



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ 3.1.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ 3.1. Преглед на развитието на TEN-T мрежата и установяване на мястото на трансграничния регион в нея

в изпълнение на под-дейност 3.1.

Анализ на данните относно текущата изграденост (развитие) и натоварване
на коридорите в рамките на TEN-T мрежата в рамките на изследваната
територия

Изпълнител: ДЗЗД „TEN-T 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 TEN-T 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. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО НА ТЕН-Т МРЕЖАТА	4
II. МЯСТО НА БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ ОТ ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ В ТЕН-Т МРЕЖАТА	7



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 3.1. Анализ на данните относно текущата изграденост (развитие) и натоварване на коридорите в рамките на ТЕН-Т мрежата в рамките на изследваната територия 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 се постига изисквания от Възложителя резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация.

Анализът е изготвен на база проучени налични документи на европейски, трансгранично и национално ниво, както и други идентифицирани документи в процеса на работа. При анализиране на данните са взети под внимание всички реализирани проекти в предходния програмен период 2007 - 2013 г. Проучена е и информацията на ниво Министерство на транспортна, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). При проучването на тази информация са проследени и анализирани европейските и национални политики за развитие на ТЕН-Т мрежата в трансграничния регион Румъния - България.

Разработен е картен материал за приоритетните обекти по ТЕН-Т мрежата в българската част на трансграничния регион Румъния - България. Картата е разработена, съобразно прилаганите критерии на европейско ниво за оформяне на мрежата. В резултат на информацията, получена от картата са определени необходимите стъпки за планиране на ТЕН-Т мрежата в трансграничния регион Румъния - България, които са включени в Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. (приета от МС през 2017 г.). Като част от анализа е предоставена информация и за приоритетните проекти (обекти) на ниво основна мрежа и на ниво широкообхватна мрежа. В процеса на систематизация на приоритетните проекти са определени основните възли, възможностите за свързването на основните възли и избор на междинни възли; спомагателната инфраструктура и др.



I. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО НА TEN-T МРЕЖАТА

Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) играе ключова роля за осигуряването на свободното движение на пътници и товари в рамките на Европейския съюз (ЕС-28). Тази мрежа включва всички видове транспорт (шосейни и жп трасета, вътрешни водни пътища, речни и морски пристанища, летища и важни сухопътни терминали за товарни превози) и осъществява пътническите и товарните превози на Съюза, както е отговорна и за връзките със съседните държави.¹

Идеята за създаването на TEN-T мрежите се появява в края на 80-те години на XX в. във връзка със създаването на единен (общ) пазар на ЕС. Правната основа за изграждането на TEN-T мрежите се основават на дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз.² По същество създаването и развитието на трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) има за цел да свърже националните инфраструктурни мрежи и да осигури тяхната оперативна съвместимост (т.е. определяне на стандарти, които премахват техническите бариери).

Интегрираните транспортни системи на страните-членки на ЕС се приемат като ключов елемент за създаването и функционирането на общ пазар и за засилване на икономическата и социална кохезия. Основите на TEN-T мрежата се поставят през 1990 г., когато Европейската комисия приема първия план за действие свързан с Трансевропейските мрежи (транспорт, енергетика и телекомуникации).

В рамките на 90-те години на XX в. се поставят основните за бъдещото развитие на мрежите - включват се в договора от Маастрихт (юридическа легитимация), предлагат се първите 14 приоретни проекта, приемат се финансовите инструменти, регулации и насоки за развитие на TEN-T. След 2000 г. настъпват важни изменения в концепцията за Трансевропейските транспортни мрежи - през 2001 г. към TEN-T мрежата се включва и развитието на пристанищна инфраструктура (морски и речни пристанища, комбинирани терминали за обработка на товари), през 2004 г.

През 2005 г. Европейската комисия съставя група на високо равнище, която да разглежда предложенията за свързване на TEN-T мрежата с тази на съседните на Съюза държави.

След 2007 г. започват все по-ясно да се извеждат ползите от развитието на Трансевропейските мрежи - формирането на значителна добавена стойност при комбинирането на различни видове инфраструктура (по-рационално използване на пространството, намалени разходи и екологичен натиск), както и

¹ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm

² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=BG>



възможните синергии между трите типа на Транс-европейски мрежи (транспорт-TEN-T, енергетика - TEN-E, телекомуникации - eTEN).

От януари 2014 г. ЕС поставя основите на нова политика в областта на развитие на TEN-T мрежата като най-важните промени са: определянето на „разширена“ и „ключова“ транспортна мрежа за Съюза, увеличаване на финансовите ресурси и по-активното включване на нови източници на финансиране (като Механизъм за свързване на Европа), доминиране на европейския (наднационален и единен) подход при планиране и финансиране на проектите, удължаване на времевия хоризонт за постигане на интегрирана и мултимодална „ключова“ транспортна мрежа на Съюза до 2030 г.

Схема 1. Ключова TEN-T мрежа на ЕС³



³ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>



В програмния период 2014-2020 г. ЕС променя коренно своето виждане и политика в развитието на Трансевропейските коридори. Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа са определени с Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета. Дефинираните цели са насочени към сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите на мрежата.

Политиката за развитие на транспортната инфраструктура обхваща всички видове транспорт и предвижда структуриране на мрежата на две нива: основна мрежа (включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и следва да бъде реализирана до 2030 г.); разширена мрежа (осигурява пълно покритие на територията на ЕС и следва да бъде завършена до 2050 г.)

Основната мрежа (core network) има стратегическо значение за главните европейски и международни транспортни потоци. Разширена мрежа (comprehensive network) представлява мултимодална транспортна мрежа с относително висока гъстота, която осигурява достъпност до всички европейски региони и така подпомага икономическото, социално и териториалното им развитие, както и мобилността на населението.

Други важни елементи на „новата“ транспортна политика на ЕС е акцентът, който се поставя не само върху развитието на единна и добре интегрирана мултимодална транспортна мрежа в страните-членки, но и усилено развитие на морските пристанища и летища, чрез които да се осъществява ефективно и бързо външната търговия на Съюза. Специално внимание се отделя и на транспортното развитие на ключови градски центрове в ЕС, които са основните генератори на икономически растеж и заетост.

Посредством изграждането на TEN-T мрежата се очаква да бъдат постигнати следните предимства:

- Мултимодалната основна мрежа на TEN-T с коридорите на основната мрежа ще допринесе значително за Европейското сближаване и укрепване на вътрешния пазар. Ще се създаде по-конкурентоспособна икономика;
- Висока заетост. Подобрена мултимодалност за по-добра железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища и морски транспорт;
- Инфраструктура в рамките на мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и иновативни технологии в областта на транспорта, ще предизвика промяна на видовете транспорт, ще намали задръстванията по пътищата, ще намали емисиите на парникови газове и замърсяващи газове, както и ще се повишават безопасността и сигурността на транспорта.



II. МЯСТО НА БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ ОТ ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ В ТЕН-Т МРЕЖАТА

Схема 2. Коридор №4 и Коридор №7,
пресичащи територията на България



Територията на трансграничния регион Румъния - България се пресича от 2 коридора на основната ТЕН-Т мрежа:

**Коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ и
Коридор №7 „Рейн—Дунав“.**

Коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ свързва германските пристанища Бремен, Хамбург и Рощок, минавайки през Чешката република и Словакия, с разклонение, пресичащо Австрия, и продължава по-нататък през Унгария към румънското пристанище Констанца, българското пристанище Бургас, с връзка към Турция, гръцките пристанища Солун и Пирея, както и към Кипър чрез „морска магистрала“. Той включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътно-автомобилни терминали и вътрешните водни пътища по река Елба. Основният проблематичен участък е железопътната отсечка Тимишоара – София.

По трасето на ключов коридор №4 „Ориент/Източно Средиземноморие“ в трансграничния регион попада пътят Арад-Тимишоара-Крайова-Калафат-Видин-София. За ефективното функциониране на коридора на територията на трансграничния регион Румъния - България следва да бъдат решени следните проблеми:

- нуждата от изграждане на значителни участъци с удвоени жп линии в България и Румъния по линия на посоченото трасе; невъзможността за прилагане на общоприетите европейски стандарти за достигане на средна скорост на влаковете (160 км/ч за пътнически и 100 км/ч за товарни превози), тяхната дължина (до 700 м), различен вид на горивото (електричество и дизел) и волтаж на електрическата тяга и др.;
- по отношение на вътрешните водни линии (р.Дунав) проблемите са обект на изследване от Рейнско-Дунавския ключов коридор;
- проблемните шосейни участъци с по-ниска категория от магистрала или първокласен път по коридора са концентрирани в Румъния и България. Като проблемни области се очертават броят и разпределението на местата за почивка по магистралите (в България, Румъния) и въвеждането на ефективна електронна система за плащане на такси (липсва в Румъния и България).



- при развитието на въздушния транспорт в Румъния и България се очертават следните проблеми: все още малък размер на използваните еко-горива във въздушния транспорт и съответната инфраструктура в главните летища, свързване на летищата с жп мрежата на страната и най-вече с бъдещото разширяване на мрежата от високоскоростни влакове в ЕС и др.⁴

Коридор №7 „Рейн-Дунав“ свързва Страсбург и Манхайм чрез две паралелни оси в Южна Германия – едната по протежение на Майн и Дунав, а другата през Щутгарт и Мюнхен, с разклонение през Прага и Жилина до словашко-украинската граница, като достига, след като е преминал през Австрия, Словакия и Унгария, до румънските пристанища Констанца и Галац. Той включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътно-автомобилни терминали и вътрешните водни пътища по река Майн, канала Майн–Дунав, цялото поречие на Дунав от Келхайм надолу по течението на реката, както и река Сава. Основните проекти премахват проблематичните зони по вътрешните водни пътища и железопътните участъци Щутгарт – Улм и Мюнхен – Фрайласинг.

Ключов европейски коридор **Коридор №7 „Рейн-Дунав“**, който свързва Западна и Централна Европа с Черно море, в обхвата на трансграничния регион обхваща територията на Румъния (сухоземен и речен транспорт и комбинирани превози с морски транспорт) и България (речен транспорт по р. Дунав). Взимайки под внимание географските характеристики на коридора ЕС залага на развитието на жп транспорт (предимно високоскоростни влакове) и комбинирането му с речен и морски транспорт.

Основните проблеми свързани с бъдещото развитие на коридора са:

- преодоляване на „тесните“ места при развитието на жп мрежата на Румъния (рехабилитация на жп линии Арад-Брашов-Букурещ-Констанца и Арад-Тимишоара-Крайова-Букурещ-Констанца с цел преминаване и на високоскоростни влакове) и трансграничните жп връзки с България.
- проблеми са свързани с използването на р. Дунав като основна речна артерия (както и канала Дунав-Черно море) - свързани с регулиране на дълбочина и ниво на реката, екологични проблеми с трансграничен характер, рехабилитация и модернизация на пристанищна инфраструктура (Русе, Видин, Констанца, Галац, Гюргево, Черна вода, Сулина) и осигуряването на възможности за мултимодален транспорт в хинтерланда им, системи за наблюдение и контрол, както и вид и качество на услугите предлагани от речния транспорт, изграждането на терминали за използването на екологични горива (като втечен газ) и др.⁵

⁴ (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm).

⁵ (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-alp_en.htm; http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr_en.pdf)



В основната TEN-T мрежа на територията на България са включени:

- направленията на Общоевропейските транспортни коридори („Рейнско-Дунавски“ - вътрешноводен път р. Дунав, пристанища Видин и Русе и интермодален терминал в Русе; „Ориент/Източно-Средиземноморски“ - железопътно и пътно трасе по направленията Видин - София - Кулата и София - Пловдив - Бургас/Свиленград (турска граница);
- железопътното направление София - Горна Оряховица - Русе - Букурещ;
- пътно направление София - Велико Търново - Русе - Букурещ.

В картата на разширената мрежа, освен направленията и възлите в съществуващата карта на TEN-T, са включени и нови предложения, като част от тях попадат в обхвата на българската част от трансграничния регион Румъния - България:

- направление София - Велико Търново - Шумен - Варна;
- скоростен път I-2 „Русе - Шумен“;
- скоростен път „Варна - Дуранкулак“;
- пристанище Силистра.
- железопътните връзки към Варна.

В национален аспект е предвидено да се развиват и пътните отсечки с регионално значение, които осъществяват връзка на второстепенни и третостепенни възли с TEN-T мрежата.

Изпълнението на мрежата се осъществява с подкрепата на КФ, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) и ЕФРР, които могат да бъдат допълвани с инвестиции от ЕЗФРСР за транспортна инфраструктура и транспортни услуги на местно равнище и в селските райони.

Възлите от основната и разширената мрежа на територията на трансграничния регион Румъния - България са представени в следващата таблица.

Таблица 1. Възли от основната и разширената мрежа на територията на трансграничния регион Румъния - България

TEN-T мрежа	Летища	Вътрешноводни пристанища	Железопътни терминали
основна	-	Русе	Горна Оряховица
		Видин	Русе
разширена	Горна Оряховица	Лом	-
		Оряхово	
		Силистра	
		Свищов	

В трансграничния регион основна роля ще имат пристанищата Русе и Видин, които са определени като възли от основната TEN-T мрежа. В обхвата на разширената TEN-T мрежа са включени четири български пристанища: Лом, Оряхово, Силистра и Свищов.



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



Трансграничният регион Румъния-България може да се превърне с източна врата към Европейския съюз, за да се оползотвори наличния потенциал посредством свързването на тази територия с европейските коридори, чрез развитието на речния и морския транспорт (осигурявайки връзките с Черно море) и осигуряване на инфраструктура за сухопътен транспорт за всички градове и села. Също така, необходимо е свързване на определените третостепенни транспортни възли с мрежата TEN-T, както и укрепване на наличните и създаване на нови интермодални възли.⁶

⁶ Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България