



## ПРИЛОЖЕНИЕ 7.1.

Допринася за постигане на Резултат 5.  
Участие в подготовката и провеждането на 4 /четири/ броя кръгли маси (2 /две/ на територията на Република България и 2 /две/ на територията на Република Румъния), където ще се направят презентации и обсъдят варианти за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитието на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България, които ще облекчат използването на TEN-T мрежата

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7.1. ДОКУМЕНТИ ОТ ПОДГОТОВКА НА ЧЕТИРИ КРЪГЛИ МАСИ

в изпълнение на под-дейност 7.1.  
Участие в подготовката на четири кръгли маси

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 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
Приложение 7.1.1. Презентации - 16 бр. (общо за 4-те кръгли маси); .....	5
Приложение 7.1.2. Снимков архив от инфомационни табла - 4 бр. ....	54
Приложение 7.1.3. Образец на анкетна карта .....	56



## ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 7.1. Участие в подготовката на четири кръгли маси 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“.

*Разработеният документ допринася за постигането на изисквания от Възложителя резултат 5: Участие в подготовката и провеждането на 4 /четири/ броя кръгли маси (2 /две/ на територията на Република България и 2 /две/ на територията на Република Румъния), където ще се направят презентации и обсъдят варианти за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитието на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България, които ще облекчат използването на ТЕН-Т мрежата.*

Консултантът взе активно участие в провеждането на планираните кръгли маси, като предварително се запозна по-подробно с предвидените участници, от страна на Възложителя.

В процеса на подготовка на кръглите маси бяха изпълнени следните задачи:

- *Подготовка на презентационни материали*, в които бе систематизирана информацията от интегрираните резултати от изготвения анализ за текущото състояние на транспортната система в българската и румънската част от трансграничния регион Румъния - България. В техническото предложение бе посочено, че Изпълнителят ще изготви 4 презентации, но в процеса на изпълнение, съобразно аудиторията и изработения дневен ред бяха изготвени презентации, както следва:

15.06.2017 г. Крайова, Румъния - 1 презентация

17.06.2017 г. Констанца, Румъния - 1 презентация

20.06.2017 г. Русе, България - 8 презентации

22.06.2017 Плевен, България - 6 презентации

- *Размножаване на презентационните материали*. Презентационните материали бяха подготвени на електронен и книжен носител и са приложени към настоящия технически доклад.

- *Изработване на информационни табла* със схематичен материал за



онагледяване на TEN-T мрежата и възможностите за интермодални възли/връзки в трансграничния регион, които бяха експонирани в залата за провеждане на всяка кръгла маса в България.

- *Определяне и подготовка на презентатори от екипа на Консултанта.* Консултантът определи презентатори от екипа за изпълнение, които ще изнесат подготвените презентации.

- *Подготовка и размножаване на анкетна карта за обратна връзка.* Разработена бе анкетна карта, за получаване на обратна връзка относно критериите за избор на вариантите и обектите, съставляващи различните варианти за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата.

Приложение 7.1. Документи от подготовка на четири кръгли маси, се състои от следните приложения:

Приложение 7.1.1. Презентации - 16 бр. (общо за 4-те кръгли маси);

Приложение 7.1.2. Информационни табла - 4 бр.

Приложение 7.1.3. Образец на анкетна карта





## Приложение 7.1.1. Презентации - 16 бр. (общо за 4-те кръгли маси);

### ПРЕЗЕНТАЦИЯ НА КРЪГЛА МАСА В ГРАД КРАЙОВА, РУМЪНИЯ (13.06.2017 Г.)



#### КРЪГЛА МАСА

13 ЮНИ 2017 г.  
Крайова, Румъния

„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“

Изпълнител: ДЗДЗ „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



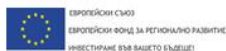
#### ИНТЕРМОДАЛНИЯТ ТРАНСПОРТ Е ЩАФЕТА

##### ЦЕЛТА Е:

да се комбинират  
техничко-  
икономическите  
предимства на  
отделните видове  
транспорт, така че да  
се осъществяват  
екологично  
ефективни превози.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### ПРЕДИМСТВА:

- Всички услуги на едно място
- Намаляване на разходите в сравнение с превоз с камион до 20%
- Ценова стабилност за една година
- Дефинирани срокове с фиксиран график
- Намаляване на вредните емисии



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

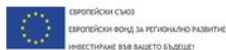


#### ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТА ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ

ОСНОВНИ ВРЪЗКИ:  
РУСЕ - ГЮРГЕВО  
ВИДИН - КАЛАФАТ



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ

Приоритетите на Дунавската стратегия в България залагат изграждането на интермодален терминал в Русе и развитие на най-голямото пътническо речно пристанище в страната. Има възможности за развитие на интермодален транспорт по въздух, вода и суша, тъй като добре са развити всички видове транспорт — автомобилен, железопътен, воден и въздушен.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ ВИДИН

Видин играе ключова роля за активизиране на транспортните коридори и урбанистичните оси на развитие, както и изграждането на мултимодални логистични центрове, които ще осигурят провеждането на мултимодални превози с положително влияние върху бъдещото икономическо развитие на региона.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



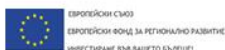
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



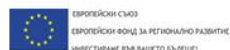
## ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТА ИЗГРАЖДАНЕ НА НОВИ МОСТОВЕ

Опорни връзки:  
**СИЛИСТРА – КЪЛЪРАШ**  
**ОРЯХОВО – БЕКЕТ**

С потенциал:  
**НИКОПОЛ – ТУРНО МАГУРЕЛЕ**



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



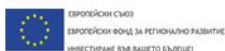
## НОВ МОСТ СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ



Изграждането на комбиниран мост на р. Дунав за пътен и ж.п. транспорт „Силистра - Кълъраш“ ще улесни транзитните потоци и ще стимулира процесите на транспортно и икономическо сътрудничество между България, Румъния, Молдова, Украйна, Русия и Скандинавието, усъвършенствайки потенциала на транспортните им системи.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



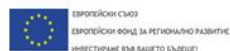
## НОВ МОСТ ОРЯХОВО - БЕКЕТ



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

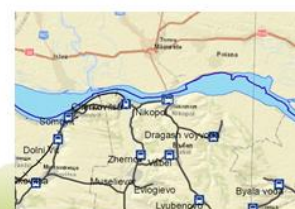


[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

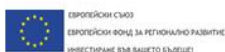


## НОВ МОСТ НИКОПОЛ –ТУРНО МЪГУРЕЛЕ

Потенциал за развитие на интермодален транспорт има връзката Никопол – Турну Мъгуреле. Подобряването на граничните връзки, чрез модернизиране на пристанищата и разширяването на инфраструктурата при транспортните възли, ще улесни дейностите по трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на р.Дунав.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



**Благодаря Ви за вниманието!**

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ПРЕЗЕНТАЦИЯ НА КРЪГЛА МАСА В ГРАД КОНСТАНЦА, РУМЪНИЯ (15.06.2017 Г.)



### КРЪГЛА МАСА

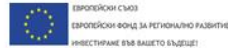
15 юни 2017 г.

Констанца, Румъния

„Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвения 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“

**Предварително проучване на състоянието на железопътната инфраструктура в българската част от трансграничния регион Румъния-България**

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“  
[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА ПРЕДВАРИТЕЛНОТО ПРОУЧАВАНЕ



Северозападен район за планиране  
Области: Видин, Монтана, Враца и Плевен  
Северен централен район за планиране  
Области: Велико Търново, Русе и Силистра  
Северозточен район за планиране  
Област Добрич

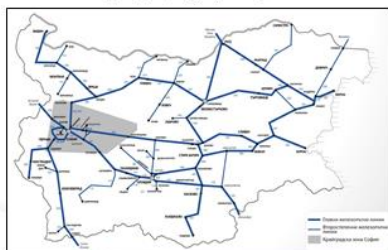


[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ

Управител на железопътната инфраструктура: Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“)



9 главни железопътни линии  
1-ва: Калотина - София - Пловдив - Свиленград;  
2-ра: София - Горна Оряховица - Варна;  
3-та: София - Карлово - Мазанлък - Сливен - Синдел - Варна (фериботна);  
4-та: Русе - Стара Загора - Пловдив;  
5-та: София - Перник - Кулата;  
6-та: София - Радомир - Кюстендил - Готешево;  
7-ма: София - Мездра - Видин/Лом/Варшава;  
8-ма: Пловдив - Стара Загора - Бургас;  
9-та: Русе - Варна

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ

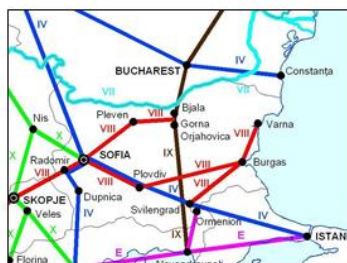
Дължина на железопътните линии в текущ път: 4029 км  
Общата разгната дължина на железопътните линии: 6475 км  
Електрифицирани линии (АС 25kV и честота 50Hz): 5102 км (над 70%)  
Линии с нормално (стандартно) междурелсие 1435 мм: 6322 км (97,6%)  
Теснопътни железопътни линии с междурелсие 760 мм: 138 км (2,1%)  
Гарови коловози с широко междурелсие 1520 мм: 15 км (0,2%)  
Мрежата на ДП „НКЖИ“ включва 297 гари и 16 разделни поста от които:  
- 283 пътнически гари и 9 разделни поста със съоръжения за обслужване на пътници;  
- 252 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварни дейности (ТРД);  
- 105 гари с вагонни везни.  
Дезинфекционни рамки за външна дезинфекция на вагони в граничните гари: 5 бр.  
Дезинфекционни станции за почистване на тов. вагони: 8 бр.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейски транспортни коридори през България



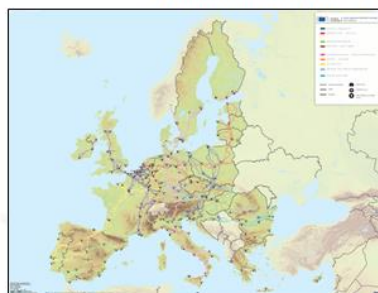
Коридор №4 (Калотина/Видин - София - Кулата - Солун - Свиленград - Истанбул), като част от международния коридор за и от Дрезден;  
Коридор №7 по река Дунав;  
Коридор №8 (Повшево - София - Бургас/Варна), като част от коридора, свързващ Адриатическо и Черно море;  
Коридор №9 (Поргеве/Русе - Димитровград - Свиленград/Маказа/Дедеагач), като част от коридора „Балтийско - Егейско море“  
Коридор №10 (Калотина - София), като връзка с коридора, свързващ Залцбург със Солун.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)



Регламент (ЕС) №1315/2013 на Европейския парламент очертава насоките на Европейския съюз за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), базирана на 9 основни коридора и подкрепена от широкообхватна мрежа от транспортни артерии, включващи се в основната мрежа на регионално и национално равнище.  
Територията на България се пресича от 2 коридора на основната TEN-T мрежа: Коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“ и Коридор „Рейн-Дунав“.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) през България



#### Коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“

Създава германските пристанища Бремен, Хамбург и Роттердам, минавайки през Чешката република и Словакия, с разклонение, пресичащо Австрия, и продължава през Унгария към румънското пристанище Констанца, българското пристанище Бургас, с връзка към Турция, прощията пристанища Солун и Пирей, както и към Кипър чрез „морска магистрала“.

www.interregrobg.eu



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) през България



#### Коридор „Рейн—Дунав“

Създава Страсбург и Майнхайм чрез две паралелни оси в Южна Германия — една 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, железопътни-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.

www.interregrobg.eu



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

НАИМЕНОВАНИЕ НА ВЪЗЕЛ	ЛЕТИЩЕ	МОРСКО ПРИСТАНИЩЕ	ВЪТРЕШНО ПРИСТАНИЩЕ	ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТЕРМИНАЛ
Бургас	Широкообхватна	Централна		
Добрич			Широкообхватна	Централна
Горна Оряховица	Широкообхватна		Широкообхватна	
Лом			Широкообхватна	
Оряхово			Широкообхватна	
Плевня	Широкообхватна		Централна	Централна
Русе		Централна	Широкообхватна	Централна
София	Централна		Широкообхватна	Централна
Свиленград			Широкообхватна	Широкообхватна
Свищов			Широкообхватна	
Варна	Широкообхватна	Широкообхватна		
Видин			Централна	

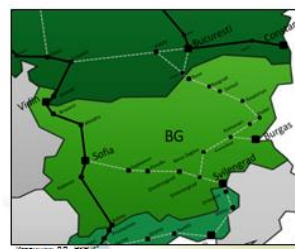
Източник: <http://ec.europa.eu/>

www.interregrobg.eu



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Железопътен товарен коридор №7 (Ориент-Източно Средиземноморие)



В изпълнение на Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент относно развитие на Европейския железопътен мрежа за конкурентен превоз на товари бяха създадени 10 железопътни коридори за приоритетен превоз на товари, които преминават през териториите на страните-членки на Европейския съюз (ЕС).

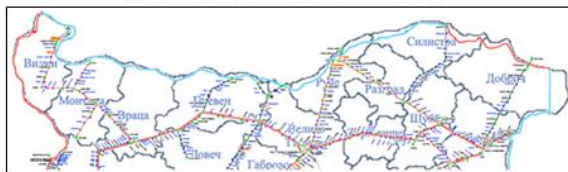
Коридорът преминава през територията на Република България. Основният маршрут на коридора е Прага — Виена/Братислава — Будапеща — Букурещ — Констанца и Арад — Крайова — Видин — София — Кулата — Солун — Атина с алтернативни маршрути Виделе — Русе разпределителна — Синдел разпределителна — Нова Загора — Свиленград и София — Пловдив — Свиленград. Управлението на движението в българската част от коридора, неговото поддържане и модернизация е отговорност на ДП „НКЖИ“.

www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

Железопътна мрежа в обхвата на проучването



2-ра железопътна линия в участъка от Лакатник до Варна; 23-та железопътна линия Ясен — Черквица; 24-та железопътна линия Левски — Свищов; маневрен район Ореш — Белене; маневрен район Каспичан — Нови пазар; 28-ма железопътна линия Разделна — Кардам; 3-та железопътна линия в участъка Синдел — Варна Фериботна — Разделна; 4-та железопътна линия в участъка Русе — Горна Оряховица — Дебелец; маневрен район Горна Оряховица юг; 7-ма железопътна линия Мездра — Видин; 71-ва железопътна линия Байчиновци — Берковица; 72-ра железопътна линия Брусарци — Лом; 73-та железопътна линия Видин пътнически — Кошава; 9-та железопътна линия в участъка Русе — Каспичан; 91-ва железопътна линия Самуил — Силистра.

www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

Статистическа зона България

Статистическа зона	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойки железопътни линии	Електрифицирани железопътни линии	Гъстота на икономиката	Обслуженост на населението с железопътна мрежа		
	km <sup>2</sup>	броя	km	km	%	km/1000 km <sup>2</sup>	km/1000 души		
България	110272	7101859	4028	369	25	2888	71	37	5.7

Северозападен район за планиране

Статистически райони / Област	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойки железопътни линии	Електрифицирани железопътни линии	Гъстота на мрежата	Обслуженост на населението с железопътна мрежа
	km <sup>2</sup>	броя	km	km	%	km/1000 km <sup>2</sup>	km/1000 души
Северозападен район	19070	788623	648	191	28	443	88
Област	2033	83857	136	0	0	66	96
Монтана	3636	134669	114	0	0	114	100
Враца	3620	168727	112	67	60	112	100
Тевел	4653	246138	206	115	96	115	96

www.interregrobg.eu





### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Видин

Населени места: 140 (7 града и 133 села)

Общини: 11

Население: 88867 души

Площ: 3033 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 29,3 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участък Дреновец - Орешец - Видин и нейното удължаване Видин - Кошва и са част от 7-ма главна железопътна линия София - Видин

Експлоатационни пунктове: 15

Открити за обслужване на пътници: 6 гари и 8 спирки

Дължина на линиите: 108 км

Двойни железопътни линии: 0 км

Електрифицирани линии: 93 км (86%)

Гъстота на железопътната мрежа: 36 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 12,2 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Монтана

Населени места: 130 (8 града и 122 села)

Общини: 11

Население: 134669 души

Площ: 3636 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 37 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участък Дъбова махала - Брусарци - Бойчиновци - Палилула по 7-ма линия, 71-ва железопътна линия Бойчиновци - Монтана - Берковица и 72-ра железопътна линия Брусарци - Лом

Експлоатационни пунктове: 21

Открити за обслужване на пътници: 7 гари и 14 спирки

Дължина на линиите: 114 км

Двойни железопътни линии: 0 км

Електрифицирани линии: 114 км (100%)

Гъстота на железопътната мрежа: 31 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 8,5 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Враца

Населени места: 123 (8 града)

Общини: 10

Население: 168727 души

Площ: 3620 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 46,6 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участък от Елисейна до Кунин по 2-ра главна линия и в участъка Мездра - Ранево по 7-ма главна линия

Експлоатационни пунктове: 25

Открити за обслужване на пътници: 10 гари

Дължина на линиите: 112 км

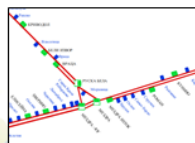
Двойни железопътни линии: 67 км (60%)

Електрифицирани линии: 112 км (100%)

Гъстота на железопътната мрежа: 31 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,6 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Плевен

Населени места: 123 (14 града)

Общини: 11

Население: 248138 души

Площ: 4653 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 53,3 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участък Раселец - Чарев бряг - Ясен - Левски - Градище по 2-ра главна линия; 23-та линия Ясен - Черквица; Чарев бряг - Радомирици и Левски - Асеновци

Експлоатационни пунктове: 30

Открити за обслужване на пътници: 12 гари

Дължина на линиите: 206 км

Двойни железопътни линии: 115 км (56%)

Електрифицирани линии: 115 км (56%)

Гъстота на железопътната мрежа: 44 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 8,3 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Северен централен район за планиране

Статистически райони/Област	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойни железопътни линии	Електрифицирани железопътни линии	Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътна мрежа
	km <sup>2</sup>	брой	km	km	%	km/1000 km <sup>2</sup>	km/10000 души
Северен централен район	14974	806441	827	89	14	436	70
Велико Търново	4863	242259	206	32	35	189	81
Русе	2803	224489	185	0	0	164	96
Оливия	2346	111897	70	0	0	0	0



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Област Велико Търново

Населени места: 336 (14 града)

Общини: 10

Население: 242259 души

Площ: 4663 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 52 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: 2-ра главна линия от Бутово до Асеново; 24-та линия от Свищов до Червена и 4-та линия от Полски Тръмбеш до Дебелец

Експлоатационни пунктове: 35

Открити за обслужване на пътници: 12 гари

Дължина на линиите: 236 км

Двойни железопътни линии: 82 км (35%)

Електрифицирани линии: 159 км (67%)

Гъстота на железопътната мрежа: 51 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 9,7 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Област Русе

Населени места: 83 (9 града)  
Общини: 8  
Население: 223489 души  
Площ: 2803 км<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 79,7 души/км<sup>2</sup>  
Железопътни линии: участъците по 4-та главна линия от Русе до Полско Косово и 9-та линия от Русе Разпределителна до Сеново  
Експлоатационни пунктове: 21  
Открити за обслужване на пътници: 12 гари  
Дължина на линиите: 155 км  
Двойни железопътни линии: 0 км  
Електрифицирани линии: 154 км (99%)  
Гъстота на железопътната мрежа: 55 км/1000 км<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,9 км/10000 души



www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Област Силистра

Населени места: 118 (5 града)  
Общини: 7  
Население: 111957 души  
Площ: 2846 км<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 39,3 души/км<sup>2</sup>  
Железопътни линии: железопътен участък Безименна – Силистра с дължина 70 км по 91-ва железопътна линия Самуил – Силистра  
Експлоатационни пунктове: 10  
Открити за обслужване на пътници: 2 гари  
Дължина на линиите: 70 км  
Двойни железопътни линии: 0 км  
Електрифицирани линии: 0 км  
Гъстота на железопътната мрежа: 25 км/1000 км<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,3 км/10000 души



www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Северозападен район за планиране

Статистически райони Област	Площ км <sup>2</sup>	Население брой	Дължина на железопътните линии км	Двойни железопътни линии км	Електрифицирани железопътни линии км	Гъстота на железопътната мрежа км/1000 км <sup>2</sup>	Осигуреност на населението с железопътна мрежа км/10000 души
Северозападен район	14487	939262	484	246	369	33	5,2
Добрич	4720	178438	60	0	0	13	3,4

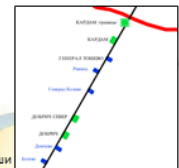
www.interregrobg.eu



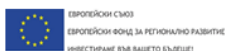
### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Област Добрич

Населени места: 215 (6 града)  
Общини: 8  
Население: 178438 души  
Площ: 4720 км<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 37,8 души/км<sup>2</sup>  
Железопътни линии: железопътен участък Дончево – Кардам граница от 28-ма железопътна линия Разделна – Кардам  
Експлоатационни пунктове: 7  
Открити за обслужване на пътници: 3 гари  
Дължина на линиите: 60 км  
Двойни железопътни линии: 0 км  
Електрифицирани линии: 0 км  
Гъстота на железопътната мрежа: 13 км/1000 км<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 3,4 км/10000 души

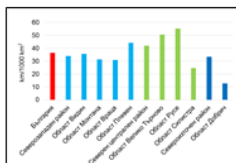


www.interregrobg.eu



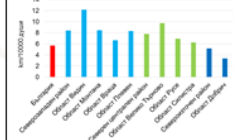
### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

#### Гъстота на железопътната мрежа



При средна гъстота на железопътната мрежа за България 37 км/1000 км<sup>2</sup> с най-ниска средна гъстота, от изследваните райони, е Северозападен район за планиране (33 км/1000 км<sup>2</sup>), следван от Северозападен район (34 км/1000 км<sup>2</sup>) и Северен централен район (42 км/1000 км<sup>2</sup>). За сравнение в Европа (ЕС-28) през 2014 г. средната гъстота на железопътната мрежа е 49,4 км/1000 км<sup>2</sup>.

#### Осигуреност на населението с железопътна мрежа



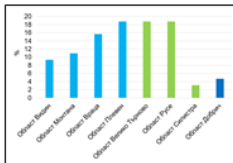
Осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за България е 5,7 км/10000 души при осигуреност в Северозападния район за планиране 8,4 км/10000 души, в Северния централен район 7,8 км/10000 души и в Северозападния район 5,2 км/10000 души. За сравнение осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за Европейския съюз (ЕС-28) през 2014 г. е 4,4 км/10000 души.

www.interregrobg.eu



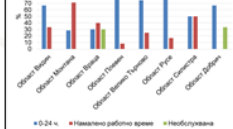
### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

#### Разпределение на пътните гари по области



За обслужване на населението с пътнически железопътен транспорт на територията на изследваните области има общо 64 пътнически гари.

#### Разпределение на пътните гари според работното време

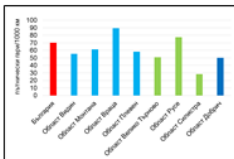


С непрекъснато 24 часово обслужване в денонощието, за изследваните области, са 66% от гарите, 28% са с намаляно работно време и 6% от гарите са необслужвани.

www.interregrobg.eu

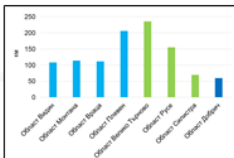


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



Гъстота на пътните гари според дължината на линиите

В две от областите – Враца и Русе се наблюдава по-висока стойност на параметъра в сравнение със средната стойност за страната. Значително по-ниски стойности от средната за страната се наблюдават за железопътния участък Безименна – Силистра по 91-ва железопътна линия на територията на област Силистра.



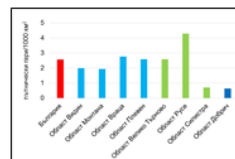
Дължина на железопътните линии в текущ път

Водещи по този показател са областите Велико Търново, Плевен и Русе.

www.interregrobg.eu

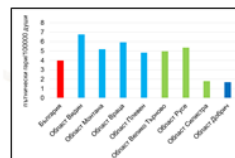


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



Осигуреност на територията с пътните гари

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.



Осигуреност на населението с пътните гари

Според разпределението на броя на пътните гари спрямо населението водещо място с назначителна 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. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

www.interregrobg.eu

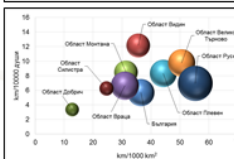


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



Осигуреност с пътните гари

От разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с пътните гари е видно, че със стойности по показателя около и над средните за страната са областите Плевен, Велико Търново, Враца и Русе. Областите Видин и Монтана са с по-високи стойности за осигуреността на населението с гари от средната стойност за страната, но по показателя осигуреност на територията с гари са с по-ниски стойности. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности по двата показателя от останалите области и от средната стойност за страната.



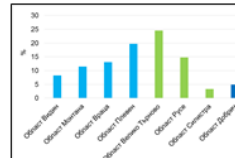
Разпределение на областите според пътните гари

Комбинираната диаграма отразява стойностите за гъстотата на железопътната мрежа, осигуреността на населението с железопътна мрежа и осигуреността на територията с пътните гари (в брой гари/1000 км<sup>2</sup>) за изследваните райони.

www.interregrobg.eu

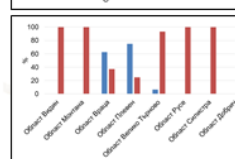


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



Разпределение на гарите с възможност за извършване на товарно-разтоварни дейности по области

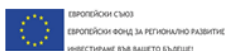
На територията на областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич са разположени 61 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварна дейност (ТРД).



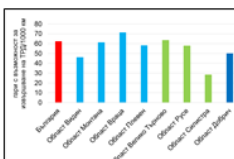
Разпределение на гарите според периода на обслужване

С непрекъснато 24 часово обслужване от служба движение в денонощието са 15 гари (25% от гарите) в които могат да се извършват ТРД, разположени в областите Враца (5 гари или 75% от гарите в областта), Плевен (9 гари или 75% от гарите в областта) и Велико Търново (1 гара или 7% от гарите в областта). Закрити за част от денонощието за служба движение през периода на действащия ГДВ са общо 46 гари (75% от гарите) в които могат да се извършват ТРД.

www.interregrobg.eu

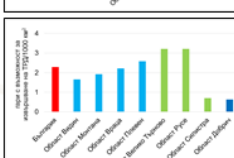


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



Гъстота на гарите с възможност за ТРД според дължината на линиите

В област Враца (71 гари/1000 км), следвана от област Велико Търново (64 гари/1000 км) се наблюдават стойности на параметъра по-високи от средната за страната (63 гари/1000 км). Останалите изследвани области са със стойности на гъстотата на гарите по-ниска от средната за страната, като с най-ниската стойност е област Силистра (29 гари/1000 км).



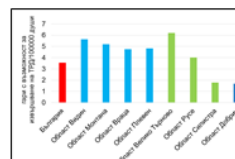
Осигуреност на територията с гари с възможност за извършване на ТРД

По гъстотата на гарите в които има възможност за извършване на ТРД според територията, водещо място от изследваните райони заема област Велико Търново, Русе и Плевен със стойности по-високи от средната за страната. Останалите области в обиквата на проучването са с по-ниски стойности от средната за страната.

www.interregrobg.eu

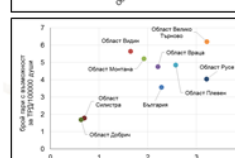


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



Осигуреност на населението с гари с възможност за извършване на ТРД

По показателя разпределение на гарите с възможност за извършване на ТРД спрямо населението, водещо място от изследваните райони заема област Велико Търново, следвана от областите Видин, Монтана, Плевен, Враца и Русе. Стойностите на показателя за областите Силистра и Добрич са най-ниски от изследваните области и са под средната стойност за страната.



Осигуреност с гари с възможност за ТРД

Със стойности по показателя над средните за страната са областите Велико Търново, Плевен и Русе. Областите Видин, Монтана и Враца са с по-високи стойности за осигуреността на населението с гари от средната стойност за страната, но по показателя осигуреност на територията с гари са с по-ниски стойности. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности по двата показателя от останалите области и от средната стойност за страната.

www.interregrobg.eu





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



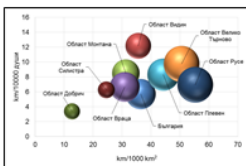
РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



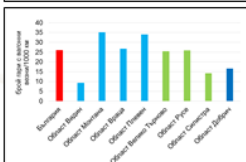
БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

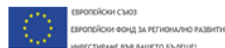


Комбинираната диаграма отразява стойностите за гъстотата на железопътната мрежа, осигуреността на населението с железопътна мрежа и осигуреността на територията с железопътни гари с възможност за ТРД (и брой гари/1000 км<sup>2</sup>). Разпределението показва, че в групата области с показатели със стойност над средната за страната попадат областите Велико Търново, Плевен и Русе, като областите Велико Търново и Русе са водещи по показател брой гари на единица територия.

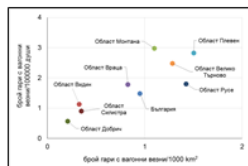


Гъстотата е водеща за областите Монтана, Плевен и Враца, където стойностите на показателя са над средните за страната.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

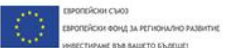


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



Със стойности по показателите над средните за страната са областите Плевен, Монтана, Велико Търново и Русе. Областите Видин, Силистра и Добрич са със стойности на показателите по-ниски от стойностите на останалите области и средните стойности за страната. Област Враца е с по-висока стойност за осигуреността на населението с гари с вагонни везни от средната стойност за страната, но по осигуреност на територията е с по-ниски стойности.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



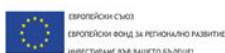
**БЛАГОДАРЯ ЗА ВНИМАНИЕТО!**



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

## ПРЕЗЕНТАЦИИ НА КРЪГЛА МАСА В ГРАД РУСЕ, БЪЛГАРИЯ (20.06.2017 Г.)



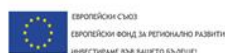
Преглед на развитието на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и установяване на мястото на трансграничния регион в нея

д-р Росица Малинова

20 юни 2017 г., град Русе

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



Двата основни стратегически документа, определящи развитието на транспорта в Европа са:

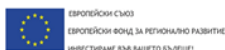
- Бяла книга по транспорта;
- Стратегия „Европа 2020“.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





Основната цел на „Бялата книга“ е:

- намаляване на дела на замърсяващите видове транспорт в общия обем на превозите до равнището от 1998 г.;

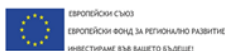
За постигането на тази цел са предложени пакет от 60 мерки, които целят по-интензивно използване на железопътния и речния транспорт, развитие на морски магистрали и интермодални морски превози, както и свързването на инфраструктурите на различните видове транспорт в обща мрежа.

Основната цел на стратегията „Европа 2020“ е:

- гладкото функциониране на вътрешния пазар и засилване на икономическото, социалното и териториалното сближаване.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



- Коридорът „Ориент/Източно Средиземноморие“ свързва Северно, Балтийско, Черно и Средиземно море, като така се оптимизира използването на съответните пристанища и морски магистрали. Той включва река Елба като вътрешен воден път и ще подобри мултимодалните връзки между Северна Германия, Чешката република, Панонския регион и Югоизточна Европа. Коридорът продължава през морето от Гърция до Кипър.

- Рейнско-дунавският коридор, чийто гръбнак са реките Майн и Дунав, свързва централните региони около Страсбург и Франкфурт с Виена, Братислава, Будапеща и накрая Черно море, като преминава през Южна Германия. Важно негово разклонение започва от Мюнхен, минава през Прага, Жилина и Кошице и достига до украинската граница.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Какво препоръчва Европа?

Съгласно регламент 1315 от 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, новата трансевропейска транспортна мрежа е съставена на две нива:

- широкообхватна мрежа;
- основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа.

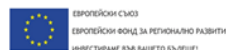
Изграждането на новата основна мрежа ще бъде продължено, като се създадат 9 главни транспортни коридора, два от които пресичат територията на България:

- коридорът „Ориент - Източно Средиземноморие“;
- „Рейнско - дунавският коридор“.

Важно изискване в регламента е всеки един от деветте коридора да обхваща най-малко 3 вида транспорт, 3 държави членки и 2 трансгранични участъка.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Какво препоръчва Европа?

Съгласно регламент 1315 от 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, новата трансевропейска транспортна мрежа е съставена на две нива:

- широкообхватна мрежа;
- основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа.

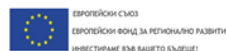
Изграждането на новата основна мрежа ще бъде продължено, като се създадат 9 главни транспортни коридора, два от които пресичат територията на България:

- коридорът „Ориент - Източно Средиземноморие“;
- „Рейнско - дунавският коридор“.

Важно изискване в регламента е всеки един от деветте коридора да обхваща най-малко 3 вида транспорт, 3 държави членки и 2 трансгранични участъка.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



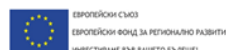
## Ползи

- ✓ Германските пристанища не бяха свързани чрез приоритетен проект с държавите от Централна и Източна Европа (Унгария, Чешката република, Словакия, България, Румъния). Сега тази връзка е част от коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“.

- ✓ Рейнско-дунавският коридор обхваща не само река Дунав, но също така я свързва по-добре с други вътрешни водни пътища (Рейн) и включва железопътни линии и автомобилни пътища, свързващи Централна Европа с Германия и Франция.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

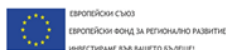


- Коридорът „Ориент/Източно Средиземноморие“ свързва Северно, Балтийско, Черно и Средиземно море, като така се оптимизира използването на съответните пристанища и морски магистрали. Той включва река Елба като вътрешен воден път и ще подобри мултимодалните връзки между Северна Германия, Чешката република, Панонския регион и Югоизточна Европа. Коридорът продължава през морето от Гърция до Кипър.

- Рейнско-дунавският коридор, чийто гръбнак са реките Майн и Дунав, свързва централните региони около Страсбург и Франкфурт с Виена, Братислава, Будапеща и накрая Черно море, като преминава през Южна Германия. Важно негово разклонение започва от Мюнхен, минава през Прага, Жилина и Кошице и достига до украинската граница.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Ползи

- ✓ Германските пристанища не бяха свързани чрез приоритетен проект с държавите от Централна и Източна Европа (Унгария, Чешката република, Словакия, България, Румъния). Сега тази връзка е част от коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“.
- ✓ Рейнско-дунавският коридор обхваща не само река Дунав, но също така я свързва по-добре с други вътрешни водни пътища (Рейн) и включва железопътни линии и автомобилни пътища, свързващи Централна Европа с Германия и Франция.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Приоритет на мерките при разработването на широкообхватната мрежа:

- осигуряване на по-добър достъп и свързаност на всички региони на Съюза;
- осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост в рамките на видовете транспорт;
- изграждане на липсващите връзки и отстраняване на „тесните места“, по-специално по трансграничните участъци;
- насърчаване на ефективното и устойчиво използване на инфраструктурата и, при необходимост, увеличаване на капацитета;
- подобряване или поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната безопасност, сигурност, ефикасност, устойчивост и пр.

Изграждането на широкообхватната мрежа се препоръчва да приключи до 31 декември 2050 г.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Основната мрежа

- ❑ Състои се от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултимодален транспорт;
- ❑ Допринася за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система;
- ❑ Изграждането ѝ се препоръчва да приключи до края на 2030 г.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Инфраструктурата на основната мрежа трябва да отговаря на следните изисквания:

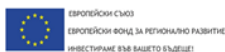
### ➢ За железопътната инфраструктура:

- ✓ пълна електрификация на железопътните линии и доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове - на страничните коловози;
- ✓ за товарни линии от основната мрежа: най-малко 22,5 т натоварване на колоос, 100 км/ч скорост по линията и възможност по нея да се движат влакове с дължина 740 м;
- ✓ пълно внедряване на ERTMS;
- ✓ номинално междурелсие за нови железопътни линии: 1435 мм освен в случаите, когато новата линия представлява продължение на мрежа с различно междурелсие.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





### ➤ За речната и морската инфраструктурата:

- ✓ наличие на алтернативни чисти горива.

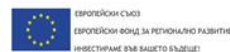
### ➤ За пътната инфраструктура:

- ✓ създаване на зони за почивка по автомагистралите приблизително на всеки 100 км с цел да се осигурят подходящи пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност;
- ✓ наличие на алтернативни чисти горива.

### ➤ За инфраструктура за въздушен транспорт:

- ✓ капацитет за осигуряване на наличие на алтернативни чисти горива.  
[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## ТРАНСГРАНИЧЕН РЕГИОН



## ВРЪЗКА С ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН

### ❑ Пристанища по Дунав от основната мрежа:

- ✓ Пристанище Видин – основна, Рейн – Дунав;
- ✓ Пристанище Русе – основна, Рейн – Дунав;

### ❑ Пристанища по Дунав от широкообхватната мрежа:

- ✓ Пристанище Лом – широкообхватната;
- ✓ Пристанище Оряхово – широкообхватната;
- ✓ Пристанище Свищов – широкообхватната;
- ✓ Пристанище Силистра – широкообхватната;

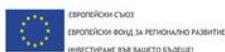
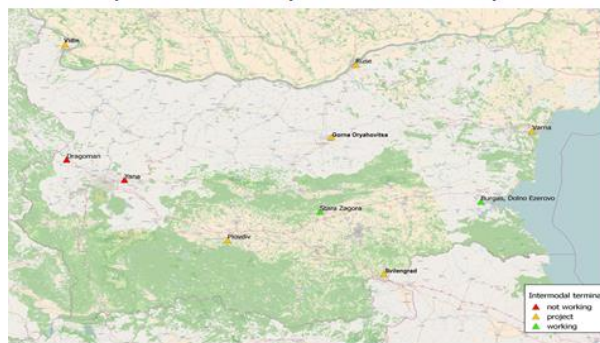
### ❑ ИМТ от основната мрежа:

- ✓ ИМТ Горна Оряховица – основна;
- ✓ ИМТ Русе – основна, Рейн – Дунав;
- ✓ ИМТ Видин – пресечна точка на двата основни коридора, но към момента не е включен в основната ТЕМ-Т мрежа.  
[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Терминална мрежа на България



### ❑ Железопътна мрежа:

#### а. Основна мрежа

- ✓ Видин – София
- ✓ София – Горна Оряховица
- ✓ Русе – Горна Оряховица

#### б. Широкообхватната – към Варна, Шумен; не влиза в трансграничния регион

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

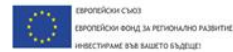
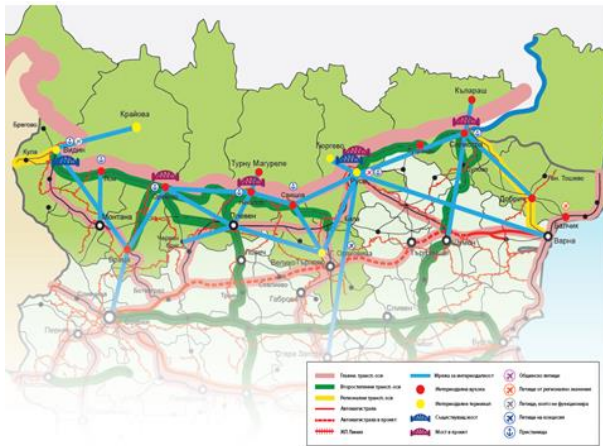


## □ Автомобилна мрежа

- Основна мрежа:
  - ✓ Видин – София;
  - ✓ Русе – Велико Търново
- Широкообхватна мрежа:
  - ✓ Ботевград – Плевен – Бяла;
  - ✓ (Варна) – Балчик – Дуранкулак.

[www.interregbg.eu](http://www.interregbg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



БЛАГОДАРЯ ВИ ЗА ВНИМАНИЕТО!

д-р Росица Богомилова Малинова

[www.interregbg.eu](http://www.interregbg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## КРЪГЛА МАСА 20 юни 2017 г. Русе, България

„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 пътническия транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“

Изпълнител: ДЗЗД „TEN-T Мрежи - предварителни проучвания“

[www.interregbg.eu](http://www.interregbg.eu)

## ТЕМА: НОРМАТИВНА УРЕДБА НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ТЕРМИНАЛИ



IntermodalCBC

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## НОРМАТИВНА УРЕДБА НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ТЕРМИНАЛИ

### НАЧАЛОТО

От 1993 г. трансевропейските мрежи в областта на транспорта (TEN-T), енергетиката и телекомуникациите съществуват като политика на Европейския съюз.

Те се основават на дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

TEN-T мрежата:

- Позволява функционирането на вътрешния пазар;
- Свързва европейските региони помежду им;
- Свързва Европа с други части на света.

Цел: да свърже националните инфраструктурни мрежи и да осигури тяхната оперативна съвместимост (т.е. определяне на общи стандарти, които да премахнат техническите бариери).

[www.interregbg.eu](http://www.interregbg.eu)





## ПРЕДИМСТВА СЛЕД ИЗГРАЖДАНЕТО НА TEN-T МРЕЖАТА

- Мултиmodalната основна мрежа на TEN-T, с която ще се създаде по-конкурентоспособна икономика на Европейско и световно ниво;
- Висока заетост;
- Подобрена инфраструктура в рамките на мултиmodalната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и:
  - Прилагане на иновативни технологии в областта на транспорта;
  - Промяна на видовете транспорт и по-добра железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища и морски транспорт
  - Намаляване на задръстванията по пътищата, намаляване на емисиите на парниковите и замърсяващите газове;
  - Повишаване на безопасността и сигурността на транспорта.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## НОВИ НАСОКИ

От 21.12.2013 г. в сила е Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010 / ЕС.

От 01.01.2014 г. се прилага Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

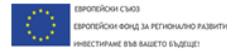


## ПРАВНО ДЕЙСТВИЕ НА РЕГЛАМЕНТИТЕ КАТО ЧАСТ ОТ ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА ЕС

- Регламентът е акт с общо приложение.
- Той е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки и има пряко действие при уреждането на обществените отношения.
- Регламентът съдържа задължителни, както за държавите-членки, така и за техните физически и юридически лица, правила за поведение.
- Той се прилага пряко в държавите-членки, което означава, че не е необходимо изричното приемане на никакви допълнителни актове от страна на държавата, за да могат нейните граждани да се позовават на регламента и да упражняват и защитават правата, които този вид акт им предоставя. Нещо повече, възпроизвеждането на регламента с издаване на вътрешни актове от страна на държавата-членка е нарушение на правото на ЕС.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

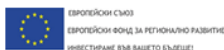
Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010 / ЕС

- определя насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива – широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа;
- посочва проектите от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, както и установява приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Регламент (ЕС) № 1315/2013

- Железопътната инфраструктура - Товарните терминали следва да са свързани с пътната инфраструктура или, когато е възможно, с инфраструктурата на вътрешните водни пътища на широкообхватната мрежа.
- Вътрешните водни пътища - Вътрешноводните пристанища да предлагат най-малко един товарен терминал;
- Инфраструктура за морски транспорт и морски магистрали- всяко морско пристанище, обслужващо превоз на товари, следва да предлага най-малко един терминал;
- Въздушната инфраструктура - всяко летище следва да предлага най-малко един терминал;

Всеки терминал следва да бъде отворен за всички оператори по недискриминационен начин и прилага прозрачни, подходящи и справедливи такси.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Регламент (ЕС) № 1315/2013

### Мултиmodalната инфраструктура:

В товарните терминали, пътните гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища следва да са на разположение видове транспорт, които позволяват мултиmodalния транспорт на пътници и товари;

- Товарните терминали и логистичните платформи, вътрешноводните и морските пристанища, както и летищата, на които се обработват товари, трябва да са оборудвани за обслужването на информационните потоци в рамките на тези инфраструктури и между различните видове транспорт по логистичната верига.
- Товарните терминали следва да се оборудват с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Регламент (ЕС) № 1315/2013

#### Мултиmodalна инфраструктура:

- Такива системи трябва по-специално да позволяват движението в реално време на информация относно наличния инфраструктурен капацитет, транспортните потоци и разположението, локализирането и проследяването и гарантират безопасност и сигурност по време на пътуването с различни видове транспорт;
- Непрекъснатият пътноток в рамките на цялата широкообхватна мрежа трябва да се улеснява посредством подходящо оборудване и наличие на телематични приложения на железопътните гари, автогарите, летищата и, когато е уместно, пристанищата за вътрешно и морско корабоплаване.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Регламент (ЕС) № 1315/2013

Регламентира се легалната идентификация на понятието „основната мрежа“, а именно:

Основната мрежа, посочена на картите от приложение I, се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултиmodalен транспорт. Тя допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система. Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки между държавите-членки и с инфраструктурните транспортни мрежи на съседните държави.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

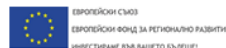


### Регламент (ЕС) № 1316/2013

С Регламента се въвеждат идентификация (като компоненти), изисквания и приоритети относно инфраструктурата, част от обхвата на Регламента, както следва:

- За железопътната инфраструктура;
- За вътрешните водни пътища;
- За пътната инфраструктура;
- За морския транспорт и морските магистрали;
- За въздушния транспорт;
- За мултиmodalния транспорт (Товарните терминали или логистичните платформи)

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



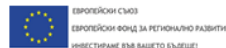
### Регламент (ЕС) № 1315/2013

#### Мултиmodalна инфраструктура:

Въвеждат се общи изисквания за осигуряване на:

- Градски възли, разбирани най-общо като взаимосвързаност между различните видове транспорт на широкообхватната мрежа;
- Телематични приложения, осигуряващи условия за управление на трафика, както и обмен на информация;
- Услуги за устойчив товарен превоз, като се предвижда държавите-членки да подпождат с приоритет по отношение на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз;
- Нови технологии и иновации, като най-общо представено се предвижда преход към иновационни и устойчиви транспортни технологии;
- Безопасна и сигурна инфраструктура;
- Устойчивост на инфраструктурата спрямо изменението на климата и бедствията;
- Условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, особено за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа

#### С регламента:

- Се създава механизъм за свързване на Европа, с който се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за Трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори;
- Се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по многогодишната финансова рамка за периода 2014 - 2020 г.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Регламент (ЕС) № 1316/2013

#### Цели подкрепя за:

- оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури.

#### Постигането на тази цел се измерва с:

- броя на мултиmodalните логистични платформи, включително броя на вътрешните и морските пристанища и летища, които са свързани с железопътната мрежа;
- броя на подобрените терминали за железопътен-автомобилен транспорт и броя на подобрените или новите връзки между пристанищата чрез морски магистрали;
- броя километри вътрешни водни пътища, оборудвани с RIS;
- степената на внедряване на системата SESAR, VTMS и ITS в пътният сектор.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



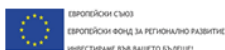
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



#### ОТНОСИМИ НОРМАТИВНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ПРАВО НА НАЦИОНАЛНО НИВО

1. Закон за железопътния транспорт;
2. Закон за пътищата;
3. Закон за движението по пътищата;
4. Закон за автомобилните превози;
5. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
6. Кодекса за търговското корабоплаване;
7. Закон за гражданското въздухоплаване;
8. Наредба за комбинирани превози на товари;
9. СПОРАЗУМЕНИЕ между Република България и Европейската общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчване на комбинирания транспорт;
10. Спогодбата за организационните и експлоатационните аспекти на комбинирани превози между Европа и Азия.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

#### ЗАКОН ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

От гледна точка на интермодалността, е важно предвиждането в чл. 56 и следващите, свързано с дефиниране на понятието комбиниран транспорт: Комбинираният транспорт е превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва:

1. товарният автомобил, ремаркето или полуремаркето със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20- и повече футови контейнери извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия;
2. между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка; и 3. в радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА:

- Облекчаване на административната тежест в областта на изграждането, поддръжката и ползването на интермодалните транспортни терминали и връзки;
- Създаване и унифициране на подзаконова нормативна уредба, във връзка с прилагането на горепосочените регламенти на ЕС;
- Обособяване на интермодалните терминали като самостоятелен вид транспортна инфраструктурна единица;
- Единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки;
- Повишаване степента на активност на местните власти във връзка с прилагането на посочените регламенти.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

#### БЛАГОДАРА ЗА ВНИМАНИЕТО

АДВОКАТ СТЕФАН ПЕТКОВ  
ЕКСПЕРТ „ЮРИСТ“  
ДЗЗД „ТЕН-Т МРЕЖИ -  
ПРЕДВАРИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ“  
ГРАД СОФИЯ

IntermodalCBC



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### КРЪГЛА МАСА

20 ЮНИ 2017 г.  
Русе, България

ТЕМА: РЕКА ДУНАВ, МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

ПРЕЗЕНТАТОР: БОРИЛ ИВАНОВ

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

НСБС

НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА  
БЪЛГАРСКИТЕ СПЕДИТОРИ







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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

**FIATA**

The International Federation  
of Freight Forwarders Associations



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

**CLECAT**

The European Association for Forwarding,  
Transport, Logistics and Customs Services



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

УНИМОДАЛНОСТ  
МУЛТИМОДАЛНОСТ  
ИНТЕРМОДАЛНОСТ



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

**ВОДНИЯТ ТРАНСПОРТ  
в мултимодалните и интермодални схеми**

- Сnižаване на общите транспортни разходи
- Избягване на различни ограничения за другите видове транспорт
- Сnižаване на сумарните нива на вредни емисии



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

**ВОДНИЯТ ТРАНСПОРТ  
в мултимодалните и интермодални схеми**

- Мултимодален транспорт – трампово или линейно корабоплаване
- Интермодален транспорт – само линейно корабоплаване



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

**РЕКА ДУНАВ  
в мултимодалните и интермодални схеми**

- Капацитет, надхвърлящ регионалните транспортни потребности
- Променлива пропускателна способност и възможностите за управлението ѝ







РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Пропускателна способност на река Дунав

- Влияние върху водния транспорт
- Влияние върху мултимодалния транспорт
- Влияние върху интермодалния транспорт



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Управление на пропускателната способност

- Устойчиви решения за регулиране на нивото на реката
- Информационно обезпечаване
- Контрол и санкции



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

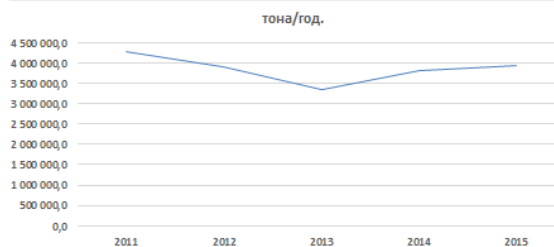
### ПРИСТАНИЩАТА в мултимодалните и интермодални схеми

- Профилиране
- Капацитет
- Оборудване
- Организация на работа



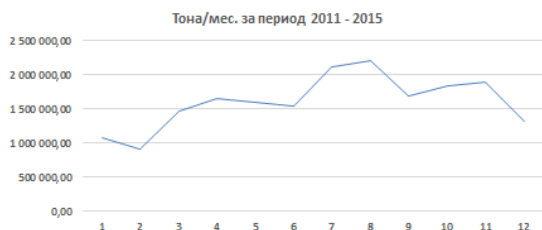
РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Движение на товарооборота



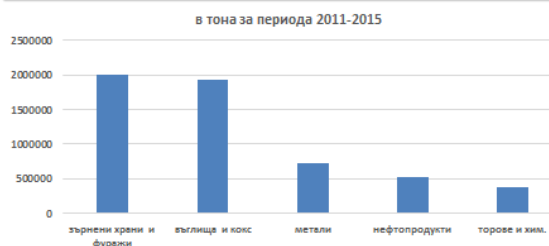
РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Движение на товарооборота



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Основни товаропотоци





РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Основни фактори, влияещи върху интермодалните превози

- Транспортна инфраструктура
- Вносно-износен товаропоток
- Транзитен товаропоток
- Институционално съпротивление



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Тенденциите

- Транспорт
- Търговия



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Задачите

- На транспортната инфраструктура
- На спедицията и логистиката



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Спедиция и логистика

- Окрупняване пратки на различни товародатели
- Използване на интермодални и мултимодални транспортни схеми



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

### Приоритети за инфраструктурните проекти в транспорта

- Вписване в мултимодалността и интермодалността
- Принос към цялостения растеж на транспортната ни индустрия



РЕКА ДУНАВ,  
МУЛТИМОДАЛНОСТТА И ИНТЕРМОДАЛНОСТТА

**БЛАГОДАРЯ ЗА ВНИМАНИЕТО !**





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## КРЪГЛА МАСА 20 ЮНИ 2017 г. Русе, България

„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 поддръжка на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“

Добри практики  
за устойчивото  
развитие на  
интермодалния  
транспорт



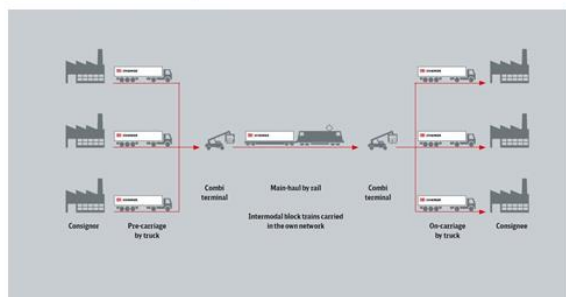
Интермодален транспорт  
Шенкер ЕООД

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

## Интермодалното решение Процеси



3

## Intermodal Solution Road – Rail Combination



- Блок влак интермодално решение/проект
- Отправна и получаваща гара в България: Пристанище Русе
- Отправна и получаваща гара в Австрия: Велс
- Честота: един двупосочен курс на седмица
- Обем на година: 47 блок влака/ 1692 ремаркета във всяка посока
- Вид на стоките – Всякакъв вид стоки (освен ADR/RID клас 1 & 7)
- Старт на първия влак / отпътуване : 31.01.2015 от Германия и 03.02.2015 от България



4

## Маршрут



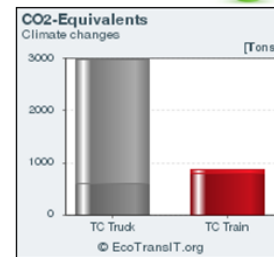
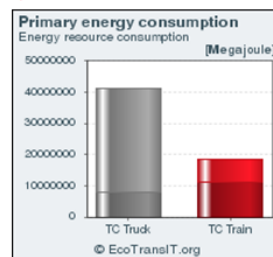
Nuremberg – Russe - Nuremberg

5

## Интермодално решение Екологични аспекти



Намаляване на консумацията на енергия и на вредните емисии



6



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## Интермодалното решение Иновация на пазара

**DB SCHENKER**

### Първото интермодално решение на Българския пазар

- Уникален за тогава продукт на логистични услуги, който предоставя регулярни връзки между България и Германия/Европа
- Новата връзка между двете отправни точки комбинира жепозопътен транспорт и автомобилни услуги предлага не само дефинирани дни на доставка, но и намаля транспортните разходи чрез екологични транспортни решения.



7

## Intermodal Solution Technical data

**DB SCHENKER**

- Блок влак основно разстояние и маневриране (N-S 1600 t / S-N 1600 t \*600 m\* / Профил: P/C 70/400)
- 18 покот вагона– модел Sdggmrs T3000e
- Предварителен и последващ автомобилен транспорт в България и Австрия
- Терминални операции в пристанище Русе и Нюрнберг
- 102 Ремаркета13,6 m. със сертификат P40(0)



8

## Интермодално решение График на отпътуване от Германия

**DB SCHENKER**

et (Date)	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed
Core #Time for loading				12:00													
Departure from loading point in DE				12:00													
Arrival in Rome				12:00													
Reloading in Rome				12:00													
Departure from Rome				12:00													
Arrival in Nuremberg				12:00													
Reloading in Nuremberg				12:00													
Departure from Nuremberg				12:00													
Delivery arrival destination DE/CP				12:00													

Legend:

Train 1

Train 2 Test period from 05.10. till 06.11.2016!

9

## Интермодално решение График на отпътуване от България

**DB SCHENKER**

et (Date)	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed
Core #Time for loading				12:00													
Departure from loading point in DE				12:00													
Arrival in Nuremberg				12:00													
Reloading in Nuremberg				12:00													
Departure from Nuremberg				12:00													
Arrival in Rome				12:00													
Reloading in Rome				12:00													
Delivery arrival destination DE/CP				12:00													

Legend:

Train 1

Train 2 Test period from 05.10. till 06.11.2016!

10

## Интермодално решение Вашите ползи

**DB SCHENKER**

- Уникално решение на DB Schenker Logistics и DB Cargo
- Всички услуги на едно място
- Намаляване на разходите в сравнение с превоз с камион до 20%
- Ценова стабилност за една година
- Дефинирани срокове с фиксиран график
- Намаляване на вредните емисии



11



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт (възможности и предизвикателства)

д-р Росица Малинова

20 юни 2017 г., град Русе

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

Понятието „интермодален транспорт“, е част от транспортната концепцията „интермодализиъм“. От функционална и оперативна гледна точка, той включва два компонента:

- **Интермодален транспорт (Intermodal transportation)** – „прехвърлянето на товари от един вид транспорт на друг, в терминали, специално предназначени за тази цел.
- **Трансмодален транспорт (Transmodal transportation)** – „прехвърлянето на товари в рамките на един и същ вид транспорт (напр. от железопътен към железопътен транспорт)“, което се извършва в специализирани терминали.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт ИНТЕРМОДАЛИЗИЪМ



### ТРАНСМОДАЛИЗИЪМ



Интермодализиъм и Трансмодализиъм

## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

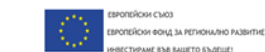
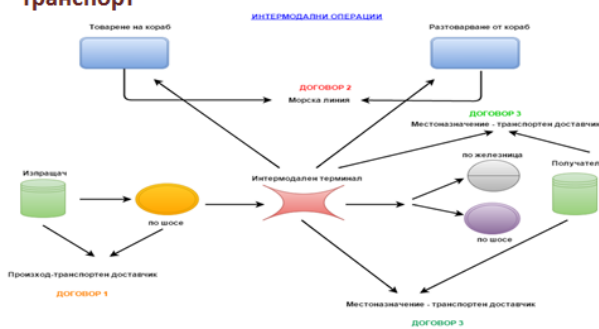
- Обхват на комбинирания, интермодалния и мутимодалния транспорт:



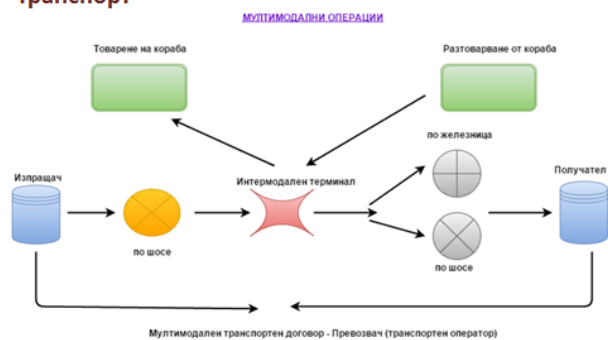
Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт







### Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

### Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

Основно място в осъществяването на интермодалните превози, заемат интермодалните транспортни единици (ИТЕ). Най-широко приложение намират следните три групи ИТЕ - контейнери (container), сменяеми надстройки (swab-body) и полуремаркета (trailer).

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

### Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

**Контейнерът** представлява вид „кутия“, предназначена за превоз на товари, достатъчно устойчива за многократна употреба, с възможност за подреждане една върху друга и снабдена с устройства, позволяващи прехвърлянето ѝ между видовете транспорт. Стандартния размер на контейнера, според ISO стандартите:

- ✓ 20-футов - **TEU** (Twenty-Foot Equivalent Unit);
- ✓ 40-футов - **FEU** (Forty-foot Equivalent Unit);
- ✓ високообемните контейнери (High Cube);
- ✓ супер обемните контейнери (Super High Cube).

При интермодалните превози, найпредпочитан е **45 - футовия (High Cube) контейнер**.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

### Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

В зависимост от вида на стоките, които се превозват с тях, контейнерите могат да се класифицират на:

- **Стандартни;**
- **Хладилни; и**
- **Специални контейнери, които биват:**
  - ✓ „Open top“ контейнерите;
  - ✓ „Flat rack“ контейнерите;
  - ✓ „Tank“ контейнерите.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

### Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

➤ **Хладилен контейнер**

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

### Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

➤ „Open top“ контейнер

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



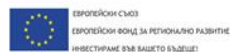
## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

### ➤ “Flat rack” контейнери



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

### ➤ “Tank” контейнери



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

Основните **предимства** на ISO-контейнерите в сравнение с другите интермодални транспортни единици са:

- възможността им да се нареждат един върху друг на няколко реда;
- възможността им да се транспортират с всички видове транспорт;
- притежават най-широка терминална мрежа;
- дават възможност за поставяне на фирмени лого и цвят;

Като техен **недостатък**, може да се отнесе необходимостта от специализирано оборудване за претоварване.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

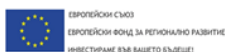


## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

Сменяемите надстройки (swap body) са стандартизирани товарни единици, тип контейнери, предназначени за автомобилен и железопътен транспорт. В практиката термина „сменяема надстройка“ се използва най-често за назоваване на товарните контейнери, които не са ISO-контейнери.



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



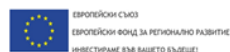
## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

Познати са няколко разновидности на сменяемите надстройки, в зависимост от вида на стоките, които се превозват, а именно:

- ✓ **Стандартни сменяеми надстройки с брезентови щори** – проектирани са като стандартните ремаркета, които са от затворен тип с твърд покрив, крайни стени и под;
- ✓ **Сменяеми надстройки с твърди стени** – проектирани за превоз на стоки под температурен режим (под и над нулата), за превоз на замразени, охладени и полуготови стоки;
- ✓ **Сменяеми надстройки тип „резервоар“ (tank swab body)** – проектирани са за превоз на товари в течно, газообразно и прахообразно състояние. С този вид надстройки се превозват най-често нефт и нефтени продукти;
- ✓ **Сменяеми надстройки тип „бункер“ (bulk swab body)** – този вид сменяема надстройка се състои от херметична обвивка и е предназначена за превоз на сухи вещества в насипно състояние без опаковка.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

□ **Предимствата** на сменяемите надстройки са:

- ❖ притежават по-голям капацитет за евро-палети и стоки в течно състояние;
- ❖ конструкцията на сменяемата надстройка е оптимизирана до минимум тегло на тарата;
- ❖ повечето сменяеми надстройки, са оборудвани със съгъваеми крака, намиращи се под тяхната рамка за по-лесното им прекъвяряне между видовете транспорт;
- ❖ сменяемите надстройки се отличават с добра гъвкавост;
- ❖ дават възможност да се отговори на предпочитанията на някои клиенти, които държат да се използват фирмени лого и цвят и др.

□ **Недостатъци** на сменяемите надстройки са:

- ❖ невъзможността им да се подреждат една върху друга;
- ❖ много по-уязвими от стандартните ISO-контейнери;
- ❖ тяхната приложимост се ограничава само до автомобилен и железопътен транспорт.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

### Полуремарке и ремаркета

- ❖ Стандартни ремаркета и полуремаркета с *брезентови щори*;
- ❖ Хладилни ремаркета и полуремаркета с *твърди стени*, предназначени за превоз на стоки под температурен режим;
- ❖ Ремаркета и полуремаркета *тип дрехарки*, за превоз на дрехи на закачалки;
- ❖ Ремаркета и полуремаркета *тип „резервоар“* (tank trailer) за превоз на стоки в течно газообразно и прахообразно състояние;
- ❖ *Платформени открити* ремаркета и полуремаркета за превоз на извънгабаритни машини и др.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

- **Предимствата на ремаркетата и полуремаркетата:**
  - ✓ възможността за товарене и разтоварване без необходимост от специализирано оборудване;
  - ✓ висока степен на стандартизация;
  - ✓ възможност за поставяне на фирмени лого и цвят на транспортната единица;
  - ✓ висока разновидност на пазара на търсенето и предлагането на ремаркета и полуремаркета.
- **Основни техни недостатъци са:**
  - ✓ невъзможността им да се поддредят едно върху друго;
  - ✓ необходимост от специализирани железопътни вагони, които да отговарят на изискванията на по-голямата част от товарните профили;
  - ✓ по-голяма тара на ремаркетата и полуремаркетата в сравнение с контейнерите.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



## Комбиниран, интермодален и мутимодален транспорт

- **Класификация на интермодалните превози**
  - a. Според видовете използван транспорт:
    - ✓ сухопътни интермодални превози;
    - ✓ интермодални превози по вода;
    - ✓ смесени интермодални превози.
  - b. Според вида на използваната интермодална транспортна единица или транспортно средство:
    - ✓ интермодални превози на голямотонажни контейнери;
    - ✓ интермодални превози на комплектни товарни автомобили, със и без шофьорите;
    - ✓ интермодални превози на ремаркета и полуремаркета;
    - ✓ интермодални превози на комплектни железопътни вагони;
    - ✓ интермодални превози на оборотни надстройки.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### RO-LA (Rolling-Motorway) интермодални превози



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### RO – RO (Roll on – Roll of) интермодални превози



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





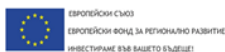
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

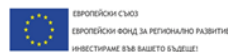


### Предимства на интермодалните превози

- Интермодалният транспорт отчита икономии от мащаба чрез значително по-ниската цена на транспорт за една товарна единица;
- Сравнително постоянни цени, които се договарят за определен период от време и независимостта от пазарната конюнктура, какъвто е случаят при конвенционалния автомобилен транспорт;
- Точна предвидимост, планираност и регулярност на превозите;
- Интермодалният транспорт се характеризира с голям превозен капацитет;

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### Предимства на интермодалните превози

- Интермодалния транспорт реализира по-голям положителен екологичен резултат, в сравнение с унимодалния автомобилен транспорт;
- Способства за ограничаване влиянието на транспортната дейност върху промяната на климата, намаляването на шума и отделянето на вредни емисии в околната среда;
- Отчита значителен социален ефект, като способства за намаляване на пътно-транспортните произшествия;
- Способства за разтоварване на пътната мрежа и пренасочване на превозите към железопътния и водния транспорт;
- Спмага за решаването на проблемите свързани с дефицита на водачите на МПС;

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### Възможности на интермодалния транспорт

Потенциални количества товари, превозвани на разстояние над 300 км, които могат да бъдат прехвърлени за превоз от автомобилен към другите видове транспорт, най-вече железопътен и воден (вътрешноводен и морски).



### Предизвикателства пред развитието на интермодалните превози в България

- Големи времеви загуби в терминалите, където се реализира трансфера на транспортните единици между различните видове транспорт;
- Забавяния при преминаване през граничните преходи;
- Забавяния поради ремонтни дейности по инфраструктурата;
- Високи инвестиционни разходи;
- Някои законови пропуски;
- Проблеми с организацията на интермодални превози;
- Липсата на доверие между страните - участници в превозите;
- Ниска средна скорост на придвижване на железопътния транспорт;
- Ниска степен на изграденост на терминалната мрежа на страната;

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### КРЪГЛА МАСА

20 юни 2017 г.  
Русе, България

„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“

**Предварително проучване на състоянието на железопътната инфраструктура в българската част от трансграничния регион Румъния-България**

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“  
[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА ПРЕДВАРИТЕЛНОТО ПРОУЧВАНЕ



Северозападен район за планиране

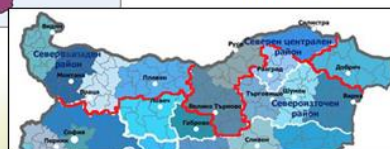
Области: Видин, Монтана, Враца и Плевен

Северен централен район за планиране

Области: Велико Търново, Русе и Силистра

Северозточен район за планиране

Област Добрич



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

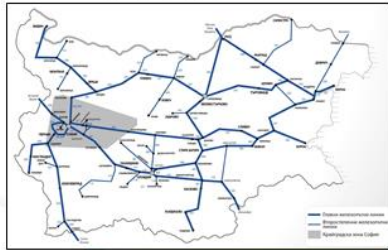


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



### ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ

Управител на железопътната инфраструктура: Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“)



- 9 главни железопътни линии
- 1-ва: Калотина - София - Пловдив - Свиленград;
  - 2-ра: София - Горна Оряховица - Варна;
  - 3-та: София - Карлово - Казанлък - Сливен - Симеоновград - Бургас;
  - 4-та: Русе - Стара Загора - Пловдив;
  - 5-та: София - Перник - Кюлата;
  - 6-та: София - Радомир - Юзеповци - Пощево;
  - 7-ма: София - Мездра - Видин/Поморие/Варна;
  - 8-ма: Пловдив - Стара Загора - Бургас;
  - 9-та: Русе - Варна

Източник: АД „НПБ“

www.interregrobg.eu



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



### ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ

Дължина на железопътните линии в текущ път: 4029 км

Общата разгъната дължина на железопътните линии: 6475 км

Електрифицирани линии (AC 25kV и честота 50Hz): 5102 км (над 70%)

Линии с нормално (стандартно) междурелсие 1435 мм: 6322 км (97,6%)

Теснопътни железопътни линии с междурелсие 760 мм: 138 км (2,1%)

Гарови коловози с широко междурелсие 1520 мм: 15 км (0,2%)

Мрежата на ДП „НКЖИ“ включва 297 гари и 16 разделни поста от които:

- 283 пътнически гари и 9 разделни поста със съоръжения за обслужване на пътници;
- 252 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварни дейности (ТРД);
- 105 гари с вагонни везни.

Дезинфекционни рамки за външна дезинфекция на вагони в граничните гари: 5 бр.

Дезинфекционни станции за почистване на тов. вагони: 8 бр.

www.interregrobg.eu



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



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейски транспортни коридори през България



Коридор №4 (Калотина/Видин – София – Кюлата – Солун/Свиленград – Истанбул), като част от международния коридор за и от Дрезден;

Коридор №7 по река Дунав;

Коридор №8 (Пощево – София – Бургас/Варна), като част от коридора, свързващ Адриатическо и Черно море;

Коридор №9 (Поргеево/Русе – Димитровград – Свиленград/Манастир/Дедеагач), като част от коридора „Балтийско – Егейско море“

Коридор №10 (Калотина – София), като връзка с коридора, свързващ Залцбург със Солун.

www.interregrobg.eu



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



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)



Решение (ЕС) №1315/2013 на Европейския парламент очертава насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), базирана на 9 основни коридора и подкрепена от широкообхватна мрежа от транспортни артерии, включващи се в основната мрежа на регионално и национално равнище.

Територията на България се пресича от 2 коридора на основната TEN-T мрежа: Коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“ и Коридор „Рейн–Дунав“.

www.interregrobg.eu



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



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) през България



#### Коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“

Свързва германските пристанища Бремен, Хамбург и Роттердам, минавайки през Чехия, с разклонение, преминаващо Австрия, и продължава през Унгария към румънското пристанище Констанца, българското пристанище Бургас, с връзка към Турция, гръцките пристанища Солун и Пирей, както и към Кипър чрез „морска магистрала“.

www.interregrobg.eu



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



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) през България



#### Коридор „Рейн–Дунав“

Свързва Страсбург и Манхайм чрез две паралелни оси в Южна Германия — една от 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 преминала през Австрия, Словакия и Унгария, до румънските пристанища Констанца и Галац. Той включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътни-автомобилни терминали и вътрешните водни пътища по река Майн, канала Майн–Дунав, цялото поречието на Дунав от Келхайм надолу по течението на реката, както и река Сава.

www.interregrobg.eu





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

НАИМЕНОВАНИЕ НА ВЪЗЛА	ЛЕТИЩЕ	МОРСКО ПРИСТАНИЩЕ	ВЪТРЕШНО ПРИСТАНИЩЕ	ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТЕРМИНАЛ
Бургас	Широкобявна	Централна		
Добрич			Широкобявна	Централна
Горна Оряховица	Широкобявна		Широкобявна	Централна
Лов			Широкобявна	
Оряхово			Широкобявна	
Плевен	Широкобявна		Централна	Централна
Русе			Централна	Централна
София	Централна		Широкобявна	Централна
Свиленград			Широкобявна	Широкобявна
Сливков			Широкобявна	
Варна	Широкобявна	Широкобявна		
Видин			Централна	

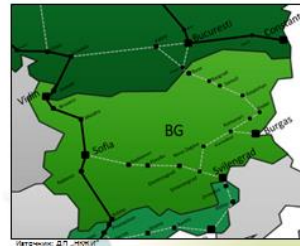
Източник: <http://ec.europa.eu/>

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

#### Железопътен товарен коридор №7 (Ориент-Източно Средиземноморие)



Източник: ДП „НСЖ“

В изпълнение на Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент относно развитие на Европейската железопътна мрежа за конкурентен превоз на товари бяха създадени 10 железопътни коридори за приоритетен превоз на товари, които преминават през териториите на страните-членки на Европейския съюз (ЕС).

Коридорът преминава през територията на Република България. Основният маршрут на коридора е Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца и Арад – Крайова – Видин – София – Кулата – Солун – Атина с алтернативни маршрути Видин – Русе – разпределителна – Синдел разпределителна – Нова Загора – Свиленград и София – Пловдив – Свиленград. Управлението на движението в българската част от коридора, неговото поддържане и модернизация е отговорност на ДП „НСЖ“.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Железопътна мрежа в обхвата на проучването



2-ра железопътна линия в участъка от Ловатник до Варна; 23-та железопътна линия Ясен – Червиза; 24-та железопътна линия Левски – Свищев; маневрен район Ореш – Белене; маневрен район Каспичан – Нови пазар; 28-ма железопътна линия Разделна – Кардам; 3-та железопътна линия в участъка Синдел – Варна Фериботна – Разделна; 4-та железопътна линия в участъка Русе – Горна Оряховица – Дебелец; маневрен район Горна Оряховица юг; 7-ма железопътна линия Мездра – Видин; 71-ва железопътна линия Бойчиновци – Берковица; 72-ра железопътна линия Брусарци – Лом; 73-та железопътна линия Видин патническа – Кошава; 9-та железопътна линия в участъка Русе – Каспичан; 91-ва железопътна линия Самуил – Силистра.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Статистическа зона България

Статистическа зона	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойни железопътни линии	Електрифицирани железопътни линии	Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътната мрежа
	km <sup>2</sup>	брой	km	km	km	km <sup>1000</sup> km <sup>2</sup>	km <sup>1000</sup> души
България	110372	7401889	4028	383	25	2658	37
							8.7

#### Северозападен район за планиране

Статистически райони / Области	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойни железопътни линии	Електрифицирани железопътни линии	Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътната мрежа			
	km <sup>2</sup>	Брой	km	km	km	km/1000 km <sup>2</sup>	km/1000 души			
Северозападен район	18070	788823	848	191	29	443	88	34	8.4	
Видин	3033	38867	108	0	0	99	36	36	12.2	
Плевен	3638	134669	114	0	0	114	100	31	8.8	
Бяла	2820	181271	112	0	0	90	112	100	31	8.8
Тракия	4683	248138	206	115	96	115	96	44	8.3	

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Област Видин

Населени места: 140 (7 града и 133 села)  
Общини: 11  
Население: 88867 души  
Площ: 3033 км<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 29.3 души/км<sup>2</sup>  
Железопътни линии: участъка Дреновец – Орешец – Видин и нейното удължение Видин – Кошава и са част от 7-ма главна железопътна линия София – Видин  
Експлоатационни пунктове: 15  
Открити за обслужване на пътници: 6 гари и 8 спирки  
Дължина на линиите: 108 км  
Двойни железопътни линии: 0 км  
Електрифицирани линии: 93 км (86%)  
Гъстота на железопътната мрежа: 36 км/1000 км<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 12,2 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Област Монтана

Населени места: 130 (8 града и 122 села)  
Общини: 11  
Население: 134669 души  
Площ: 3636 км<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 37 души/км<sup>2</sup>  
Железопътни линии: участък Дъбова макала – Брусарци – Бойчиновци – Палилула по 7-ма линия, 71-ва железопътна линия Бойчиновци – Монтана – Берковица и 72-ра железопътна линия Брусарци – Лом  
Експлоатационни пунктове: 21  
Открити за обслужване на пътници: 7 гари и 14 спирки  
Дължина на линиите: 114 км  
Двойни железопътни линии: 0 км  
Електрифицирани линии: 114 км (100%)  
Гъстота на железопътната мрежа: 31 км/1000 км<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 8,5 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО

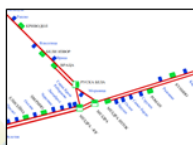


БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Враца

Населени места: 123 (8 града)  
Общини: 10  
Население: 168727 души  
Площ: 3620 km<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 46,6 души/km<sup>2</sup>  
Железопътни линии: участък от Елисейно до Кунино по 2-ра главна линия и в участъка Мездра – Ранево по 7-ма главна линия  
Експлоатационни пунктове: 25  
Открити за обслужване на пътници: 10 гари  
Дължина на линиите: 112 km  
Двойни железопътни линии: 67 km (60%)  
Електрифицирани линии: 112 km (100%)  
Гъстота на железопътната мрежа: 31 km/1000 km<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,6 km/10000 души



www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Плевен

Населени места: 123 (14 града)  
Общини: 11  
Население: 248138 души  
Площ: 4653 km<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 53,3 души/km<sup>2</sup>  
Железопътни линии: участък Реселец – Червен бряг – Ясен – Левски – Градище по 2-ра главна линия; 23-та линия Ясен – Черквица; Червен бряг – Радомирици и Левски – Асеновци  
Експлоатационни пунктове: 30  
Открити за обслужване на пътници: 12 гари  
Дължина на линиите: 206 km  
Двойни железопътни линии: 115 km (56%)  
Електрифицирани линии: 115 km (56%)  
Гъстота на железопътната мрежа: 44 km/1000 km<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 8,3 km/10000 души

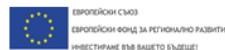


www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Северен централен район за планиране

Статистически райони / Област	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойни железопътни линии	Електрифицирани железопътни линии	Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътна мрежа
	km <sup>2</sup>	души	km	km	%	km/1000 km <sup>2</sup>	km/10000 души
Северен централен район	14874	936441	827	89	14	436	7,8
Област Велико Търново	14803	142155	206	22	25	159	8,1
Русе	2803	223489	185	0	0	184	8,9
Силистра	2846	111957	70	0	0	25	6,3

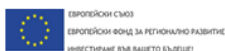


### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Велико Търново

Населени места: 336 (14 града)  
Общини: 10  
Население: 242259 души  
Площ: 4663 km<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 52 души/km<sup>2</sup>  
Железопътни линии: 2-ра главна линия от Бутново до Асеново; 24-та линия от Свищов до Червена и 4-та линия от Полски Тръмбеш до Дебелец  
Експлоатационни пунктове: 35  
Открити за обслужване на пътници: 12 гари  
Дължина на линиите: 236 km  
Двойни железопътни линии: 82 km (35%)  
Електрифицирани линии: 159 km (67%)  
Гъстота на железопътната мрежа: 51 km/1000 km<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 9,7 km/10000 души



www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Русе

Населени места: 83 (9 града)  
Общини: 8  
Население: 223489 души  
Площ: 2803 km<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 79,7 души/km<sup>2</sup>  
Железопътни линии: участъците по 4-та главна линия от Русе до Полоко Косово и 9-та линия от Русе Разпределителна до Сеново  
Експлоатационни пунктове: 21  
Открити за обслужване на пътници: 12 гари  
Дължина на линиите: 155 km  
Двойни железопътни линии: 0 km  
Електрифицирани линии: 154 km (99%)  
Гъстота на железопътната мрежа: 55 km/1000 km<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,9 km/10000 души

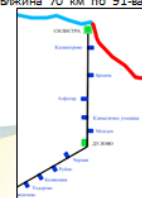


www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Силистра

Населени места: 118 (5 града)  
Общини: 7  
Население: 111957 души  
Площ: 2846 km<sup>2</sup>  
Средна гъстота на населението: 39,3 души/km<sup>2</sup>  
Железопътни линии: железопътен участък Безименна – Силистра с дължина 70 km по 91-ва железопътна линия Самуил – Силистра  
Експлоатационни пунктове: 10  
Открити за обслужване на пътници: 2 гари  
Дължина на линиите: 70 km  
Двойни железопътни линии: 0 km  
Електрифицирани линии: 0 km  
Гъстота на железопътната мрежа: 25 km/1000 km<sup>2</sup>  
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,3 km/10000 души



www.interregrobg.eu



**АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ**

**Североизточен район за планиране**

Статистически район/ Област	Площ	Население	Дължина на железопътните линии		Двойни железопътни линии		Електрифицирани железопътни линии		Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътна мрежа
	km <sup>2</sup>	фой	km	%	km	%	km	%	km/1000 km <sup>2</sup>	km/1000 души
Североизточен район	14457	939262	464	246	51	369	76	33	5.2	
Област	4720	176438	60	0	0	0	0	13	3.4	



www.interregrobg.eu



**АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ**

**Област Добрич**

Населени места: 215 (6 града)

Общини: 8

Население: 178438 души

Площ: 4720 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 37,8 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: железопътен участък Дончево – Кардам граница от 28-ма железопътна линия Разделна – Кардам

Експлоатационни пунктове: 7

Открити за обслужване на пътници: 3 гари

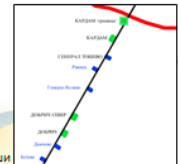
Дължина на линиите: 60 км

Двойни железопътни линии: 0 км

Електрифицирани линии: 0 км

Гъстота на железопътната мрежа: 13 km/1000 km<sup>2</sup>

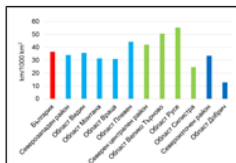
Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 3,4 km/1000 души



www.interregrobg.eu

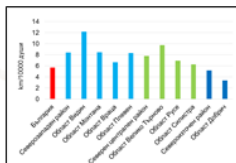


**СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ**



**Гъстота на железопътната мрежа**

При средна гъстота на железопътната мрежа за България 37 km/1000 km<sup>2</sup> с най-ниска средна гъстота, от изследваните райони, в Североизточен район за планиране (33 km/1000 km<sup>2</sup>), следван от Северозападен район (34 km/1000 km<sup>2</sup>) и Северен централен район (42 km/1000 km<sup>2</sup>). За сравнение в Европа (EC-28) през 2014 г. средната гъстота на железопътната мрежа е 49,4 km/1000 km<sup>2</sup>.



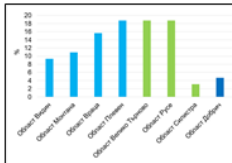
**Осигуреност на населението с железопътна мрежа**

Осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за България е 5,7 km/1000 души при осигуреност в Северозападен район за планиране 8,4 km/1000 души, в Северния централен район 7,8 km/1000 души и в Североизточен район 5,2 km/1000 души. За сравнение осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за Европейски съюз (EC-28) през 2014 г. е 4,4 km/1000 души.

www.interregrobg.eu

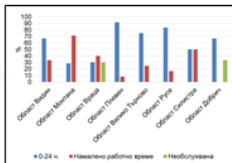


**СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ**



**Разпределение на пътните гари по области**

За обслужване на населението с пътнически железопътен транспорт на територията на изследваните области има общо 64 пътнически гари.



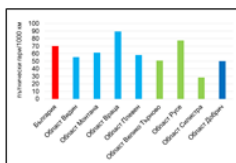
**Разпределение на пътните гари според работното време**

С непрекъснато 24 часово обслужване в денонощието, за изследваните области, са 66% от гарите, 28% са с намалено работно време и 6% от гарите са необслужвани.

www.interregrobg.eu

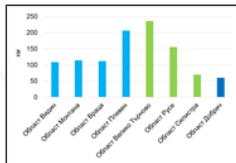


**СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ**



**Гъстота на пътните гари според дължината на линиите**

В две от областите – Враца и Русе се наблюдава по-висока стойност на параметъра в сравнение със средната стойност за страната. Значително по-ниска стойност от средната за страната се наблюдава за железопътния участък Безименна – Силистра по 91-ва железопътна линия на територията на област Силистра.



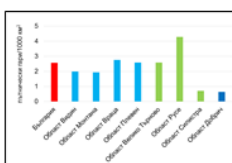
**Дължина на железопътните линии в текущ път**

Водещи по този показател са областите Велико Търново, Плевен и Русе.

www.interregrobg.eu

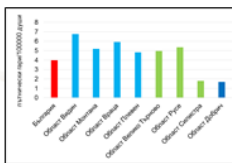


**СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ**



**Осигуреност на територията с пътнически гари**

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.



**Осигуреност на населението с пътнически гари**

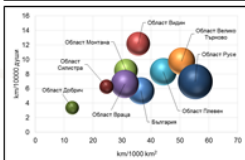
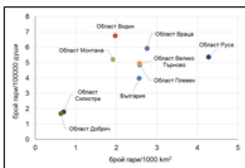
Според разпределението на броя на пътните гари спрямо населението водещо място от изследваните райони заема област Видин. Стойностите на показателя за областите Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново и Русе са по-високи от средната стойност за страната. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

www.interregrobg.eu





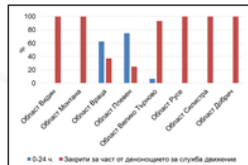
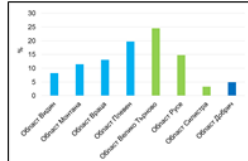
### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



www.interregrobg.eu



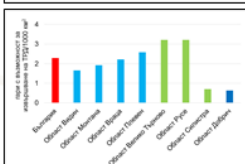
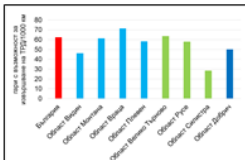
### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



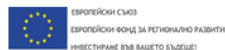
www.interregrobg.eu



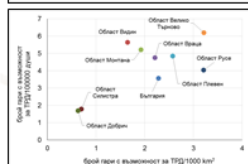
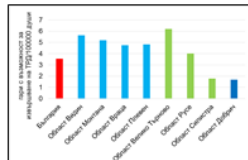
### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



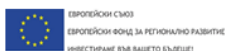
www.interregrobg.eu



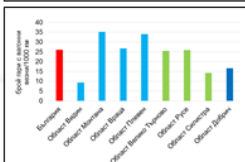
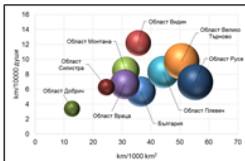
### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



www.interregrobg.eu



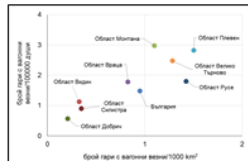
### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



www.interregrobg.eu



### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



www.interregrobg.eu



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

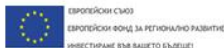


**БЛАГОДАРИ ЗА ВНИМАНИЕТО!**



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



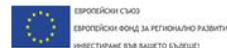
### КРЪГЛА МАСА 20 ЮНИ 2017 г. Русе, България

„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 канална и 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“

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи – предварителни проучвания“



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

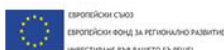


### Състояние на инфраструктурата за вътрешноводен транспорт ВЪТРЕШНОВОДЕН ТРАНСПОРТ

- Вътрешноводният коридор Рейн-Майн-Дунав (Приоритетна TEN-T ос) е основен товарен маршрут, свързващ пристанища Ротердам на Северно море с Черно море, както и с речните пристанища в трансграничния регион.
- Въпреки предназначението му като основна европейска транспортна артерия, Дунав има по-малко от очакваното значение в транспортната икономика в региона, тъй като се използва само 10-15% от транспортния му капацитет.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



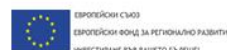
### ПРИСТАНИЩЕ ВИДИН

Пристанище Видин е разположено в западната част на българския участък на река Дунав, в района на град Видин, на десния бряг по течението на р. Дунав от км. 781.500 до км. 795.000.

- Стратегическо географско местоположение. Своеобразен транспортен възел образуван от пресичаната точка на транспортен коридор №4 и транспортен коридор №7 и съвременно инфраструктурен път към Габриш, Мазарония и Сърбия. От тук по коридор №4 и коридор №8 минава и пътя към страните от Близкия изток.
- Връзка с пътищата и алт инфраструктура на страната. Напълно обновен пътен и жп връзка към републиканската транспортна мрежа.
- Дунав мост 2 съществено отваря и интегрира почтено транспортната мрежа на България в европейските транспортни мрежи.
- Свободна безмитна зона в непосредствена близост до Дунав мост 2 и пристанището, разположена на 2 граници.
- 3 териториално отделени терминала – Видин Север, Видин Юг, Видин Център.
- Пристанище за обществен транспорт с национално значение.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Пристанищен терминал Видин-север

Пристанище „Видин-север“ е съставено от два пристанищни терминала: Пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“ от км. 792.800 до км. 793.000 и Пристанищен терминал „Видин-Север“ от км. 793.600 до км. 793.200 на р. Дунав.

- Автофериботния терминал разполага с Ро-Ро рампа с ширина 30-50 м, позволяваща приставането на един фериботен кораб за обработка.
- Изградена е пътна връзка – отклонение от път Е79 непосредствено преди входа на автофериботния терминал, както и жп. коловоз – отклонение от коловоза за фериботната гара, непосредствено преди входа в.
- Обща площ на терминала е 120 декара.
- Обща дължина на кейовия фронт – 800 м.
- Обработват масови товари, върхени култури, МПС и друга колесна техника, метали, дървесина, вторични суровини, палетираны стоки, контейнери.



Корабни места:	4 бр.
Обща дължина на корабните места:	350 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	10 000 кв. м
Закрита складова площ:	1620 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





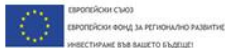
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### Пристанищен терминал Видин-център

Разположен в централната градска част от км. 789.900 до км. 791.300 върху площ от 17 000 м<sup>2</sup>;

- Пристанищната кейова стена от наклонен тип, настилка с каменна облицовка, с дължина - 1440 м;
- Четири понтонни съоръжения за приемане и булваровка;
- Съществуваща сграда на речна гара;
- Добра функционалност в комуникационните връзки между трите пътнически транспортни обекта в града без необходимост от допълнителен транспорт;
- Удобство за пристиганци и заминаващи пътници.



Корабни места:	4 бр.
Обща дължина на корабните места:	1 440 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Пристанищен терминал Видин-юг

Разположен в южната промишлена зона на града в участъка на км. 785.000 до км. 785.200 върху площ от 48 000 м<sup>2</sup>;

- Обща площ 48 декара;
- Кейова стена от наклонен тип, настилка с каменна облицовка;
- 2 корабни места с дължина 200 м;
- Открита складова площ от 18 000 кв. м;
- Създава суперструктура Ел портален пристанищен кран "Кирова" 10 т /извън експлоатация/; Ел портален пристанищен кран "Албатрос" 10-16 т; Членов товарач "Бобет";
- Пристанището е предназначено за прием и съхранение на настилни товари, които не изискват специални условия за обработка



Корабни места:	2 бр.
Обща дължина на корабните места:	208 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	18 000 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Пристанищен терминал Лом

Пристанището е разположено на р. Дунав от речен км 742.000 до речен км 742.500 и е най-близко разположеното пристанище до административния и стопански център на страната – гр. София.

- Стратегическо географско местоположение. Лава се пресича тогава на два от транспортните транспортни коридора – Рейско-Дунавски и Ориент-Източноевропейско-Балтийски.
- Връзка с пътна и жп инфраструктура на страната. Пристанището е свързано с националната железопътна мрежа и с републиканската пътна мрежа. Покрива се с железопътен път през гр. Монтана се осъществява връзка с международен път Е 79.
- Обработка и съхранение на настилни товари (руди и въглища); генерални товари; пакетирани, товари в течна състояние; контейнери, ласови и обемни товари.
- Пристанище за обществен транспорт с национално значение.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Пристанищен терминал Лом

- Кейове и корабни места: Пристанището обхваща 5 кв и 13 корабни места, три от които (1, 2 и 3) са разположени на открития Дунав, а останалите 10 - във вътрешен басейн - лиман.
- Общата дължина на корабните места е 1 335 м. Общата дължина на кейовия фронт е 1 422 м и 1 400 м вътре в лимана.
- Монолитни складове и навеси с обща площ от 8 943 кв. м.
- Открити складове с обща площ от 117 921 кв. м.
- Кранове и съоръжения за обработка: 19 ал. портални пристанищни крана с товароподемност от 5 до 20 тона.
- Паркинг зони за автомобили.
- Вътрешно пристанищна жп мрежа.
- На територията на терминала има изградени гранични контролно-пропускателен пункт, митнически пункт, пункт за фитосанитарен контрол и други.



Корабни места:	13 бр.
Обща дължина на корабните места:	1335 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	58 000 кв. м
Закрита складова площ:	8 943 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Пристанищен терминал Оряхово

- То е с обща площ от 19 808 м<sup>2</sup>
- Президежното количество товари, което може да бъде обработено по протежението на пристана на терминала за година е 307 000 тона;
- През територията на порта преминава теснолинейната железопътна линия Червен бряг – Оряхово, която от 2002 г. е закрита и не функционира.



Корабни места:	3 бр.
Обща дължина на корабните места:	221 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	4 400 кв. м
Закрита складова площ:	962 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Пристанищен терминал Никопол

"Пристанищен терминал Никопол" е част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Разположен е на десния бряг на р. Дунав от речен км. 597.900 до речен км. 597.550 в западната част на гр. Никопол, област Плевен, на Паневропейски транспортен коридор № 7

- Връзка с пътна инфраструктура. Терминалът е свързан с първокласния път Никопол - Плевен, ас. тр. Санцов посредством второстепенен път Никопол - Санцов. Асфалтиран път Никопол - Плевен е коригиран и реконструиран през последните няколко години и е в много добро състояние. Чрез него в посока гр. Плевен се намира на път Е 83 и Е 72.
- Територията на пристанищния терминал Никопол е 17 642 кв. м. На тази територия са изградени административни, обслужващи и бетони сгради, където контрол на навигацията, Административна сграда, Хале за покрити декинфекция, Хале за щателна митническа проверка, Офиси.
- Ро-Ро рамплата е с ширина 30-50 м, и позволява приставането на два Ро-Ро кораба за едновременно обработка.



Корабни места:	3 бр.
Обща дължина на корабните места:	30 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,50 м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ

- Пристанище Русе заема ключова позиция в Пан - Европейските транспортни коридори: коридор VII - Рейн - Майн - Дунав, коридор IX - Халзинки - Санкт Петербург - Москва - Киев - Букурещ - Русе - Александрия. Пътят на корпината - комбиниран транспорт на транзитни товари по линията Варна - Русе. Коридор ТРАСЕКА - Узбекистан - Азербайджан - Грузия - България - Европа
- Пристанище Русе е най-голямото пристанище в българския участък на р. Дунав.
- Развит мультимодален център, в който се осъществява връзка между три основни вида транспорт - воден, сухопътен и железопътен.
- Развити връзки с транспортната система на страната. Връзки с централната пътна мрежа на България и ж.п. коловози, които го свързват с ж.п. мрежата на страната.
- Пристанище Русе е обособено като два терминала - Русе-изток («Ro-Ro терминал») и централен пътнически кей.



www.interregrobg.eu



## Пристанищен терминал Русе-изток

Пристанищен терминал Русе - Изток е разположен на км. 489-490 в източната промишлена зона на град Русе.

- Площ от 825 533 кв.м.
- 14 кораби места
- 17 крана с максимална товароподемност от 5 до 32 тона
- 196 300 кв.м. складови площи
- 15 800 кв.м. закрита складова площ
- 190 500 кв.м. открити складова площ
- Връзка с жп и автотранспортна мрежа на България
- Ro-Ro терминал за два кораба
- Резервираната площ от 825 533 кв.м. дава възможности за бъдещо развитие на пристанището. В Генералния план са предвидени територии за изграждане на зърнен и контейнерен терминал.



www.interregrobg.eu



## ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ - ЦЕНТЪР

Кейт се намира в централната градска част на Русе и е в непосредствена близост до Централния площад на града и повечето големи хотели. В непосредствена близост се намират и всички администрации обслужващи корабоплаването - ИА, Морска администрация, ИА ППД, ДП, Пристанищна инфраструктура, Митница, ГКПП



Кораби места:	3 бр.
Обща дължина на корабните места:	270 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2.50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

www.interregrobg.eu

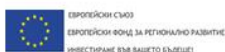


## ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ - ЗАПАД



Кораби места:	12 бр.
Обща дължина на корабните места:	1 395 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2.50 м
Открита складова площ:	27 600 кв. м
Закрита складова площ:	8 900 кв. м

www.interregrobg.eu



## ПРИСТАНИЩЕ СИЛИСТРА

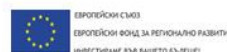
Разположено е на км.375 от устието на река Дунав.

- Обща площ от 17 770 м<sup>2</sup>
- Кейовата му стена е с дължина 300 метра.
- Съоръжено и със собствена железопътна линия, която позволява връзка с републиканската железопътна мрежа на страната.
- 2 понтона за приемане на пътнически кораби
- 900 м<sup>2</sup> паркинг
- Дълбочина на лимана при кота 0 от 1 м. и 2 м.
- Позволява акустирането на речно-морски кораби с товароподемност до 5000 тона



Кораби места:	3 бр.
Обща дължина на корабните места:	300 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2.00 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

www.interregrobg.eu



## ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТА ИЗГРАЖДАНЕ НА НОВИ МОСТОВЕ

Опорни връзки:  
СИЛИСТРА - КЪЛЪРАШ  
ОРЯХОВО - БЕКЕТ



С потенциал:  
НИКОПОЛ - ТУРНО МАГУРЕЛЕ

www.interregrobg.eu



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

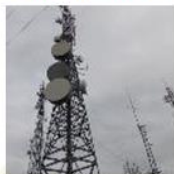


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



## КОМУНИКАЦИОННА И ИТ ИНФРАСТРУКТУРА

БУЛРИС – Речна Информационна Система в  
българската част на река Дунав



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



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



Благодаря Ви за вниманието!

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

## ПРЕЗЕНТАЦИИ НА КРЪГЛА МАСА В ГРАД ПЛЕВЕН, БЪЛГАРИЯ (22.06.2017 Г.)



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



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

**Преглед на развитието на Трансевропейската  
транспортна мрежа (TEN-T) и установяване на мястото  
и в българската част от трансграничния регион  
Румъния-България**

Плевен, 22.06.2017 г.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



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



Основни стратегически документи, с насоки за развитието на транспорта в  
Европа:

- Бяла книга по транспорта (2011);
- Стратегия „Европа 2020“ (2010).

Основната цел на „Бялата книга“ е:

- намаляване на дела на замърсяващите видове транспорт в общия обем на превозите до равнището от 1998 г.;

Предложен е пакет от 60 мерки, които целят по-интензивно използване на железопътния и речния транспорт, развитие на морски магистрала и интермодални морски превози, както и свързването на инфраструктурите на различните видове транспорт в обща мрежа.

Основната цел на стратегията „Европа 2020“ е:

- гладкото функциониране на вътрешния пазар и засилване на икономическото, социалното и териториалното сближаване;
- създаване на условия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



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



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Развитието и експлоатацията на трансевропейските транспортни мрежи допринасят за постигането на основните цели на ЕС заложили в стратегията „Европа 2020“ и в Бялата книга за транспорта.

Трансевропейски (Паневропейски) транспортни коридори

Началото: 90-те години на миналия век

Причините:

- диспропорции в експлоатационните параметри на съществуващата транспортна инфраструктура на т. нар. „развити“ Западноевропейски държави и инфраструктурата на страните от Централна и Източна Европа;
- транспортните инфраструктурни съоръжения в страните от Източния блок ограничават ефективното извършване на превози между държавите както в континентален така и в световен аспект.

Резултат: затруднения при организирането на движението по шосе, железен път и вътрешно-водни пътища

Фундамент: Концепцията за „Трансевропейска транспортна мрежа“, даваща възможност с общи средства да се планира и реализира транспортна инфраструктура с цел обособяване на Европейски транспортен пазар

Решение: 10 трансевропейски коридора

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

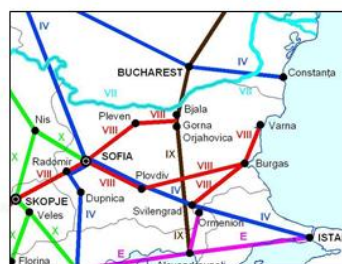


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейски транспортни коридори през България



Коридор №4 (Калфат/Видин – София – Кулата – Солун – Свиленград – Истанбул), като част от международния коридор за и от Дрезден;

Коридор №7 по река Дунав;

Коридор №8 (Повшево – София – Бургас/Варна), като част от коридора, свързващ Адриатическо и Черно море;

Коридор №9 (Поргеве/Русе – Димитровград – Свиленград/Маказа/Дедагач), като част от коридора „Балтийско – Егейско море“

Коридор №10 (Калотина – София), като връзка с коридора, свързващ Залцбург със Солун.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



Interreg



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



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)



www.interregrobg.eu

Регламент (ЕС) №1315/2013 на Европейския парламент очертава насоките на Европейския съюз за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), базирана на 9 основни коридора и подкрепена от широкообхватна мрежа от транспортни артерии, включващи се в основната мрежа на регионално и национално равнище.

3 вида транспорт - 3 държави членки - 2 трансгранични участъка  
Територията на България се пресича от 2 коридора на основната TEN-T мрежа: Коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“ и Коридор „Рейн-Дунав“.

### Основна мрежа

- състои се от онези части от транспортната мрежа, които са с най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултимодален транспорт;
- допринася за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на транспортна система с ниски емисии;
- изграждането ѝ се препоръчва да приключи до края на 2030 г.

www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



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



### Широкообхватна мрежа

- осигуряване на по-добър достъп и свързаност на всички региони на Съюза;
- осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост в рамките на видовете транспорт;
- изграждане на липсващите връзки и отстраняване на „тесните места“, по-специално по трансграничните участъци;
- насърчаване на ефективното и устойчиво използване на инфраструктурата и, при необходимост, увеличаване на капацитета;
- подобряване или поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната безопасност, сигурност, ефикасност, устойчивост и пр.;
- изграждането на широкообхватната мрежа се препоръчва да приключи до края на 2050 г.

www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



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



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

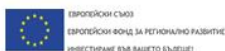
Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) през България



#### Коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“

Свързва германските пристанища Бремен, Хамбург и Ротердам, минавайки през Чешката република и Словакия, с разклонение, преминаващо Австрия, и продължава през Унгария към румънските пристанища Констанца, българското пристанище Бургас, с връзка към Турция, гръцките пристанища Солун и Пирей, както и към Кипър чрез „морска магистрала“.

www.interregrobg.eu

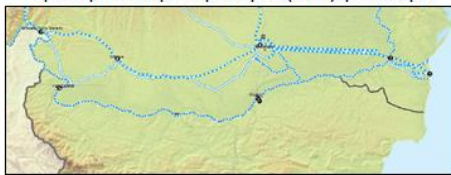


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) през България



#### Коридор „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, железопътни-автомобилни терминали и вътрешните водни пътища по река Майн, канала Майн-Дунав, цялото поречието на Дунав от Келхайм надолу по течението на реката, както и река Сава.

www.interregrobg.eu

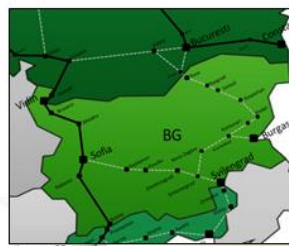


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И TEN-T МРЕЖА

Железопътен товарен коридор №7 (Ориент-Източно Средиземноморие)



В изпълнение на Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент относно развитие на Европейската железопътна мрежа за конкурентен превоз на товари бяха създадени 10 железопътни коридора за приоритетен превоз на товари, които преминават през териториите на страните-членки на Европейския съюз (ЕС).

Коридор №7 преминава през територията на Република България. Основният маршрут на коридора е Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца и Арад – Крайова – Видин – София – Кулата – Солун – Атина с алтернативни маршрути Виделе – Русе – разпределителна – Синдел разпределителна – Нова Загора – Свиленград и София – Пловдив – Свиленград. Управлението на движението в българската част от коридора, неговото поддържане и модернизация е отговорност на ДП „НКЖИ“.

www.interregrobg.eu



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

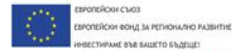


### ПОЛЗИТЕ ОТ НОВАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА...

- ✓ повече безопасност и по-малко задръствания при пътуване;
- ✓ по-лесни и по-бързи пътувания;
- ✓ по-слабо въздействие върху климата;
- ✓ Германските пристанища не бяха свързани чрез приоритетен проект с държавите от Централна и Източна Европа (Унгария, Чешката република, Словакия, България, Румъния). Тази връзка е част от коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“;
- ✓ Рейнско-дунавският коридор обхваща не само река Дунав, но също така я свързва по-добре с други вътрешни водни пътища (Рейн) и включва железопътни линии и автомобилни пътища, свързващи Централна Европа с Германия и Франция.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

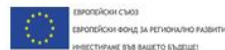


### ТРАНСГРАНИЧЕН РЕГИОН



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### ТРАНСПОРТНИ ВЪЗЛИ И ТЕН-Т МРЕЖА

НАИМЕНОВАНИЕ НА ВЪЗЕЛ	ЛЕТИЩЕ	МОРСКО ПРИСТАНИЩЕ	ВЪТРЕШНО ПРИСТАНИЩЕ	ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТЕРМИНАЛ
Бургас	Широкоаватна	Централна		
Драгоман				Широкоаватна
Горна Орховица	Широкоаватна			Централна
Лом			Широкоаватна	
Оряхово			Широкоаватна	
Пловдив	Широкоаватна			Централна
Русе			Централна	Централна
Силистра			Широкоаватна	Централна
София	Централна			Широкоаватна
Свиленград				Широкоаватна
Свищов			Широкоаватна	
Варна	Широкоаватна	Широкоаватна		
Видин			Централна	

Източник: <http://ec.europa.eu>

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### БЛАГОДАРА ЗА ВНИМАНИЕТО!

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### КРЪГЛА МАСА

22 юни 2017 г.  
Плевен, България

„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 пътническия транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“

Изпълнител: ДЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“

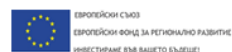
[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

ТЕМА:  
НОРМАТИВНА УРЕДБА  
НА  
ИНТЕРМОДАЛНИТЕ  
ТРАНСПОРТНИ  
ТЕРМИНАЛИ



IntermodalCBC

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### НОРМАТИВНА УРЕДБА НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ТЕРМИНАЛИ

#### НАЧАЛОТО

От 1993 г. трансевропейските мрежи в областта на транспорта (TEN - Т), енергетиката и телекомуникациите съществуват като политика на Европейския съюз.

Те се основават на дял XVI, членове 170-172 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

ТЕН-Т мрежата:

- Позволява функционирането на вътрешния пазар;
- Свързва европейските региони помежду им;
- Свързва Европа с други части на света.

Цел: да свърже националните инфраструктурни мрежи и да осигури тяхната оперативна съвместимост (т.е. определяне на общи стандарти, които да премахнат техническите бариери).

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

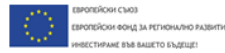




## ПРЕДИМСТВА СЛЕД ИЗГРАЖДАНЕТО НА TEN-T МРЕЖАТА

- Мултиmodalната основна мрежа на TEN-T, с която ще се създаде по-конкурентоспособна икономика на Европейско и световно ниво;
- Висока заетост;
- Подобрена инфраструктура в рамките на мултиmodalната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), както и:
  - Прилагане на иновативни технологии в областта на транспорта;
  - Промяна на видовете транспорт и по-добра железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища и морски транспорт
  - Намаляване на задръстванията по пътищата, намаляване на емисиите на парниковите и замърсяващите газове;
  - Повишаване на безопасността и сигурността на транспорта.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## НОВИ НАСОКИ

От 21.12.2013 г. в сила е Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010 / ЕС.

От 01.01.2014 г. се прилага Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## ПРАВНО ДЕЙСТВИЕ НА РЕГЛАМЕНТИТЕ КАТО ЧАСТ ОТ ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА ЕС

- Регламентът е акт с общо приложение.
- Той е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки и има пряко действие при уреждането на обществените отношения.
- Регламентът съдържа задължителни, както за държавите-членки, така и за техните физически и юридически лица, правила за поведение.
- Той се прилага пряко в държавите-членки, което означава, че не е необходимо изричното приемане на никакви допълнителни актове от страна на държавата, за да могат нейните граждани да се позовават на регламента и да упражняват и защитават правата, които този вид акт им предоставя. **Нещо повече, възпроизвеждането на регламента с издаване на вътрешни актове от страна на държавата-членка е нарушение на правото на ЕС.**

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010 / ЕС

- определя насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива – широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа;
- посочва проектите от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, както и установява приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Регламент (ЕС) № 1315/2013

- **Железопътната инфраструктура** - Товарните терминали следва да са свързани с пътната инфраструктура или, когато е възможно, с инфраструктурата на вътрешните водни пътища на широкообхватната мрежа.
- **Вътрешните водни пътища** - Вътрешноводните пристанища да предлагат най-малко един товарен терминал;
- **Инфраструктура за морски транспорт и морски магистрали**- всяко морско пристанище, обслужващо превоз на товари, следва да предлага най-малко един терминал;
- **Въздушната инфраструктура** - всяко летище следва да предлага най-малко един терминал;

Всеки терминал следва да бъде отворен за всички оператори по недискриминационен начин и прилага прозрачни, подходящи и справедливи такси.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Регламент (ЕС) № 1315/2013

### Мултиmodalната инфраструктура:

В товарните терминали, пътните гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища следва да са на разположение видове транспорт, които позволяват мултиmodalния транспорт на пътници и товари;

- Товарните терминали и логистичните платформи, вътрешноводните и морските пристанища, както и летищата, на които се обработват товари, трябва да са оборудвани за обслужването на информационните потоци в рамките на тези инфраструктури и между различните видове транспорт по логистичната верига.
- Товарните терминали следва да се оборудват с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Регламент (ЕС) № 1315/2013

#### Мултиmodalната инфраструктура:

- Такива системи трябва по-специално да позволяват движението в реално време на информация относно наличния инфраструктурен капацитет, транспортните потоци и разположението, локализирането и проследяването и гарантират безопасност и сигурност по време на пътуването с различни видове транспорт;
- Непрекъснатият пътноток в рамките на цялата широкообхватна мрежа трябва да се улеснява посредством подходящо оборудване и наличие на телематични приложения на железопътните гари, автогарите, летищата и, когато е уместно, пристанищата за вътрешно и морско корабоплаване.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



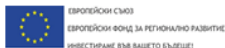
### Регламент (ЕС) № 1315/2013

#### Мултиmodalната инфраструктура:

Въвеждат се общи изисквания за осигуряване на:

- Градски възли, разбирани най-общо като взаимосвързаност между различните видове транспорт на широкообхватната мрежа;
- Телематични приложения, осигуряващи условия за управление на трафика, както и обмен на информация;
- Услуги за устойчив товарен превоз, като се предвижда държавите-членки да подпождат с приоритет по отношение на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз;
- Нови технологии и иновации, като най-общо представено се предвижда преход към иновационни и устойчиви транспортни технологии;
- Безопасна и сигурна инфраструктура;
- Устойчивост на инфраструктурата спрямо изменението на климата и бедствията;
- Условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, особено за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

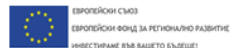


### Регламент (ЕС) № 1315/2013

Регламентира се легалната идентификация на понятието „основната мрежа“, а именно:

Основната мрежа, посочена на картите от приложение I, се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултиmodalен транспорт. Тя допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система. Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки между държавите-членки и с инфраструктурните транспортни мрежи на съседните държави.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа

#### С регламента:

- Се създава механизъм за свързване на Европа, с който се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за Трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори;
- Се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по многогодишната финансова рамка за периода 2014 - 2020 г.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Регламент (ЕС) № 1316/2013

С Регламента се въвеждат идентификация (като компоненти), изисквания и приоритети относно инфраструктурата, част от обхвата на Регламента, както следва:

- За железопътната инфраструктура;
- За вътрешните водни пътища;
- За пътната инфраструктура;
- За морския транспорт и морските магистрали;
- За въздушния транспорт;
- За мултиmodalния транспорт (Товарните терминали или логистичните платформи)

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Регламент (ЕС) № 1316/2013

#### Цели подкрепя за:

- оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури.

#### Постигането на тази цел се измерва с:

- броя на мултиmodalните логистични платформи, включително броя на вътрешните и морските пристанища и летища, които са свързани с железопътната мрежа;
- броя на подобрените терминали за железопътен-автомобилен транспорт и броя на подобрените или новите връзки между пристанищата чрез морски магистрали;
- броя километри вътрешни водни пътища, оборудвани с RIS;
- степената на внедряване на системата SESAR, VTMS и ITS в пътният сектор.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



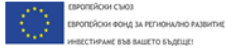
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



#### ОТНОСИМИ НОРМАТИВНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ПРАВО НА НАЦИОНАЛНО НИВО

1. Закон за железопътния транспорт;
2. Закон за пътищата;
3. Закон за движението по пътищата;
4. Закон за автомобилните превози;
5. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
6. Кодекса за търговското корабоплаване;
7. Закон за гражданското въздухоплаване;
8. Наредба за комбинирани превози на товари;
9. СПОРАЗУМЕНИЕ между Република България и Европейската общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчаване на комбинирания транспорт;
10. Спогодбата за организационните и експлоатационните аспекти на комбинирани превози между Европа и Азия.

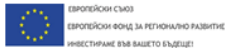
[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

#### ЗАКОН ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

От гледна точка на интермодалността, е важно предвиждането в чл. 56 и следващите, свързано с дефиниране на понятието комбиниран транспорт: Комбинираният транспорт е превоз на товари, при който в транспортната верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва:

1. товарният автомобил, ремаркето или полуремаркето със или без теглещи единици, сменяеми каросерии или 20- и повече футови контейнери извършва автомобилен превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва с железопътен, морски превоз или с превоз по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия;
2. между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна жп гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна жп гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка; и 3. в радиус, ненадхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА:

- Облекчаване на административната тежест в областта на изграждането, поддръжката и ползването на интермодалните транспортни терминали и връзки;
- Създаване и унифициране на подзаконова нормативна уредба, във връзка с прилагането на горепосочените регламенти на ЕС;
- Обособяване на интермодалните терминали като самостоятелен вид транспортна инфраструктурна единица;
- Единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки;
- Повишаване степента на активност на местните власти във връзка с прилагането на посочените регламенти.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### БЛАГОДАРА ЗА ВНИМАНИЕТО

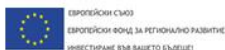
АДВОКАТ СТЕФАН ПЕТКОВ  
ЕКСПЕРТ „ЮРИСТ“  
ДЗЗД „ТЕН-Т МРЕЖИ -  
ПРЕДВАРИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ“  
ГРАД СОФИЯ

IntermodalCBC



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



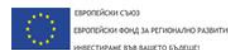
#### КРЪГЛА МАСА 22 ЮНИ 2017 г. Плевен, България

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 нацеляване 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“

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



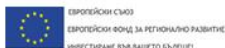
#### Състояние на инфраструктурата за вътрешноводен транспорт ВЪТРЕШНОВОДЕН ТРАНСПОРТ

- Вътрешноводният коридор Рейн-Майн-Дунав (Приоритетна ТЕН-Т ос) е основен товарен маршрут, свързващ пристанище Ротердам на Северно море с Черно море, както и с речните пристанища в трансграничния регион.
- Вътрешни предназначенията му като основна европейска транспортна артерия, Дунав има по-малко от очакваното значение в транспортната икономика в региона, тъй като се използва само 10-15% от транспортния му капацитет.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





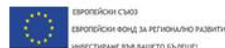
## ПРИСТАНИЩЕ ВИДИН

Пристанище Видин е разположено в западната част на българския участък на река Дунав, в района на град Видин, на десния бряг по течението на р. Дунав от км. 781.500 до км. 795.000.

- **Стратегическо географско местоположение.** Своеобразен транспортен възел образуван от пресичащата точка на транспортни коридор 106 и транспортни коридор 107 и съвременно най-краткият път към Гърция, Македония и Сърбия. От тук по коридор № 4 и коридор № 8 минава и пътя към страните от Близкия изток.
- **Връзка с пътната и жп инфраструктура на страната.** Напълно обновена пътна и жп връзка към републиканската транспортна мрежа.
- **Дунав мост 2** съществено отваря и интегрира почвено транспортната мрежа на България в европейските транспортни мрежи.
- **Свободна безмитна зона** в непосредствена близост до Дунав мост 2 в пристанището, разположена на 3 граници.
- **3 териториално отдалечени терминала** – Видин Север, Видин Юг, Видин Център.
- **Пристанище за обществен транспорт с национално значение.**



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Пристанищен терминал Видин-север

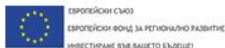
Пристанище „Видин-север“ е съставено от два пристанищни терминала: Пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“ от км. 792.800 до км. 793.000 и Пристанищен терминал „Видин-Север“ от км. 793.600 до км. 793.200 на р. Дунав.

- **Автофериботния терминал** разполага с Ро-Ро рампа с ширина 30-50 м, позволяваща приставането на един фериботен кораб за обработка.
- **Изградена е пътна връзка** – отклонение от път Е 79 непосредствено преди входа на автофериботния терминал, както и ж.п. коловоз – отклонение от коловоза за фериботната гара, непосредствено преди входа в.
- **Обща площ на терминала** е 120 декара.
- **Обща дължина на кейовия фронт** – 800 м.
- **Обработват** маслини, твърди дървета, вторични суровини, палетизирани стоки, контейнери.



Корабни места:	4 бр.
Обща дължина на корабните места:	350 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	10 000 кв. м
Закрита складова площ:	1620 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Пристанищен терминал Видин-център

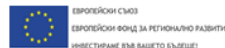
Разположен в централната градска част от км. 789.900 до км. 791.300 върху площ от 17 000 м<sup>2</sup>.

- **Пристанищната кейова стена** от наклонен тип, насипана с каменна облицовка, с дължина - 1440 м.
- **Четири понтийни съоръжения** за приемане и буцкаровка.
- **Съществуваща сграда на речна гара**
- **Добра функционалност** е комуникационните връзки между трите пътнически транспортни обекта в града без необходимост от допълнителен транспорт.
- **Удобство за пристиганци и заминаващи пътници.**



Корабни места:	4 бр.
Обща дължина на корабните места:	1 440 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Пристанищен терминал Видин-юг

Разположен в южната промишлена зона на града с участък на км. 785.000 до км. 785.200 върху площ от 48 000 м<sup>2</sup>.

- **Обща площ** 48 декара.
- **Кейова стена** от наклонен тип, насипана с каменна облицовка.
- **2 корабни места** с дължина 200 м.
- **Открита складова площ** от 18 000 кв. м.
- **Оскъдна суперструктура:** Ел портален пристанищен кран „Юрков“ 10 т /малка експлоатация/; Ел портален пристанищен кран „Либартос“ 10-16 т; Челен товарен „Бобмет“.
- **Пристанището е предназначено за прием и съхранение на маслини и варци**, които не изискват специални условия за обработка.



Корабни места:	2 бр.
Обща дължина на корабните места:	208 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	18 000 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Пристанищен терминал Лом

Пристанището е разположено на р. Дунав от речен км 742.000 до речен км 742.500 и е най-близко разположеното пристанище до административния и стопански център на страната – гр. София.

- **Стратегическо географско местоположение.** Явява се пресечна точка на два от трансевропейските транспортни коридора – Рейско-Дунавски и Ориент-Изток/Северозападния коридор.
- **Връзка с пътната и жп инфраструктура на страната.** Пристанището е свързано с националната жп мрежа и с републиканската пътна мрежа. Посредством първокласен път през гр. Монтана се осъществява връзка с международен път Е 79.
- **Обработка и съхранение на маслини** (орзи и вълчици); твърди дървета; палетизирани, товари в течно състояние; контейнери, запаси и обемни товари.
- **Пристанище за обществен транспорт с национално значение.**



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



## Пристанищен терминал Лом

- **Кейове и корабни места:** Пристанището обхваща 5 кей и 13 корабни места, три от които (1, 2 и 3) са разположени на открития Дунав, а останалите 10 – във вътрешен басейн – лиман.
- **Общата дължина на корабните места** е 1 335 м. Общата дължина на кейовия фронт е 1 422 м и 140 м външном.
- **Монолитни складове и навеси** с обща площ от 8 343 кв. м.
- **Открити складове** с обща площ от 117 921 кв. м.
- **Кранове и съоръжения за обработка:** 19 ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 5 до 20 тона.
- **Паркинг зони за автомобили.**
- **Вътрешно пристанищна жп мрежа.**
- **На територията на терминала има изградени** транзитни контролно-пропускателни пункт, настъпачески пункт за фитосанитарен контрол и други.



Корабни места:	13 бр.
Обща дължина на корабните места:	1335 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	58 000 кв. м
Закрита складова площ:	8 343 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Пристанищен терминал Оряхово

- Това е обща площ от 19 806 м<sup>2</sup>
- Предвиденото количество товари, което може да бъде обработено по протежението на пристана на терминала за година е 307 000 тона;
- През територията на порта преминава транспортната железопътна линия Червен брег - Оряхово, която от 2002 г. е закрита и не функционира.



Корабни места:	3 бр.
Обща дължина на корабните места:	221 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	4 400 кв. м
Закрита складова площ:	962 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### Пристанищен терминал Никопол

„Пристанищен терминал Никопол“ е част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Разположен е на десния бряг на р. Дунав от речен км. 597,900 до речен км. 597,550 в западната част на гр. Никопол, област Плевен, на Паневропейския транспортен коридор № 7

- Връзка с пътната инфраструктура. Терминалът е свързан с първостепенния път Никопол - Плевен, а с гр. Свищов посредством второстепенния път Никопол - Свищов. Асфалтовият път Никопол - Плевен е коригиран и реконструиран през последните няколко години и е в много добро състояние. Чрез него в посока гр. Плевен се излиза на път Е 83 и Е 72.
- Територията на пристанищен терминал Никопол е 17 642 кв. м. На тази територия са изградени административни, обслужващи и битови сгради. Кула контрол на навигацията, Административна сграда, Хале за покрита декин-функция, Хале за щателна митническа проверка, Офиси.
- Ро-Ро рамплата е с ширина 30-50 м. и позволява приставането на два Ро-Ро кораба за едновременна обработка.



Корабни места:	3 бр.
Обща дължина на корабните места:	30 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,50 м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

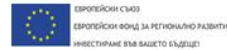


### ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ

- Пристанище Русе заема ключова позиция в Пан - Европейските транспортни коридори: коридор VII - Рейн - Майн - Дунав, коридор IX - Хелзинки - Санкт Петербург - Москва - Киев - Букурещ - Русе - Александруполис. Пътят на корията - контейнерен транспорт на транзитни товари по линията Варна - Русе. Коридор ТРАСЕКА - Узбекистан - Азербайджан - Грузия - България - Европа
- Пристанище Русе е най-голямото пристанище в българския участък на р. Дунав.
- Развит мултиmodalен център, в който се осъществява връзка между три основни вида транспорт - воден, суходолен и железопътен.
- Развити връзки с транспортната система на страната. Връзки с централната пътна мрежа на България и ж.п. коловози, които го свързват с ж.п. мрежата на страната.
- Пристанище Русе е обособено като два терминала - Русе-изток (с Ро-Ро терминал) и централен пътнически кей.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



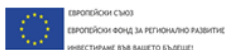
### Пристанищен терминал Русе-изток

Пристанищен терминал Русе - Изток е разположен на км. 489-490 в източната промишлена зона на град Русе.

- Площ от 825 533 кв. м.
- 14 корабни места
- 17 крана с максимална товароподемност от 5 до 32 тона
- 196 300 кв. м. складови площи:
- 15 800 кв. м. закрита складова площ
- 190 500 кв. м. открита складова площ
- Връзка с жп и автотранспортна мрежа на България
- Ро-Ро терминал за два кораба.
- Резервираната площ от 825 533 кв. м. дава възможности за бъдещо развитие на пристанището. В Генералния план са предвидени територии за изграждане на търнен и контейнерен терминал.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



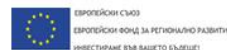
### ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ - ЦЕНТЪР

Кейт се намира в централната градска част на Русе и е в непосредствена близост до Централния площад на града и повечето големи хотели. В непосредствена близост се намират и всички административни обслужващи корабоплаването - ИА „Морска администрация“, ИА ППД, ДП „Пристанищна инфраструктура“, Митница, ГКПП



Корабни места:	3 бр.
Обща дължина на корабните места:	270 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ - ЗАПАД



Корабни места:	12 бр.
Обща дължина на корабните места:	1 395 м
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	27 600 кв. м
Закрита складова площ:	8 900 кв. м

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





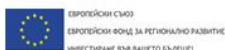
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### ПРИСТАНИЩЕ СИЛИСТРА

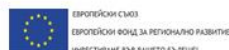
Разположено е на км.375 от устието на река Дунав.

- Обща площ от 17 770 м<sup>2</sup>
- Кейовата му стена е с дължина 300 метра.
- Съоръжено и със собствена железопътна линия, която позволява връзка с републиканската железопътна мрежа на страната.
- 2 понтон за приемане на пътнически кораби
- 900 м<sup>2</sup> паркинг
- Дълбочина на лимана при кота 0 от 1 м. и 2 м.
- Позволява акустирането на речно-морски кораби с товароподемност до 5000 тона



Корабни места:	3 бр.
Обща дължина на корабните места:	300 м.
Максимална реална дълбочина пред корабните места:	2,00 м.
Открита складова площ:	0 кв. м.
Закрита складова площ:	0 кв. м.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### ОПТИМИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТА ИЗГРАЖДАНЕ НА НОВИ МОСТОВЕ

Опорни връзки:  
СИЛИСТРА – КЪЛЪРАШ  
ОРЯХОВО – БЕКЕТ



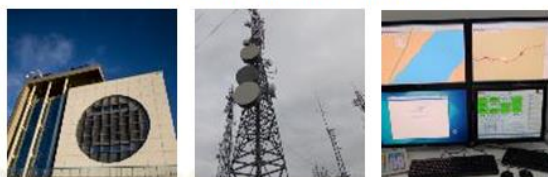
С потенциал:  
НИКОПОЛ – ТУРНО МАГУРЕЛЕ

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



### КОМУНИКАЦИОННА И ИТ ИНФРАСТРУКТУРА

БУЛРИС – Речна Информационна Система в  
българската част на река Дунав



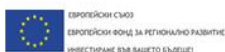
[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



Благодаря Ви за вниманието!

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

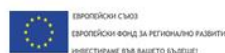


Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки

Предварително проучване на състоянието на железопътната инфраструктура в българската част от трансграничния регион Румъния-България

Плевен, 22.06.2017 г.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



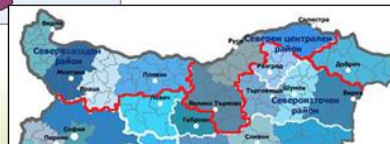
### ТЕРИТОРИАЛЕН ОБХВАТ НА ПРЕДВАРИТЕЛНОТО ПРОУЧВАНЕ



Северозападен район за планиране  
Области: Видин, Монтана, Враца и Плевен

Северен централен район за планиране  
Области: Велико Търново, Русе и Силистра

Северозточен район за планиране  
Област Добрич



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



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

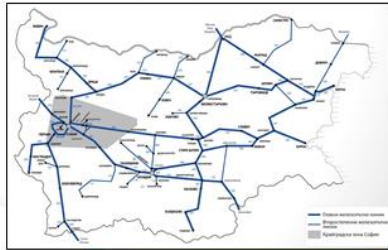


РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ

Управител на железопътната инфраструктура: Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“)



9 главни железопътни линии  
1-ва: Калотина - София - Пловдив - Свиленград;  
2-ра: София - Горна Оряховица - Варна;  
3-та: София - Карлово - Казанлък - Сливен - Симеоновград - Варна; Фериботна;  
4-та: Русе - Стара Загора - Пловдив;  
5-та: София - Перник - Кюстендил - Готичево;  
6-та: София - Радомир - Кюстендил - Готичево;  
7-ма: София - Мездра - Видин/Лом/Берковица;  
8-ма: Пловдив - Стара Загора - Бургас;  
9-та: Русе - Варна

Източник: ДП „НКЖИ“

www.interregrobg.eu



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БЪЛГАРИЯ

Дължина на железопътните линии в текущ път: 4029 км

Общата разгъната дължина на железопътните линии: 6475 км

Електрифицирани линии (AC 25kV и честота 50Hz): 5102 км (над 70%)

Линии с нормално (стандартно) междурелсие 1435 мм: 6322 км (97,6%)

Теснопътни железопътни линии с междурелсие 760 мм: 138 км (2,1%)

Гарови коловози с широко междурелсие 1520 мм: 15 км (0,2%)

Мрежата на ДП „НКЖИ“ включва 297 гари и 16 разделни поста от които:

- 283 пътнически гари и 9 разделни поста със съоръжения за обслужване на пътници;
- 252 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварни дейности (ТРД);
- 105 гари с вагонни везни.

Дезинфекционни рамки за външна дезинфекция на вагони в граничните гари: 5 бр.

Дезинфекционни станции за почистване на тов. вагони: 8 бр.

www.interregrobg.eu



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И ТЕН-Т МРЕЖА

НАИМЕНОВАНИЕ НА ВЪЗЕЛ	ЛЕТИЩЕ	МОРСКО ПРИСТАНИЩЕ	ВЪТРЕШНО ПРИСТАНИЩЕ	ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТЕРМИНАЛ
Бургас	Широкообхватна	Централна		
Добруш				Широкообхватна
Горна Оряховица	Широкообхватна		Централна	
Лом			Широкообхватна	
Оряхово			Широкообхватна	
Пловдив	Широкообхватна			Централна
Русе			Централна	Централна
Свищев	Централна		Широкообхватна	Централна
Свиленград				Широкообхватна
Свищев			Широкообхватна	
Варна	Широкообхватна	Широкообхватна		
Видин			Централна	

Източник: <http://ec.europa.eu/>

www.interregrobg.eu



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

Железопътна мрежа в обхвата на проучването



2-ра железопътна линия в участъка от Локатник до Варна; 23-та железопътна линия Ясен - Червояр; 24-та железопътна линия Левски - Свищев; маневрен район Ореш - Белене; маневрен район Каспичан - Нови пазар; 28-ма железопътна линия Разделна - Кардам; 3-та железопътна линия в участъка Синдел - Варна Фериботна - Разделна; 4-та железопътна линия в участъка Русе - Горна Оряховица - Дебелец; маневрен район Горна Оряховица юг; 7-ма железопътна линия Мездра - Видин; 71-ва железопътна линия Бойчиновци - Берковица; 72-ра железопътна линия Бургас - Лом; 73-та железопътна линия Видин - Кошава; 9-та железопътна линия в участъка Русе - Каспичан; 91-ва железопътна линия Самуил - Силистра.

www.interregrobg.eu



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

Статистическа зона България

Статистическа зона	Площ	Население	Дължина на железопътните линии		Двойни железопътни линии		Електрифицирани железопътни линии		Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътна мрежа
	km <sup>2</sup>	брой	km	%	km	%	km	%	km/1000 km <sup>2</sup>	km/1000 души
България	110272	710189	4029	3.6	989	2.5	2888	71	27	5.7

Северозападен район за планиране

Статистически райони	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойни железопътни линии		Електрифицирани железопътни линии		Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътна мрежа
	km <sup>2</sup>	брой	km	km	%	km	%	km/1000 km <sup>2</sup>	km/1000 души
Северозападен район	19070	788623	648	191	29	443	88	34	8,4
Видин	2033	88867	108	0	0	99	99	39	12,2
Монтана	3638	134889	114	0	0	114	100	31	8,5
Враца	3620	168727	112	67	60	112	100	31	8,6
Габрово	4853	248138	208	115	56	115	56	44	8,3

www.interregrobg.eu



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

Област Видин

Населени места: 140 (7 града и 133 села)

Общини: 11

Население: 88867 души

Площ: 3033 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 29,3 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участъка Дреновец - Орешец - Видин и нейното удължение Видин - Кошава и са част от 7-ма главна железопътна линия София - Видин

Експлоатационни пунктове: 15

Открити за обслужване на пътници: 6 гари и 8 спирки

Дължина на линиите: 108 км

Двойни железопътни линии: 0 км

Електрифицирани линии: 93 км (86%)

Гъстота на железопътната мрежа: 36 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 12,2 км/1000 души

www.interregrobg.eu





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



#### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Монтана

Населени места: 130 (8 града и 122 села)

Общини: 11

Население: 134669 души

Площ: 3636 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 37 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участък Дъбова махала – Брусарци – Бойчиновци – Палилула по 7-ма линия, 71-ва железопътна линия Бойчиновци – Монтана – Берковица и 72-ра железопътна линия Брусарци – Лом

Експлоатационни пунктове: 21

Открити за обслужване на пътници: 7 гари и 14 спирки

Дължина на линиите: 114 км

Двойни железопътни линии: 0 км

Електрифицирани линии: 114 км (100%)

Гъстота на железопътната мрежа: 31 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 8,5 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Враца

Населени места: 123 (8 града)

Общини: 10

Население: 168727 души

Площ: 3620 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 46,6 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участък от Елисейна до Кунин по 2-ра главна линия и в участъка Мездра – Ранево по 7-ма главна линия

Експлоатационни пунктове: 25

Открити за обслужване на пътници: 10 гари

Дължина на линиите: 112 км

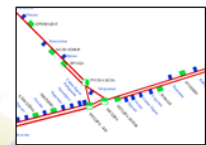
Двойни железопътни линии: 67 км (60%)

Електрифицирани линии: 112 км (100%)

Гъстота на железопътната мрежа: 31 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,6 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Плевен

Населени места: 123 (14 града)

Общини: 11

Население: 248138 души

Площ: 4653 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 53,3 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участък Руселец – Червен бряг – Ясен – Левски – Градище по 2-ра главна линия; 23-та линия Ясен – Черкевица; Червен бряг – Радомирици и Левски – Асеновци

Експлоатационни пунктове: 30

Открити за обслужване на пътници: 12 гари

Дължина на линиите: 206 км

Двойни железопътни линии: 115 км (56%)

Електрифицирани линии: 115 км (56%)

Гъстота на железопътната мрежа: 44 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 8,3 км/10000 души

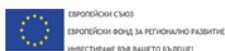
[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Северен централен район за планиране

Статистически райони/Област	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойни железопътни линии	Електрифицирани железопътни линии	Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътна мрежа
	км <sup>2</sup>	брой	км	км	%	км/1000 км <sup>2</sup>	км/10000 души
Северен централен район	14874	926441	627	89	14	42	7,8
Област Търново	2463	242259	206	22	10	84	8,1
Русе	2803	223489	155	0	0	55	6,9
Област Враца	3620	168727	112	0	0	31	6,6

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Велико Търново

Населени места: 336 (14 града)

Общини: 10

Население: 242259 души

Площ: 4663 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 52 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: 2-ра главна линия от Бутново до Асеново; 24-та линия от Свищов до Червена и 4-та линия от Полски Тръмбеш до Дебелец

Експлоатационни пунктове: 35

Открити за обслужване на пътници: 12 гари

Дължина на линиите: 236 км

Двойни железопътни линии: 82 км (35%)

Електрифицирани линии: 159 км (67%)

Гъстота на железопътната мрежа: 51 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 9,7 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)



#### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ Област Русе

Населени места: 83 (9 града)

Общини: 8

Население: 223489 души

Площ: 2803 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 79,7 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: участъците по 4-та главна линия от Русе до Полско Косово и 9-та линия от Русе Разпределителна до Сеново

Експлоатационни пунктове: 21

Открити за обслужване на пътници: 12 гари

Дължина на линиите: 155 км

Двойни железопътни линии: 0 км

Електрифицирани линии: 154 км (99%)

Гъстота на железопътната мрежа: 55 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,9 км/10000 души

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Област Силистра

Населени места: 118 (5 града)

Общини: 7

Население: 111957 души

Площ: 2846 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 39,3 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: железопътен участък Безименна – Силистра с дължина 70 км по 91-ва железопътна линия Самуил – Силистра

Експлоатационни пунктове: 10

Открити за обслужване на пътници: 2 гари

Дължина на линиите: 70 км

Двойни железопътни линии: 0 км

Електрифицирани линии: 0 км

Гъстота на железопътната мрежа: 25 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 6,3 км/1000 души

www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Северозападен район за планиране

Статистически район/Област	Площ	Население	Дължина на железопътните линии	Двойни железопътни линии	Електрифицирани железопътни линии	Гъстота на мрежата	Осигуреност на населението с железопътна мрежа
	км <sup>2</sup>	Фой	км	км	%	км/1000 км <sup>2</sup>	км/1000 души
Северозападен район	14457	939262	464	246	51	369	76
Общини	4720	178438	60	0	0	13	3,4

www.interregrobg.eu



### АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО РЕГИОНИ

#### Област Добрич

Населени места: 215 (6 града)

Общини: 8

Население: 178438 души

Площ: 4720 км<sup>2</sup>

Средна гъстота на населението: 37,8 души/км<sup>2</sup>

Железопътни линии: железопътен участък Дончево – Кардам граница от 28-ма железопътна линия Разделна – Кардам

Експлоатационни пунктове: 7

Открити за обслужване на пътници: 3 гари

Дължина на линиите: 60 км

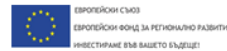
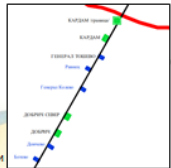
Двойни железопътни линии: 0 км

Електрифицирани линии: 0 км

Гъстота на железопътната мрежа: 13 км/1000 км<sup>2</sup>

Осигуреност на населението с железопътна мрежа: 3,4 км/1000 души

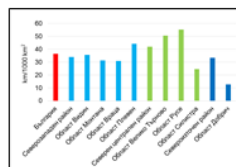
www.interregrobg.eu



### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

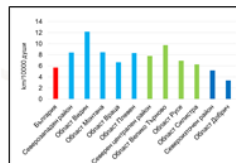
#### Гъстота на железопътната мрежа

При средна гъстота на железопътната мрежа за България 37 км/1000 км<sup>2</sup> с най-ниска средна гъстота, от изследваните райони, в Северозападен район за планиране (33 км/1000 км<sup>2</sup>), следван от Северозападен район (34 км/1000 км<sup>2</sup>) и Северен централен район (42 км/1000 км<sup>2</sup>). За сравнение в Европа (EC-28) през 2014 г. средната гъстота на железопътната мрежа е 49,4 км/1000 км<sup>2</sup>.

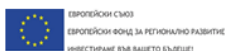


#### Осигуреност на населението с железопътна мрежа

Осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за България е 5,7 км/1000 души при осигуреност в Северозападен район за планиране 8,4 км/1000 души, в Северния централен район 7,8 км/1000 души и в Северозападния район 5,2 км/1000 души. За сравнение осигуреността на населението с железопътна мрежа средно за Европейския съюз (EC-28) през 2014 г. е 4,4 км/1000 души.



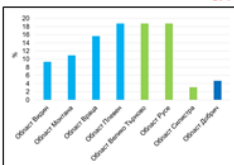
www.interregrobg.eu



### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

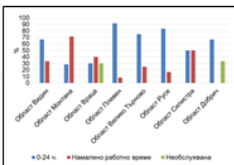
#### Разпределение на пътните гари по области

За обслужване на населението с пътнически железопътен транспорт на територията на изследваните области има общо 64 пътнически гари.



#### Разпределение на пътните гари според работното време

С непрекъснато 24 часово обслужване в денонощието, за изследваните области, са 66% от гарите, 28% са с ниваено работно време и 6% от гарите са необслужвани.



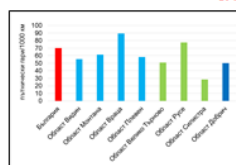
www.interregrobg.eu



### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

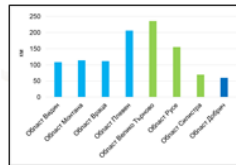
#### Гъстота на пътните гари според дължината на линиите

В две от областите – Враца и Русе се наблюдава по-висока стойност на параметъра в сравнение със средната стойност за страната. Значително по-ниска стойност от средната за страната се наблюдава за железопътния участък Безименна – Силистра по 91-ва железопътна линия на територията на област Силистра.



#### Дължина на железопътните линии в текущ път

Водещи по този показател са областите Велико Търново, Плевен и Русе.

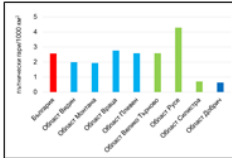


www.interregrobg.eu



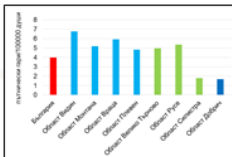


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



#### Осигуреност на територията с пътнически гари

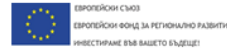
По показателя гъстота на пътническите гари според територията водещо място от изследваните райони заема област Русе. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.



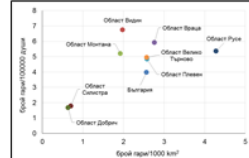
#### Осигуреност на населението с пътнически гари

Според разпределението на броя на пътническите гари спрямо населението водещо място с най-значителна 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. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната.

www.interregrobg.eu

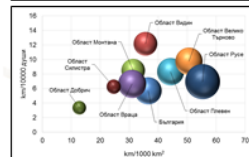


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



#### Осигуреност с пътнически гари

От разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с пътнически гари е видно, че със стойности по показателя около и над средните за страната са областите Плевен, Велико Търново, Враца и Русе. Областите Видин и Монтана са с по-високи стойности за осигуреността на населението с гари от средната стойност за страната, но по показателя осигуреност на територията с гари са с по-ниски стойности. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности по двата показателя от останалите области и от средната стойност за страната.



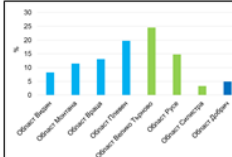
#### Разпределение на областите според пътническите гари

Комбинираната диаграма отразява стойностите за гъстотата на железопътната мрежа, осигуреността на населението с железопътна мрежа и осигуреността на територията с пътнически гари (в брой гари/1000 км²) за изследваните райони.

www.interregrobg.eu

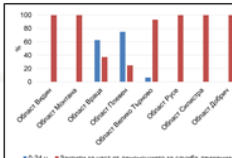


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



#### Разпределение на гарите с възможност за извършване на товарно-разтоварни дейности по области

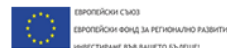
На територията на областите Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич са разположени 61 гари с възможност за извършване на товарно-разтоварна дейност (ТРД).



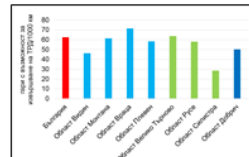
#### Разпределение на гарите според периода на обслужване

С непрекъснато 24 часово обслужване от служба движение в денонощието са 15 гари (25% от гарите) в които могат да се извършват ТРД, разположени в областите Враца (5 гари или 62,5% от гарите в областта), Плевен (9 гари или 75% от гарите в областта) и Велико Търново (1 гара или 7% от гарите в областта). Закрити за част от денонощието за служба движение през периода на действащия ГДВ са общо 46 гари (75% от гарите) в които могат да се извършват ТРД.

www.interregrobg.eu

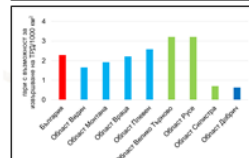


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



#### Гъстота на гарите с възможност за ТРД според дължината на линиите

В област Враца (71 гари/1000 км), следвана от област Велико Търново (64 гари/1000 км) се наблюдават стойности на параметъра по-високи от средната за страната (63 гари/1000 км). Останалите изследвани области са със стойности на гъстотата на гарите по-ниска от средната за страната, като с най-ниската стойност е област Силистра (29 гари/1000 км).



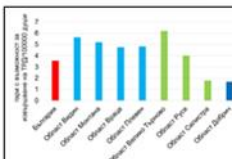
#### Осигуреност на територията с гари с възможност за извършване на ТРД

По гъстотата на гарите в които има възможност за извършване на ТРД според територията, водещо място от изследваните райони заемат областите Велико Търново, Русе и Плевен със стойности по-висока от средната за страната. Останалите области в обхвата на проучването са с по-ниски стойности от средната за страната.

www.interregrobg.eu

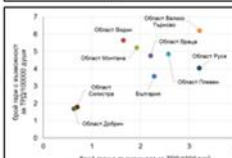


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



#### Осигуреност на населението с гари с възможност за извършване на ТРД

По показателя разпределение на гарите с възможност за извършване на ТРД спрямо населението, водещо място от изследваните райони заема област Велико Търново, следвана от областите Видин, Монтана, Плевен, Враца и Русе. Стойностите на показателя за областите Силистра и Добрич са най-ниски от изследваните области и са под средната стойност за страната.



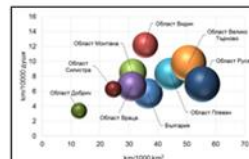
#### Осигуреност с гари с възможност за ТРД

Със стойности по показателя над средните за страната са областите Велико Търново, Плевен и Русе. Областите Видин, Монтана и Враца са с по-високи стойности за осигуреността на населението с гари от средната стойност за страната, но по показателя осигуреност на територията с гари са с по-ниски стойности. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности по двата показателя от останалите области и от средната стойност за страната.

www.interregrobg.eu

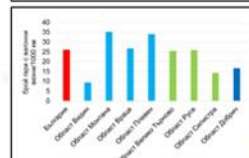


### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



#### Разпределение на областите според гарите с възможност за извършване на ТРД

Комбинираната диаграма отразява стойностите за гъстотата на железопътната мрежа, осигуреността на населението с железопътна мрежа и осигуреността на територията с железопътни гари с възможност за ТРД (в брой гари/1000 км²). Разпределението показва, че в групата области с показатели със стойност над средната за страната попадат областите Велико Търново, Плевен и Русе, като областите Велико Търново и Русе са водещи по показател брой гари на единица територия.



#### Гъстота на гарите с вагонни възни по железопътната мрежа

Гъстотата е водеща за областите Монтана, Плевен и Враца, където стойностите на показателя са над средните за страната.

www.interregrobg.eu



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



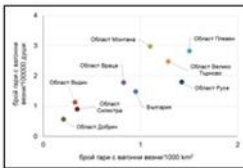
РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ



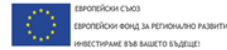
**БЛАГОДАРИ ЗА ВНИМАНИЕТО!**



**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**

**Интермодален транспорт и възможности за развитие на интермодалните връзки**

Плевен, 22.06.2017 г.



### Интермодален транспорт – предпоставки за възникване

- сегментирана транспортна система до средата на 20 в.;
- конкуренция между видовете транспорт;
- липса на връзка между конкурентните предимства;
- трудности и разходи при прехвърляне на товарите.

**Интермодалност** (60-те години на 20 в.): описание на движението на товари в транспортна система чрез използване на два или повече вида транспорт, свързани и взаимодействащи помежду си за постигане на навременна и разходо-ефективна доставка.

**Интермодалност** – описва система на транспортиране с използване на два или повече вида транспорт за превоз на една и съща товарна единица или товарно автотранспортно средство в рамките на комплексна транспортна верига без извършване на товарно-разтоварни операции.

**Интермодалност** (COM(97)243) описва система на транспортиране в рамките на която се използват най-малко два вида транспорт с цел осигуряване на транспортната верига „от врата до врата“.

www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



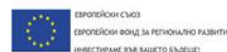
### Основни етапи при интеграцията на транспортните системи

- 1-ви етап: контейнеризация на Морската транспортна система;
- 2-ри етап: контейнеризация на Наземната транспортна система;
- 3-ти етап: развитие на Интермодалната транспортна система и центровете, където се извършва взаимодействието между транспортните средства.



www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



### Началото...

- 1930 г. (Malcom McLean) пристанище Хобокен/Ню Джърси
- 1956 г. два преоборудвани танкера – рейс от Ню Йорк до Хюстън
- 1960 г. стандартизация на размерите 20'8'8 1/2 фута
- 1960 г. Sea-Land Service Inc.
- края на 60-те – регулярни рейсове през Атлантика с контейнерни кораби до 2000 TEU (Twenty Equivalent Unit)



www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





#### Началото в България...

1971 г. е разработена ТИД на Контейнерната транспортна **система** на НРБ (екип под ръководството на проф. Димитър Петров):

- основни концепции на КТМС;
- генералната структура и функциите на системата;
- технико-икономически параметри;
- техническата съоръженост;
- етапността на изграждане;
- формата на организация и управление на системата;
- технологията на работа на системата и подсистемите и др.

С разпореждане 305/29.06.1972 г. на Министерски съвет се утвърждават резултатите от ТИД и започва изграждането на КТМС на България. Предвидено е изграждането на КТМС да се състои през два основни етапа (1-ви: до 1975 г. и 2-ри: 1975-1980 г.)

С постановление 125/25.09.1975 г. на МС се разпорежда да се ускори комплексната механизация на товарно-разтоварните процеси, контейнеризация, палетизация и пакетизация на товарите...

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### Началото в България...



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### Принципи за развитие на интермодалната транспортна система

- взаимодействие между видовете транспорт;
- спомагателна роля на автомобилния транспорт на къси разстояния;
- концентрация на товарно-разтоварната дейност в малък брой ИТ;
- концентрация на материалните потоци в ИТ;
- ускорено придвижване на ИТЕ между ИТ;
- специална организация на влаковото движение по разписание;
- специализация на подреждането на ИТЕ в ИТ;
- специализирани ТРМ и товароватни приспособления в ИТ;
- еднородност на организацията на превозите във вътрешно и в международно съобщение;
- комплексно развитие на техническите средства;
- комплексно механизация и автоматизиране на процесите с материалните и информационните потоци;
- оптимално взаимодействие между подсистемите на ИТС;
- прилагане на единна технология;
- единно търговско-правно и икономическо регулиране;
- единна система за оперативно управление.

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

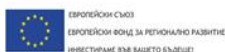


#### Интермодални транспортни единици

Интермодална транспортна единица (ИТЕ) – запълнени с товар или празни стандартни голямоторажни контейнери, сменяеми надстройки (SWAP BODY) или полуремаркета позволяващи (при определени условия) да бъдат превозвани с различни видове транспорт.



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

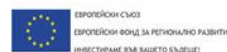


#### Интермодална транспортна верига

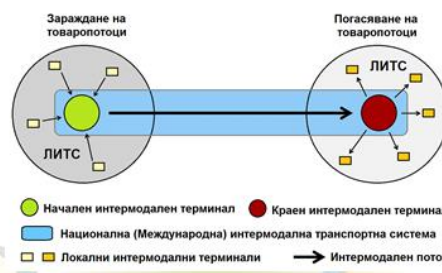


[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### Интермодална транспортна верига



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





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



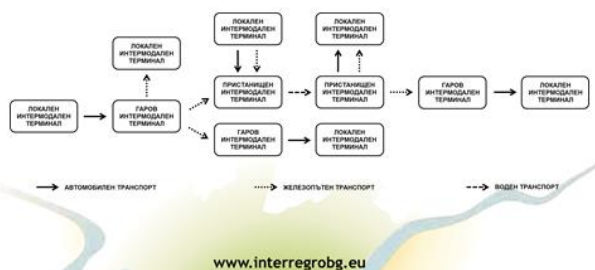
РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



#### Варианти за превоз на интермодални транспортни единици



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### Варианти за превоз на интермодални транспортни единици



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### Варианти за превоз на интермодални транспортни единици

##### Подвижно шосе (Ro-La) (Rollende Landstrasse)

Превоз на съчленени автотранспортни средства (или товарни автомобили с ремаркета), които се транспортират с железопътен транспорт със специални вагони с нисък под, като натоварването и разтоварването им се извършва по хоризонтален метод.



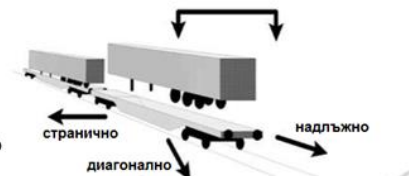
Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### Технологии за претоварване на интермодални транспортни единици

##### ВЕРТИКАЛНО

##### ХОРИЗОНТАЛНО



Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### КАК ДА ПОСТЪПИМ...

Къде да е разположен терминала?

Какъв да е терминала?

Каква технология да се прилага в терминала?

Кога да се избира оператор на терминала?

.....

www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



#### ИНТЕРМОДАЛНОСТ ПРИ ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ...

Какво е това?

Как да я организираме?

.....

www.interregrobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



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



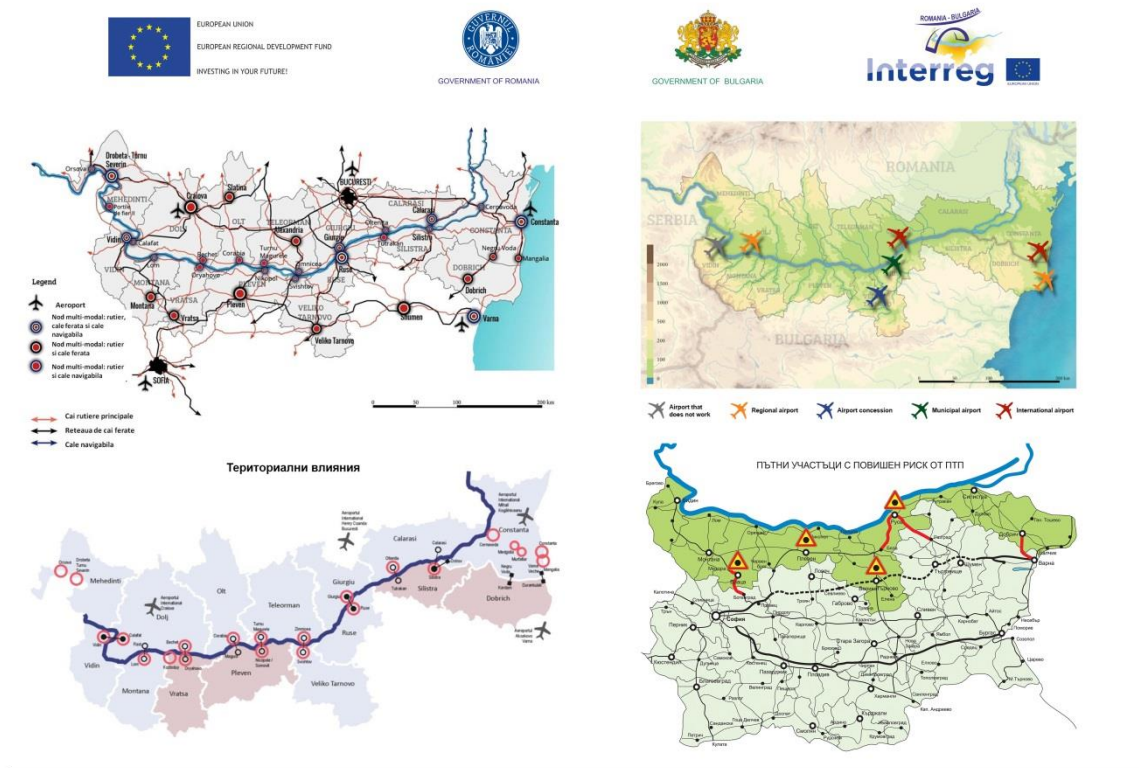
РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## Приложение 7.1.2. Снимков архив от инфомационни табла - 4 бр.



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



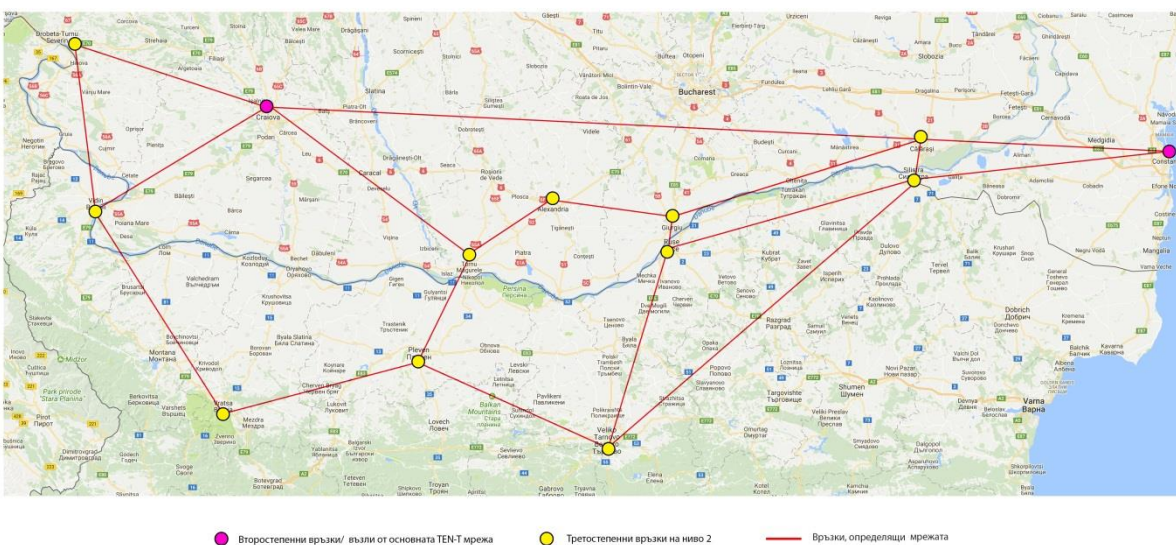
РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



### Вариант за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния район чрез укрепване на интермодалните връзки ВАРИАНТ 1.



www.interregbg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



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



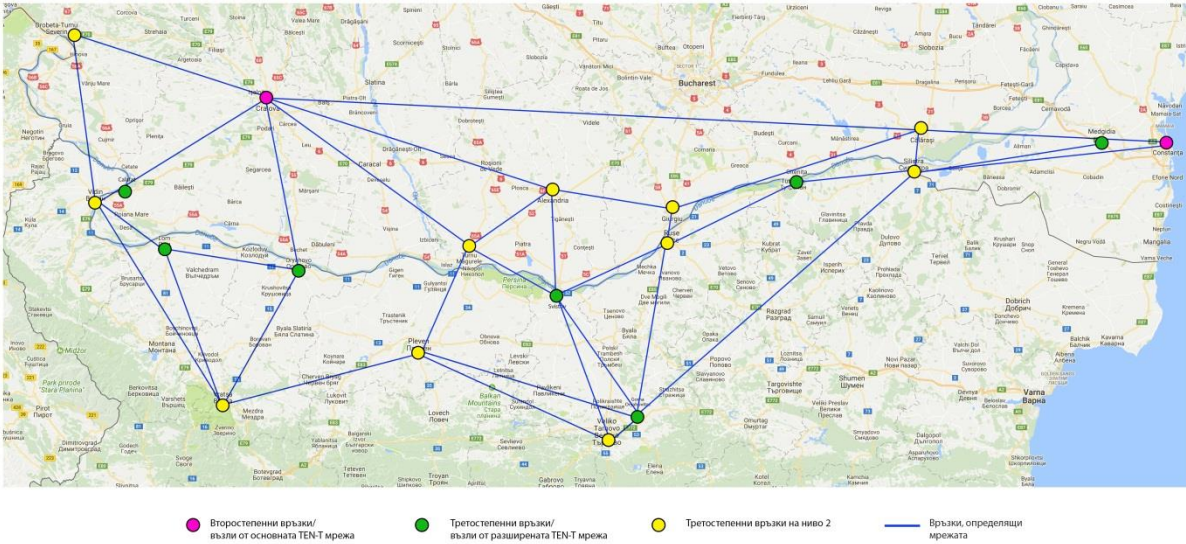
РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



Вариант за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния район  
чрез укрепване на интермодалните връзки  
ВАРИАНТ 2.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.



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



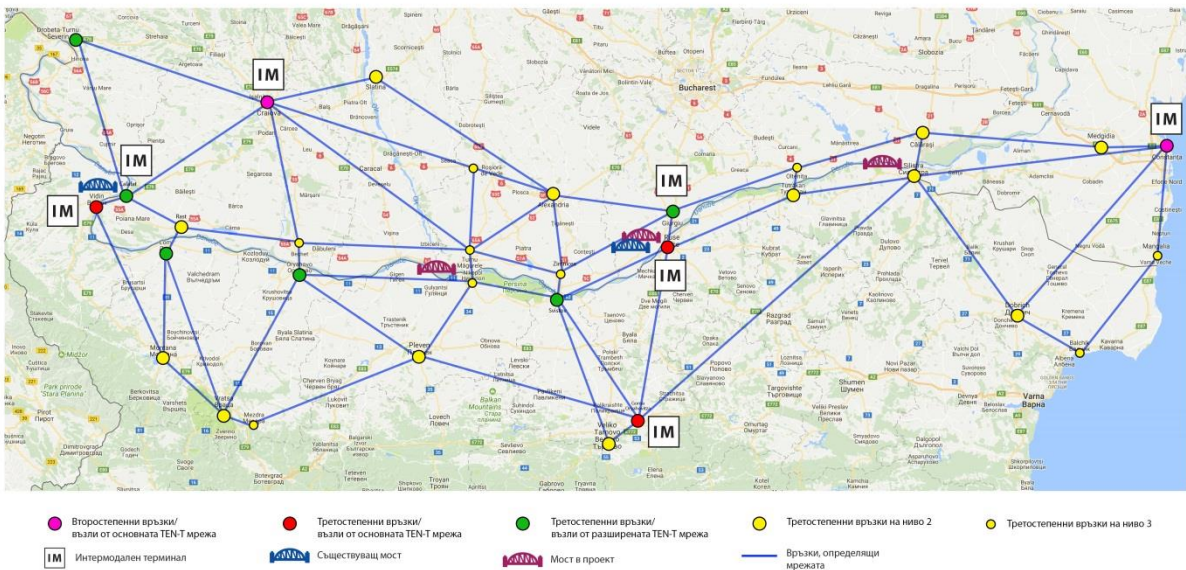
РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



Вариант за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния район  
чрез укрепване на интермодалните връзки  
ВАРИАНТ 3.



[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.





## Приложение 7.1.3. Образец на анкетна карта



### АНКЕТНА КАРТА

от кръгла маса за обществено и експертно обсъждане на предварително проучване 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“

#### 1. Коя от заинтересованите страни представлявате?

Държавна публична администрация	Държавни дружества и предприятия	Общинска администрация	Частен бизнес	Друго

Моля, посочете със знак „X“

#### 2. Как определяте състоянието на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион

положително	задоволително	незадоволително	лошо	изключително лошо

Моля, посочете със знак „X“

#### 3. Кой според Вас са адекватните форми за включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?

	3	2	1
Работни / фокус групи			
Обществени обсъждания			
Кръгли маси			
Обществени форуми			
Консултативни/ обществени съвети			
Проучвания			
Неформални разговори и комуникация			
Друго, моля посочете			

3 - най-висока степен на значимост, 2 - средна степен на значимост, 1 - ниска степен на значимост

#### 4. Кой според Вас са пречките за активно включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?

	3	2	1
Недостатъчен интерес от тяхна страна			
Недостатъчни ресурси (времеви, човешки, финансови)			
Недостатъчна информираност			
Неефективни механизми за включването			
Неотразяване мнението на заинтересованите страни			
Друго, моля посочете			

3 - най-висока степен на значимост, 2 - средна степен на значимост, 1 - ниска степен на значимост

#### 5. Моля степенувайте по важност условия на които трябва да отговаря определянето на интермодалните връзки/възли!

	3	2	1
Наличие на поне два вида транспорт			
Съществуващи връзки с транспортната система			
Приоритет на железопътен и воден транспорт			
Връзки с основната европейска транспортна мрежа			
Проектна готовност			
Потенциал на промишлеността			
Наличие на човешки ресурси			
Друго, моля посочете			

3 - най-висока степен на значимост, 2 - средна степен на значимост, 1 - ниска степен на значимост



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



6. Кои са възможностите за развитие на транспортната мрежа в българската част на трансграничния регион Румъния - България?

	3	2	1
Развитие на пътна и железопътна инфраструктура			
основната трансевропейска транспортна мрежа			
Развитие на пътна и железопътна инфраструктура			
разширената трансевропейска транспортна мрежа			
Подобряване условията за корабоплаване			
Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари			
Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта			
Друго, моля посочете			

7. Кои според вас са най-значимите обекти за включване в мрежата от интермодални връзки/ възли?

	3	2	1
жп линия Видин - Мездра - София			
жп връзка Мездра - Плевен - Горна Оряховица			
жп връзка Русе - Каспичан - Синдел			
Автомагистрала „Хемус“			
Скоростен път Видин - Ботевград			
Скоростен път Русе - Шумен			
Пътната връзка Ботевград - Плевен - Бяла			
Пътната връзка Силистра - Шумен			
Нов мост при Русе - Гюргево			
Разширение на моста при Русе - Гюргево			
Нов мост при Никопол - Турно Магуреле			
Нов мост при Силистра - Кълъраш			
Изграждане на интермодален терминал Русе			
Изграждане на интермодален терминал Видин			
Изграждане на интермодален терминал Горна Оряховица			
Друго, моля посочете			

8. Прилагането на кои мерки би довело до подобряване на интермодалността в България?

	3	2	1
Облекчаване на административната тежест			
Промени в нормативната уредба			
Обособяване на интермодалните терминали като самостоятелен вид транспортна инфраструктурна единица			
Единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки			
Повишаване степента на активност на държавните власти			
Повишаване степента на активност на местните власти			
Друго, моля посочете			

3 - най-висока степен на значимост, 2 - средна степен на значимост, 1 - ниска степен на значимост

9. Смятате ли, че Асоциацията на Дунавските общини „Дунав“ би допринесла за подобряване на състоянието на интермодалните връзки?

да	не	Не мога да преценя

Моля, посочете със знак „X“

БЛАГОДАРИМ ВИ!

[www.interregrobg.eu](http://www.interregrobg.eu)

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.