



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



В изпълнение на под-дейности:
5.3., 5.4., 8.1., 8.2., 8.3., 8.4., 8.5.

ДОКЛАД 6.

ЗА РЕЗУЛТАТ 6. РАЗРАБОТВАНЕ НА ВАРИАНТИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТЕН-Т МРЕЖАТА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ ЧРЕЗ УКРЕПВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ВРЪЗКИ. ПРЕДЛОЖЕНИЕ И ИЗБОР НА ВАРИАНТ

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



Съдържание

УВОД.....	3
РАЗДЕЛ I. КРИТЕРИИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА ВАРИАНТИ.....	4
РАЗДЕЛ II. ВАРИАНТИ ЗА ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪЗЛИ/ВРЪЗКИ	4
2.1. Основни положения при избора на варианти.....	4
2.2. SWOT анализ на транспортния сектор с перспектива на развитието на интермодалния транспорт	12
2.3. Варианти за интермодалните връзки	15
2.3.1. Вариант 1.....	15
2.3.2. Вариант 2.....	16
2.3.3. Вариант 3.....	18
РАЗДЕЛ III. ИЗВОДИ И ПРЕПОРЪКИ.....	21
3.1. Обосновка на избора за най-ефективен вариант	21
3.1.1. Изграждане на мостове над река Дунав	29
3.1.2. Изграждане на интермодални терминали	34
3.1.3. Развитие на точки за модален трансфер.....	44
3.1.4. Изграждане на връзки между транспортна инфраструктура	46
3.2. Тенденции за дългосрочно развитие	47
3.3. Препоръки за мерки за адаптиране на състоянието на отделните видове транспорт за целите на интермодалността	48



УВОД

Доклад 6. за постигането на Резултат 6. Разработване на варианти за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България чрез укрепване на интермодалните връзки. Предложение и избор на вариант, е изготвен от екип на ДЗЗД „TEN-T Мрежи - предварителни проучвания“ (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 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“.

В обхвата на документа са обобщени постигнатите резултати при изпълнение на следните дейности/ под-дейности от Техническото предложение на Изпълнителя при участието му в обществената поръчка:

Под-дейност 5.3. Извеждане (в рамките на проучването) на варианти за оптимизиране на товарния и пътническият транспорт

Под-дейност 5.4. Извеждане (в рамките на проучването) на варианти за развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния район за целите на облекчаване използването на TRN-T МРЕЖАТА

Под-дейност 8.1. Изследване на резултатите от интегриране на резултатите от двете проучвания и проведените кръгли маси

Под-дейност 8.2. Изготвяне на критерии за избор на варианти за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата

Под-дейност 8.3. Извеждане (разработване) на варианти за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния район чрез укрепване на интермодалните връзки

Под-дейност 8.4. Прилагане на критериите за избор на варианти и извеждане на най-подходящи спрямо предложените критерии

Под-дейност 8.5. Подготовка на предложение към Възложителя във връзка с горните резултати

В резултат на изпълнението на посочените под-дейности е създаден Доклад №6. за резултат 6. Разработване на варианти за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България чрез укрепване на интермодалните връзки. Предложение и избор на вариант от Техническата спецификация, който е представен на български и на румънски език, съгл. чл. 9.2. от Договор №34/ 23.01.2017 г.



РАЗДЕЛ I. КРИТЕРИИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА ВАРИАНТИ

В процеса на работа бяха определени два етапа за извършване на оценка:

Етап I. Първоначална оценка на наличната инфраструктура за интермодални връзки

Определените критерии са:

- 1.Налична инфраструктура за интермодални връзки
- 2.Стратегически, политически и правни

Тази оценка бе необходима за идентифициране на обектите, които имат потенциал да бъдат включени при разработването на различните варианти.

На база на оценката от Етап I. са разработени вариантите за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион.

Етап II. Оценка за избора на вариант за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата.

Определените критерии са:

- 1.Стратегически, политически и правни критерии
- 2.Технически критерии (фактически)
3. Финансово - икономически критерии
4. Въздействие върху околната среда
- 5.Подобряване на безопасността на движение
6. Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие

РАЗДЕЛ II. ВАРИАНТИ ЗА ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪЗЛИ/ВРЪЗКИ

2.1. Основни положения при избора на варианти

Проучването за избор на вариант за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България е организирано около тематичен подход, отразяващ европейското измерение за развитие на транспортните мрежи. Една основна част от Бялата книга на ЕК: „Европейска транспортна политика до 2010: Време за решения“ се концентрира върху насърчаване на интермодалния транспорт в европейски мащаб и прилагане на пакет от мерки за промяна в баланса между видовете транспорт. Целта на ЕК в тази област е да подкрепи ефективното превозване на стоки „от врата до



врата”, чрез използването на два или повече вида транспорт, свързани в интегрирана транспортна верига. Интермодалният транспорт позволява всеки отделен вид транспорт чрез своите предимства като потенциален капацитет, високо ниво на безопасност, гъвкавост, ниска консумация на енергия, слабо въздействие върху околната среда и др. да изиграе определена роля в изграждането на транспортната верига, която в своята цялост да бъде по-резултатна, по-ефективна от гледна точка на разходите и по-устойчива.

Трите разработени варианта са съобразени с необходимостите на интермодалния товарен и пътнически транспорт.

Интермодален товарен транспорт

Същността на интермодалните товарни превози е в организираното транспортиране на голям брой интермодални транспортни единици с железопътен и/или воден и/или въздушен транспорт на големи разстояния, като спомагателна роля в началния и крайния етап от интермодалната транспортна верига се осъществява от автомобилния транспорт. По този начин се дава възможност да се използват и допълват конкурентните предимства на различните видове транспорт за постигане на разходоефективна и екологична интермодална транспортна верига.

За стартиране и развитие на ефективни, конкурентоспособни и устойчиви интермодални превози е необходимо да се създаде мрежа от **взаимодействащи** помежду си интермодални терминали и свързваща ги линейна инфраструктура, явяващи се основни елементи на интермодалната транспортна система. Изграждането на един или повече интермодални терминали, невзаимодействащи помежду си, не е достатъчно условие, за да се смята, че това ще благоприятства еднозначно за развитието на интермодалните превози. Доказателство са примери от последните години, в които изграждането и оборудването на реални наземни интермодални терминали не е достатъчно за да се генерират интермодални превози през тях. Това налага да се обмисли **нов подход** при търсене на възможности за стартиране и развитие на интермодални превози през Българо - Румънския трансграничен район. За повишаване на възможностите за постигане на положителен резултат при налагането на интермодалните превози в трансграничния регион е необходимо да се търсят начини за **взаимодействие** между отделните елементи на транспортната инфраструктура. Осигуряването на възможности за постигане на **синергичен** ефект от взаимодействието между различните елементи на интермодалната транспортна система и различните видове транспорт ще благоприятства условията за **налагане** на интермодалния транспорт в трансграничния регион.



Интермодалният транспорт се основава на мрежа от свързани и взаимодействащи помежду си елементи, поради което е задължително да се прилагат принципи от системния подход при изграждането на интермодалната транспортна система и вериги. Основен момент при разработването на сложни системи - каквито са интермодалните транспортни системи за превоз на товари, е определяне на **етапността** за развитието им. Изграждането на линейна железопътна инфраструктура със съвременни параметри и обезпечаването ѝ от адекватна съпътстваща шосейна и терминална инфраструктура е дълъг процес, свързан с осигуряване на значителни инвестиции. Това изисква да се търсят начини за използване на **съществуващите възможности**, които предлага железопътната инфраструктура и **етапно** да се подобряват условията, които тя предоставя.

Необходимо е да се търсят възможности за увеличаване на дела на интермодалните превози и привличане на съществуващия товаропоток, движещ се с мултимодален транспорт по алтернативни маршрути и направления, към интермодална транспортна верига, преминаваща през трансграничния регион между България и Румъния при използване на **съществуващите условия** на транспортната инфраструктура. От съществено значение за развитие на конкурентоспособни интермодални товарни превози по **съществуващата транспортна мрежа** е осигуряването на устойчиви условия за дългосрочно планиране на процеса на транспортиране на интермодалните транспортни единици. Това е в основата за налагане на интермодалните превози, като превози на дълги разстояния при които основни конкурентни предимства са сравнително ниските разходи за транспортиране и минимизиране на емисиите на вредните вещества, отделяни в атмосферата. Основен момент при организирането на интермодалните превози на товари е осигуряването на устойчив във времето **твърд график** при движение на интермодалните влакове, което ще подобри възможностите за **дългосрочно планиране** на превозите за клиентите на интермодалната транспортна услуга. Регулярността при движението на интермодалните влакове е основно **конкурентно предимство** на интермодалните превози, позволяващо да се планират и минимизират разходите при този вид превози.

Състоянието на железопътната инфраструктура не заема водеща роля при основанията за налагането на интермодалните товарни превози в даден регион. Комплексното подобряване на техническите параметри на обслужващата даден район железопътна инфраструктурата ще подобри възможностите за интермодалните превози, но не е достатъчно за да осигури развитие на района като интермодален център. **Препоръчва** се усилията да се насочат не толкова към възможностите за осигуряване на високи скорости за движение на железопътните возила, а към премахване на габаритните ограничения за



транспортиране на някои видове интермодални транспортни единици по железопътната инфраструктура. В този аспект, **скоростта на движение** на железопътните возила по железопътната инфраструктура не е водещ критерий за избор на място за развитие на даден интермодален център. **Габаритните ограничения** на железопътните участъци са фактор, който е с водещо значение пред скоростта на транспортиране с оглед осигуряване на възможност за транспортиране на различните видове интермодални транспортни единици.

В изследваните области от българската част на трансграничния район към момента **не съществува** специализиран наземен интермодален терминал. Въпреки това, съвременните условия и технологии позволяват, при наличие на интерес към интермодалните превози, да бъдат организирани възможности за претоварване на интермодални транспортни единици между железопътен и автомобилен транспорт. Всички области от изследването притежават условия за развитие на интермодални превози, но сред тях с **потенциал** да се развият като интермодални железопътни възли се открояват областите **Русе, Велико Търново, Плевен и Видин (България)**.

Обвръзката и **взаимодействието** между пристанищните (речни и морски) и **наземните** терминали е основен момент при организиране на интермодалните транспортни вериги. За развитието на интермодалните превози в българската част на трансграничния регион между Румъния и България е наложително да се разглеждат в **общ контекст** пристанищните терминали на река Дунав в **Русе** и на Черно море във **Варна**, както и свързващата ги **железопътна инфраструктура по линията Русе - Варна**.

В Румъния основните железопътни маршрути, дадени на разположение за ползване от националния администратор на железопътната инфраструктура за превоза на контейнери, се концентрират върху връзките: Куртичи - пристанище Констанца (през Предеал); Куртичи - Гюргево Запад (през Ливезени); Куртичи - Гюргево Запад (през Предеал); Стамора Моравица-Букурещи Ной; Епископия Бихор - Орадеа Изток; Куртичи - Букурещи Ной (през Ливезени), Гюргево Запад - Букурещи Ной, Констанца - Сучава, Констанца - Дорнешти.

Основната връзка на интермодалните превози остава Констанца-Букурещ, предвид факта, че около 150 000 TEU годишно се разтоварват на пристанище Констанца, предназначени за град Букурещ.

Изборът на място за изграждане на интермодален терминал е свързан с оценяване на потенциала на района за развитието му като интермодален център. Това влияе върху избора на **вида** на интермодалния терминал, изискванията към **технико-технологичните** възможности и съоръженост на терминала, както и **етапността** за развитието на терминалната и свързващата



линейна шосейно-железопътна инфраструктура в контекста на очакваните товаропотоци. Препоръчва се при изграждане на наземните интермодални терминали те да бъдат ситуирани **извън населените места** с осигуряване на подходяща свързаност към основната железопътна и шосейна мрежа за различните направления.

Съществуващата железопътна инфраструктура в изследваните области е **реално функционираща**, и въпреки ограничените експлоатационни условия, които предлага по някои показатели, е възможно да се осъществят интермодални товарни превози по нея. За развитие на интермодалните връзки при превоз на товари в изследваните области от българската част на трансграничния район между Румъния и България е необходимо железопътната инфраструктура да се развива по направление на всички железопътни линии, като приоритетни да са участъците по направленията **Русе - Каспичан - Варна** и **Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград**. Предвижда се изграждане на интермодален терминал и във **Видин**.

Местоположение на бъдещите терминали е резултат от анализа на транзитните маршрути през Румъния, представяйки всички евентуални вътрешни нужди, които могат да бъдат обхванати по време на транзитно преминаване през територията на страната:

- Зона Тимишоара - потенциал за връзка с приоритетна железопътна Ос №. 22, съответно Приоритетна пътна Ос №. 7 с влизане в Румъния през Куртичи / Надлак, което позволява разделяне на товарите на двата вида транспорт (железопътен / автомобилен) - потенциал за въздушна връзка, с оглед на улесненията за железопътна връзка на съоръженията на Международно летище Тимишоара - Траян Вуя.
- Зона Букурещ (Западната част) - свързана с магистрала А1 (Букурещ - Питещ), по Приоритетна ос № 7.
- Зона Констанца- свързана с пътен / железопътен / въздушен транспорт с Букурещ, по секция / раздел /маршрут Букурещ - Констанца - връзка с пристанище Констанца - смятано за входна врата за стоките на товарния трафик от Европа / Азия.
- Зона Гюргево / Олтеница - свързана с железопътните маршрути Букурещ - Гюргево и Виделе - Гюргево (. Паневропейски транспортен коридор IX) - свързана с високоскоростен път Букурещ - Гюргево, с възможност за преминаване на моста над река Дунав при Гюргево - Русе - връзка с Паневропейски транспортен коридор №. VII.
- Зона Брашов - намира се в центъра на страната по приоритетна Ос 22 и п Пан-Европейския транспортен коридор № IV в секцията Букурещ - Плоещ - Брашов - Сибиу - район с високо развитие - предложена удължаване на мрежата TEN-T в секцията Крайова - Питещ - Брашов - Бакъу.



- Зона Сучава - намира се на Паневропейския транспортен коридор № IX в раздела Сирет - Сучава - Бакъу - Мъръшешти - Тишица - предложено удължаване на секцията за TEN-T в секцията Петеа - Сату Маре - Бая Маре - Деж - Сучава - Радауци - Прут, връзка с автострада и бърза връзка със Северния Път, - предложено разширяване на секцията за TEN-T в секцията Апахида - Деж - Беклеан на Сомеш - Салва - Ватра Дорней - Сучава - потенциална връзка пътна / железопътна / въздушна.

Потенциални места на интермодални терминали след анализ на транзитните потоци са:

1) Връзката Черно море - Унгария (през канала Дунав - Черно море):

- използването на трите алтернативи за транспорт : $\frac{3}{4}$ пътен / железопътен (Констанца - Букурещ - Надлак / Куртичи); $\frac{3}{4}$ по вътрешните водни пътища (пристанище Констанца - Дунав - Черно море - пристанище Гюргево) комбиниран с пътен / железопътен в участъка / раздел Гюргево - Букурещ и Букурещ - Тимишоара - Арад - Надлак / Куртичи; $\frac{3}{4}$ по вътрешните водни пътища (пристанище Констанца - канал Дунав - Черно море - пристанище Калафат) комбиниран с пътен / железопътен транспорт по южния клон на Паневропейски коридор № IV Калафат - Надлак / Куртичи.

- използване на вътрешноводния транспорт (пристанище Констанца - канал Дунав - Черно море: пристанище Гюргево / Зимнич / Турну Мъгуреле / Калафат - Будапеща). Потенциални зони за разполагане на интермодални терминали по този път са: Констанца, Гюргево / Олтеница / Калафат и Арад - Тимишоара.

2) Връзката Черно море - България - Сърбия - Унгария - Австрия (чрез канал Дунав - Черно море):

- използване на вътрешноводния транспорт (пристанище Констанца - Дунав - Черно море - Дунав (паневропейски коридор № VII) - пристанищата по река Дунав в България / Сърбия / Унгария / Австрия.

- пристанище на Констанца - Дунав - Черно море - Дунав - пристанище Калафат и пътен / железопътен по южния клон на Коридор номер IV Калафат - Надлак / Куртичи. Потенциални зони за разполагане на интермодални терминали по този маршрут са: Констанца и Гюргево / Олтеница, Калафат, Тимишоара - Арад.

3) Връзката Черно море - Молдова - Украйна

- Паневропейски коридор № IV Секция Констанца - Букурещ и Паневропейски коридор № IX по маршрута Букурещ - Албица;

- Железопътен: Паневропейски коридор № IV и IX;



- Въртешни водни пътища: пристанище Констанца - през канал Сулина - пристанище Галац. Потенциални зони за разполагане на интермодални терминали по този маршрут са: Констанца и Галац.

4) Връзката Молдова - Румъния - България

- Пътен: Паневропейски коридор № Секция IX Гюргево - Букурещ - Албика;
- Железопътен: Паневропейски коридор № IX;
- Въртешни водни пътища: пристанище Джурджулеш (Република Молдова) - пристанище Галац - Дунав (Приоритетна Ос № 18.) - български пристанища. Потенциалните области за разполагането на интермодални терминали по този маршрут са: Гюргево / Олтеница, Калафат, Галац и Букурещ.

В заключение, ключовите области, идентифицирани чрез анализиране на маршрути и транзитни потоци, за изграждане и / или модернизиране поне на един интермодален терминал в краткосрочен план са: зона Тимишоара (евентуално Рекаш); зона Букурещ, зона Констанца речните басейновата област на Гюргево / Олтеница, зона Брашов, зона Сучеава.

Допълнително ще има проучвания и анализи относно идентифицирането на нови места за изграждане и/или модернизиране на нови терминали в средносрочен и дългосрочен план, в следните области: Калафат - Крайова - Питеш; Турда - Клуж Напока - Деж - Търгу Муреш; Фагарах - Свети Георги; Галац - Бакъу - Яш; Гюргево / Олтеница - Букурещ - Плоещ.

Интермодален пътнически транспорт

Същността на интермодалния пътнически транспорт се състои в осигуряване на възможност за бързо, разходоефективно и с минимално времепътуване транспортиране на пътници от началната до крайната дестинация с използване на възможностите, които предлагат различните видове транспорт - железопътен, шосеен, воден и въздушен. Основна цел е намаляване на дела на автомобилния транспорт, като средство за транспортиране на пътници, и пренасочването им към масовите обществени видове транспорт.

Развитието на ефективна система за превоз на пътници, базирана на интермодалните връзки, е свързано с планиране и осигуряване на множество предхождащи и съпътстващи превозите организирани дейности, като: въвеждане на възможност за заявяване и изпълнение на автоматизирани електронни услуги; информационно обезпечаване; безопасност и сигурност в процеса на транспортиране и трансфер на пътници; съпътстващи дейности осигуряващи необходимия комфорт при пътуване и трансфер и др. Наред с



това е необходимо да се осигури ниво на оперативна съвместимост между транспортните мрежи.

Железопътната транспортна мрежа е елемент осигуряващ придвижването на железопътните возила, включително и пътническите, които обезпечават осигуряването на интермодалните превози в частта с железопътния транспорт. Железопътната мрежа е съставена от линейни участъци, железопътни пътнически терминали и съпътстваща инфраструктура, осигуряващи достъп на пътниците до железопътните возила.

Пътническите интермодални центрове представляват места с **комплексна инфраструктура** и дейност, организирана и осигуряваща възможност за смяна на вида транспорт и/или транспортното средство. Многообразието от възможности за организиране на интермодалните превози на пътници, според типа на превозите - градски, национални (регионални или междурегионални) или международни и според вида на транспортните средства, определя обособяването и специализацията на интермодалните пътнически центрове.

За разлика от товарните интермодални превози при **пътническите интермодални превози** водещи фактори, които оказват влияние върху **ефективността** им, са скоростта на транспортиране, престоят за осъществяване на трансфер, удобствата за пътниците, информационното обезпечаване, транспортната достъпност, безопасността и др. Ефективното функциониране на интермодалните пътнически превози се определя от множество услуги, предлагани в интермодалните центрове, свързани с: осигуряване на интеграция между отделните видове транспорт; осигуряване на интермодалността; създаване на условия и удобства за престой и придвижване на пътниците в интермодалните центрове; предлагане на допълнителни съпътстващи услуги за пътниците; регламентирана и регулирана експлоатация на интермодалните центрове и др. Основен момент при организирането и насочването на пътниците към интермодалния пътнически транспорт е осигуряване на ефективна, **удобна за използване** и надеждна система за **планиране** на превозите. Особено внимание е необходимо да се отдели върху поставянето на участниците, предоставящи транспортни услуги на пътниците, в **равнопоставени** условия и извършването на **ефективен контрол** и превенция срещу нерегламентирани превози и/или осъществяване на **нелоялна конкуренция**.

По отношение на железопътните гари и спирки, които са интермодалните центрове за свързване на железопътния с останалите видове транспорт, при трансфер на пътници се **препоръчва** особено внимание да се насочи към осигуряване на възможности за подобряване на системите за **информиране** на пътниците в **реално време**. При пътническите превози, развитието на железопътната мрежа, изразено чрез показатели като гъстота на мрежата,



осигуреност на населението и територията с железопътна мрежа и гари и др., оказва значително влияние върху качеството на услугите, които се предлагат. Това е свързано с възможностите за осигуряване на **достъпност** до железопътната мрежа и инфраструктура. Състоянието на железопътната мрежа в изследваните области, по тези показатели, показва значителни **различия** в сравнение със средните стойности за България, които са по-ниски от осреднените стойности за Европа. Задоволителни стойности по част от изследваните показатели, в сравнение със средните стойности за България, показват областите Русе, Велико Търново, Плевен, Враца, Видин и Монтана. За всички области, обхванати в изследването, се **препоръчва** да се подобряват възможностите за предоставяне на железопътни услуги, свързани с извършването на интермодален превоз на пътници.

По отношение на възможностите за информиране на пътниците в **реално време**, които предлагат гарите в изследваните области, гари в областите Русе (92% от гарите), Велико Търново (60% от гарите), Силистра (100% от гарите), Добрич (100% от гарите), Плевен (1 гара) и Видин (2 гари) са оборудвани с информационни табла. Област Велико Търново, която притежава сравнително добър потенциал, като осигуреност с железопътна инфраструктура, не предоставя задоволителни възможности за информиране на пътниците в гарите.

Железопътната инфраструктура в изследваните области **не предлага** задоволителни възможности за развитие и налагане на интермодални превози на пътници с участие на железопътен транспорт. **Препоръчва** се, условията по железопътната инфраструктура в изследваните участъци да бъдат подобрявани **етапно**, освен по направленията за осигуряване на по-високи скорости на придвижване и безопасност на движението в линейните участъци, но и в направленията: информираност на пътниците; подобряване на обвързката с другите видове транспорт и намаляване на времената за трансфер; въвеждане на автоматизирани електронни услуги и интегрирано билетоиздаване; ограничаване на нелоялна конкуренция; комфорт при използване на услугите; улеснена достъпност до всички елементи на инфраструктурата и др.

2.2. SWOT анализ на транспортния сектор с перспектива на развитието на интермодалния транспорт

Таблица 1. Силни и слаби страни, възможности и заплахи на транспортния сектор с перспектива на развитието на интермодалния транспорт

(S) Силни страни	(W) Слаби страни
<ul style="list-style-type: none"> • Геостратегическото положение на трансграничния регион Румъния - България и потенциалът му по отношение на интермодалните транспортни връзки със 	<ul style="list-style-type: none"> • Липса на мрежа от интермодални терминали в трансграничния регион Румъния - България; • Липса на нормативна база, която да



съседните страни и Черно море за международна търговия;

- Благоприятно местоположение по TEN-T мрежата с достъп до съседните страни;
- Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;
- Засилен интерес от страна на индустрията за интермодален транспорт, който се дължи на повишеното внимание на транспортните фирми към опазването на околната среда;
- Висока степен на либерализация на транспортния сектор;
- Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС;
- Свободен капацитет на общата пропускателна способност за инфраструктурите по видове транспорт, както и за работещите терминали;
- Ниско въздействие върху околната среда и по-ниски разходи за изграждане и поддържане на инфраструктура за вътрешноводен транспорт;
- Разширяване на пристанище Констанца, включено в основната мрежата TEN-T и определена за първостепенен възел, за функционирането му и като пристанище от тип интермодален възел на целия басейн на Черно море;
- Съществуване на мрежа от пристанища, които могат да осигурят интермодалния товарен трансфер: Калафат, Дробета Турну Северин, Гюргево, Черна вода (Румъния) и Русе, Видин (България), които са включени в основната TEN-T мрежа на вътрешноводните пътища и Кълъраш, Меджидия, Олтения (Румъния) и Лом, Оряхово, Свищов, Силистра (България), включени в разширената TEN-T мрежа;
- Съществуването на мрежа от интермодални терминали на територията на Румъния;
- Значителен дял на - интермодалния транспорт (пътен/ железопътен) в общия обем на превозваните стоки за вътрешния

стимулира развитието на интермодалния транспорт;

- Липса на стимули за автомобилните и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт;
- Неразвит пазар за комбиниран транспорт;
- Липса на стратегия и/или генерален транспортен план (Master Plan) в двете държави за развитие на интермодалния транспорт;
- Относително ниско качество на транспортната инфраструктура,
- Недостатъчните инвестиции за рехабилитация / модернизация на националната железопътната инфраструктура, което води към ограниченията на скоростта и появата на опасни точки;
- Недостатъчни инвестиции в модернизацията и поддръжката на пристанищната инфраструктура, както и в машини и оборудване за товаро-разтоварни дейности в пристанищата;
- Недостатъчни пътни връзки към интермодални терминали и / или пристанища, за да се гарантира привлекателността за потенциални ползватели на интермодалния транспорт;
- Намалена активност на традиционния пазар на товарния железопътен транспорт;
- Липса на оптимални дълбочини за навигация по река Дунав през цялата година;
- Неизползване на съществуващите кораби фериботи за дейности за морски транспорт;
- Неефективно използване на складове за контейнери или липса на такива;



транспорт;	
(О) Възможности	(Т) Заплахи
<ul style="list-style-type: none"> Ефективно използване на потенциала за развитие на логистични товарни платформи на летищата в ключови области, определени за изграждане на интермодални терминали с възможности за свързването им включително в железопътна мрежа Букурещ, Тимишоара, Констанца (Румъния) и Горна Оряховица, Русе, (България); Изграждане на интермодални терминали; Изграждане на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали; Подобряване условията за корабоплаване по река Дунав; Осигуряване на добра координация на отделните видове транспорт; Възможности за развитие на транзитните превози по направление на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия; Подобряване ефективността на превозвачите чрез увеличаване на разстоянията за превоз и дистрибуция; Увеличаване ползите за обществото (намаляване на задръстванията, ПТП, емисии на парникови газове) чрез промяна на баланса и пазарните дялове в транспортната система в полза на железопътния транспорт; Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища); Наличие на източници за финансиране на ЕС (POS-T или Програмата TEN-T), Стратегията на ЕС за Дунавския регион и други финансови механизми; Насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт; Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот; Увеличаване на транзитния трафик; 	<ul style="list-style-type: none"> Забавяне на инфраструктурните проектите свързани с осигуряване на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали; Загуба на съществуващия и не привличане на транзитен трафик поради лошо състояние на инфраструктурата и липса на интермодални връзки; Липса на финансови средства за развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища); Липса на средства за финансиране на изграждането на интермодални връзки и необходимата инфраструктура за тяхното функциониране в близък времеви хоризонт; Влошаване възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот. Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги; Липса на информация относно възможностите за интермодален транспорт до / от Румъния и до/от България;



2.3. Варианти за интермодалните връзки

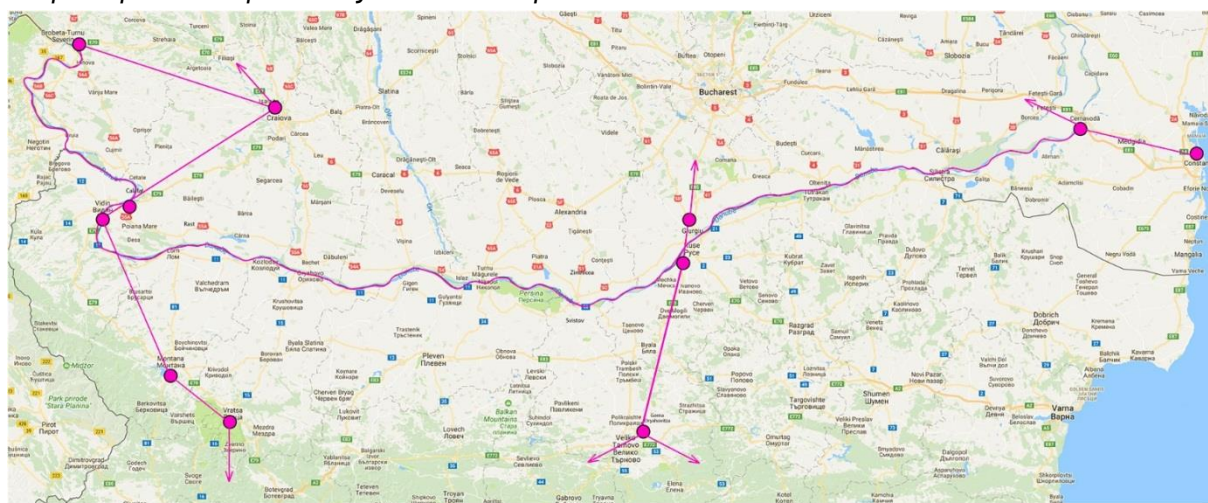
Предложени са три варианта за интермодални връзки/ възли в рамките на трансграничния регион Румъния - България.

2.3.1. Вариант 1

Вариант 1 включва обекти, свързани с развитието на развитието на TEN-T мрежата и определени от Европейската комисия като второстепенни възли, включени в обхвата на основната TEN-T мрежата. В трансграничния регион няма първостепенни възли/връзки (TEN-T 0), като най-близките са Букурещ (Румъния) и София (България).

Основната мрежа включва тези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за европейските и международните транспортни потоци.

Схема 1. Интермодални връзки Вариант 1 за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България



● Интермодални възли/ връзки от основната TEN-T мрежа

Второстепенните възли се определят от Европейската Комисия като кръстовища или разклонения, в ядрото на всеобхватни мрежи, градове (от регионално значение) и/или които имат мултимодални връзки. Второстепенни възли в обхвата на трансграничния регион има само на територията на Румъния - Констанца и Крайова.

Третостепенните възли са разпределени както по течението на река Дунав, така и във вътрешността на трансграничния регион - това са центровете на окръзи/области. Съществуващите третостепенни възли се определят като



градски райони, излизащи извън административните граници (градове от регионално или окръжно значение и др.), в които има публични и частни институции и/или имат мултимодални връзки. В обхвата на основната TEN-T мрежа, такива са: Дробета Турну-Северин, Калафат, Гюргево, Черна Вода и Крайова (Румъния) и Видин, Русе, Горна Оряховица (България).

Таблица 2. Вариант 1 Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България

	Интермодални възли
Румъния основна TEN-T мрежа	Констанца (морско пристанище)
	Дробета Турну Северин (вътрешноводно пристанище)
	Калафат (вътрешноводно пристанище)
	Гюргево (вътрешноводно пристанище)
	Черна вода (вътрешноводно пристанище)
	Крайова (железопътен терминал)
България основна TEN-T мрежа	Видин (вътрешноводно пристанище - основна)
	Русе (вътрешноводно пристанище - основна; железопътен терминал - основна)
	Горна Оряховица (железопътен терминал - основна)
	Интермодални връзки
	Сухоземен транспорт (железопътен и автомобилен) - Крайова - Калафат - Видин - Монтана - Враца
	Сухоземен транспорт (железопътен и автомобилен) - Горна Оряховица - Русе - Гюргево

2.3.2. Вариант 2

Вариант 2 съдържа Вариант 1, като са включени и интермодалните връзки от разширената (широкообхватна) TEN-T мрежа. Това са: вътрешноводните пристанища Кълъраш, Меджидия, Олтеница (Румъния) и Лом, Оряхово, Силистра, Свищов (България). Широкообхватната TEN-T мрежа е мултимодална мрежа с относително висока плътност, която осигурява достъп до всички региони на ЕС, с което да се подпомогне тяхното икономическо, социално и териториално развитие. Нейното планиране се базира на редица общи критерии (напр. прагове за обем на терминалите и нужди във връзка с достъпността). Проектите във връзка с широкообхватната мрежа следва да бъдат завършени до края на 2050 г.



Схема 2. Интермодални връзки Вариант 2 за оптимизиране използването на TEN-Тжата в трансграничния регион Румъния-България

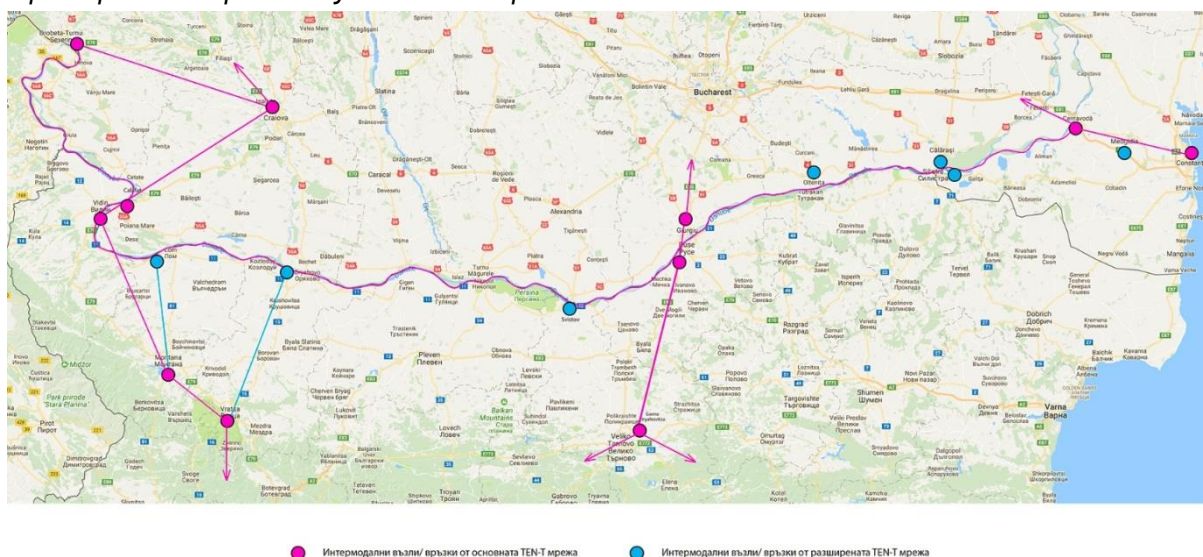


Таблица 3. Интермодални връзки Вариант 2 за оптимизиране използването на TEN-Тжата в трансграничния регион Румъния-България

	Интермодални възли
Румъния основна TEN-T мрежа	Констанца (морско пристанище)
	Дробета Турну Северин (вътрешноводно пристанище)
	Калафат (вътрешноводно пристанище)
	Гюргево (вътрешноводно пристанище)
	Черна вода (вътрешноводно пристанище)
	Крайова (железопътен терминал)
Румъния Разширена TEN-T мрежа	Кълъраш (вътрешноводно пристанище)
	Меджидия (вътрешноводно пристанище)
	Олтеница (вътрешноводно пристанище)
България основна TEN-T мрежа	Видин (вътрешноводно пристанище - основна)
	Русе (вътрешноводно пристанище - основна; железопътен терминал - основна)
	Горна Оряховица (железопътен терминал - основна)
България Разширена TEN-T мрежа	Лом (вътрешноводно пристанище)
	Оряхово (вътрешноводно пристанище)
	Силистра (вътрешноводно пристанище)
	Свищов (вътрешноводно пристанище)



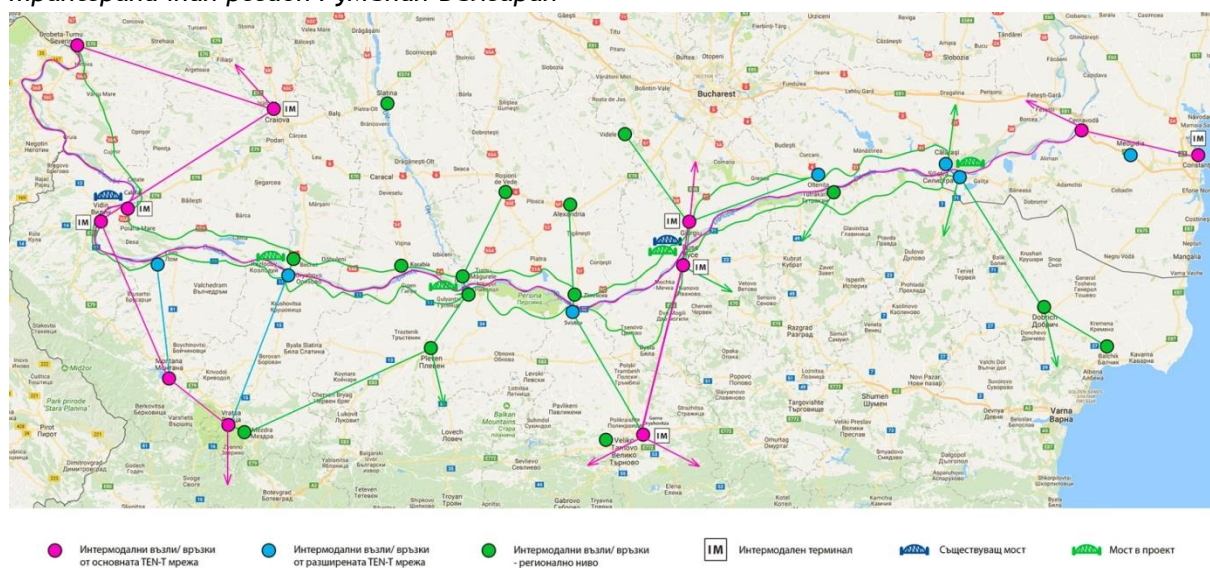
Интермодални връзки ежду двете държави	
	Сухоземен транспорт (железопътен и автомобилен) - Крайова - Калафат - Видин - Монтана - Враца
	Сухоземен транспорт (железопътен и автомобилен) - Горна Оряховица - Русе - Гюргево

2.3.3. Вариант 3

Във вариант 3 са включени обекти на три нива:

- Интермодални възли/ връзки, включени в обхвата на основната TEN-T мрежа;
- Интермодални възли/ връзки, включени в обхвата на разширената TEN-T мрежа;
- Интермодални възли/ връзки - регионално ниво, определени съобразно разработения модел на териториалното развитие на трансграничния регион Румъния - България¹.

Схема 3. Интермодални връзки Вариант 3 за оптимизиране използването на TEN-T-тата в трансграничния регион Румъния-България



В трансграничния регион няма първостепенни възли/връзки (TEN-T 0), като най-близките са Букурещ (Румъния) и София (България).

Интермодални възли/ връзки от основната TEN-T мрежа са: второстепенни и третостепенни.

¹ Общата стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничния регион Румъния-България



Второстепенните възли се определят от Европейската Комисия като кръстовища или разклонения, в ядрото на всеобхватни мрежи, градове (от регионално значение) и/или които имат мултимодални връзки. Второстепенни възли в обхвата на трансграничния регион има само на територията на Румъния - **Констанца и Крайова**.

Третостепенните възли са разпределени както по течението на река Дунав, така и във вътрешността на трансграничния регион - това са центровете на окръзи/области. Съществуващите третостепенни възли се определят като градски райони, излизащи извън административните граници (градове от регионално или окръжно значение и др.), в които има публични и частни институции и/или имат мултимодални връзки. В обхвата на основната TEN-T мрежа, такива са: Дробета Турну-Северин, Калафат, Гюргево, Черна Вода и Крайова (Румъния) и Видин, Русе, Горна Оряховица (България).

Интермодални възли/ връзки, включени в обхвата на **разширената TEN-T мрежа**. Това са: вътрешноводните пристанища Кълъраш, Меджидия, Олтеница (Румъния) и Лом, Оряхово, Силистра, Свищов (България). Широкообхватната TEN-T мрежа е мултимодална мрежа с относително висока плътност, която осигурява достъп до всички региони на ЕС, с което да се подпомогне тяхното икономическо, социално и териториално развитие. Нейното планиране се базира на редица общи критерии (напр. прагове за обем на терминалите и нужди във връзка с достъпността). Проектите във връзка с широкообхватната мрежа следва да бъдат завършени до края на 2050 г.

Интермодални възли/ връзки - **регионално ниво** са определени съобразно разработения модел на териториалното развитие на трансграничния регион Румъния - България².

Таблица 4. Интермодални връзки Вариант 3 за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България

	Интермодални възли
Румъния основна TEN-T мрежа	Констанца (морско пристанище)
	Дробета Турну Северин (вътрешноводно пристанище)
	Калафат (вътрешноводно пристанище)
	Гюргево (вътрешноводно пристанище)
	Черна вода (вътрешноводно пристанище)
	Крайова (железопътен терминал)

² Общата стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничния регион Румъния-България



Румъния Разширена TEN-T мрежа	Кълъраш (вътрешноводно пристанище)
	Меджидия (вътрешноводно пристанище)
	Олтеница (вътрешноводно пристанище)
Румъния Регионално ниво (ниво 2)	Слатина
	Александрия
Румъния Регионално ниво (ниво 3)	Мангалия
	Бекет (вътрешноводно пристанище, автомобилен транспорт)
	Турну Мъгуреле (вътрешноводно пристанище)
	Зимнича (вътрешноводно пристанище, автомобилен транспорт)
	Каракал (автомобилен / железопътен транспорт)
	Рошиории де Веде (автомобилен / железопътен транспорт)
България основна TEN-T мрежа	Видин (вътрешноводно пристанище - основна)
	Русе (вътрешноводно пристанище - основна; железопътен терминал - основна)
	Горна Оряховица (железопътен терминал - основна)
България Разширена TEN-T мрежа	Лом (вътрешноводно пристанище)
	Оряхово (вътрешноводно пристанище)
	Силистра (вътрешноводно пристанище)
	Свищов (вътрешноводно пристанище)
България Регионално ниво (ниво 2)	Плевен
	Велико Търново
	Добрич
Регионално ниво (ниво 3)	Балчик



РАЗДЕЛ III. ИЗВОДИ И ПРЕПОРЪКИ

3.1. Обосновка на избора за най-ефективен вариант

Общото между трите варианта, че допринасят за развитието на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния - България. Важно условие и при трите варианта е преодоляването на пречките, идентифицирани и в двете страни:

- организационни проблеми - липса на комуникация между партньорите, неясни отговорности;
- технически трудности - липса на пристанищните съоръжения;
- трудности на инфраструктурата - различни механизми в областта на железниците;
- оперативни затруднения - проблеми, свързани с информационни услуги, неясност на операции, протичащи в транспортната верига;
- икономически и финансови трудности - цените на манипулационните дейности и съхранение на стоките, организацията на цените между инфраструктурата и терминала;
- политически трудности - липса на легализация на интермодалната транспортна политика.

В този контекст трябва да бъде търсена възможността за развитие на двустранните отношения в румънско-българския трансграничен регион.

В момента, в трансграничния регион се осъществява в малки обеми директен обмен на стоки, туристическите пътувания са незначителни.

Въпреки откриването на втори мост над река Дунав, товарният транспорт и туризмът нямат значително увеличение.

Трансграничния регион Румъния и България, свързан най-вече с река Дунав, е много слабо експлоатирана, както от икономическа гледна точка, така и от туристическа гледна точка.

Основните причини са: лошата инфраструктура, липсата на участие на местните и регионалните власти, липсата на финансиране на големи инфраструктурни проекти.

От трите варианта най-добър от гледна точка на инфраструктурна обезпеченост, икономически и социални ползи за населението, подобряване състоянието на околната среда е Вариант 3.

Съществената разлика е в обема на финансовите ресурси, които са необходими за неговата реализация. При реализиране на Вариант 3 е необходимо прилагането на публично - частни партньорства и осигуряването на финансиране чрез други механизми.



С оглед разработването на Стратегия за устойчиво развитие за развитие 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“, се препоръчва Вариант 3. Необходимо е тя да бъде съобразена с дългосрочния времеви хоризонт за цялостното изпълнение.

Определените интермодални връзки включват следните елементи на инфраструктурата: изграждане на мостове над река Дунав; изграждане на интермодални терминали и точки за модален трансфер; изграждане на индустриални зони и транспортна инфраструктура, свързваща интермодални възли и индустриалните зони.

Фактически, икономически и финансов анализ на вариантите

Вариант 1.

Вариант 1, включва интермодални връзки от основната TEN-T мрежа, чиято цел е развитието на инфраструктурата за реализиране на безпрепятствени връзки, които ще позволят предоставянето на ефективни и качествени транспортни услуги за гражданите и икономическите оператори. Очаква се тази мрежа да бъде завършена до края на 2030 г.

При Вариант 1 интермодалните връзки са в Констанца, Гюргево, Крайова, Калафат (Румъния) и Видин, Русе, Горна Оряховица (България).

Възможността за свързаност в трансграничния регион Румъния - България остава като инфраструктура на ниво съществуващите два моста над река Дунав - Видин/Калафат и Русе/Гюргево.

Осъществяването на интермодалните връзки е основно чрез развитие на сухоземния и водния транспорт, осъществяван по следните направления в рамките на трансграничния регион:

- Крайова - Калафат - Видин - Монтана - Враца;
- Горна Оряховица - Русе - Гюргево;
- Вътрешноводни пътища - река Дунав с пристанища (Дробета Турну Северин; Калафат; Гюргево; Черна вода (Румъния) и Видин, Русе (България)
- връзката с Черно море - пристанище Констанца

Голямо предимство на Вариант 1 е, че за обектите, включени в основната TEN-T мрежа е осигурено финансиране чрез Механизма за свързване на Европа (MCE).

Вариант 2.



Вариант 2, включва интермодални връзки от основната и разширената TEN-T мрежа. Чрез нея се осигурява по-добра свързаност в рамките на трансграничния регион Румъния - България, което води до подобряване икономическото и социално развитие на региона.

Ясна е времевата рамка за изграждането на мрежата - трябва да бъде завършена до края на 2050 година, което е един много дълъг хоризонт и е голяма вероятността да настъпят промени в обхвата ѝ, на база реалните условия за изпълнение на инвестиционни проекти.

При Вариант 2 интермодалните връзки са в Констанца, Гюргево, Крайова, Калафат, Кълъраш, Меджидия, Олтеница (Румъния) и Видин, Русе, Горна Оряховица, Лом, Оряхово, Силистра, Свищов (България).

Силната страна на Вариант 2, че възможностите за развитие се концентрират към развитие на най-екологощащите видове транспорт (железопътен и воден). Съществен недостатък е транспортната изолираност на вътрешната част на региона.

При Вариант 2. възможността за свързаност в трансграничния регион Румъния - България остава като инфраструктура на ниво съществуващите два моста над река Дунав - Видин/Калафат и Русе/Гюргево, като се предвижда изграждане на трети мост между Силистра - Кълъраш.

Осъществяването на интермодалните връзки е основно чрез развитие на сухоземния и водния транспорт, осъществяван по следните направления в рамките на трансграничния регион:

- Крайова - Калафат - Видин - Монтана - Враца;
- Горна Оряховица - Русе - Гюргево;
- Вътрешноводни пътища - река Дунав с пристанища (Дробета Турну Северин; Калафат; Гюргево; Черна вода, Кълъраш, Меджидия, Олтеница (Румъния) и Видин, Русе, Лом, Оряхово, Силистра, Свищов (България)
- връзката с Черно море - пристанище Констанца

Предимство на Вариант 2 е, че за обектите, включени в основната и разширената TEN-T мрежа е осигурено финансиране чрез Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

Вариант 3.

Вариант 3, включва интермодални връзки от основната и разширената TEN-T мрежа, както и местни полюси на развитие (ниво 2 и ниво 3), които имат възможност да се превърнат в точки за имодален трансфер. Чрез Вариант 3 се постига най-добра свързаност в трансграничния регион, включително се преодолява и изолацията на вътрешната част на региона. Предимство е



възможността за подобряване свързаността между двойки градове, разположени от двете страни на река Дунав.

При Вариант 3. интермодалните връзки или точки за модален трансфер са в Констанца, Гюргево, Крайова, Калафат, Кълъраш, Меджидия, Олтеница, Слатина, Александрия, Мангалия, Бекет, Турну Мъгуреле, Зимница, Каракал, Рошиории де Веде (Румъния), и Видин, Русе, Горна Оряховица, Лом, Оряхово, Силистра, Свищов, Плевен, Велико Търново, Добрич, Балчик (България).

Предимство при реализиране на Вариант 3 е търсенето на възможност за реализиране на интермодален транспорт.

При Вариант 3. възможността за свързаност в трансграничния регион Румъния - България остава като инфраструктура на ниво съществуващите два моста над река Дунав - Видин/Калафат и Русе/Гюргево, като се предвижда изграждане на нови мостове между Силистра/Кълъраш, Никопол/Турну Мъгуреле, Орхово/Бекет. При Вариант 3 се предвижда и изграждане на нов мост Русе-Гюргево, чрез прилагане механизмите на публично - частното партньорство.

При Вариант 3 се предвижда изграждане на интермодални терминали и/или точки за модален трансфер в Румъния: Калафат, Гюргево, Констанца (ориентирани приоритетно към товарния транспорт) и Корабия, Турну Мъгуреле, Олтеница, Кълъраш (ориентирани към туристическите потоци). В България се запазва броят на предвидените интермодални терминал за изграждане: Видин, Русе и Горна Оряховица.

При Вариант 3 вътрешноводния път - река Дунав е с най-добро покритие от пристанища, като и се осигурява добра свързаност чрез мостове и фериботни връзки. Пристанцищата след извършване на реконструкция и модернизация ще продължат да изпълняват функцията си на интермодални връзки.

При Вариант 3 от особена важност е реализирането на проект за довършване изграждането на Дунавския панорамен път, както от българска, така и от румънска страна, който ще има основно функцията за движение на хора.

При Вариант 3 сериозно е застъпен железопътния транспорт и автомобилния транспорт, вкл. и с изграждане в българската част на автомагистрала „Хемус“, както и с връзки към нея, за осигуряване на безопасно придвижване.

Две са основните трудности за реализиране на Вариант 3: дългия времеви хоризонт, както и недостатъчния финансов ресурс, за изграждане на всички обекти, които са предвидени в него. Но при Вариант 3, следва да бъдат използвани възможностите на други източници на финансиране и насърчаване



на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт.

Материализирането на варианта се основава на интеграцията на следните интервенции, чиито цели са както следва:

- Повишаване на конкурентоспособността в трансграничния регион чрез повишаване степента свързаност с транспортната и енергийна система на Европейския съюз, осъществено чрез операции, визиращи подобряване на корабоплаването по Дунав и модернизацията пристанищната инфраструктура;
- Укрепване на икономическата, социална и териториална сплотеност чрез развитие на градската мрежа в трансграничния регион, постигнато чрез операции за възстановяване на градовете и за подобряване на връзките между градовете и селските райони в своя район на влияние;
- Обезпечаване на устойчиво развитие на трансграничния регион, чрез оползотворяване на природния и културен потенциал, чрез операции за защита, възстановяване или екологично възстановяване на Дунав, съпроводени от мерки за борба с отрицателните ефекти, генерирани от промените в климата.

Във Вариант 3 намират отражение и стратегически пространствени направления за периода 2014 г. - 2045 г., необходими за развитие на трансграничния регион:

Полицентричният модел се основава на формулирането и внедряване на пространствени транснационални и трансгранични политики, проследявайки развитието и укрепването на жизнеспособна транспортна мрежа. Интервенциите могат да допринесат за повишаване конкурентоспособността на местната икономика и до подобряване качеството на живот, свързан с развитието на инфраструктурата, опазване на околната среда и безопасността на транспорта.

Прогнози за въздействието върху околната среда

В резултат и на трите Варианта ще бъде постигнато подобряване на състоянието на околната среда.

При Вариант 1 и Вариант 2 ще се получи дисбаланс при подобряване на факторите, влияещи върху параметрите на околната среда, защото вътрешните части на региона остават сравнително изолирани.

При Вариант 3 ще се постигнат най-високи показатели, поради реализирането на по-голям брой обекти и териториалната балансираност на мрежата.

Въздействието върху околната среда е разгледано според етапа на изпълнение на инвестиционните проекти, включени в мрежата.



По време на строителство

Емисиите по време на строителството са неорганизирани и са свързани с различни видове пътни и железопътни работи, преди полагане на основата на транспортните отсечки, предвидени в ИТС за новите транспортни трасета. Емисиите са свързани със следните видове строителни дейности: изкопни работи за премахване на съществуващата настилка/призма или подготовка на основата на транспортната отсечка; - товарене и транспорт на излишните материали до депо; - разтоварване на излишните материали; - товарене и разтоварване на инертни материали върху временни площадки по трасето на пътя/коловоза; - обратно засипване с чакъл и филц при полагане на основата на пътя/призмата; - влагане, разстилане и уплътняване на инертните материали на пътя. При новите трасета, като при строителството на новите транспортни участъци, допълнително ще се отстрани хумусният хоризонт и ще депонират изкопни земни маси, ще се извърши оформяне и обратно засипване за създаване на настилка за леглото/призмата на пътя.

При тези процеси ще се емитира прах с различен фракционен състав, поради използването на машини за отстраняване на пътната настилка или горния почвен слой, булдозери, челни товарачи и пр. Използването на такива машини ще е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав основните типове емитирани замърсители: азотни оксиди; летливи органични съединения; метан; въглероден оксид; въглероден оксид; диазотен оксид; серен диоксид; амоняк; кадмий; олово; полициклически ароматни въглеводороди; диоксини и фурани; както и частици (сажди) при изгаряне на дизелово гориво. Количеството на отделяния прах, в този случай зависи от много фактори, основните от които са: пътна настилка, скорост на транспортното средство, трафика на МПС, времето и др. При влагане, разстилане, подравняване и пр. на инертни материали (баластра, трошляк, пясък и пр.) емисиите са също от прах и отпадъчни газове от двигателите с вътрешно горене на земекопната техника и транспортните средства.

При изграждането на мостови съоръжения, виадукти, отводняване и пр., както и при строителството и прокопаването на тунели се очаква депониране на големи количества земни маси и съответно емитиране на прах с различен фракционен състав. Праховите частици с размери над 10 (25) μm в зависимост от метеорологичните условия ще се утаяват на около 20 - 50 м от трасето, а по малките ще се разсейват в околната среда и ще бъдат отмивани или утаявани след коагулация и уедряване на сравнително по-големи разстояния. По-малките фракции на праха, включително тези с респираторен размер (2-10 микрона) ще бъдат засегнати от турбуленцията на въздушните маси в приземния слой и ще бъдат разсеяни в атмосферата.



Подготовката, полагането и подравняването на асфалтови настилки са свързани с разтапяне на битум, подготовка на асфалтовите смеси, тяхното полагане и подравняване с машини. При тези процеси се отделят основно пари на различни въглеводороди (в т.ч. летливи органични съединения, полициклични ароматни въглеводороди, устойчиви органични замърсители, диоксини и фурани и полихлорирани бифенили). Емисиите при полагане на асфалтовата смес върху пътното платно се отделят емисии на летливи органични съединения (ЛОС) и полициклични ароматни въглеводороди (ПАН). В последните са включени: Benz(α)pyrene, Benzo(b)fluoranthene, Benzo(ghi)perylene, Benzo(k)fluoranthene, Fluoranthene, Indeno (1,2,3-c,d) perylene.

Периодът на строителните работи при проектите на пътни и железопътни отсечки с предвидени нови трасета, строителството ще продължи няколко години. Въпреки това замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде незначително, разположено в ивица (почти в сервитута) около транспортната отсечка и следователно в локален мащаб, без значително въздействие върху останалите компоненти на околната среда.

По време на експлоатация

В количествено отношение емисиите на вредни вещества зависят от интензивността на трафика и от дължината на транспортната отсечка.

Емисиите от пътния трафик водят до основно натоварване на приземния въздух (определено от интензивността на автомобилния поток), с висока концентрация в отсечките около транспортните възли, които за страната са гъсто населени райони. Но освен замърсяването, което те ще причинят около пътното трасе вследствие увеличените емисии, от тях се очаква и положителен ефект, поради поемането и извеждането на пътния трафик извън населените места и жилищните зони, както и намаляването на задръстванията на непригодената за такъв трафик градска пътна мрежа. Изграждането на тези пътни отсечки ще подобри скоростта за придвижване в страната, като в същото време ще доведе до увеличаване на безопасността и намаляване на пътните автопроизшествия. Резултат от на Вариант 3 ще бъде и намаляването на процента от времето за придвижване на автомобилите на ниски обороти и престой в задръствания, което ще намали и емисиите на парникови газове при един и същ годишен пробег на автомобилния парк.

Съществено значение ще окаже и използването на интермодалния транспорт (товарен и пътнически), съчетавайки екологодящите му форми: железопътен и воден.

Прогнози за безопасност и сигурност



Проектирането и строителството на нови транспортни връзки според европейските стандарти води до подобряване на безопасността по пътищата, съответно чрез защитата на критични инфраструктурни елементи. С развитието на мрежата се очаква да се въведат международните и европейските стандарти за безопасност и сигурност на всички видове транспорт и да се засили наблюдението на тези стандарти в трансграничния регион Румъния - България. Оптимизирането на TEN-T мрежата чрез укрепването на интермодалните връзки ще допринесе за подобряване на сигурността в транспортна система ще има положителен ефект върху търсенето на транспортни услуги на национално, регионално и европейско ниво. Този приоритет е в съответствие с насоките на Европейската транспортна политика за сигурност и защита на живота и здравето на участниците в движението.

Социални прогнози

Движението на стоки от производителя до купувача с различни средства за транспорт, както и туристическите дейности / пътувания на хора, допринася за икономическия и социален прогрес, за развитието на международните отношения.

Едно от предизвикателствата е броят големи градове в териториалната структура на трансграничния регион в който има само два града с повече от 300 000 жители: Крайова и Констанца.

Друг проблем при мрежата от населени места е упадъкът на градските центрове - много от които са монофункционални градове, особено по течението на река Дунав - вследствие на упадъка в промишлеността. Това доведе до значително обезлюдяване и демографски промени, като голяма част от младата работна сила мигрира към по-големите градове в Румъния и България или дори към други държави.

Прогнозите за икономическото развитие на региона са свързани с подпомагане на производствения процес; по-активно навлизане в обръщение на суровини, материали; премахване на икономическа изолация чрез увеличаване на международната търговия; стимулиране на вътрешния и международния пазар, като реализира постигането на баланс на пазара по отношение на цените; стимулиране на частна инициатива за развитие на бизнеси, свързани с транспорта; мобилизация на капацитета на обработка; насърчаване на специализацията на производството чрез стимулиране на международната търговия; разширяване на производствените процеси.

Социалните прогнози са свързани с подобряване качеството на живот, осигуряване на заетост както по време на строителство, така и при експлоатация на изградените интермодални връзки/ възли; повишаване доходите на



населението; подобряване на достъпа до медицински грижи и взаимна помощ в по-отдалечени зони или при бедствие и др.

3.1.1. Изграждане на мостове над река Дунав

Първо важно решение за подобряване и оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния - България е изграждането на нови мостове над река Дунав.

През 2014 г. е подписан Меморандум за разбирателство между правителството на Република България и правителството на Румъния относно извършване на проучвания за изграждане на нови мостови съоръжения на река Дунав, като е даден приоритет на пътните мостове над река Дунав при Никопол (БГ) - Турну Мъгуреле (РО) и Силистра (БГ) - Кълъраш (РО).

Изграждане на нов мост над река Дунав се очаква да възлезе на около 250 милиона евро.

ПЪТЕН МОСТ НА РЕКА ДУНАВ ПРИ НИКОПОЛ (БГ) - ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ (РО)

Приключен е първи етап на предпроектно проучване. Мостът е предвиден за автомобилен транспорт.

Схема 4. Вариантни трасета мост при Никопол - Турну Мъгуреле³

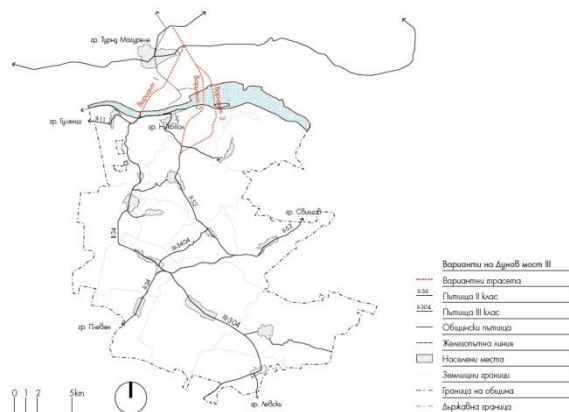
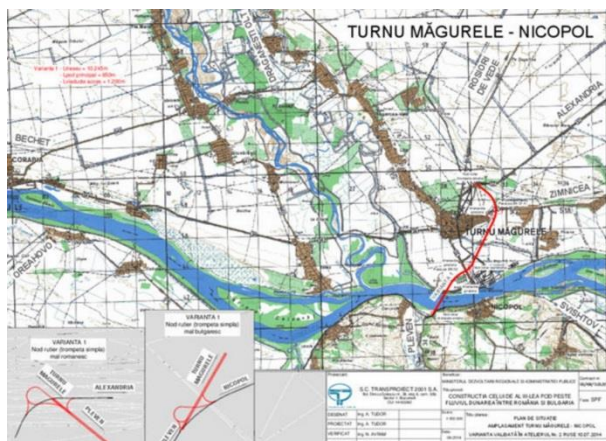


Схема 5. Трасе на мост при Никопол - Турну мъгуреле⁴

Предимство на изграждане на ново свързващо съоръжение е, че намира по средата между мостовете в Калафат и Гюргево, покривайки по този начин голяма площ на територия на трансграничния регион. В румънската част мостът ще бъде свързан чрез съществуващата железопътна линия между Турну Мъгуреле и Рошиори де Веде, който се намира на Европейския коридор Рейн-Дунав. В българската част мостът ще се свързва с второкласен

³ Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Никопол

⁴ http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256_nikopol_-_turnu_mugurele_i_silistra_-_kukurash_sa/?ref=miniurl
<https://www.24chasa.bg/novini/article/4251559>



път II-52 Никопол - Свищов - Бяла (Русе - Велико Търново), обслужващ северните, крайбрежни територии на област Плевен и който е част от Дунавския панорамен път и второкласен път II-34 Никопол-Плевен - връзка на областния град Плевен с пристанище Никопол, като от Плевен се свързва със София чрез европейски път E83 и бъдещата магистрала „Хемус“.

Изграждането на моста ще осигури използването на река Дунав през цялата година и ще бъде преодолян проблемът със сезонността на плавателния път. За целта е необходимо съоръжението да отстои на 20.5 м над високи плавателни води.

Основен недостатък, поставящ под въпрос целесъобразността на инвестицията е лошото състояние на свързващата инфраструктура, която изисква големи инвестиции в пътната, железопътната и пристанищната инфраструктура и се явява основна бариера за развитие на товарния и пътнически трафик.

Но при изработване на задължителните за големи инвестиционни проекти анализ разходи-ползи, сериозно отражение ще даде относително ниската гъстота на населението в румънската пътна част и трайно нарастващите миграционни процеси в българската част. Община Турну Мъгуреле / област Телеорман е сравнително бедна, със слабо индустриалното развитие, населението е с ниската покупателна способност. Идентична е ситуацията и в Община Никопол.

Изграждане на моста ще доведе до значително подобряване на транспортната достъпност и ще даде тласък в икономическото съживяване на района.

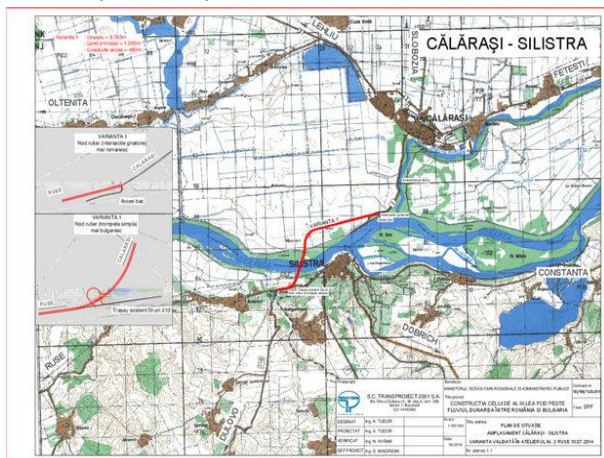
Стойността на инвестицията за проектиране и строителство е 357 012 582 лв. без ДДС. Периода на изпълнение е от 2029 - 2033 г., като финансирането е възможно да бъде осигурено от национален фонд, заеми от международни финансови институции или публично - частно партньорство.



ПЪТЕН МОСТ НА РЕКА ДУНАВ ПРИ СИЛИСТРА (БГ) - КЪЛЪРАШ (РО)

Приключен е първи етап на предпроектно проучване. Мостът е предвиден за автомобилен транспорт, въпреки, че има разработени варианти за изграждането на комбиниран мост за пътен и железопътен транспорт.

Схема 6. Място за изграждане на нов мост Силистра-Кълъраш⁵



Сериозното предимство на моста Силистра - Кълъраш е, че улеснява транзитните потоци от вътрешността на страната, Турция и близкия Изток, които имат направление от/към Източна Румъния, Молдова, Украйна, Русия, Естония, Литва, Латвия, Беларус и др. В румънската част на 25 км отстои магистрала А 2, има директен достъп чрез европейския път Е584 към северната зона на Румъния и към Република Молдова и Украйна.

Чрез мостовото съоръжение може да се осигури по-бърз и по-лесен достъп до българското Черноморие и до Мала Азия, особено за зоната на север и изток на Румъния, Република Молдова и Украйна.

Реализиране на нов мост над река Дунав ще има положително влияние върху активизиране на трафика в района, което от своя страна ще доведе до икономическо съживяване и разкриване на нови работни места и просперитет. Очаква се значително нарастване на интензивността на движението по основните артерии.

В района има по-висока гъстотата на населението: Кълъраш - около 100 000 души, а Силистра - 32 400 души.

Сред недостатъците е, че връзката между Силистра и Кълъраш и други части на България, респективно Румъния, се осъществява по националните пътища, тъй като не съществуват европейски пътища, които да преминават през региона. Разстоянието между Силистра и магистрала А2 (ненапълно изградена) в България е сравнително голямо - 125 км.

За ефективното функциониране на съоръжението е необходимо изграждането на път I-7 (Силистра-Шумен-Ямбол-ГКПП Лесово), както и модернизация на съществуващата ж.п. линия Самуил-Силистра (отклонение от IX главна линия Русе-Варна), с дължина 70 км, за подобряване на експлоатационните ѝ възможности.

⁵ http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256_nikopol_-_turnu_mugurele_i_silistra_-_kukurash_sa/?ref=miniurl
<https://www.24chasa.bg/novini/article/4251559>



И в българската и в румънската част икономиката не е много развита, но е с по-добри показатели, в сравнение с Никопол-Турну Мъгуреле.

Прогнозите са за икономическо съживяване и оползотворяване на потенциала от урбанизирани територии между Силистра и Айдемир за реализиране на необходимите производствено-складови и обслужващи дейности. Очакванията на местната общност са, че след изграждане на моста, ще се развият трансграничните комуникации и ще утвърдят град Силистра като сериозен транспортен център в тази част на страната.

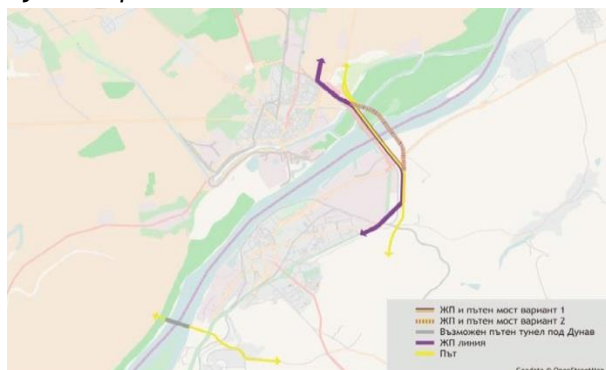
Стойността на инвестицията за проектиране и строителство е 267 759 437 лв. без ДДС. Периода на изпълнение е от 2030 - 2034 г., като финансирането е възможно да бъде осигурено от национален фонд, заеми от международни финансови институции или публично - частно партньорство.

ПЪТЕН МОСТ НА РЕКА ДУНАВ ПРИ РУСЕ (БГ) - ГЮРГЕВО (РО)

Един от най-важните проекти, които имат сравнително по-висока степен на готовност е изграждането на нов мост при Русе - Гюргево. През последните години, въпреки отварянето на Дунав мост 2 Видин - Калафат, трафикът по първия мост, свързващ двете страни, непрекъснато нараства. При наличието на сегашната степен на пряк трансфер на товари до Румъния и България, както и непрестанното силно нарастване на обществения и товарния транспорт по този маршрут, е необходимо незабавно да се изгради нов мост на този важен транспортен възел, в съответствие с развитието на региона.

България и Румъния заедно с Европейския съюз са постигнали съгласие да дадат най-висок приоритет на този проект.

Схема 7: Вариант за решение на новия мост Русе - Гюргево⁶

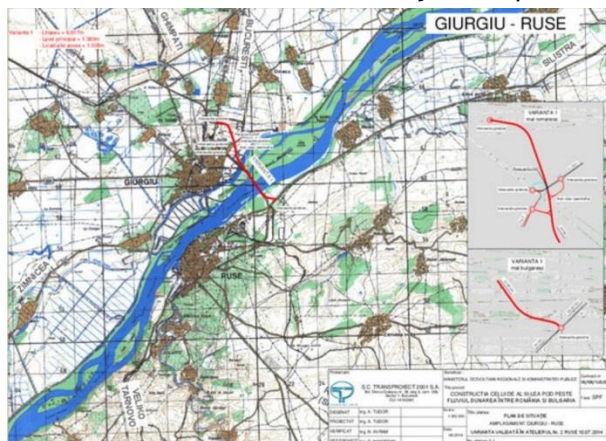


Изграждането на моста е предвидено в общия за двете държави документ: Еврорегион Русе-Гюргево - оперативни решения, мастерпланинг за интегрирано управление на възможностите за развитие. През годините са разработвани различни варианти за изграждане на съоръжението, като най-

⁶ Еврорегион Русе-Гюргево - оперативни решения, мастерпланинг за интегрирано управление на възможностите за развитие



Схема 8. Схема на новия мост Русе - Гюргево⁷



целесъобразно е решението за изграждането на паралелно съоръжение на сега съществуващия мост, за да може да се използва прилежащата инфраструктура.

Според Мастерпланинг за интегрирано управление на възможностите за развитие за Еврорегион Русе-Гюргево, новият мост трябва да бъде високоскоростна връзка по шосе и

по ж.п. линия. Магистрала (с по две платна във всяка посока) и високоскоростен влак (две линии) биха осигурявали необходимия капацитет. В Интегрирана транспортна стратегия на България в периода до 2030 г. е предвидено мостът да бъде предназначен за автомобилен транспорт.

Прогнозните технически параметри на съоръжението за единия вариант са: обща дължина от около 3.5 км, от които само 900 м ще са над водата (750 м над основната река и 150 м над страничен приток); ширина около 30 м (за 2 x 2 ленти шосе и 2 ж.п. линии). За осъществяване на транспортните връзки е необходимо да се изградят допълнителни автомобилни трасета и ж.п. линия, като за румънската страна е необходимо изграждането на нова ж.п. гара.

На североизток от Гюргево трябва да се разположи изход от новата магистрала и то по начин, който гарантира пряк достъп до вече определения и частично съществуващ околоръстен път около Гюргево. На север от моста може да се разположи нова ж.п. гара, като по този начин ще се предложат връзки между международния бърз влак и местната градска железница (трамвай); могат да се изградят и паркинги, на които гостите на града да оставят автомобилите си и да ползват обществения транспорт.

За Русе е необходимо да се изгради изход от магистралата точно след моста, за да се предложи лесен достъп до различните промишлени обекти наоколо. Освен това ще е нужно да се изгради обходна връзка изток-запад, за да се намали натовареният трафик през града. За да може високоскоростният влак да спира на съществуващата гара в Русе, трябва да се направи обходна ж.п. връзка на юг от Русе.

⁷ http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256_nikopol_-_turnu_mugurele_i_silistra_-_kukurash_sa/?ref=miniurl
<https://www.24chasa.bg/novini/article/4251559>



По предварителни изчисления стойността на моста е 267 759 437 лева без ДДС, като е възможно да се търси комбиниране на източниците на финансиране (напр. национален фонд или заеми от международни финансови институции) или различни преки инвестиции от частния сектор. Към момента най-приемлив е варианта за реализиране на публично-частно партньорство. Предвиденият период за изпълнение е 2029 г. - 2033 г.⁸

ПЪТЕН МОСТ НА РЕКА ДУНАВ ПРИ ОРЯХОВО (БГ) - БЕКЕТ (РО)

Извършени са предварителни проучвания за изграждане на пътен мост за автомобилен транспорт на река Дунав при Оряхово-Бекет, но това е съоръжение, при което има най-много проблеми, свързани със свлачища и нуждата от изграждане на допълнителна обслужваща инфраструктура. Периодът за реализиране на такъв проект е предвиден за 2029 г. - 2034 г., като стойността на самото съоръжение е с прогнозна стойност от 357 012 582 лв. без ДДС.

3.1.2. Изграждане на интермодални терминали

Второ решение за подобряване и развитие на отношенията между двете области от двете страни на Дунава за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион е изграждането на интермодални терминали.

В Румъния предвижда се развитието на интермодални терминали в петте големи града, разположени по протежение на границата:

- град Калафат, окръг Долж (18 507 души);
- град Корабия, окръг Олт (18 239 души);
- Турну Мъгуреле, окръг Телеорман (29 974 души);
- град Гюргево окръг Гюргево, (69 051 души);
- град Кълъраш, окръг Кълъраш (77 576 души).

Пристанищата на тези градове са назад по отношение на инвестиции, капацитет на оперативност, специфични атракции за туристическата индустрия.

В трансграничния регион Румъния - България инвестициите са очаквани, но икономическата ситуация не е много добра. Възможността за развитие е изграждането на интермодални терминали, което ще даде нов тласък на регионалното развитие, насърчавайки инвестициите в местната икономика и туризма.

⁸ Интегрирана транспортна стратегия на България в периода до 2030 г.,



В Генералния Мастер План на Румъния е предвидено изграждането на национален интермодален терминал в Крайова, с прогнозна цена от около 35 милиона евро и два три-модални терминала в Калафат/Видин и Гюргево/Русе).

Инвестициите в тези три-модалните терминала ще бъдат много по-ниски, отколкото изграждането на нови мостове над река Дунав, както и че в тези области вече съществуват мостове над Дунав е голямо предимство.

Друго предимство ще бъде очакването, тъй като изграждането на интермодалните терминали е много по-лесно да се постигне, отколкото изграждането на нови мостове над река Дунав.

В другите три града Корабия, Турну Мъгуреле, Кълъраш (Румъния) може да се постигнат също интермодални платформи, но фокусът следва да бъде насочен към областта на свободното време/туризъм.

Реализация на такива терминали в трансграничния регион Румъния - България ще даде сериозен тласък на местната икономика, както по отношение на инвестициите в бизнес средата, така и на развитието и на местния / регионален туризъм.

В България се предвижда изграждането на три интермодални терминала:

- град Видин, област Видин (55 790 души);
- град Русе, област Русе (161 838 души);
- град Горна Оряховица, област Велико Търново (43 123 души)

В Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. на България е предвидено до 2020 г. да бъде изграден интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе, като част от TEN-T мрежата, като предвидената инвестиция е в размер на близо 22 милиона евро, като моделът на финансиране е НФ или заеми от МФИ и ПЧП. Предвидено е изграждане на интермодални терминали във Видин и в Горна Оряховица.

Като цяло три-модалният транспорт е частен случай на интермодалните превози на стоки, в който единиците за натоварване (камион, ремарке със или без влекач, сменяеми каросерии или контейнер) се преместват или са преместени, според случая, по обществените пътища, по време на първоначалния и / или краен маршрут, а останалата част от транспорта се осъществява с железница или по вътрешни водни пътища или по морски път. По този начин се дефинира в пространството на три-модалния транспорт три големи категории на транспорт, които са необходими и задължителни като терминали в рамките на обхвата на точките на интерес:

• *Железопътен транспорт* - обемът на контейнерните товари в комбиниран трафик по железопътната мрежа е средно 4% от общия обем на стоките, превозвани с железопътен транспорт и отбелязва непрекъснато намаляване.



- **Автомобилен транспорт** - автомобилният превоз на товари се извършва предимно по републиканската пътна мрежа, като се има предвид ограничения брой километри магистрала и в Румъния и в България, въведени в експлоатация към периода на изготвяне на настоящото предварително проучване.

- **Вътрешни водни пътища** - в Европейския съюз обемът на стоките, транспортирани по вътрешните водни пътища, е сравнително малък, което представлява едва 7% от общия обем на превозваните стоки в Европа в сравнение с автомобилния и железопътния товарен транспорт, който представлява 78% и съответно 15% от общия товарен транспорт. Докато пътните и железопътни мрежи и връзки, обхващат и свързват всички страни и региони в Европа, водната мрежа е с по-малка плътност и е с дължина около 28 000 кв. км. Затова и основната транспортна политика на Европейския съюз е насочена към подобряване на корабоплаването по вътрешните водни пътища по река Дунав.

Местоположение на бъдещите терминали е резултат от анализ и на транзитните маршрути в Румъния и България.

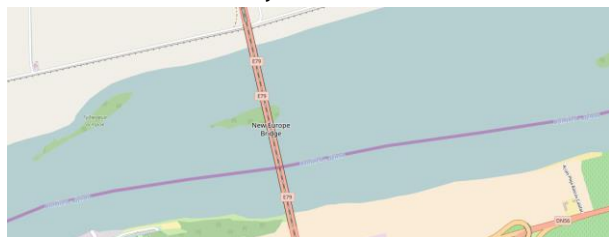
Анализ на тенденциите на регионално и трансгранично развитие Румъния - България през последните години определя като най-добър вариант за оптимизирано използване на TEN-T мрежата, изграждането на двата три-модални терминала в Гюргево и Калафат. Съществуващите терминали в Констанца и Крайова ще продължат да се развиват и утвърждават като ефективно функциониращи интермодални връзки.

В предварителното проучване са представени стратегически най-важните обекти.

ТРИ-МОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - КАЛАФАТ

Мостът Калафат-Видин е за железопътен и автомобилен транспорт, който свързва градовете Калафат (Румъния) и Видин (България). Мостът е част от Пан-европейски транспортен коридор, свързващ (крайни точки) германския град Дрезден с Истанбул в Турция и град Солун в Гърция.

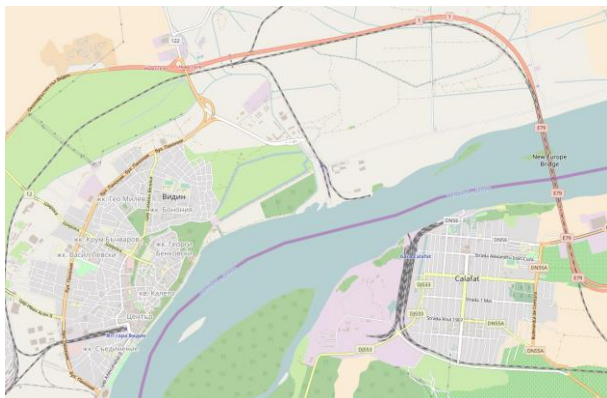
Схема 9. Мост Калафат-Видин



В същото време мостът при Видин - Калафат има съществено значение не само за развитието в бъдеще на общеевропейския транспортен коридор IV, но и за цялата транспортна ос на Югоизточна



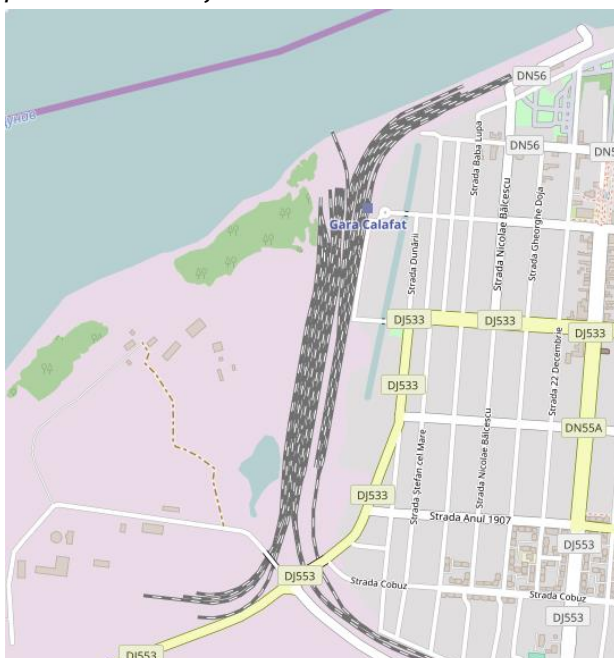
Схема 10. Ситуация на наличните транспортни връзки при моста Калафат-Видин



Европа и за Трансевропейската мрежата за транспорт, чрез възможностите които дава за постигнато на комбиниран транспорт и за трансфера на обем на товари от автомобилната към железопътната мрежа.

Важно да се отбележи, че преди изграждането на моста за автомобилен и железопътен транспорт, превозът на стоки и хора се извършваше на двата пристанищни терминала Калафат и Видин, както се вижда на фигурите по-долу. Може да се спомене, че в момента, въпреки че пристанищните пространства са все още активни, превозът на товари и хора е изключително ограничен.

Схема 11. Съществуваща инфраструктура в района на Калафат



От представените схеми е видно, че съществуващата инфраструктура може лесно да бъде възстановена в оптимално функциониране, така че да може лесно да се създаде и трети терминал за транспорт, т.е. корабен терминал.

По този начин зоната Калафат - Видин, ще бъде включена в категорията на мултимодални зони, по-точно три-модален с голямо значение в товарния трафик и трафика за пътниците, имайки в същото време автомобилен, железопътен транспорт и корабен терминал с високо качество. Може да се подчертае и фактът, че морският терминал може да се използва едновременно като център



Схема 12. Съществуваща инфраструктура в района на Калафат

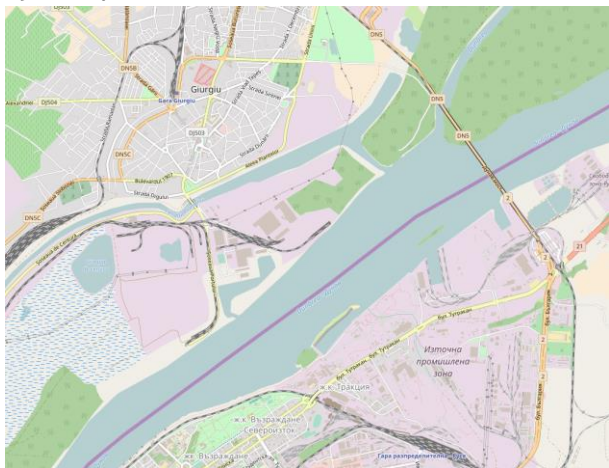


на свободното време и областна туристическа атракция, така че да гарантира в зоните в близост прехвърлянето на пътниците до точки от туристически интерес и круизни курсове по речната зона като интермодален туристически терминал.

ТРИ-МОДАЛЕН ТЕРИМНАЛ - ГЮРГЕВО

Мостът на Дружбата Гюргево-Русе е мост над река Дунав, свързващ северния български бряг с южния румънски бряг и съответно градовете Русе и Гюргево.

Схема 13. Схема на функциониращия мост Русе-Гюргево



Мостът е дълъг 2.8 км, и е един от двата моста над река Дунав, заедно с моста при Калафат-Видин, в граничния сектор между Румъния и България, останалите част от движението трафика е поета от фериботи. Той има две платна за автомобилен мост и един за железопътния трафик и тротоари за пешеходци. Централната секция е дълга 85 м и може да се повдигне, за да се позволи преминаването на по-големи кораби.



Въпреки че мостът Гюргево-Русе е пуснат през 1954 г., съществува развитие и на трите вида модален транспорт, автомобилен, железопътен и воден, а това може да се види от снимката по-горе, където много ясно се виждат релсовите области, водни и автомобилни, както и индустриалните зони от двете страни на река Дунав. В същото време може да се види, че в действителност понятието за три-модален район Гюргево-Русе не е приложимо, тъй като областта е добре обслужвана само от автомобилни транспортни терминали както за товари, така и за хората.

Като се има предвид този факт в румънския граничен район RO-BG, можем да установим следните силни и слаби страни по отношение на трансфера на облака в три-модален.

Схема 14. Железопътна мрежа в района на зона Гюргево



А) Железопътен

По отношение на железопътния транспорт може да се види от фигурите, че зона Гюргево е много добре обслужвана от железопътни линии. Въпреки всичко това железопътни линии на CFR не са активни или използвани в голямата си част и тук трябва да посочим следните плюсове и минуси.

Предимства:

- Наличие на железопътните терминали за товарене на превози;
- Наличие на материална база за контрол и управление на терминал за железопътния превоз на товари;
- Наличието на връзки с пристанищната зона и моста за преминаване над Дунав;
- Наличие на корабостроителница Гюргево;
- Експлоатационни разходи много по-малки за включването в експлоатация на железопътния терминал, в сравнение с изграждането на нов терминал;
- Наличието на Дунав мост осигурява важно предимство при избора на тази област в сравнение с други гранични точки на интерес.

Недостатъци:

- Железопътните линии повредени от продължително бездействие;
- Остаряла материално-техническа база;
- Значителни разходи за привеждане в действие на инфраструктура на железопътни превози, специфична за три-модален терминал.



Б) Корабен

Въпреки че съществуването на моста над Дунав е още от 1954 г., развитието на крайбрежните пристанища имаше важно значение за развитието на град Гюргево, както и за трансграничното пространство, както може да се види и от фигурата по-долу.

Схема 15. Пристанищна инфраструктура в град Гюргево



Съществуването на ключови точки в граничния район на Гюргево-Русе, като пристанищното съоръжение за контейнери Дунареан Гюргево, които извършват дейност в пристанище Гюргево, както и в пристанищната корабостроителница Гюргево, предоставя на тази зона добра отправна точка за развитието корабен терминал в точка, която да бъде включена в Характеристиката на тримодални зони.

В същото време, за да бъде завършен корабният терминал, е необходимо многократна инвестиция, която да доведе до прилагането на следните ключови точки в зоната, които все още не са развити в необходимата степен:

- Пътнически транспорт в граничната зона;
- Местен превоз на товари и не само транзит или транзитна точка на престой;
- Точки за трансфер в зоните за отдих и туристическите райони;
- Прехвърляне на товари и пътници до и от пътища и железопътни терминали.

Най-добрият вариант за румънската част е за реализация на проекти, свързани с терминала в Калафат и басейновата зона Гюргево-Кълъраш, с модернизиране на свързаните железници, улиците, пристанищата и т.н.

Освен двата интермодални терминала Калафат и Гюргево, други три туристически / търговски интермодални платформи следва да се имат



предвид, тези на Корабия в окръг Олт, Турну Мъгуреле (евентуално Зимнич) в окръг Телеорман и Кълъраш (евентуално Олтеница) в окръг Кълъраш.

Тези пет интермодални терминали, наред с тези на Констанца и Крайова, могат да допринесат за регионалното развитие на трансграничната зона, като делът на инвестициите е значително по-малък, отколкото за изграждането на нови мостове над Дунав, перспектива, която трябва да бъде взета предвид в дългосрочен план.

ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - ВИДИН

Изграждането на нов интермодален терминал във Видин, който би могъл да обслужва товаропотока между поне три страни: България (Видинска, Монтанска и Врачанска област; Румъния (Крайова - Турну Северин) и Сърбия (Зайчар - Бор - Неготин), представлява добра алтернатива за обслужване на значителен обем регионален товаропоток, както и възможност да се генерира нов, с което пък ще се даде възможност да се осигурят нови работни места и да се развие региона като цяло. Изграждането на такъв терминал край Видин, би се характеризирал със стратегическо месторазположение, както в общата зона на привличане, така и между новия мост Дунав 2, пристанището, сегашния ферибот, Ро-Ро терминала, железопътната линия и шосето. С това ще се създаде възможност за развитие на различни схеми за комбинирани превози - технологиите: „шосе - железница“; „хукепак превози или превози с полуремаркета“, превози на сменяеми надстройки, превози на голямотонажни контейнер, РО-ЛА превози и пр., като ще има тясна връзка с пристанищния комплекс и свободната безмитна зона.

Пристанище Видин се характеризира с добре развита инфраструктура, а също така има свободни капацитети за преминаване на транзитни стоки и товари. Има три специализирани кея за товаро-разтоварна дейност и 8 крана. Пристанището се характеризира с пряка железопътна и шосейна връзка с националните транспортни мрежи.

Наред с това наличието на свободна безмитна зона непосредствено до северния пристанищен комплекс би подпомогнало развитието на складовия бизнес като цяло.

Пристанищата Видин и Калафат се намират на разстояние приблизително 1000 м едно от друго, като всяко едно от тях обслужва неговият собствен „национален“ хинтерланд. Това е исторически разбираемо, но не винаги икономически оправдано: при относително неголям трафик отделните национални инвестиции не биха рентирили в достатъчна степен вложения в инфраструктурата капитал. Същото ще важи и при оценката на необходимостта и местоположението на интермодалните терминали в този регион. Подобно на



решението за изграждане на една обща за България и Румъния железопътна гара, която да обслужва преминаващия по новия мост трафик, изграждането на един интермодален терминал, който да обслужва трите страни може да се разгледа като една иновационна за регионалните условия алтернатива, евроинтеграционна в същността си.

Районът Видин-Калафат има потенциал за изграждането на интермодален терминал, който да обслужва както комбинирания превоз железница-шосе, така и тези, съчетаващи вътрешноводния със сухопътните видове транспорт. За целта е удачно да се извърши проучване от независима организация, целящо да определи най-благоприятното местоположение на предложения терминал, както и неговата ефективност.

Към момента е изготвено проектно задание, а след извършен анализ е избран един от трите предложени терена за изграждането на обекта. Процедурите за изграждането на терминала все още нямат зададен ход. Избраната територия е част от свободната безмитна зона, собственост на Министерство на транспорта - старата Сточна гара, заедно с коловозното развитие, което е между стария ферибот и свободната безмитна зона, както и територията на стария ферибот. Предвижда се интермодалният терминал край Видин да бъде изграден на площ от 340 дка и след завършването му се очаква да бъдат открити между 1500 и 2000 нови работни места в района.

Изграждането на интермодалния терминал, комбиниращ възможности за железопътен, воден и шосеен транспорт, беше включено в пакета предложения, с които България кандидатства за финансиране по механизма „Свързана Европа“ в началото на 2016 г., но проектът не беше одобрен.

ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - РУСЕ

Град Русе е определен като интермодален възел (пътен/железопътен терминал и вътрешноводно пристанище) в Основната Трансевропейска транспортна мрежа за интермодален транспорт, съгласно Регламент (ЕС) 1315/2013, като част Рейнско-дунавския транспортен коридор на ЕС.

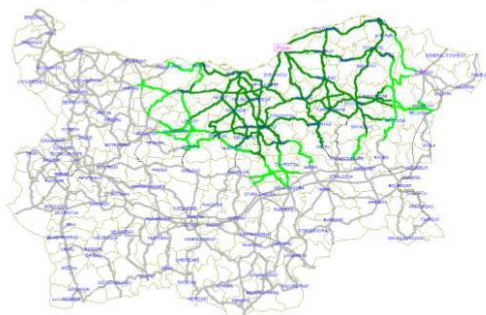
Проектът „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“ се основава на политиката за изграждане на Транс-европейската транспортна мрежа и цели подобряване на интермодалността в югоизточния регион на ЕС, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и повишаване качеството на предоставяните товарни транспортни услуги.

Поставената основна цел пред проекта е подобряване на интермодалността в югоизточния регион на Европейския съюз, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове



транспорт. Проектът предвижда терминалът да обслужва три вида транспорт - речен, железопътен и автомобилен.

Схема 16. Зони на влияние на интермодален терминал Русе⁹



Легенда: Територии, отстоящи на разстояние по пътищата 150 км (тъмно зелено) и 200 км (светло зелено) от Русе

Терминалът има потенциал да обслужва износа от областите Русе, Разград и Силистра към Турция, Гърция, западна Румъния, Русия, Украйна и държавите от централна и западна Европа. При наличие на редовни соваковски услуги към терминали и гари в чужбина русенският терминал би могъл да привлече износни товари за същите направления и от областите Варна, Велико Търново, Добрич, Ловеч, Плевен, Търговище и Шумен, които да се транспортират до Русе с автомобилен транспорт.

Също така терминалът има потенциал да обслужва вноса към областите Русе, Разград и Силистра от Турция, Гърция, западна Румъния, Русия, Украйна и държавите от централна и западна Европа. Възможно е да се привлекат вносни товари от същите направления и за областите Варна, Велико Търново, Добрич, Ловеч, Плевен, Търговище и Шумен. Терминалът има потенциал да обслужва и вътрешните превози между областите Русе, Разград и Силистра от една страна и София, Пловдив и Бургас от друга. Условие за привличане на товари от автомобилния към железопътния транспорт е създаването на редовни соваковски линии с приемлива честота и конкурентна цена за превоза.

Таблица 5. Контейнерен трафик (прогноза) в зоната на влияние на ИВТ Русе¹⁰

	2020	2030	2040	2045
Тонове	362928	441554	536780	597380
Вътрешен	38524	42226	47315	49045
Износ	199790	237566	281622	312115
Внос	124613	161762	207844	236219
TEU/пълн TEU	20981	27449	34488	39236
Вътрешен	2903	3181	3564	3691
Външен	12406	15685	18986	21416
износ	5672	8583	11938	14129

⁹ Източник: Доклад за изпълнението на Етап 1 (Предпроектни проучвания) на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе“

¹⁰ Източник: Доклад за изпълнението на Етап 1 (Предпроектни проучвания) на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе“



По Оперативна програма „Транспорт“ е финансирана документалната част за изграждането на терминала, т.е. съставянето на анализ „Разходи - Ползи“ (АРП) и „Оценка на въздействието върху околната среда“ (ОВОС), а изграждането на терминала е предвидено да бъде извършено със средства от НФ или заеми от МФИ и ПЧП.

Периодът за изграждане на терминала е от 2018 г. до 2020 г., като стойността му по предварителни прогнози е 43 055 008 лева без ДДС.

Към момента, проектът за изграждане на интермодален терминал в Русе е спрян за изпълнение поради сблъсък на интереси относно площадката, на която трябва да се изгради терминалът.

ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА

Горна Оряховица има сериозен потенциал за изграждане на интермодален терминал, още повече, че е определен в основната ТЕН-Т мрежа като стратегически обект за железопътен терминал. Към момента наличния потенциал не се използва пълноценно, състоянието на жп инфраструктурата не отговаря на изискванията за комбиниран транспорт. Координацията на връзките между жп транспорт и корабоплаването е незадоволителна.

Възможност е използването на пълния потенциал на жп транспорта, на летище Горна Оряховица (отдадено на концесия и в процес на разширяване и модернизация), както и на автомобилния транспорт чрез изграждане на интермодален терминал. Важно значение за международните комбинирани превози е и жп гара Горна Оряховица, част от железопътно-фериботните пунктове/пристанища, влизащи в състава на мрежата за международни комбинирани превози. Модернизираното Пристанище Свищов има възможност да се включи по-активно в тези превози, ако има по-съвременна жп връзка с жп линията София-Плевен-Горна Оряховица-Варна.

За изграждането на интермодален терминал е предвидено обособяване на нови индустриални зони/ логистични бази, на терена на бивши военни поделения в близост до летище Горна Оряховица.¹¹ Пълноценно трябва да бъдат използвани възможностите за развитие на интермодални възли, използвайки ядрата на територията на общината - летище „Горна Оряховица“, ж.п. гара „Горна Оряховица“, пресичането на бъдещата магистрала „Хемус“.

3.1.3. Развитие на точки за модален трансфер

Точките за модален трансфер осигуряват възможност за промяна на характеристиките на товарните потоци. Това позволява да се повиши

¹¹ Областна стратегия за развитие на област Велико Търново за период 2014 - 2020 г.



гъвкавостта и адаптивността на логистичната мрежа като се стимулира развитие на конкурентоспособен транспортен пазар, предлагащ многовариантност при избора на транспортна верига. Точките за модален трансфер са обособени области с потенциал за функциониране в тях на един или повече специализирани терминали в които се извършва фактическото обработване на товарите.

В условията на динамично изменяща се среда, нерегулярни и негарантирани товаропотоци, създаването на възможност за обединяване или разделяне на товаропотоците по направления е инструмент, който би могъл да повиши конкурентоспособността чрез предлагане на варианти за избор и оптимизация на логистичните вериги.

Освен специализацията според обработваните товари, терминалите могат да се разглеждат като основни и спомагателни. Основни са терминалите разположени в точки за модален трансфер, позволяващи в тях да се обединяват или разделят транзитните товаропотоци, като с това се променят техните характеристики. За трасето от българския участък по Коридор №4 основни терминали е подходящо да се разположат около:

- Враца, като създаващи възможност да се обединяват и разделят товаропотоци преминаващи през коридор №4 към и от пристанищата Варна и Бургас.

Спомагателните терминали осигуряват възможност в тях освен да бъдат извършвани съпътстващи дейности, като например необходимостта за товарене и разтоварване на контейнери при проверки, извършвани при преминаването на граничните преходи, а и те могат да подпомагат дейността на основните терминали. Спомагателните терминали, които по същество са и гранични за системата терминали, могат да обслужват локални райони, като привличат товаропотоци от и за тях. Подобни терминали в Българския участък по трасето на 4-ти коридор е подходящо да се развият във Видин и Кулата.

Терминалите „София - Волуяк” и „София - Яна” са елементи от Софийския железопътен възел, който е естествена пресечна точка на Европейски транспортен коридор №8 (Дуръс - Тирана - Скопие - Битоля - Гюешево - Кюстендил - София - Бургас/Варна) и разклоненията на коридор №4 (Арад - Крайова - Калафат - Видин - София/Кулата - Промахон - Солун/Пловдив - Хасково - Свиленград - Истанбул) и коридор №10 (Ниш - Цариброд - Калотина - София - Пловдив - Димитровград - Истанбул).



3.1.4. Изграждане на връзки между транспортна инфраструктура

Таблица 6. Списък на стратегически проекти, свързани с оптимизиране използването на TEN-Тжата в трансграничния регион¹²

№	фаза	програма	проект	Период на изпълнение		Стойност без ДДС (BGN)	TEN-T
				от	до		
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ							
	подготовка	ОПТТИ 2014 - 2020	Подготовка на проект: път I-1 /Е-79/ „Видин - Монтана - Враца“ - скоростен път	2020	2020	2 774 937	TEN-T 1
39	проектиране и строителство	ОПТТИ 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч“, Лот 11 „Път II-44 Севлиево - Драгановци“ и Лот 12 „Път II-44 Драгановци - Габрово“)	2020	2020	32 390 729	TEN-T 3
41	проектиране и строителство	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера „Леденика“)	2020	2020	28 974 843	TEN-T 3
42	проектиране и строителство	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - „Път II-49 Търговище - Разград“ И Лот 14 „Път II-49 Кубрат - Тутракан“)	2020	2020	20 710 924	TEN-T 3
56	Проектиране и строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7)	2017	2022	2 658 152 061	Национално значение
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ							
23	подготовка	ОПТТИ 2014 - 2020	Техническа помощ за проучване на жп направление Русе - Турската граница	2017	2019	3 000 000	TEN-T 1
48	строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе - Варна	2018	2022	749 082 890	TEN-T 2
49	строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра - Горна Оряховица	2018	2022	647 663 250	TEN-T 2
50	Проектиране и строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан	2018	2022	466 000 000	TEN-T 2
58	строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	„Модернизация на железопътната линия Видин - София: железопътен участък Видин - Медковец“	2022	2027	882 730 910	TEN-T 1
63	Проектиране и строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Модернизация на жп участъци Медковец - Руска Бяла и Руска Бяла - Столник	2022	2034	3 644 938 638	TEN-T 1
64	Подготовка и строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Модернизация на жп линия Русе - Горна Оряховица - Димитровград	2022	2027	1 985 049 330	TEN-T 1
Воден транспорт							
43	изпълнение	ОПТТИ 2014 -	ПРЕДПРОЕКТНИ ПРОУЧВАНИЯ ЗА	2020	2020	10 300 000	TEN-T 1

¹² Интегрирана транспортна стратегия на България в периода до 2030 г.,



		2020	PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS) ЗА БЪЛГАРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА				
44	Подготовка и изпълнение	МСЕ	ПРОЕКТ FAIRWAY DANUBE - ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ	2015	2020	45 766 000	TEN-T 1

3.2. Тенденции за дългосрочно развитие

Изграждането и укрепването на интермодалните възли/връзки в териториалния обхват на Трансграничния регион Румъния - България допринася за постигане на трите основни стълба на устойчивото развитие, възприети от Световната комисия по околна среда и развитие са:

- Икономически растеж (икономическа устойчивост);
- Социално-културна значимост (социална устойчивост);
- Опазване на околната среда (екологична устойчивост).

За устойчивото развитие на региона е определящо дългосрочното насърчаване на всички инициативи в подкрепа на интермодалния транспорт и стремежът за осигуряване на среда за ефективно функциониране на логистичните системи. През следващите години усилията следва да бъдат насочени към създаване на благоприятни условия за модернизацията и усъвършенстването на мрежата от интермодални терминали и предоставяне на висококачествени транспортно-логистични услуги, което ще е от пряка полза за бизнеса. Приложимо е да се използват механизмите на концесионирането, осигуряващи гъвкаво финансиране на довеждащата инфраструктура и на нови интермодални съоръжения с висок капацитет, като с това се създават предпоставки за прерастването на последните в товарни селища.

Изграждането на интермодални товарни терминали създава условия за оптимално съчетаване и интегриране на различни видове транспорт (вътрешно-воден, железопътен и автомобилен). Реконструкцията и модернизация на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии и на пристанищата по река Дунав, които и сега изпълняват интермодални и мултимодални функции, са важна предпоставка за подобряване на интермодалността на пътниците чрез връзка на тези комплекси с другите видове транспорт - автобусен/въздушен, както и чрез комуникационно решение за техните транспортни и пешеходни връзки.

Един от ключовите проекти е изграждане на „Дунавски панорамен път“, по който се предвижда реконструиране и ремонт на паралелните на реката пътни участъци от Видин до Силистра и изграждане на „Дунавска велопътека“, която е част от транс-европейската велосипедна мрежа по р. Дунав. Реализирането на този проект ще допринесе както подобряване на мобилността по поречието на коридор №7, така и стимулиране на различните икономически дейности и възможностите за отдих и туризъм по поречието на р. Дунав.



Тези подобрения ще увеличат значително обмена на туристи между двете страни, но и ще подобрят търговския баланс между двата региона, граничещи с Черно море.

3.3. Препоръки за мерки за адаптиране на състоянието на отделните видове транспорт за целите на интермодалността

За провеждане на качествени интермодални услуги е необходимо да бъдат предприети мерки на първо място за адаптиране състоянието на отделните видове транспорт за целите на интермодалността.

Осигуряване наличието на ефективни терминали

Развитие на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния - България зависи от наличието на ефективни интермодални терминали. В Румъния към момента, действащите терминали принадлежат на SNTFM „CFR Марфа“ АД и се извършва от оператор на частен терминал именно от SC „CFR TRANSAUTO“ АД. В българската част няма изградени интермодални терминали, но с най-висока степен на готовност е проектът за ИМТ Русе.

Като се има предвид опита на публично-частно партньорство в развитието на интермодалния транспорт в други европейски страни, се препоръчва терминалните операции да се извършват от частни икономически оператори. Функцията на публичните власти е да подкрепят изграждането на интермодални терминали чрез реализиране на публично-частни партньорства (напр. отдаването на концесия).

Ефективността на терминал се влияе от инфраструктурата за достъп до терминала и от митническите дейности. Следователно достъпът до инфраструктурата на интермодален терминал се счита като част от терминала и трябва да се разглежда още по време на етапа на планиране.

Начините на транспорт в трансграничния регион са в относително самостоятелна позиция - разделени по видове и намиращи се в конкуренция, което води сегментирана и неинтегрирана система за транспорт. Това води до създаване на бариери пред ползвателите на транспорта (товарен и пътнически), като всеки транспортен режим използва своите предимства по отношение на цена, обслужване, надеждност и безопасност. Значително по-високи са разходите, които обществото плаща, за причинените вреди от различните видове транспорт по отношение на замърсяването, шума, задръстванията, жертви в катастрофи. Необходимо е да бъдат предприети мерки за промяна в съотношението между различните видове транспорт, като приоритет се даде на железопътния и водния. В противен случай автомобилният транспорт ще бъде водещ, с тенденцията за непрекъснато



застаряващ автомобилен парк, който дава пряко отражение върху качеството на околната среда.

При комбинирания транспорт железопътен/автомобилен, общите разходи за транспорт на пътните автовакове (ТИР) по железопътен маршрут RO-LA (Rollende Landstrassen), включвайки такса за използване на инфраструктурата, разходи за теглене и други разходи, поддръжка на специализираните вагони RO-LA, надхвърлят общите разходи за транспортиране им по обществените пътища. Въпреки, че е създадена правната рамка за мерки за насърчаване на комбинирания транспорт (намаляване на тарифите за ползване на инфраструктурата от влакове в транзит, освобождаване от данък върху печалбата при реинвестиране в транспортни терминали за комбиниран транспорт), неприлагането на това законодателство пречи на привличането на автомобилните превозвачи на товари към железопътния транспорт.

По отношение на интермодалния транспорт, товареният пазар не е склонен към този сегмент на транспорта, смятан за твърде рискован, което определя товарните превози да се извършват най-вече по пътя, който е по-евтино. Защото, от една страна, поддържането на железопътната инфраструктура се прави основно на база на достъп, наложен на железопътните оператори, а от друга страна, ниското ниво на пътна такса (за винетки) представлява само част от разходите за поддръжка на пътната инфраструктура, което създава предпоставка за дискриминационни тарифи между тези два вида транспорт.

Развитието на трансграничния регион Румъния - България е силно зависимо от стратегиите за изпълнение на бъдещи инвестиции в зоната на интермодалните превози, както от търговска гледна точка, така и от гледна точка на туризма.

Най-лесното решение в кратко и средносрочен план е създаването / модернизацията на националните интермодални терминали в Крайова и Констанца, паралелно със създаването на два три-модален центъра в Калафат и Гюргево. В българската част трябва да бъдат изградени интермодални терминали в Русе, Видин и Горна Оряховица, както и точките за модален трансфер и други интермодални платформи от туристически/ търговски тип.

Туризмът на местно / регионално равнище трябва да бъде насърчаван чрез създаване на нови линии на ферибот за преминаване на Дунав, но също така и активно да се популяризира естествената красота на крайречието на Дунав.

Дългосрочните финансови решения трябва да се намерят за изграждане на нови моста река Дунав.



Сухоzemните гранична зона на граница в Констанца, трябва да се развие чрез инвестиции в пътната и железопътната инфраструктура, като по този начин се подобри товарния трафик и се насърчи местния туризъм в зоната на Черно море. Необходимо е възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе - Варна; модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра - Горна Оряховица, железопътната линия Видин - София: железопътен участък Видин - Медковец; жп линия Русе - Горна Оряховица - Димитровград и др.

Присъствие на ползвателите на транспорта близо до интермодалните терминали

Разполагането на интермодален терминал в близост до индустриални паркове, логистични и икономически зони е фактор за успех за развитието на интермодалния транспорт. Мярка за привличане на фирмите по-близо до интермодалните терминали е предоставяне на достъп до инфраструктурата на достъп между промишлен и логистичен парк, от една страна, както и между тях и терминала от другата страна. По този начин, може да се създаде „конвейерна лента“ между промишлените и логистични паркове в близост до интермодален терминал, което позволява движение на транспортните средства, без те да се таксуват върху „конвейерната лента“. Тези елементи помагат за намаляване на общите разходи за интермодалния транспорт.

Пазарна ориентация към безопасни услуги „от врата до врата“

За постигането на тази цел са необходими следните мерки:

- предоставяне от публичните власти на необходимата подкрепа, за да се осигури достъп до обезпечени интермодални терминали или разполагането им в райони с лесен достъп чрез комбинация между най-много начини на придвижване;
- развитие на интермодалните терминали в близост до района на индустриални паркове или икономически зони;
- осъществяване на ефективна логистична верига.

Общи конкурентни разходи

За постигането на общи конкурентни разходи трябва да бъдат поети външните разходи за всички видове транспорт, което води до подобряване на конкурентната позиция на Румъния и България.

Интермодалните единни услуги, национални и международни

Развитие на единни интермодални услуги (национални и международни) изисква отстраняването на пречките, поради липса на процеси за оперативна



съвместимост, синхронизация и обмен на данни между управителите на инфраструктурата и оператори.

Единните интермодални услуги трябва да включват действия за развитие на транспорта в региона за премахване на задръстванията по пътищата по съществуващите обществени пътища.

Услуги редовни, надеждни и в съответствие с графика

Осъществяване на чести и надеждни услуги зависи от достатъчното количество стоки, както и дейността за тяхното групиране, зона свързана с интермодален терминал, който допринася за икономическото и социалното развитие на района. Превозвачите и доставчици на логистични услуги са отговорни за предоставянето им.

Нарастващото търсене на интермодални транспортни услуги и по този начин повишаването на ефективността на интермодалния терминал, се основава на извършването на дейности, за краткосрочен и средносрочен план, в това число:

- дейности за насърчаване на интермодални транспортни услуги чрез разработване на електронен интермодален каталог;
- организиране на изложения, конференции, симпозиуми, посветени на темата услуги и интермодален транспорт за частния и публичния сектор;
- подготовка и професионално обучение на персонала в управлението на веригата за доставки / дистрибуция, като част от интермодалния транспорт;
- привличане от логистичните фирми на потенциалните потребители на интермодални транспортни решения.