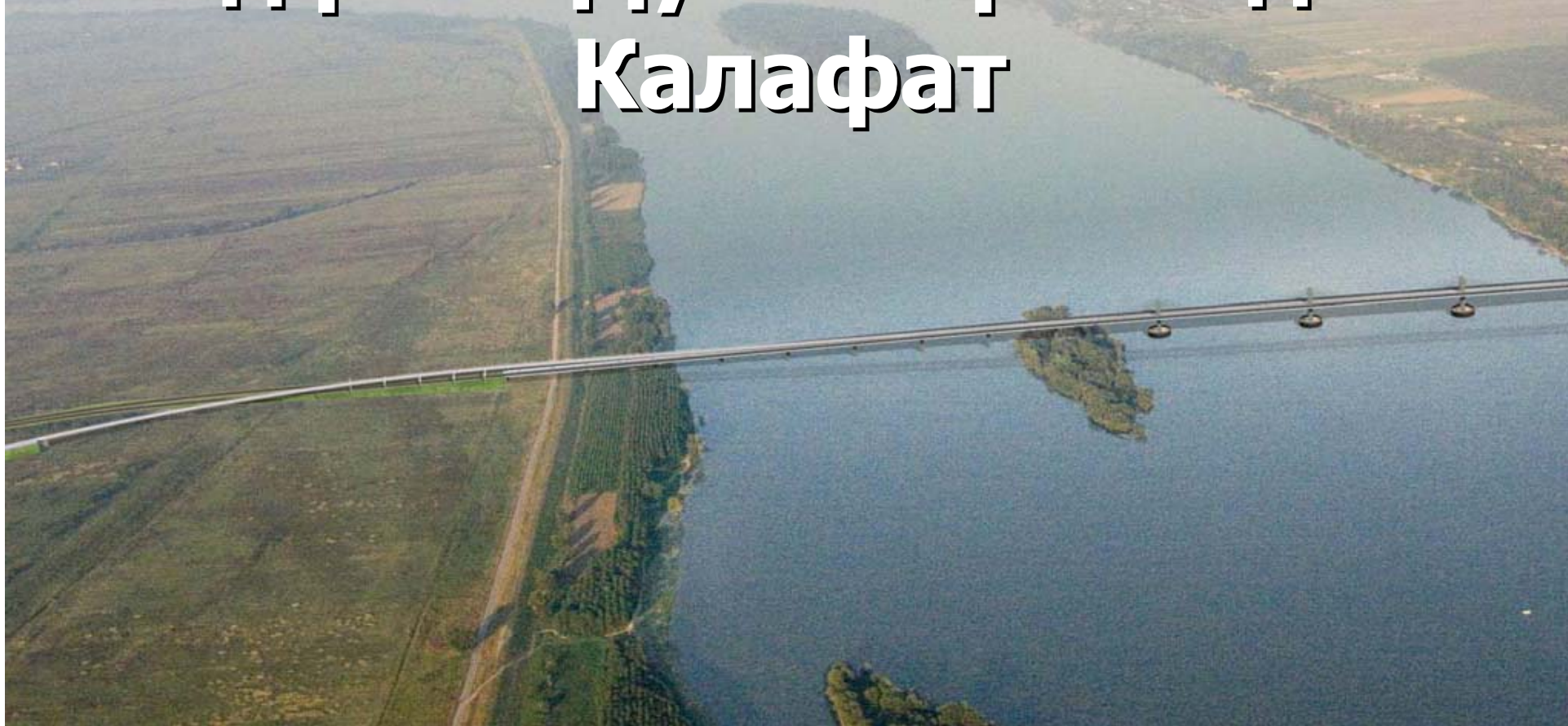


# Новият граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост над река Дунав при Видин- Калафат



# Проектът – финансово измерение



Общ бюджет на обекта **274 млн. евро**

От българска страна **226 млн. евро**

Договор за строителство на моста **100 млн. евро**

Прилежаща инфраструктура **63 млн. евро**

Строителен надзор **9 млн. евро**

Управление на проекта **5 млн. евро**

Срок за изграждане **април 2010 г.**

# Проектът – източници на финансиране

От българска страна – 226 млн. евро

- €70 млн. – безвъзмездно от ИСПА;
- €70 млн. – заем от ЕИБ;
- €5 млн. – безвъзмездно от AFD;
- €18 млн. – заем от KfW;
- €2,045 млн. – безвъзмездно от KfW;
- €60,76 млн. – бюджет на Република България

От румънска страна – 48 млн. евро

- €36 млн. – безвъзмездно от ИСПА;
- €12 млн. – бюджет на Румъния

# Проектът – технически параметри на моста

- Дължина 1971 м – стоманобетон + вантова конструкция
- Мах ширина на отворите 180 м + Min светъл отвор 20.55 м
- Опори - стоманобетонни пилоти на 60 м + защита срещу удари от кораби

- Две пътни ленти за движение във всяка посока
- Еднопътна електрифицирана жп линия
- Пешеходен тротоар + широка 2,5 м велосипедна алея

# Проектът – прилежаща инфраструктура

- нова обща гранична товарна гара за България и Румъния във Видин
- 7 км нова жп линия от българска страна и 5 км от румънска
- реконструкция на пътническа гара Видин като обща гранична гара
- 4 пътни възела на две нива от българска страна и 5 км първокласен автомобилен път от румънска
- терминален пункт от румънска страна за общ граничен контрол и таксуване на автомобилния транспорт

# Проектът – строителство

2007 г.

- Фирмата “Еф Си Си Констракцион” сключва договори за проектиране и строителство на моста и за изграждане на прилежащата пътна и жп инфраструктура на българския бряг.



- Консорциум “Инжероп/Хай-пойнт Рендел” е избран за надзор над строителството и контрол на проектирането на моста, а Консорциум “Хай-пойнт Рендел/Инжероп/Салфо Асошиейтс” ще изпълнява строителен надзор на прилежащата инфраструктура.



# Проектът – строителство

2008 г.

- Изградени са и функционира г полевите офиси на обекта
- Функционира полевата строителна лаборатория
- Въведен в действие модерен бетонов възел, строи се втори
- Изгражда се цех за производство на готови стоманобетонни елементи
- Изгражда се временен кей за товарене на мостови елементи до 200 тона, монтирани от реката
- Укрепват се временните пътища за превоз на тежки строителни конструкции
- Изграждат се складови площи
- Изгражда се временно премостване в неплавателната част на реката за работа по мостовите опори

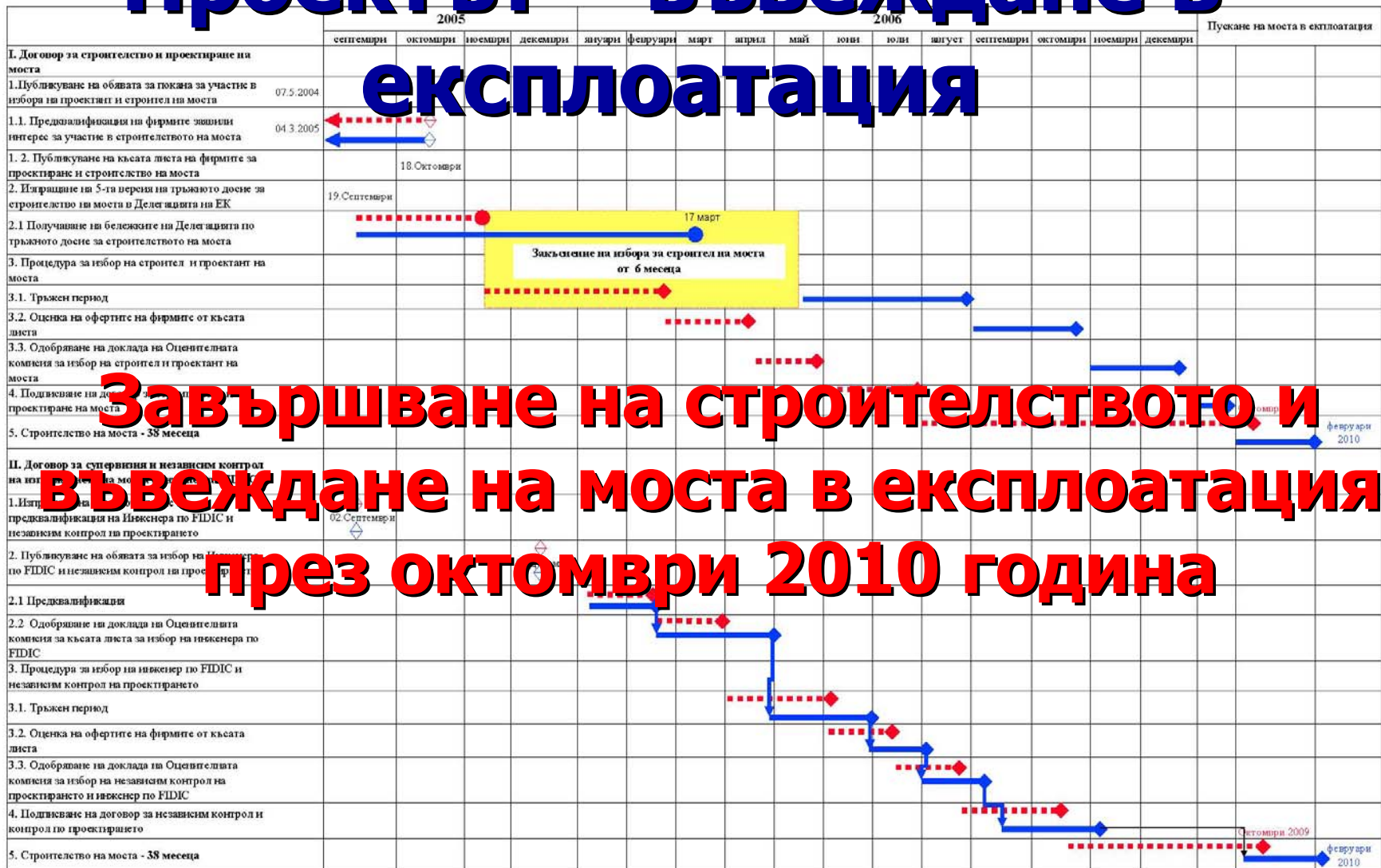
# Проектът – строителство

2009 - 2010 г.

- Изграждане на моста и прилежащата инфраструктура на българския бряг
- Изграждане на прилежащата инфраструктура на румънския бряг
- Обвързване и изпитване на всички системи за експлоатация и поддържане на съоръжението



# Проектът – въвеждане в експлоатация



**Легенда :**

График към Ноември 2005

Актуализиран график към 06 април 2006



# ОЦЕНКА на ЗНАЧЕНИЕТО стратегическо

- **Приоритет на Пакта за стабилност** – липсата на инфраструктура за транспортни връзки може да бъде източник на регионална нестабилност
- **Развитие на пазара** – мостът осигурява конкуренция чрез алтернатива и на сухопътните връзки, и на корабоплаването по Дунав
- **Насърчаване на интеграцията** – стимулират се социално-икономическите контакти между Югоизточна Европа и останалата част от континента

# ОЦЕНКА на ЗНАЧЕНИЕТО транспортно

➤ **Нарастване ролята на региона като транзитна сухопътна територия – връзка между Европа и Близкия Изток**

➤ **Улесняване достъпа до международните пазари – нова връзка, обслужваща местния, регионалния и транзитния трафик по трасето на транспортния коридор**

➤ **Стимулиране на комбинирани превози – благоприятни условия за транспортно-логистични решения "река – шосе – железница"**

➤ **Балансирано развитие – равновесие между сухопътна и пристанищна инфраструктура в балканския "мост" между Европа, Азия и Африка**

# ОЦЕНКА на ЗНАЧЕНИЕТО ПОЛИТИЧЕСКО

- **Регионална политика – Мостът** премахва “бариера” за нормалното развитие на транспорта и за разкриване на пълния интеграционен потенциал на коридора, преминаващ през 9 страни
- **Кохезионна политика – Мостът** стимулира ръста на периферни райони на ЕС, като осигурява възможност за безпрепятствен достъп до европейските пазари
- **Транспортна политика – Мостът** гарантира устойчива мобилност на хора и стоки, като създава вътрешна сухопътна алтернатива на ЕС с положителен ефект върху всички съседни страни в зоната на привличане на транспортния коридор

# ОЦЕНКА на ЗНАЧЕНИЕТО регионално

- **Стимулиране социално-икономическото развитие чрез възстановяване на прекъснати връзки и изграждане на транспортни мрежи между икономически изостанали съседни региони в България, Румъния и Сърбия**
- **Повишаване инвестиционната привлекателност в краткосрочен план чрез ускоряване на ефекта на възвращаемост на вложения капитал и реализация на местните и регионалните ресурси**
- **Запазване на баланса и подобряване на екологичната обстановка чрез прехвърляне на голям обем трафик от шосе на железница**



# Фази на социално-икономическо въздействие

- **2007-2010 г.** - етапът на строителството, когато в регионалната икономика ще се влеят пряко около 60 милиона евро
- **2010-2015 г.** – етапът на привличане и ръст на трафика, когато ще се инвестира в повишаване на транспортната достъпност на региона
- **2015-2030 г.** – етапът на стабилизиране резултатите от икономическия подем, възвращаемост на инвестициите и реализация на интеграционния потенциал чрез интензивно развитие на стопанските сектори и качествено израстване на човешките ресурси

**Мостът при Видин-Калафат ще  
"отеснее", а регионът ще инвестира  
в нови мостове**

