



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ 5.2.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ 5.2. Изводи от обработени данни и анализ на резултатите

в изпълнение на под-дейност 5.2. Обработване и анализ на
резултатите, произтичащи от обобщаването на данните

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“



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 5.2. Обработване и анализ на резултатите, произтичащи от обобщаването на данните 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 изготвянето му се 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.

Действия по изпълнение на под-дейност 5.2. бе необходима за да се изведат основните резултати. Обработката, систематизирането и анализът на резултатите, произтичащи от обобщаването на данните и засягащи текущото състояние на транспортната система, са в няколко основни направления:

- *Текущо състояние на пътната инфраструктура* и необходимост от допълнителното ѝ развитие/оптимизиране. В настоящата дейност са направени изводи, относно допълнителната необходимост от изграждане или най-вече разширяване (а и рехабилитиране) на пътна мрежа (извън трансевропейската) за целите на обслужване на интермодалните връзки;

- *Резултати относно състоянието на железопътната инфраструктура.* Бяха обработени данните относно текущото състояние на железопътната инфраструктура и бяха изведени изводи, свързани с необходимостта от изграждането ѝ.

- *Водният транспорт е другият вид транспорт,* който поради своята екологосъобразност и ефективност е изведен като приоритетен за ЕС. Резултатите относно неговото текущо състояние (капацитет, необходимост от разширение на съществуващите пристанища, съществуване на навигационни съоръжения, отговарящи на съвременните изисквания, необходимостта от драгиране на участъци, които да осигурят съответната проводимост при ниски водни стоежи и др.) бе подложен на обстойна обработка и бяха направени изводи за подобряване на нейното състояние.



- *Въздушният транспорт* - обобщаването на резултатите е насочено към тези основни показатели на този вид транспорт, като вниманието е насочено към както към функциониращите летища, така и към тези, които имат потенциал за развитие.

ИЗВОДИ

Автомобилен транспорт

В българската част на трансграничния регион Румъния - България недостатъчно са развити пътищата от РПМ. А транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки и на туризма.

Прогнозите за съществено нарастване на трафика по главните пътнотранспортни направления може да бъдат постигнати само при добре изградена транспортна инфраструктура. Затова е важно да бъдат осъществени необходимите връзки както между различните категории пътища, така и между различните видове транспорт. Особено важно е качествено подобряване на пътя, преминаващ паралелно на река Дунав, свързващ градовете и пристанищата. Създаването на необходимите предпоставки за развитие на интермодалността пряко ще допринесе за по-добри условия за комплексното използване потенциала на река Дунав за развитие на икономиката в крайбрежните територии.

Ефективното и устойчиво интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската цели повишаване на кохезията и подобряване на връзките между Република България и останалите страни членки на ЕС, като паралелно с това поставя и нови предизвикателства по отношение нейното доизграждане, поддръжка и оптимизация.

Воден транспорт

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от българските пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на пристанища са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете.



Тенденцията за развитие на обществените речни пристанища от национално значение е свързана с тяхното концесиониране и либерализацията на пристанищните услуги при отчитане на нуждите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории.

През последните години се изграждат модерни логистични, навигационни и информационни системи за река Дунав, което допринася за подобряване на условията за корабоплаване и намалява риска от инциденти.

По ОПТ 2007-2013 г. се финансира и проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав” (БУЛРИС), посредством която ще се събират и предоставят необходимите данни за информационно обезпечаване на корабоплавателите и безопасно корабоплаване по българския участък на р. Дунав. За гарантиране приемственост и устойчивост на постигнатите резултати е необходимо да се осигури последващо развитие и надграждане на системите за управление на корабоплаването.

Основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път, лошите навигационни условия (мъгла, ниските водни нива и други препятствия), неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Проблемите са свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

Съществуващите хидроложки и климатични условия по протежение на единствения вътрешен воден път на страната - р. Дунав налагат предприемането на мерки за подобряване на навигационните условия и осигуряване на минимална дълбочина от 2,5 м през цялата или по-голямата част от годината, необходима за кораби до 3 000 т.

Речните пристанища на България с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнерни и RO-RO единици. Понастоящем се използва около 60% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Слабите страни на пристанищата са:

- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения (кейове) и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота;
- Липсата на подходящо оборудване за обработка и съхранение на зърно;



- Незадоволителното състояние на връзките с пътната и железопътната инфраструктура на страната;
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи на пристанищата;
- Слабо развитите съоръжения за контрол върху замърсяването.

Железопътен транспорт

Българската част на трансграничния регион Румъния - България се характеризира с относително високи стойности на гъстотата на железопътната мрежа в сравнение със средната стойност за България.

Изключение правят област Силистра и с област Добрич са областите, които са с най-ниски стойности на гъстотата на железопътната мрежа. Най-висока средна стойност за гъстота на железопътната мрежа има област Русе, следвана от област Велико Търново и област Плевен от Северозападен район.

По показателя гъстота на пътните гари според територията водещо място от изследваните райони заема област Русе. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

По показателя разпределение на броя на пътните гари спрямо населението водещо място с незначителна преднина от изследваните райони заема област Видин. Стойностите на показателя за областите Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново и Русе са по-високи от средната стойност за страната.

На територията на областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич са разположени 61 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварна дейност (ТРД).

Съществуващите ограничения по отношение на габарит на натоварването ГВ в участъците Русе - Горна Оряховица - Дебелец по 4-та главна железопътна линия, Мездра юг - Мездра - Руска бяла - Видбол по 7-ма главна линия, Ясен - Черквица по 23-та линия, Свищов - Левски - Троян по 24-та линия и в железопътен възел Горна Оряховица биха създали предпоставка за невъзможност за превоз на някои интермодални товарни единици по тези участъци.

Железопътните съоръжения (мостове и тунели) са с висока степен на амортизация, като например по направление Русе - Варна. Голяма част от осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели (въведени в експлоатация в периода 1965-1985 г.) и на технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост.

Основните идентифицирани проблеми във връзка с развитието на железопътния транспорт са следните:



- Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
- Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация - ERTMS система и GSM-R мрежа за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената трансевропейска железопътна мрежа;
- Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа, недостатъчно развити връзки на морските и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа за постигане на повишена интермодалност.

Подобряването на техническото и експлоатационно състояние на основната железопътна инфраструктура ще има положителен ефект върху ефективността на превозите и през следващите години се очаква да допринесе за нарастване на вътрешното търсене на пътнически пътувания и товарни превози по железница, както и за успешно интегриране българската транспортна система в европейската и промяна в разпределението на международните потоци, преминаващи през страната, по вид транспорт в полза на устойчивия железопътен транспорт.

Чрез модернизация и обновяване на железопътната инфраструктура могат да се постигнат европейските стандарти и пълна оперативна съвместимост с Европейската железопътна мрежа.

Поради недостатъчното развитие на железопътните връзки със съседните страни е необходимо да се изградят непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния от и през България.

Трансграничните връзки към Румъния ще бъдат значително подобрени. Дунав мост 2 (Видин-Калафат) вече е в експлоатация и привлича по-големи трафик обеми от очакваното. Следващите стъпки са планираната модернизация в периода 2014 - 2020 г. на първия участък Видин - Медковец от железопътната линия Видин - София и координирано изграждане на железопътния участък Крайова - Калафат на територията на Румъния.

Потенциал за бъдещо развитие има железопътната връзка Русе - Гюргево след изразено съвместно намерение на заседание на българо-румънския комитет за извършване на проучване за рехабилитация на железопътната линия



Букурещ - Гюргево - Русе - Горна Оряховица, като дискусиите за планиране и дефиниране на техническите параметри ще продължат.¹

Въздушен транспорт

Съществуващата инфраструктура за въздушен транспорт не е достатъчна, но към момента потенциал за развитие има единствено в международно летище Горна Оряховица, летище Балчик и общинско летище Русе.

Налична транспортна мрежа

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).

¹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.