

**DEVELOPMENT OF THE REPUBLICAN ROAD INFRASTRUCTURE IN THE
CONTEXT OF THE THREE SEAS INITIATIVE**

**РАЗВИТИЕ НА РЕПУБЛИКАСКАТА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА В
КОНТЕКСТА НА ИНИЦИАТИВАТА „ТРИ МОРЕТА“**

Dipl.eng. Desislava Paunova¹

Department of road safety and planning of the activities on the Republican road network,
Road Infrastructure Agency

Инж. Десислава Паунова²

Дирекция „Пътна безопасност и планиране на дейностите по РПМ“,
Агенция „Пътна инфраструктура“

***Abstract:** In order to ensure the transport connectivity set in the Three Seas Initiative, it is necessary to set out and set priorities for the development of transport routes, determining the direction North - South. The construction or modernization of the road infrastructure leading both to the proposed bridge facilities and to the respective border checkpoints is of key importance for achieving a safe and sustainable road network, providing the necessary levels of transport connectivity.*

***Keywords:** strategy, priorities, development, infrastructure*

***Резюме:** За обезпечаване на транспортната свързаност, заложена в Инициативата „Три морета“, е необходимо да бъдат изведени и зададени приоритети за развитие на транспортни трасета, обуславящи направлението Север – Юг. Изграждането или модернизирването на довеждащата пътна инфраструктура както до предлаганите за реализация мостови съоръжения, така и до съответните гранични контролно пропускателни пунктове е от ключово значение за постигането на безопасна и устойчива пътна мрежа, осигуряваща необходимите нива на транспортна свързаност.*

***Ключови думи:** стратегия, приоритети, развитие, инфраструктура*

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Инициативата „Три морета“ е политически проект на 12 европейски държави-членки на ЕС, на ниво държавни глави, лансиран през 2016 г. Страните участнички в

¹ Desislava Paunova, PhD student., desislava.pau@gmail.com

² Десислава Паунова, докторант, desislava.pau@gmail.com

него са България, Австрия, Хърватска, Чешката република, Естония, Унгария, Латвия, Литва, Полша, Румъния, Словакия и Словения. Целта ѝ е да насърчава сътрудничеството в развитието на инфраструктурата в секторите на енергетиката, транспорта и дигитализацията. Развива се като прагматична платформа за сътрудничество с основен фокус задълбочаване на интеграцията на страните от региона между Балтийско, Адриатическо и Черно море и създаване на по-голяма свързаност между тях по линията Север–Юг в областта на енергетиката, транспорта, комуникациите, информационните технологии, бизнеса.

Територията на държавите, участващи в „Три морета“, обхваща почти една трета от Европейския съюз с население от общо 111 милиона европейски граждани. Регионът се характеризира със стабилност и динамично развитие. Той е атрактивна инвестиционна локация, тъй като създава висок брутен вътрешен продукт и има стабилни индикатори. За да се реализира огромният потенциал на страните от „Три морета“, инициативата насърчава сътрудничеството в следните приоритетни области:

- Енергийна свързаност и сигурност, създаване на ефективно функциониращ и конкурентен енергиен пазар с възможност участниците в него да избират своите доставчици;
- Развитие на дигиталната инфраструктура, създаване на интелигентни решения за обмен на данни и по-ефективното използване на информацията;
- Транспортна свързаност, която преодолява създадения във времето модел за изграждане на връзки само с индустриалните центрове на Западна Европа, пренебрегвайки тези в посока Север-Юг. развитието на логистичните връзки между отделните държави ще улесни търговията и ще допринесе за растеж и отваряне към нови пазари;

Изграждането на транспортна свързаност по направление „Север – Юг“ е приоритет не само на Инициативата „Три морета“, но и национален. От тази гледна точка, Инициативата лансира четири варианта за мостови съоръжения над река Дунав (Фиг.1):

- „Силистра – Кълъраш“;
- Втори мост „Русе – Гюргево“;
- „Никопол - Търну Магуреле“;
- „Оряхово - Бекет“



Фигура 1: Мостови съоръжения над река „Дунав“

2. СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА

Приетата „Националната програма за развитие България 2030“ и изведените приоритети в нея, Приоритет 7 – „Транспортна свързаност“, е разписан ангажимент от страна на Република България да продължат усилията за подобряване на свързаността с Румъния, чрез изграждане на нови мостови съоръжения над река Дунав.

В същото време България и Румъния като държави членки на Европейския съюз (ЕС), през 2011 г., са подписали „Стратегия на ЕС за развитие на Дунавския регион“, която е приета единодушно и утвърдена. В област на сътрудничество "Свързаност", с приоритет „Развитие на транспортната инфраструктура“ са посечени два проекта – изграждане на мост над река Дунав при „Силистра – Кълъраш“ и изграждане на мост над река Дунав при „Оряхово – Бекет“.

3. ОТРАЖЕНИЕ НА ИНИЦИАТИВАТА „ТРИ МОРЕТА“ ВЪРХУ ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.

Чрез подобряването на свързаността с Румъния, неминуемо се поражда необходимостта от обезпечаване на довеждаща инфраструктура до планираните за изграждане мостови съоръжения.

През 2018 г. към Инициативата „Три морета“ е създаден Инвестиционен фонд за финансиране на проекти предложени от страните-участнички. Предложените проекти от страна на България, в областта на пътната инфраструктура, са изграждане на тунел под прохода „Петрохан“ и доизграждане на АМ „Черно море“. Към момента тези проекти са на различни инвестиционни етапи, а реализацията им е в основните приоритети за развитие на пътната инфраструктура, без да има ясно определени източници за финансиране на изграждането.

Изграждането на мостове над река Дунав и подобряване на свързаността с Румъния чрез тях, се разглежда предимно заради отражението и необходимостта от безпрепятствено движение на товарния трафик, именно поради тази причина е разгледано и разпределението му през 2020 г. по основната пътна мрежа в направление „Север – Юг“ (фиг. 2)



Фигура 2: Товарен трафик по пътната мрежа за 2020 г.

Видно от „Фигура 2“ най-натоварените с товарни превозни средства ГКПП в северна България са при Видин и Русе, където има изградени мостови съоръжения над река Дунав. От тях трафикът се разпределя по републиканските пътища, в зависимост от направлението си. В южна България, товарните превозни средства използват предимно ГКПП „Кулата“, „Илинден“, „Капитан Андреево“ и „Лесово“.

4. СЪСТОЯНИЕ НА ДОВЕЖДАЩАТА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО РАЗГЛЕЖДАНИТЕ РЕШЕНИЯ ЗА МОСТОВИ КОНСТРУКЦИИ.

4.1. Мостово съоръжение при „Силистра – Кълъраш“

Трафикът на товарни превозни средства, използващи ГКПП Силистра се разпределя между републикански пътища I-7 (Силистра – Лесово), II-21(Русе – Силистра) и II-71(Силистра – Добрич).

Републикански път I-7 е създаден за да обезпечава именно направлението ГКПП „Силистра“ – ГКПП „Лесово“, осигурявайки транзитно преминаване на стоки и товари по направление „Север – Юг“. Със съсредоточаването на усилията в строителството за развитие на инфраструктурата по направление „Изток – Запад“, този републикански път е претърпял значителни нарушения на експлоатационните си характеристики.

В участъка от км 0+000 до км 175+400 пътя е в задоволително и незадоволително състояние. От км 175+400 до км 188+800 – Върбишки проход, е затворен целогодишно за преминаване на ППС, с което целостта на пътя се прекъсва и той вече не изпълнява транзитната си функция. За да следват направлението си „Север – Юг“, при град Шумен товарните автомобили преминават към трасетата на пътища II-73, II-48 или III-208 в зависимост от дестинацията си, а от скоро използват единствено трасетата на II-73 и II-48, поради настъпилия инцидент в гр. Айтос. След АМ „Тракия“ продължават

по трасето на път I-7 до ГКПП „Лесово“, където пътя отново се намира в незадоволително общо състояние и е с повишена аварийност.(фиг. 3)



Фигура 3: Състояние на републикански път I-7 „Силистра – Лесово“

4.2. Втори мост при „Русе – Гюргево“

Транспортните потоци влизачи или излизачи през Русе използват направленията по пътища I-2 „Русе – Варна“ и I-5 „Русе – ГКПП Маказа“, като основното натоварване пада върху републикански път I-5. Общото състояние на пътя е променливо, като по-голямата част от него е в задоволително или незадоволително състояние. Въпреки постоянните ремонтните дейности, пътя трудно поема увеличаващия се обем на товарните превозни средства, особено на територията на области Русе и Велико Търново. В тези области пътят е и с висока аварийност, въпреки че в последните години има само един констатиран участък с концентрация на пътнотранспортни произшествия, при град Бяла. От Велико Търново товарните превозни средства, движещи се по направление „Юг“, поемат през републикански път II-55 и проходят на Републиката, който също не е в добро състояние и е високо аварийен. След него се връщат на трасето на път I-5 и продължават пътя си или до АМ „Тракия“, или към АМ „Марица“ – ГКПП „Капитан Андреево“



Фигура 4: Състояние на републикански път I-5 „Русе – Свиленград – ГКПП „Капитан Андреево“

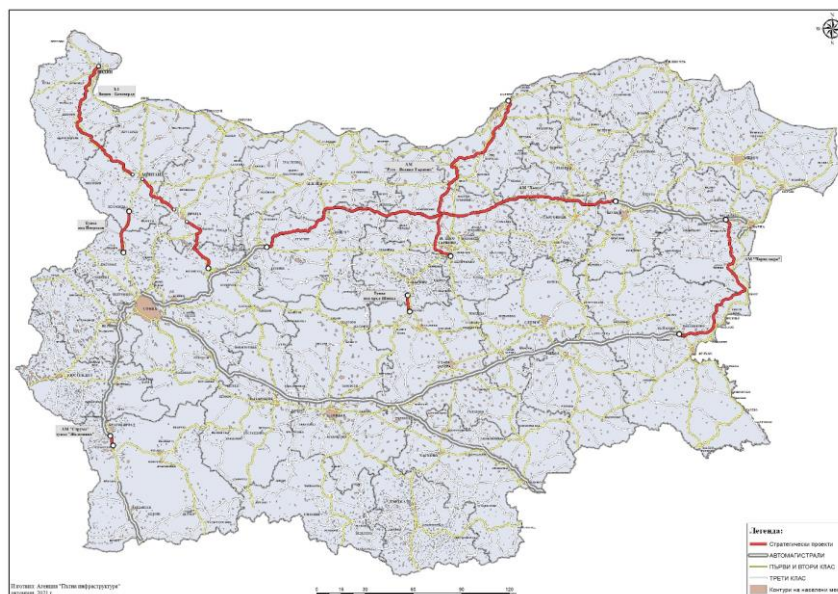
4.3. Мостови съоръжения при гр. Оряхово и гр. Никопол

Довеждащата инфраструктура до гр. Оряхово и гр. Никопол е единствено от пътища втори и трети клас. Основните от тях са републикански път II-11 (Мизия - Оряхово – Крошувене), II – 15 (Враца – Оряхово) с връзка от път I-1(Видин – Ботевград – София – ГКПП Кулата) и II- 34 (Плевен – Никопол) с връзка от път I-3 (Русе – Ботевград), II- 52 (Русе – Никопол).

Състоянието и на четирите пътя не е добро, но е в границите на задоволителното. По-големият и неблагоприятен проблем с инфраструктурата до двата пристанищни града е поради класа на пътищата, същите не подлежат на тол такси, не са оразмерени за тежкотоварно движение, както и преминават през границите на множество населени места, което допринася за създаване на предпоставки за настъпване на пътнотранспортни произшествия. Съвкупността от тези фактори оказва неблагоприятно влияние върху намеренията за изграждане на мостови съоръжения.

5. ИНВЕСТИЦИОННИ НАМЕРЕНИЯ СВЪРЗАНИ С РАЗВИТИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО НАПРАВЛЕНИЕ „СЕВЕР – ЮГ“

Агенция „Пътна инфраструктура“ към момента работи по различни проекти, допринасящи за подобряване на експлоатационните характеристики на пътищата и изграждането на нови, скоростни трасета по направлението. С приоритет е развитието и изграждането на нови трасета по основната и разширената трансевропейска пътна мрежа, което обуславя и проектите, за които се търсят възможности за реализация (фигура 5).



Фигура 5: Основни проекти по направление „Север – Юг“ на Агенция „Пътна инфраструктура“

За целите на настоящия доклад ще бъдат разгледани инвестиционните намерения и приоритетите, които са поставени към момента пред Агенция „Пътна инфраструктура“.

5.1. Инвестиционни намерения, свързани с изграждането на мостово съоръжение при „Силистра – Кълъраш“ и обуславящи направлението „Силистра – Лесово“

Основният и ключов проект по направлението е АМ „Черно море“ – изграждането ѝ и свързването ѝ с АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“ значително ще допринесе за разпределението на транзитния трафик и подобряване на условията на движение по направление ГКПП „Силистра“ – ГКПП „Лесово“. Проектът за автомагистралата към момента е на инвестиционен етап „Идеен проект“. При липса на възможност за финансовото обезпечаване на изпълнението ѝ чрез Инициативата „Три морета“, изграждането ѝ ще бъде включено в дългосрочната стратегия за развитие на пътната инфраструктура и ще бъде търсена възможност за финансиране с бюджетни средства. Трасето на автомагистралата попада в разширената TEN-T мрежа и при подготовката на последната програма „Транспортна свързаност 2021-2027“ проектът е предложен за финансиране по нея, но след мултикритериален анализ е класиран на задна позиция.

Републикански път I-7 - към момента в инвестиционната програма на Агенцията няма заложен приоритет и визия за цялостен ремонт или модернизация на трасето. Единствено са заложен локални ремонтни дейности по линия на поддържането на пътната инфраструктура. С намерението за реализация на мостово съоръжение при „Силистра – Кълъраш“, ще бъде необходимо участъците от гр. Силистра до АМ „Хемус“ и от АМ „Тракия“ до ГКПП „Лесово“ да бъдат ремонтирани, а в дългосрочен план да бъде направен анализ за необходимостта и възможността за привеждане на трасето до габарит за скоростно трасе или изграждане на ново такова, продължаващо АМ „Черно море“ и обезпечавашо цялостно направлението.

5.2. Инвестиционни намерения свързани с изграждането на втори мост при „Русе – Гюргево“ и обуславящи направлението „Русе – Свиленград – ГКПП Капитан Андреево“

Ключов проект по направлението е АМ „Русе – Велико Търново“ – основният трафик от товарни превозни средства и към момента се движи по това направление. Изграждането ѝ неминуемо ще допринесе за целесъобразността на изграждане на второ мостово съоръжение при Русе. Проектът за автомагистралата е включен в проектната версия на програма „Транспортна свързаност 2021- 2027“, която е приета, но не е финално одобрена. В случай че проектът бъде одобрен за финансиране, се предвижда да бъде реализиран в рамките на срока на оперативната програма. На проектно ниво е предвидено автомагистралата да бъде свързвана с второ мостово съоръжение над река Дунав.

Тунел под връх „Шипка“ – с изграждането му ще се получи свързаност между трасето на републикански път I-5, обхода на град Габрово и излизане отново на трасето на път I-5 при град Казанлък. Реализирането на проекта е продължението и завършването на изградения по оперативна програма „Транспорт 2007- 2013“ обходен път на град Габрово. От друга страна, поради въведената забраната за движение на тежкотоварни превозни средства през проход „Шипка“, в Агенцията е останал нереализиран инвестиционен проект за обход на гр. Казанлък, който не е изключен от инвестиционните намерения и предстои да бъде осъвременен и реализиран, за да не се допуска навлизане на транзитен трафик в границите на населеното място. Също така към момента се търси и възможност за реализация на проект за удвояване на трасето на път I-5 от Летище Стара Загора, при км 236+323 до АМ „Тракия“, при км 240+923.

Последният предвиден проект по направлението е за основен ремонт на моста над река Дунав при Русе.

До обезпечаване на транспортната свързаност Румъния – България – Турция, пред Агенцията остава предизвикателството за търсене на възможности за осигуряване на скоростно трасе, което да свързва АМ „Русе – Велико Търново“ с АМ „Тракия“ и АМ „Марица“.

5.3. Инвестиционни намерения свързани с изграждането на мостови съоръжения при гр. Оряхово и гр. Никопол

Предвижданите мостове вероятно ще обезпечават няколко различни направления. Входящите през ферибота в гр. Оряхов, товарни превозни средства, поемат към трасето на републикански път I-1 от където могат да се отправят на Юг - към границата с Гърция, на Запад – към границата със Сърбия или на Изток – където търсят преминаване към ГКПП „Капитан Андреево“ или до достигане на вътрешна за държавата дестинация. При всички положения изграждането на мостово съоръжение в Оряхово ще изиграе спомагателна роля за разпределяне на входящия и изходящия трафик, който към момента използва мостовото съоръжение „Видин – Калафат“. Това неминуемо ще облекчи преминаването през граничния пункт, ще допринесе за по-добра пропускателна способност на пункта и ще намали образуващите се транспортни задръжки по трасето към Видин.

Аналогично е положението и при град Никопол, няма ясно изявено направление по което поемат товарните превозни средства.

Към момента инвестиционни намерения има единствено насочени към град Оряхово, а именно изграждане на обход на град Оряхово, по трасето на републикански път II- 11, от км 0+000 до км 8+760, по възлагане на Община Оряхово, съвместно с АПИ. За останалите пътища, водещи до Оряхово и Никопол няма инвестиционни намерения, освен по линия на поддържането на пътната инфраструктура.

За проект по направлението може да се считат прединвестиционните проучвания за трасе по направлението Монтана – София, с тунел под Петрохан. В тях е разработен вариант за трасе с габарит Г10,5 и тунелно съоръжения с габарит Г20, като Агенция „Пътна инфраструктура“ е приела в следващата фаза на проектиране пътното трасето да се разшири до четири ленти за движение.

Модернизацията на трасето на републикански път I-1, в участъка Видин – Ботевград, също ще допринесе до разпределение на трафика по основните направления и обезпечаване на ниско конфликтно преминаване на товарните превозни средства по маршрутите им.

ИЗВОДИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

С реализацията на представените инвестиционни намерения ще се получи почти цялостна свързаност от високоскоростни трасета по направление „Север – Юг“, но тя не е достатъчна да поеме разрастващия се дял на товарния сухопътен транспорт и не обезпечават транспортната свързаност, заложената в Инициативата.

За достигане на цялостна свързаност от високоскоростни, безопасни трасета по направлението е необходимо да бъдат определени приоритети за развитие, на база на които да бъдат планирани съответните дейности. Без ясна визия за развитие на транспортната свързаност, придружена от съответните анализи за целесъобразност и финансова обосновааност няма как да бъдат изведени приоритети за изграждане и развитие на нови трасета или съоръжения.

С изграждането на предлаганите мостови съоръжения, без подобряване на довеждаща пътна инфраструктура няма да бъде постигната търсената цел за безопасна пътна инфраструктура, икономическо развитие на региона и осигуряване на скоростна, безконфликтна транспортна свързаност. От гледна точка на пътната безопасност, не трябва да се допуска увеличаване на трафика от товарни превозни средства, преминаващи по пътищата от първи, втори и трети клас, без да се помисли за обходи на населените места и изграждане на съоръжения за безконфликтно преминаване при пресичания. От икономическа гледна точка, за Агенция „Пътна инфраструктура“ не е целесъобразно да подобрява състоянието на трасета, единствено заради товарния трафик, особено на такива, които към момента не попадат в обхвата на системата за таксуване на товарни превозни средства (тол) и практически те се движат безплатно по тях.

Всички тези хипотези биха могли да бъдат обхванати и анализирани при изготвяне на следваща стратегия за развитие на пътната инфраструктура за периода до 2030 г. или още по- дългосрочно. Разработването на нов стратегически документ, отчитащ необходимостта от цялостна транспортна свързаност по двете направления „Изток – Запад“ и „Север –Юг“ , подобряване на безопасността на движението и регионално значение на пътната инфраструктура, би могъл да бъде инструмент за търсене на адекватно и навременно финансово обезпечаване на необходимите дейности. Извеждането на приоритети за развитие на високо ниво ще допринесе за

правилното и навременно разработване на краткосрочните и средносрочните инвестиционни програми на Агенция „Пътна инфраструктура“ и устойчивото финансиране на цялостната ѝ дейност.

REFERENCES / ИЗПОЛЗВАНИ ИЗТОЧНИЦИ

- [1] Информация от Агенция „Пътна инфраструктура“ // Informatsiya ot Agentsiya “Patna Infrastruktura”
- [2] Informatsiya ot Ministerstvo na regionalното razvitie I blagoustroystvoto
- [3] Informatsiya ot Natsionalen statisticheski institute, Republika Bulgariya