

## **ЗНАЧЕНИЕТО НА Р. ДУНАВ В ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА “ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**

**Мира Зафирова**

[Mira\\_zafirova@abv.bg](mailto:Mira_zafirova@abv.bg)

**ВТУ “Т.Каблешков”,  
София, ул. “Г. Милев” №158,  
БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** Дунавска стратегия, Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура”, транспортни коридори

### **Резюме:**

Стратегията на ЕС за Дунавския район е насочена към намиране на координирани и дългосрочни решения за преодоляване на социално-икономическите различия на държавите в дунавския регион. Река Дунав минава през 10 държави, които съставляват гръбнака на Европа. Басейнът ѝ заема общо 817 000 km<sup>2</sup>.

Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОП”ТТИ”) 2014-2020 е продължение на ОП”Транспорт” 2007-2013 и е разработена въз основа на поредица от релевантни документи в унисон с приложимите общностни и национални стратегии и политики. Изготвена е на базата на нуждите, дефинирани в анализа на текущото състояние на транспортния сектор в България, изработен за целите на програмата.

Стратегията на ОП”ТТИ” 2014-2020 предвижда завършване на основни национални и общеевропейски транспортни направления на територията на страната.

В разработения доклад е анализирана една от националните приоритетни области за Дунавската стратегия - подобряване на достъпността, по и към Дунав.

### **Увод**

Дунав е втората по дължина река в Европа (след Волга). Тя е единствената голяма река в Европа, която тече в посока от запад на изток. Извират от платото Баар в планината Шварцвалд. Дълга е 2859 km, се влива чрез делта в Черно море на румънска територия. Средният дебит на реката преди делтата е 6500 m<sup>3</sup>/секунда.

Река Дунав минава през 10 държави: Германия, Австрия, Словакия, Унгария, Хърватия, Сърбия, България, Румъния, Молдова и Украйна. Басейнът ѝ заема общо 817 000 km<sup>2</sup>.



**Фиг.1. Река Дунав**

Държавите-участници в Дунавската стратегия са 14, като регионът обхваща осем държави-членки на ЕС - Германия, Австрия, Унгария, Чешката република, Словакия, Словения, България, Румъния и шест други европейски страни: Хърватия, Сърбия, Босна и Херцеговина, Черна гора, Молдова и Украйна. Дунавският регион се характеризира със значителни социално-икономически различия, но също така със силни, съществуващи връзки между отделните страни.

Основните фактори, обуславящи развитието на транспортния сектор в България са:

- ✓ Географско положение на страната, като транзитна държава между богатите на природни ресурси страни от Близкия Изток, Западна и Централна Азия, и силните в икономическо и промишлено отношение държави от Западна и Централна Европа.



**Фиг.2 Карта на Европа**

- ✓ С присъединяването на България към Европейския съюз се засилва нуждата от използването на териториалните фактори за растеж и устойчиво развитие.

Обективната реалност налагат България да провежда регионална политика, свързана с намаляване на междурегионалните различия в заетостта и доходите на населението и, най-вече, осъществяване на регионално и трансгранично сътрудничество. Осъществяването на успешна регионална политика е заложено в основата на оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОП”ТТИ”) 2014-2020, която е продължение на ОП”Транспорт” 2007-2013. Разработена е както въз основа на поредица от документи в унисон с приложимите общностни и национални стратегии и политики, така и на базата на нуждите, дефинирани в анализа на текущото състояние на транспортния сектор в България.

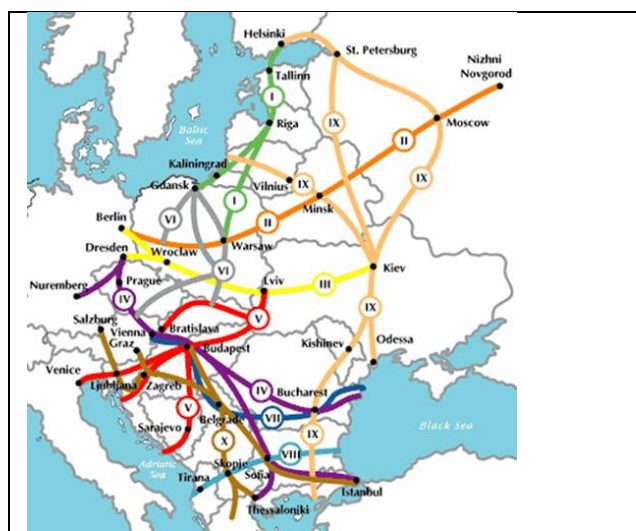
### **Изложение:**

Стратегията на ОП"ТТИ" 2014-2020 предвижда завършване на основни национални и общеевропейски транспортни направления на територията на страната.

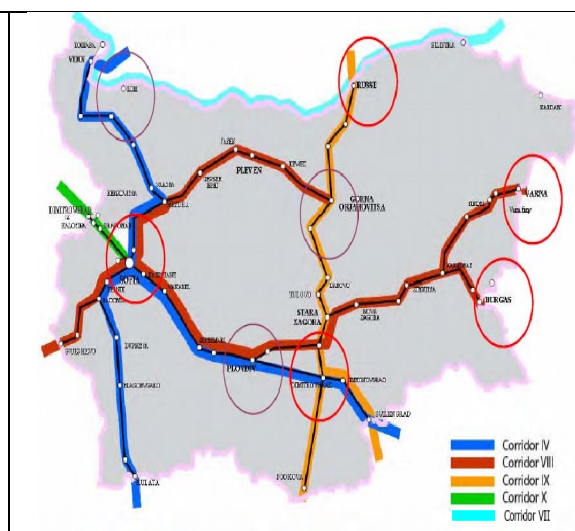
Интересите на България съчетани с Европейско Териториално Сътрудничество налагат приоритетите свързани с развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и подобряването на корабоплаването по река Дунав;

Значението на р. Дунав за развитието на ОП"ТТИ" 2014-2020 може да бъде систематизирано главно в две направления:

- А) **Общеевропейски транспортен коридор VII** – минаващ по течението на р. Дунав
- Б) Транспортни коридори пресичащи р. Дунав на територията на България – **Общеевропейски транспортен коридор IV** (Дрезден/Нюрнберг- Прага-Виена/Братислава-Будапеща-Арад-Букуреш-Констанца/Крайова-София-Солун/Пловдив-Истанбул) и **Общеевропейски транспортен коридор IX** (Хелзинки – Санкт Петербург – Москва / Псков – Киев – Любасевка – Чисинау – Букуреш – Димитровград – Александрополис).



Фиг.3.1. Карта на Европа с основните транспортни коридори



Фиг.3.2. Карта на транспортни коридори през територията на България

Конкретните проекти [4] по Общеевропейските транспортни коридори са разработени въз основа на основните национални приоритети:

- ◆ *развитието на железопътната, пътната и водна инфраструктура:*
  - Реконструкция и модернизация на железопътната линия Видин – София – Кулата;
  - Реконструкция и модернизация на „Дунав мост-1” Русе – Гюргево;
  - Изграждане и рехабилитация на довеждаща инфраструктура до „Дунав мост II”, промяна на трасето и експлоатационните възможности на съществуващата жп линия, промяна в габаритие и товароносимостта на път I-7;
  - Изграждане на „Дунавски панорамен път” - реконструиране и ремонт на паралелните на реката пътни участъци от Видин до Силистра:
    - Реконструкция и възстановяване на панорамен път II-52 (Русе – В.Търново) – Пиргово – Мечка – Новград – Свищов от км. 0+000- 34+000;
    - Рехабилитация на Път II-11 Видин –Лом;
    - Изграждане на пътна отсечка от РП II-81 "Вход на гр. Лом" стр. км 0+000 до стр. км 4+720.

- Изграждане на източен път, който да установи връзка между фериботен разделяне на потока от МПС за двете дестинации Плевен и Враца;
  - Реконструкция и обновяване на първокласен път (E79) Видин – Монтана – Враца – Ботевград;
  - Изграждане на автомагистрала „Струма“;
  - Проектиране и изграждане на тунел под „Шипка“.
- ◆ *стимулиране развитието на комбиниран транспорт*
- Изграждане на интермодален терминал Русе;
  - Изграждане, реконструкция и модернизация на пристанищната инфраструктура:
    - Изграждане и реконструкция на инфраструктурата на пристанища Силистра, Никопол, Лом;
    - Изграждане на пътническо пристанище и фериботна връзка между Тутракан и Олтеница.
- ◆ *подобряването на корабоплаването по река Дунав;*
- Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав (BulRIS);
  - Въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на трафика на плавателни съдове – трета фаза (VTMIS-3);
  - Подобряване на корабоплаването в общия българо-румънския участък на р. Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене;
  - Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав;
  - Доставка на технически средства за контрол на трафика.
- ◆ *съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа за постигне на устойчивост на българската транспортна система*
- Подобряване на достъпа на Еврорегион Русе - Гюргево до пан-европейски коридор №9;
  - Рехабилитация на транспортната инфраструктура за развитието на трансграничното сътрудничество в региона Гюргево – Русе (R.O.A.D. ГЮРГЕВО – РУСЕ) ;
  - Изграждане на мост над р. Дунав при Силистра – Кълъраш („Дунав мост III“);
  - Изграждане на мост над р. Дунав при Оряхово – Бекет („Дунав мост IV“);
  - Изграждане, реконструкция и модернизация на фериботни комплекси:
    - Изграждане на фериботен комплекс Лом – Раст;
    - Подобряване на транспортната инфраструктура, свързана с функционирането на новоизградения фериботен комплекс Никопол – Турно Магуреле;
  - Подобряване на трансграничната мобилност в района Свищов – Зимнич чрез усъвършенстване на достъпа до елементите на транспортната инфраструктура

Очакваните резултати могат да бъдат систематизирани в няколко насоки :

#### **А) Общ аспект**

- ◆ Повишаване конкурентноспособността на българската транспортна система като цяло;
- ◆ Създаване на подходящи условия за устойчив ръст на вътрешните и международните превози;
- ◆ Интегриране на българската транспортна система в европейската и утвърждаване на приоритетната ѝ роля в региона;
- ◆ Подобряване на условията за лоялна конкуренция между различните видове транспорт;
- ◆ Намаляване на отрицателното влияние на транспорта върху околната среда;
- ◆ Повишаване на енергийната ефективност на транспортния сектор;
- ◆ Осигуряване на висока степен на безопасност и сигурност на транспортната система.

#### **Б) Резултати за Дунавския район[3]**

- ◆ Развитие на Общоевропейски транспортен коридор № 7, посредством подобряване на навигацията по р. Дунав, модернизация на пристанищната инфраструктура, насърчаване на интермодалните превози, осигуряване на напречните връзки през реката, довеждащата транспортна инфраструктура и развитие на информационните системи;
- ◆ Приоритетно развитие на транспортната инфраструктура (пътна и железопътна) по Общоевропейските транспортни коридори 4 и 9 като част от направлението Централна Европа - Егейско море;
- ◆ Опазване водите на реката и нейното биоразнообразие;
- ◆ Използване на река Дунав като фактор за съживяване на Дунавското крайбрежие, за преодоляване на негативните тенденции в икономиката, демографията и изграждането на дунавските селища, общини и области;
- ◆ Машабно експониране и социализиране на изключително богатото културно наследство и вписване в дунавски културен коридор, с ясно изразено европейско съдържание и значение;
- ◆ Оформяне на цялостен туристически продукт със своя специфика и туристически маркетинг на река Дунав и Дунавското крайбрежие, базиран на специфичния природен, културен ландшафт и историческа среда;
- ◆ Развитие на дунавските селища в органично единство и хармония с реката, чрез прилагане на нов подход в устройственото планиране, който да подобри качествено архитектурната среда и да създаде специфичен облик и колорит на българските крайдунавски селища;
- ◆ Развитие на териториалното сътрудничество със страните от Дунавския басейн.

#### **В) Социален аспект**

- ◆ Подобряване на социално-икономическото състояние на населението;
- ◆ Нарастване на моторизацията - в настоящия момент автомобилния парк на страната е около 3,000,000 автомобили, от които 72% са леки; Разпределението на моторизацията в страната не е равномерно. Например в Плевен, Велико Търново и Русе се намира 9% от автомобилния парк, в София и Варна 33%;
- ◆ Развитие както на туристическия така и на други отрасли от икономиката на страната.

## **Заклучение**

Изискванията за равностойно присъствие на България както в региона, така и на картата на Европа поставят необходимостта от сполучливи инвестиции от съвременното поколение, като залог за бъдещето развитие на страната.

## **Литература:**

- [1]. Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
- [2]. Дунавска стратегия
- [3]. Никифоров Пл., сп. „Водно дело“, бр ¾ “Приоритетни обекти на република България, включени в Дунавската стратегия“
- [4]. Българския принос за подготовката на Стратегия на ЕС за Дунавския регион

# **THE IMPORTANCE OF THE DANUBE RIVER IN THE OPERATIONAL PROGRAM “TRANSPORT AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE”**

**Mira Zafirova**

[Mira\\_zafirova@abv.bg](mailto:Mira_zafirova@abv.bg),

**Todor Kableshkov University of Transport  
Sofia, "Blvd", "G.Milev" № 158,  
BULGARIA**

**Key Words:** *Danube region strategy, operational Program “Transport and Transport infrastructure”, transport corridors*

**Abstract:** *The EU Strategy for the Danube Region is focused on finding a coordinated and long-term solutions to the socio-economic differences of countries in the Danube region. Danube passes through 10 countries which make up the backbone of Europe. The pool occupies its total 817 000 km<sup>2</sup>.*

*Operational Program "Transport and Transport Infrastructure" (TTI) 2014-2020 is the sequel of OP "Transport" 2007-2013. The development of OP "TTI" is based on a series of relevant documents in line with the applicable Community and national strategies and policies. It is based on the needs defined in the analysis of the current state of the transport sector in Bulgaria made for the purposes of the program.*

*OP "TTI" Strategy 2014-2020 provides investments for the completion of major national and pan-European transport routes in the country.*

*In the developed report analyzed a national priority areas for the Danube Strategy - improving the accessibility and on the Danube.*