

**ISPA
INFORMÁCIÓS LAP
Intézkedés
2004 BG 16 P PT 005**

Intézkedés címe Határátkelőhely, közúti/vasúti híd építése a Duna folyamon Vidin-Calafatnál

A megvalósításért felelős hatóság

Név: Közlekedési és Hírközlési Minisztérium
Cím: 9, Diakon Ignatij utca, 1000 Szófia, Bulgária
E-mail: s.kassidova@mtc.government.bg

Leírás

A projekt egy kombinált közúti és vasúti híd megépítésére vonatkozik a Duna folyamon Vidin (Bulgária) és Calafat (Románia) között. A tervezett híd körzetében a folyam mintegy 1300 méter széles. A végleges terv függvényében (a projekt a tervezésre és a megépítésre vonatkozik) a híd és a kapcsolódó felépítményszerkezetek teljes hossza legfeljebb 1400 méter lesz a közút, és legfeljebb 2480 méter a vasút esetében, a hasznos szélesség 180 méter.

A projekt a Duna folyam 796. folyamkilométerénél van, az elsődleges, IV. transzeurópai közlekedési folyosón. Ez a folyosó része a Délkelet-Európát és Törökországot Közép-Európával összekötő közlekedési infrastruktúra gerinchálózatának. Az új állandó kapcsolat jelentős fejlemény a IV. folyosó számára, és jobb alternatívát jelent, mint a transzjugoszláv X. folyosó, a Közép- és Délkelet-Európa közötti összeköttetésekben. A Duna folyam maga is fő európai közlekedési folyosóvá lett nyilvánítva (a VII. számmal).

Az új hídnak a javasolt helyen történő megépítésére vonatkozó hivatalos megállapodást Bulgária és Románia kormánya 2000. június 5-én kötötte meg, és ezt követően a két ország parlamentje ratifikálta azt. A projekt felkerült a Délkelet-Európai Stabilitási Paktum elsőbbségi listájára is.

A híd tervezett kapacitása 2 közúti sáv mindkét irányban (egyenként 3,75 m), valamint egy vasúti nyomvonal. Ezen kívül lesz egy gyalogjárda a gyalogosok és a nem motorizált közlekedési eszközök számára (2,5 m) az egyik oldalon, valamint egy szervizjárda (0,75 m) a másikon.

A projekt a következő összetevőkből áll:

- a fő hídszerkezet, amely magában foglalja a megközelítést szolgáló felüljárókat (ez a projekt magva, és a beruházásnak csaknem 2/3-át képviseli);
- a kapcsolódó infrastruktúra, a hídnak a meglévő közúti és vasúti hálózatokkal való összekötéséhez a folyam bolgár oldalán;
- határátkelő létesítményei és némi meglévő infrastruktúra rendbehozatala Bulgáriában (pl. vasúti teherpályaudvar és személypályaudvar).

Az intézkedés becsült teljesítési időpontja: 2009. december 31.

Célkitűzések

A projekt fő célkitűzése az, hogy új, állandó kapcsolatot létesítsen a Duna folyamán az elsődleges IV. folyosón, a meglévő, nem megfelelő kompszolgáltatás helyébe lépve. A várakozások szerint ez megkönnyíti a nemzetközi és regionális forgalom és kereskedelem növekedését Délkelet-Európa és Törökország, valamint Közép-Európa között. A projekt hozzájárul majd a regionális közlekedési rendszer fejlődéséhez, és ez lesz a Duna folyam első új hídja a 430 km hosszú határon Bulgária és Románia között.

A projekt fő célkitűzései a következőkben foglalhatók össze:

- Elősegíteni a bolgár közúti és vasúti hálózatok integrációját a páneurópai közlekedési hálózatokkal, a IV. közlekedési folyosó fejlesztésével.
- Gondoskodni a közúti és vasúti forgalom növekedéséről Bulgáriában és Romániában, valamint segíteni a kereskedelmet és a gazdasági fejlődést, a nemzetközi forgalom feltételeinek javítása révén.
- Eltávolítani egy konkrét szűk keresztmetszetet a fő hálózatban, és javítani a forgalom áramlását Románia és Közép-Európa irányában.
- Visszaállítani a határon átnyúló vasúti összeköttetést Bulgária és Románia között.
- Előmozdítani az EU-szabványok bevezetését Bulgária közlekedési ágazatában, és így általában támogatni az országot az előcsatlakozási időszak alatt.
- Segíteni ideiglenes és állandó munkalehetőségek megteremtését, és lendületet adni a helyi, regionális és nemzeti gazdaságoknak.

Gazdasági és társadalmi költség/haszon elemzés

A gazdasági és pénzügyi elemzések során a híd és a kapcsolódó infrastruktúra mindkét országban történő megépítését egy referencia-forgatókönyvvel (folytatódó kompszolgáltatás) vetettük össze. A becsült gazdasági megtérülési ráta az alapesetben mintegy 8,5 %-ra adódott, a teljes haszon/költség arány pedig mintegy 1,44. A becsült pénzügyi megtérülési ráta a teljes beruházási költségekre mintegy 5,6 % (FIRR/C, pü. IRR / ktg).

A gazdasági hasznok többsége a távolsági teherszállítás és más közúti forgalom időmegtakarításaihoz, a csökkentett vasúti működési költségekhez és a komp működtetésén megtakarított költségekhez kapcsolódik. A munkahelyteremtés – mind az építésben, mind az üzemeltetési fázisban – további hasznokat jelent.

Környezetvédelmi hatásvizsgálat

Egy előzetes környezeti hatástanulmány (*Preliminary Environmental Impact Study*, PEIS) készült a projekt megvalósíthatósági tanulmányának részeként. A PEIS indtása 2000 őszén történt, véglegesítése 2001 augusztusában. Nyilvános megbeszéléseket tartottak Vidinben és Calafatban. A tanulmány, valamint a környezetvédelmi hatóságokkal tartott megbeszélések eredményeinek dokumentálása a bolgár Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium 9-3/2002. sz. határozatában történt, egy engedély formájában, arról, hogy folytatható a tervezés és a végleges KHV tanulmány elkészítése. A fejlesztéshez a beleegyezést Vidin önkormányzata 2002 márciusában adta ki.

A végleges KHV tanulmány, amely a híd megválasztásának lehetőségeivel, valamint a kapcsolódó infrastruktúrával foglalkozott a folyamnak mind a bolgár, mind a román oldalán, 2004 szeptemberében készült el.

A bolgár környezetvédelmi minisztérium nyilatkozatot bocsát majd ki a végleges EIA jelentésről. A Calafatban történt nyilvános meghallgatásokat követően a román Vízügyi és Környezetvédelmi Minisztérium kiadja majd a környezetvédelmi engedélyt. A végleges román vízügyi engedély kiadása a folyam román oldalára a híd alapjaira vonatkozó műszaki megoldás benyújtása után történik meg.

Környezetgazdálkodási terv kidolgozására kerül sor a projekt esetleges kedvezőtlen környezeti hatásainak megindoklását célzó intézkedések végrehajtásának biztosítására.

Költség és támogatás (€-ban)

Összes költség	A magán-szektor hozzájárulása	Nem támogatható kiadások	Támogatható költség összesen	ISPA támogatás	Az támogatás aránya, %
234 245 036	-	8 438 584	225 806 452	70 000 000	31