



ДУНАВ-МОСТ 2 КЛЮЧ КЪМ ЕВРОПА

Яница Иванова
ivanova.yanitsa@gmail.com

ВТУ"Т.Каблешков",
София, ул. "Г. Милев" №158,
БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: Дунав-мост 2, Оперативна програма "Транспорт", Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура", транспортни коридори

Резюме: Дунав мост 2 свързва градовете Видин в България и Калафат в Румъния. Дължината на моста е 1971м. и включва по две пътни ленти във всяка посока, единична електрифицирана железопътна линия и велосипедна алея. Завършен е през 2013г. Ширината на моста е 32м. Главният отвор е 180м. Очакваният срок на експлоатация е 120г.

През Дунав мост 2 преминава Общоевропейски транспортен коридор IV (Дрезден/Нюрнберг-Прага-Виена/Братислава-Будапеща-Арад-Букуреш-Констанца/Крайова-София-Солун/Пловдив-Истанбул).

Успоредно с изграждането транспортното съоръжение са направени и значителни подобрения на свързващата пътна инфраструктурата от страна на двете гранични държави.

Към българския участък са изградени нова товарна железопътна гара и 7км нова железопътна линия, реконструирана е и съществуващата пътническа гара и е извършено строителство на четири пътни възела на две нива.

Изграждането на транспортното съоръжение има ключово значение за развитие на икономиката в района и за интегрирането на инфраструктурата на територията на България с трансевропейската транспортна мрежа.

В разработения доклад е анализиран приносът от изграждането на Дунав мост 2 за развитие на района и на трансевропейската транспортна мрежа.

УВОД

Идеята за осъществяването на по-пряка и бърза връзка на България със страните от Централна и Северна Европа възниква още през 80-те години на миналия век. Вниманието е насочено към осъществяването на алтернативен път през Видин, който да замени действащата от десетилетия железопътна и по-късно автомобилна фериботна линия Видин-Калафат с комбиниран мост.

На 24 януари 2007г. Народното събрание ратифицира споразумението между България и Румъния за изграждане на нов мост над река Дунав. Строителството продължава до 2013г. и на 14 юни 2013г. мостът е открит официално.

Дължината на моста е 1971м. и включва по две пътни ленти във всяка посока, единична електрифицирана железопътна линия и велосипедна алея. Ширината на моста е 32м. Главният отвор е 180м. Очакваният срок на експлоатация е 120г.



Фиг. 1 Дунав мост 2

Стойността на проекта от българска страна е 225,145,000 евро, осигурени по програма ИСПА на ЕС, заем от Европейската инвестиционна банка (ЕІВ) и KfW, безвъзмездна помощ от AFD и държавния бюджет на Република България.

С присъединяването на България към Европейския съюз се засилва нуждата от интегрирането на националния с европейския транспорт.

В разработения доклад е анализиран приносът от изграждането на Дунав мост 2 за развитие на района и на трансевропейската транспортна мрежа.

ИЗЛОЖЕНИЕ:

Нивото на развитие на транспортна инфраструктура е в основата на доброто икономическо развитие на всяка държава.

Съществен фактор за развитие на транспортната инфраструктура в България оказва и доброто географско положение на страната ни [1]. България е 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.

Инвестиционната политика за развитието на транспортната инфраструктура на България е в основата на ОП „Транспорт“ (ОПТ) [2] и ОП „Транспорт и Транспортна Инфраструктура“ (ОПТТИ) [3]. Оперативна програма ”Транспорт” е разработена след анализ на текущото състояние на транспортния сектор в България. Тя е една от седемте оперативни програми, разработени и финансирани със средства от ЕС за периода 2007-2013г. чрез трите фонда: Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР), Европейски социален фонд (ЕСФ), Кохезионния фонд (КФ).

Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ) 2014-2020 е продължение на ОП ”Транспорт”. Нейната стратегията е завършване на основните национални и общоевропейски транспортни направления на територията на страната.

През Дунав мост 2 преминава Общоевропейски транспортен коридор IV (Дрезден/Нюрнберг-Прага-Виена/Братислава-Будапешта-Арад-Букуреш-Констанца/Крайова-София-Солун/Пловдив-Истанбул).



Фиг. 2. Карта на Европа с основните транспортни коридори

Изграждането на мостовото съоръжение е съпроводено и с обекти свързани с прилежащата инфраструктура - нова товарна железопътна гара и 7км нова железопътна линия, реконструкция на съществуващата пътническа гара и строителство на четири пътни възела на две нива.

В Оперативна програма “Транспорт“ и Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ) е отделено внимание на развитието на прилежащата структура.

Целта е:

- да бъде развита транспортната инфраструктура в района и да бъдат изградени добри транспортни връзки на прилежащата структура на Дунав мост 2 и автомагистрала „Хемус“
 - реконструкция и обновяване на първокласен път (E79) Видин – Монтана – Враца – Ботевград;
 - рехабилитация на Път II-11 Видин –Лом;
- да се развие интермодалният транспорт.
 - изграждане и рехабилитация на довеждаща инфраструктура до „Дунав мост II“, промяна на трасето и експлоатационните възможности на съществуващата жп линия, промяна в габаритите и товароносимостта на път I-7;
 - изграждане на „Дунавски панорамен път“ - реконструиране и ремонт на паралелните на реката пътни участъци от Видин до Силистра;
 - изграждане, реконструкция и модернизация на пристанищната инфраструктура.

Изграждането на мостовото съоръжение и развитието на транспортната инфраструктура ще повлияят благоприятно за развитието на икономиката в Северозападна България.

Очакваните резултати са[1]:

А) Общ аспект

- Повишаване конкурентоспособността 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[4]

- Приоритетно развитие на транспортната инфраструктура (пътна и железопътна) по Общоевропейски транспортен коридор IV като част от направлението Централна Европа - Егейско море;
- 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;
- Мащабно 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;
- Развитие както на туристическия, така и на други отрасли от икономиката на страната.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изграденото съоръжение Дунав мост 2 и добрата прилежаща структура от страна на двете гранични държави са в основата за провеждане на регионална политика, свързана с осъществяването на трансгранично сътрудничество. Дава се възможност за осъществяване на комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.

Развитата транспортна инфраструктура е и необходимо условие за интегрирането на националния с европейския транспорт, повишаване на конкурентноспособността на българската икономика.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1]. Зафирова М. Значението на р. Дунав в оперативна програма “Транспорт и Транспортна инфраструктура”, сп. научно списание “Механика Транспорт Комуникации”: 3 / 2016
- [2]. Оперативна програма „Транспорт“
- [3]. Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
- [4]. Дунавска стратегия

DUNAV-MOST 2 KEY TO EUROPE

Yanitsa Ivanova,
ivanova.yanitsa@gmail.com

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: *Danube Bridge 2 links the towns Vidin in Bulgaria and Calafat in Romania. The length of the bridge is 1971 m and includes two lanes in each direction, a single electrified railway line and a bicycle lane. It was completed in 2013. The width of the bridge is 32m. The main hole is 180m. The expected service life is 120 years.*

A Pan-European Transport Corridor IV (Dresden / Nuremberg-Prague-Vienna / Bratislava-Budapest-Arad-Bukures-Constanta / Craiova-Sofia-Thessaloniki / Plovdiv-Istanbul) is passing across the Danube Bridge 2.

Along with the construction of the transport facility, significant improvements were made to the road infrastructure connecting the two border states.

A new freight train station and 7 km of new railway line have been built at the Bulgarian section, the existing passenger station has been reconstructed and four road junctions have been constructed on two levels.

The construction of the transport facility is of key importance for the development of the economy in the region and for the integration of the infrastructure of the Bulgarian territory with the trans-European transport network.

The developed report analyzes the prospect of the construction of the Danube Bridge 2 for development of the region and of the trans-European transport network.