворен. Има и двойки градове от двете страни на река Дунав: Видин-Калафат, Бекет-Оряхово, Турну Мъгуреле-Никопол, Кълъраш-Силистра, които могат значително да допринесат чрез сътрудничеството си за постигане на целите за регионално развитие, следвайки утвърдения пример за сътрудничество между Гюргево и Русе. Допълнителни ползи за региона могат да бъдат извлечени и от неговото културно и териториално разнообразие. Трансграничният регион Румъния - България е достъпен предимно чрез плавателната река Дунав, явяваща се част от VII-ми общоевропейски транспортен коридор, който чрез Черноморския канал свързва пристанище Констанца с промишлените центрове в Западна Европа и с пристанище Ротердам. От своя страна той се пресича с от два коридора TEN-T, свързващи Централна и Северна Европа с югоизточната част на континента и Близкия изток. Река Дунав представлява, от друга страна, плътна граница между двете страни България и Румъния, поради недостатъчно развита инфраструктура за прекосяване на реката, което затруднява трансграничното сътрудничество и социално-икономическата интеграция на територията.

*Сухопътната граница* е с дължина 139,1 км, като преминава през Добруджа, между Кълъраш-Силистра и Черно море, отделя окръг Констанца (Румъния) от областите Силистра и Добрич (България) между река Дунав и Черно море. Започва от гр. Силистра и завършва до румънското село Вама



веке, разположено на черноморския бряг. Равнинният релеф на Добруджа позволява прокарването на шосейни и железопътни пътища. Тази граница се пресича от железопътната линия Разделна - Кардам - Меджидия - Унгени /най-късият път между България и ОНД/ и шосейния път Истанбул - Бургас - Варна - Констанца. Тук преминават електропровод от Украйна и газопровод от Русия. Основен проблем е трансграничното замърсяване на градовете Никопол, Русе и Силистра и замърсяването на водите на р. Дунав. За разрешаването му се ангажират редица правителствени и неправителствени организации, както и правителствата на двете страни. Проблем е и осигуряването на безопасна работа на АЕЦ Козлодуй. Перспективите за развитие на северната ни граница са свързани със създаване на условия за увеличаване на стокообмена чрез зоните за свободна търговия (Видин и Русе) и подобряване на транспортната система през границата.

*Морската граница* е с дължина 22.2 км. Започва от нос Картал /южно от Вама веке/ и завършва до устието на р. Резовска. Дълга е 378 км. Обхваща ивица от крайбрежните води с ширина 20 км. Развитие на морската граница е свързано и с редица проблеми. На първо място това е тежкото екологично състояние на Черно море, предизвикано от големите реки Дунав, Днепър, Днестър и др. Немалък дял в замърсяването имат и отпадъчните крайбрежни води. Поради ограничената самопочиствателна способност на морето, силно е намаляло рибното богатство, а промените в биоценозата заемат застрашителни размери. Освен това недостатъчни са транспортните връзки в българската част с вътрешността на региона, което довежда до недостатъчно използване на крайбрежните земи.

Интегрираността с транспортните мрежи на България и Румъния е важен индикатор за възможностите за провеждане на транзитния трафик и развитие на трансграничното сътрудничество. Към момента съществуващите гранични контролно - пропускателни пунктове предизвикват неравномерно натоварване на изградената пътна мрежа от транзитните потоци.

Сериозна бариера по пътя на кооперирането представлява отсъствието на достатъчен брой контролно - пропускателни пунктове за преминаване на границата. Съгласно актуализирания списък на граничните контролно-пропускателни пунктове, посочени в член 2, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници)<sup>1</sup> ГКПП между Румъния и България са:

- ГКПП Видин (речна гара и Дунав мост Видин 2);

<sup>1</sup> Актуализиран списък на граничните контролно-пропускателни пунктове, посочени в член 2, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници)



- ГКПП Лом (речно пристанище)
- ГКПП Оряхово (фериботно пристанище)
- ГКПП Сомовит-Никопол (речно пристанище)
- ГКПП Свищов (речно пристанище)
- ГКПП Русе (Дунав мост; централна гара; гара-разпределителна; речно пристанище Русе)
- ГКПП Тутракан (речно пристанище)
- ГКПП Силистра-Кълъраш (речно пристанище)
- ГКПП Кардам (гара, шосе)
- ГКПП Дуранкулак
- Морски пристанища: Балчик
- Летища: Летище Горна Оряховица.

Съществуват три типа инфраструктура за преминаване на границата: речен, сухоземен и въздушен. По протежението на тези 470 км на река Дунав съществуват два моста, както сухоземни, така и железопътни и повече точки за преминаване с ферибот.

Схема 1. Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния - България<sup>2</sup>



<sup>2</sup> Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничния регион Румъния-България



Покрай двете интернационални летища от румънска страна, добра перспектива за вътрешнорегионално развитие има летището Тузла от област Констанца.

Цифрите, свързани с движението на пътници и на честотата, на пунктовете за преминаване на границата бележат скромни нива, както и фактът, че по-малко от 61% от всички лица, които преминават границата са от румънски и български произход.

Изключенията са на моста Русе - Гюргево и Калафат - Видин през Дунава, които са най-използваните точки за преминаване на границата с румънски, български и интернационален трафик.

Гранични преходи по трасето на коридор №4 в участъка „Видин - София - Кулата“ са разположени на границата между Видин (България) и Калафат (Румъния) и на границата между Кулата (България) и Промахон (Гърция). И двата гранични прехода са в рамките на Европейски съюз, като прехода „Видин - Калафат“ е между държави, разположени извън т. нар. Шенгенско пространство. Цел на Шенгенското споразумение е да премахне граничните контролно-пропускателни пунктове в шенгенското пространство и да съгласува контрола по външните граници на зоната.

Комбинираният железопътно-шосеен мост, свързващ Видин с Калафат (Румъния) е граничен преход с обща гранична товарна гара „Видин“, разположена на българския бряг. На територията на Румъния е изградена обща станция „Калафат“ за заплащане на такси от преминаващите автомобили.<sup>3</sup>

Таблица 1. Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния - България

Инфраструктура за преминаване	Вид транспорт	Връзка
МОСТОВЕ		
Дунав мост Русе - Гюргево	сухоземен	Русе - Гюргево
Дунав мост 2 - Видин - Калафат	схоземен	Видин - Калафат
СУХОЗЕМЕН		
Кардам - Негру Вода	Сухоземните точки по крайбрежието на Черно море	Кардам - Негру Вода
Дуранкулак - Вама Веке, както и на юг от Дунав, между Силистра и Остров		Дуранкулак - Вама Веке
ФЕРИБОТ		
Ферибот Оряхово - Бекет	речен	Оряхово - Бекет
Ферибот Никопол - Турну Мъгуреле	речен	Никопол/Сомовит- Турну Мъгуреле
Ферибот Свищов - Зимница	речен	Свищов - Зимница

Въпреки наименованието си като главна артерия за европейски транспорт, река Дунав има по-малко значение в икономиката на регионалния транспорт, отколкото се очаква, тъй като се използва само пропорционално 10-15% от нейния транспортен капацитет. Речната транспортна ос Рейн/Маас-Мейн-Дунав (Приоритетна ос TEN-T) е основен транспортен път за стоки, който

<sup>3</sup> Проект „Предложения за развитие на екологична товарна транспортна мрежа“, съфинансиран със средства по „Оперативна програма за транснационално сътрудничество в Югоизточна Европа“ 2007-2013 г.





свързва пристанище Ротердам от Северно море с Черно море (особено Констанца и българските пристанища), както и речните пристанища, намиращи се по двата големи речни пътя.

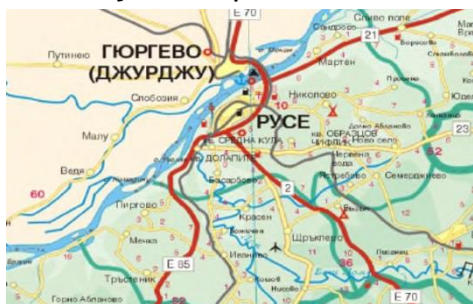
## II. СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ВРЪЗКИ МЕЖДУ РУМЪНИЯ И БЪЛГАРИЯ

### 2.1. Състояние на транспортните връзки за сухоземен транспорт (автомобилен и железопътен)

Транспортна връзка

Вид транспорт

Схема 2. Карта на Дунав мост Русе - Гюргево<sup>4</sup>



Русе - Гюргево

Мост (автомобилен и железопътен)

Дунав мост Русе - Гюргево (за железопътен и автомобилен транспорт) е изграден преди близо 6- години и осигурява връзката с държавите от Западна, Централна и Източна Европа, Гърция, Турция и Близкия Изток. Изключително интензивно е движението на железопътния и автомобилния транспорт. В резултат на дългогодишната експлоатация пътната инфраструктура непосредствено в

зоната на ГКПП Дунав мост е в изключително лошото състояние и се нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация. Самият мост има остра нужда от основен ремонт на пътната част, модернизиране на осветлението.

**Свързваща инфраструктура:**

**България:** първокласен път I-5 (Е-85 Русе-В.Търново), първокласен път I-2 (Е-70 Русе-Варна), второкласен път II-21 (Русе-Силистра), второкласен път II-23 (Русе-Кубрат) и третокласен път III-501 (Русе-Две могили-Бяла), като те се явяват вход и изход в Република България през ГКПП Дунав-мост.

<sup>4</sup> Областна стратегия за развитие на Област Русе 2014 - 2020 г.

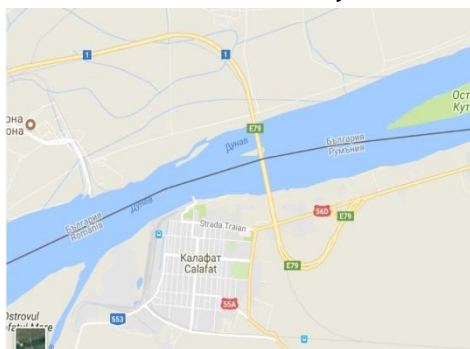




## Транспортна връзка

### Вид транспорт

#### Схема 3. Карта на Дунав мост 2, Видин - Калафат<sup>5</sup>



## Видин - Калафат

### Мост (автомобилен и железопътен)

Мостът е открит през 2013 г. Мостът е с дължина 1971 м, като включва по две пътни ленти във всяка посока, единична електрифицирана железопътна линия и велосипедна алея. Работите по инфраструктурата включват изграждане на нова товарна железопътна гара и 7 км нова железопътна линия, реконструкция на съществуващата пътническа гара и строителство на четири пътни възела на две нива.

### Свързваща инфраструктура:

**България:** Първокласният републикански път I-1 от Видин до Ботевград свързва моста с автомагистрала „Хемус“. По-пряк път до София е възможен през Петрохански проход, който е живописен, но и по-труден за преминаване. Предвижда се разширяване на пътя от Видин до Ботевград до скоростен път.

**Румъния:** По по-краткият маршрут към Унгария през Дробета - Турну Северин пътят изцяло е рехабилитиран и с добро качество, но минава през населени места.

Дунав мост Видин - Калафат има ключово значение не само за бъдещето развитие на паневропейски транспортен коридор IV, но и за цялата югоизточна транспортна ос на Европа и на транс европейската транспортна мрежа с възможностите, които ще се открият за комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.

Железопътна връзка между България и Румъния се осъществява чрез:

- железопътен граничен преход Русе - Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север;
- железопътен граничен преход Кардам - Негру вода с разменна гранична гара Негру Вода и гранична гара Кардам;
- железопътен граничен преход Видин-Калафат с общи гранични гари Видин пътническа за пътнически влакове и Видин товарна за товарни влакове, на територията на Република България и гранична гара Голенци, на румънска територия;

Пътната мрежа, свързваща България и Румъния е изградена от следните пътища:

Първокласни пътища:

<sup>5</sup> <http://www.vidincalafatbridge.bg/bg/page/115>



- първокласен път I - 7. Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав - Върбица - Берово - Мараша - о.п. Ямбол - о.п. Елхово - Гранитово - Мелница - Лесово - граница Турция;
- първокласен път I - 9. Граница Румъния - Дуранкулак - Шабла - о.п. Каварна - Балчик - Оброчище - Кранево - Златни пясъци - Свети Константин - Варна - Старо Оряхово - Обзор - о.п. Слънчев бряг - Бургас - Маринка - Звездец - Малко Търново - граница Турция
- второкласен път II-29 участък от (Е-70) Добрич - Генерал Тошево - Кардам - граница с Р. Румъния;
- третокласен път III-293 Александрия-Коритен-Северняк, който изцяло е на територията на област Добрич и пресича границата с Румъния;

## 2.2. Състояние на транспортните връзки за воден транспорт

Главните дунавски пристанища на румънско-българската граница са: Калафат, Турну Мъгуреле, Гюргево, Олтеница, Кълъраш в Румъния и Видин, Лом, Оряхово, Свищов, Русе, Силистра в България. Те са важни както за товарния транспорт, така и за туристите, пристигащи в Гюргево и Олтеница (за едномесечни посещения в Букурещ, Русе, Свищов, Велико Търново и др.), обаче наличната пристанищна инфраструктура се нуждае от развитие. Също така, целогодишното корабоплаване по Дунав през цялата година (включително през периоди на засушаване или сурова зима) е друг проблем, който изисква внимание и двете държави се споразумяха за това с меморандум, подписан през 2012 г.

Функциониращите към момента фериботни връзки са Оряхово - Бекет, Никопол - Турну Мъгуреле и Свищов - Зимница.

### Транспортна връзка

#### Вид транспорт

Схема 4. Маршрут България - Румъния през фериботна връзка Оряхово - Бекет<sup>6</sup>



### Оряхово - Бекет

#### Ферибот

Фериботния комплекс Оряхово, открит през 1994 г. и представлява важна транспортна връзка с Румъния и Европа. Фериботната връзка свързва градовете Оряхово и Бекет. Потенциалът, с който разполага ГКПП - Оряхово и двата ферибота - румънски и български, позволява за 24 часа да се обработват 200 изходящи и 200 входящи тежкотоварни камиона. Подобряването на граничните връзки, чрез модернизиране на

<sup>6</sup> <http://www.ferry.bg/>



пристанищата и разширяването на инфраструктурата при транспортните възли, ще улесни дейностите по трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на река Дунав.

#### *Свързваща инфраструктура:*

**България:** направление на второкласните пътища II-15 Враца - Мизия - Оряхово и II-11 Видин - Лом - Оряхово - Гулянци - Никопол.

Важен инфраструктурен проект за Област Плевне е рехабилитацията на транспортната връзка Плевен-Кнежа-Оряхово, чрез който може да се „отпуши“ оста на север с достъп до ферибота Оряхово-Бекет.

#### Транспортна връзка Вид транспорт



#### Никопол - Турну Мъгуреле Ферибот

Ферибот Никопол/ Турну Мъгуреле функционира от 2010 г. Разстоянието между двата бряга е 800 м, като е използван участъкът с най-малка дължина между двете страни. Преминаването на реката от румънския ферибот е 8 минути, а при българския - близо 15 мин. Румънската платформа е с вместимост 6 ТИР-а.

#### *Свързваща инфраструктура:*

**България:** второкласен път II-52 Никопол-Свищов-Бяла (Русе-Велико Търново), обслужващ северните, крайбрежни територии на област Плевен и който е част от Дунавския панорамен път и второкласен път II-34 Никопол-Плевен - връзка на областния град Плевен с пристанище Никопол.

#### Транспортна връзка Вид транспорт

#### Свищов - Зимнича Ферибот

Схема 5. Маршрут България - Румъния през фериботна връзка Свищов - Зимнича<sup>7</sup>



Ro-Ro ферибот през река Дунав между Свищов (България) и Зимнича (Румъния), осигурява най-кратката връзка между България - Румъния - Централна и Западна Европа, както и за София, Централна и Южна България и оттам за Турция и Близкият изток. Фериботът се обслужва от два кораба и реката се преминава за 15 минути.

<sup>7</sup> <http://www.ferry.bg/>



### *Свързваща инфраструктура:*

**България:** Отклоненията по пътя към ферибота Свищов-Зимнич са: гр. Полски Тръмбеш към Свищов; гара Бяла през Ценово към Свищов; на гл. път София - Русе при с. Българене за Свищов.

**Румъния:** Маршрутното отклонение е при Александрия или Рошиори де Веде към Зимнича.

## III. ИЗВОДИ

Наличната транспортна мрежа не осигурява достатъчно добра свързаност между двете държави, нито лесен достъп на пограничните райони до коридорите TEN-T и главните национални коридори.

Необходимо е трансграничните връзки между България и Румъния да бъдат значително подобрени. Има осъществени предарителни проучвания за изграждане на нови мостове над Дунав, прединвестиционни проекти за подобряване състоянието на железопътната и пътната инфраструктура.

Приоритетни направления следва да бъдат:

- Изграждане на мостове на Дунава и реконструкция на съществуващия;
- Изграждане, реконструкция и модернизация на фериботни връзки;
- Изграждане и реконструкция на пристанищната инфраструктура;
- Подобряване на корабоплаването по река Дунав;
- Изграждане на „Дунавски панорамен път” - реконструиране и ремонт на паралелните на реката пътни участъци от Видин до Силистра;
- Изграждане на веломаршрут и велоалеи по крайбрежната ивица от Видин до Силистра - Дунавска велопътека (част от транс-европейската велосипедна алея по река Дунав).