

# НОВА ЕВРОПА С НОВИ ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ

ПРОЕКТЪТ RAIL4SEE СЪДЕЙСТВА ЗА ЕФИКАНСКОТО И УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА СИСТЕМИТЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ

Цанко СИМЕОНОВ

Страните от Югоизточна Европа винаги са били обект на широк международен интерес предвид ключовото им разположение на границата между Европа и Азия. Това в голяма степен важи и за железниците от тази част на континента, които осъществяват важна част от товарния транзит по оста Запад-Изток и правят възможно придвижването на милиони пътници в рамките на региона и извън него.

За съжаление, присъединяването на България и Румъния към ЕС преди седем години поне до момента не се отрази сериозно върху маршрутите за придвижване на пътниците с железопътен транспорт в международен план, повечето от които са утвърдени поне от петдесет, а нерядко и от над сто години насам. Съществено роля за това изигра икономическата криза от последните години, която забави създаването на нови връзки, а в някои случаи доведе дори до прекъсване на трафика по вече съществуващите.

### МОСТЪТ „НОВА ЕВРОПА“

Въпреки това „новите“ членки на ЕС положили много усилия за дългосрочно

обвързване на икономиките и инфраструктурата си с европейската. Показателен пример за това е влезният в експлоатация през 2013 мост „Нова Европа“ на река Дунав, свързващ България и Румъния при Видин-Калафат. Първоначално заложен само като железопътен, а впоследствие като комбиниран шосеен и железопътен, днес мостът започва да променя доскоро утвърдените търговски и икономически маршрути в Европа. И ако автомобилният трафик по моста вече надхвърли заложените в предпроектните проучвания стойности за натоварване, то железопътният тепърва предстои да разкрие потенциала си. Първа стъпка в това направление

беше пускането на редовни пътнически влакове с маршрут Видин-Голенци през май, последвано от преминаването на първите товарни влакове по моста месец по-късно.

### ПРОБУЖДАНЕТО НА ГЪРЦИЯ

Несъмнено един от символите на усилията справяне със световната икономическа криза беше Гърция. Преплитането на политически и икономически интереси доведе до спирането на всички международни пътнически влакове, свързващи страната с региона. Пътниците обаче не изчезнаха. Липсата на конкуренция доведе до процъфтяване на превозите с автобуси и лични автомобили. Излизането на Гърция от кризата в последно време е свързано и с повторното отваряне на страната към чужбина, израз на което стана възобновяването на железопътното съобщение, на първо място по направленията Солун – София и Солун – Скопие – Белград.

### НОВИТЕ ЖП ВРЪЗКИ В НОВА ЕВРОПА

На 10 май 2014 в разписанията на железопътните администрации в Югоизточна Европа се появили нови влакове. Те свързват Румъния с България през моста „Нова Европа“ и Гърция с България, Македония и Сърбия, по направленията закрити през 2011. Работата по пускането на влаковете

е плод на международното сътрудничество в рамките на различни проекти, основен от които RAIL4SEE, съфинансиран от ЕС по програмата за транснационално сътрудничество за установяване на Европейска зона в процес на преход към интеграция „Югоизточна Европа (ЮИЕ)“. Чрез проекта се търсят възможности за подобряване и въвеждане на нови железопътни услуги в Югоизточна Европа и интегрирането им с другите видове транспорт, като по този начин се създава качествена и надеждна услуга. Участието на експерти от водещи транспортни институти и организации от Западна Европа в проекта е ключово с оглед обмяната на познания и опит при изследването, планирането и реализацията на подобни ключови за региона проекти. В допълнение към споменатите по-горе влакове, железопътните превозвачи от региона планират отваряне на допълнителни връзки, като например Александруполис (Гърция) - Свиленград (България), както и хармонизиране на разписанията на съществуващите връзки между София, Белград, Истанбул и Букурещ. Проектът има за цел също да помогне за въвеждане на нови туристически услуги (например екскурзии с парни влакове), които ще са обвързани с новооткритите международни връзки. Това

ще позволи на железниците в региона да предоставят не само транспортни услуги, но и привлекателни възможности за използване на железопътния транспорт за туристически цели.

### ВЛАКОВЕТЕ ГОЛЕНЦИ – ВИДИН – КРАЙОВА

Разстоянието от двadesет километра между Видин и Голенци през моста „Нова Европа“ се обслужва с пътнически влакове два пъти дневно. Влаковете нямат междинни спирания, като времетраенето им е около двайсет минути. Разписанието на влаковете осигурява комфортни условия за продължаване на пътуването в посока към Крайова (от Голенци) и София (от Видин). Услугата засега се извършва от румънския национален пътнически жп превозвач CFR Calatori, който обслужва линията с дизелови моториси Siemens Desiro. Влаковете могат да развиват в участъка максимална скорост от 100 км/ч. Експлоатация на електрически подвижен състав в участъка все още не се предвижда, като това е свързано с липсата на електрификация по линията Голенци – Крайова (96 км) в Румъния. Цената на билета в едната посока между Видин и Голенци е 7,43 лв, а от Видин до Крайова – 15,26 лв. Използването на двата влака по пътя от/към Централна Европа първоначално



Влак № 10011		Влак № 10013		Гара	Влак № 10012		Влак № 10014	
Прист.	Зам.	Прист.	Зам.		Прист.	Зам.	Прист.	Зам.
10:38 <sup>1)</sup>	<b>10:40</b>	16:05 <sup>5)</sup>	<b>16:10</b>	Голенци	<b>12:45</b>	12:50 <sup>4)</sup>	<b>18:00</b>	18:03 <sup>8)</sup>
<b>11:00</b>	12:02 <sup>2)</sup>	<b>16:30</b>	17:25 <sup>6)</sup>	Видин пътн.	11:37 <sup>3)</sup>	<b>12:25</b>	16:44 <sup>7)</sup>	<b>17:40</b>

- 1) Пристигане на R 9133 от Крайова (CFR)
- 2) Заминаване на R 7623 посока София (БДЖ)
- 3) Пристигане на R 7620 от София (БДЖ)
- 4) Заминаване на R 9136 посока Крайова (CFR)

- 5) Пристигане на R 10013 от Крайова (CFR)
- 6) Заминаване на R 7625 посока София (БДЖ)
- 7) Пристигане на R 7622 от София (БДЖ)
- 8) Заминаване на R 10014 посока Крайова (CFR)





## ПРОЕКТЪТ RAIL4SEE

RAIL4SEE обединява административните органи, компетентни за определянето на политиките в железопътния и обществен транспорт, железопътните оператори и институтите за транспортно-икономически изследвания в основните железопътни възли от Югоизточна Европа, споделящи необходимостта от подобряване на взаимните транспортни връзки помежду си. Това са жп възлите на Болоня, Венеция, Триест, Любляна, Виена, Братислава, Будапеща, Солун, София, Загреб и Букурещ. Предизвикателството, което споделят партньорите в RAIL4SEE, е свързано с разработването на модели, концепции, мерки, хармонизирани стратегии и политически действия, насочени към подобряване на железопътния и интермодалния транспорт в Югоизточна Европа. Реализацията на проекта RAIL4SEE:

- Увеличава дела на железопътния транспорт в/сред градове на Югоизточна Европа;
- Подобрява железопътните системи и премахва слабите им места с цел преодоляване на препятствията за развитието на железопътния транспорт и осигуряване на оперативната съвместимост за постигане на интегрирана европейска железопътна транспортна система;
- Увеличава привлекателността на обществен транспорт за гражданите на участващите в проекта региони и градове, намалява външните разходи на личния автомобилен транспорт;
- Разширява достъпа до участващите региони чрез подобряване на мрежата от възли в Югоизточна Европа, с цел намаляване на времето за пътуване и чакане на обществен транспорт;
- Развива системите за обществен транспорт по ефикасен и устойчив начин.

но няма да бъде много удобно, поради продължителността на пътуването. Така например, от Будапеща до София пътниците ще трябва да се прекачат четири пъти (при пътуване с влакове IC 79 – D1696 (CFR) – R 9133 (CFR) – R 110011 (CFR) – BV 7623 (БДЖ)), като общото време пътуване ще бъде 25 часа и 16 минути. Трябва да се отбележи, че пускането на тези два влака е междинна стъпка преди откриването на директно влаково съобщение между Будапеща и София, върху което в момента работят превозвачите MAV, CFR Calatori и БДЖ-Пътнически превози ЕООД. Чрез

подобряване на разписанията и увеличаване на скоростите за движение в някои участъци е възможно съкращаване на общото време пътуване по маршрута до по-малко от 20 часа.

### ВЛАКОВЕТЕ СОЛУН – СОФИЯ И СОЛУН – СКОПИЕ – БЕЛГРАД

Според някои експерти, отварянето на границите за международните влакове от/до Гърция означава нов етап на възстановяване и развитие на целия регион след тежката икономическа криза. Очаква се пътническите влакове да насърчат бизнеса и туризма. По маршрута Солун – София двамата

превозвачи: TRAINOSE и БДЖ-ПП ЕООД, осигуряват по един влак на ден. Влак №360 заминава от Солун в 6:55 ч и пристига в София в 14:00. В обратна посока влак №361 от София заминава в 15:20 и пристига в Солун в 22:20 ч., откъдето прави връзка с влака за Атина, заминаващ в 23:00. Влакът е в състав от два седящи вагона – по един от двете администрации. В България и в Гърция влакът обслужва редица посредни гары, като това ще позволи привличане на по-голям пътнически поток. Цената на жп билетите е значително по-ниска от тази на автобусните – стойността на едностранен билет по маршрута ще бъде 17,80 евро, а на двустранен – 34,60 евро. При закупуване на билет до 15 дни преди пътуване цената на двупосочния билет е 25 евро. Намерението на двамата железопътни превозвачи е чрез този влак да се насърчават възможностите за туризъм в България и Гърция. Така например, предвиждат се специални туристически пакети за летен туризъм в Гърция и зимен туризъм в България, включително предлагащи с пътувания с парни ретровлакове.

По маршрута Солун – Скопие – Белград също се движи един влак дневно във всяка посока. Съставът на влака е седящ вагон на гръцките железници и по един кушет вагон на сръбските и македонските железници. Влакът заминава от Солун в 16:00 ч, пристига в Скопие в 19:55 ч (местно време) и след 15 мин. престой в 20:10 ч заминава за Белград, където пристига в 5:30 ч на следващата сутрин. В обратна посока от Белград влакът заминава в 19:45 и пристига в 5:00 ч сутринта в Скопие. От Скопие влакът заминава в 5:15 ч и пристига в Солун в 11:17 ч (местно време). Цените на билетите за участъка Солун - Скопие са около 12 евро за една посока и около 20 евро в двете посоки. За участъка Солун – Белград едностранен билет ще струва около 32 евро, а двупосочен – 52 евро. Очаква се за летните месеци към състава на влака да бъде прибавен един вагон за превоз на автомобили.

## Модерното лице на строителството

- “ОХЛ ЖС” АД е динамична, многопрофилна строителна компания, една от най-големите и значими строителни компании в Република Чехия
- Повече от 50-годишна традиция
- Част от международния испански строителен и инвестиционен холдинг “ОХЛ”
- “ОХЛ ЖС” АД изпълнява железопътно, пътно, надземно строителство, както и строителство на мостове
- Компанията развива дейност в България, Хърватия, Словакия, Унгария, Черна гора, Азербайджан, Руска федерация, Полша, Сърбия, Румъния
- Интегрирана система за управление на качество: ČSN EN ISO 9001, ČSN EN ISO 14 001, OHSAS 18001, BS 7799-2
- Система за управление на безопасността съгласно OHSAS 18001
- Свидетелство за изключителни постижения в областта на жп строителството в рамките на Европа - EFQM
- Регистрирана в националния и европейския регистър EMAS
- Някои основни данни за “ОХЛ ЖС” АД:
  - оборот: 360 000 000 евро
  - собствен капитал: 66 366 000 евро
  - персонал: 1 900 служители

“ОХЛ ЖС” АД  
ул. “Бурешова” 938/17  
CZ – 660 02 Бърно – център  
тел: +420 541 571 111  
факс: +420 541 212 166  
e-mail: ohlzs@ohlzs.cz  
интернет страница: www.ohlzs.cz



**OHL ŽS**