

# „BALKAN-TUNEL” – O NOUĂ LEGĂTURĂ FERROVIARĂ ȘI RUTIERĂ ÎNTRE ROMÂNIA ȘI BULGARIA, PRIN SUBTRAVERSAREA DUNĂRII LA GIURGIU-RUSSE

Conf.univ.dr.ing./dr.ec. Gabriel I. NĂSTASE,  
Fundația „Ion Basgan”

Este președinte executiv al Fundației „Ion BASGAN” și membru corespondent al Academiei Oamenilor de Știință din România (AOȘ-R)

**REZUMAT.** Lucrarea analizează oportunitatea amenajării unei traversări subterane a Dunării între Giurgiu și Russe. Sunt examinate posibilitățile tehnice de realizare, Impactul asupra mediului și posibilitățile de finanțare.

**Cuvinte cheie:** sistem de subtraversare, coridor internațional, rețea feroviară și rutieră.

**ABSTRACT.** The paper refers to the suitability to lay out an underground passage from Giurgiu to Russe, beyond the Danube. Technical conditions, environmental impact and financing opportunities are analyzed.

**Keywords:** underground passage system, international corridor, railway and road network.

Problema realizării unui **sistem de subtraversare a Dunării** între Giurgiu și Russe nu este recentă.

O alternativă la podul peste Dunăre de la Fetești-Cernavodă al inginerului Anghel Saligny a fost **proiectul unui tunel peste Dunăre** al altui vizionar român, inginerul A. Călinescu.

În prezent capacitatea de utilizare a actualului pod Giurgiu-Russe este redusă la 22% și nu din lipsa traficului ci datorită faptului că la intensități ale valurilor Dunării de gradul 3-4, pilele nr. 4 și 6 ale podului Giurgiu-Russe se mișcă amenințător, drept pentru care traficul auto și de cale ferată a fost restricționat la 5 km/h.

Ca urmare începând cu anul 1999 s-a reluat ideea realizării acestui **Proiect**, a cărei denumire sugestivă „BALKAN-TUNEL” a prezentat un interes deosebit atât la SUMMIT-ul internațional de dezvoltare durabilă de la Iohanesburg (26 august - 4 septembrie 2002) cât și la Conferințele europene de dezvoltare economică a bazinului Dunării de la București-România (8-9 octombrie 2003), Budapesta-Ungaria (8-9 mai 2006) și Belgrad-Republica Serbia (10-11 noiembrie 2005).

\* \* \*

**Amplasamentul pentru o nouă traversare rutieră și feroviară la Giurgiu – Russe** îndeplinește condițiile esențiale privind interesele naționale în domeniul dezvoltării rețelei rutiere și feroviare pe teritoriul românesc și al racordării acestei rețele la coridoarele internaționale de transport prevăzute de Uniunea Europeană.

Este de remarcat preocuparea continuă a Ministerului Transportului pentru atragerea și definitivarea acestor coridoare internaționale pe teritoriul României pe traseele cele mai avantajoase pentru rețeaua națională de transport.

Astfel traversarea se află pe coridorul IX care leagă țările din nordul și nord – estul Europei de țările din sud-est Grecia și Turcia (trecând prin Bulgaria) și de aici spre orientul apropiat și mijlociu. Totodată, această traversare este legată direct de București și de coridorul IV (Dresda/Nurenberg-Praga-Bratislava/Viena-Budapesta-București-Constanța), formând culoarul IVB care pleacă din București și se continuă prin Bulgaria spre Grecia și Turcia.

Drumurile naționale din România aflate pe aceste coridoare sunt reabilitate sau în curs de reabilitare. Reabilitarea căii ferate pe coridorul IV este de asemenea demarată. Între București și Giurgiu, Ministerul Transporturilor a elaborat studii pentru construcția autostrăzii București Giurgiu, o investiție care va trebui să fie corelată cu o nouă traversare la Giurgiu destinată creșterii capacității de transport și evitarea strângărilor de trafic în viitor (fig. 1).

**Oportunitatea construcției unei noi traversări la Giurgiu – Russe** este legată de următorii parametri:

– creșterea traficului rutier și feroviar pe ruta București – Giurgiu generat de evoluția favorabilă a economiei românești și bulgare;

– creșterea traficului rutier și feroviar de pe coridoarele IX și IV în special generată de schimburile de mărfuri cu țările balcanice și orientul apropiat, va cere

de asemenea sporirea capacităților de transport la punctul de traversare Giurgiu-Ruse;

– actualul pod mixt feroviar și rutier existent la Giurgiu-Ruse are o vechime de aproape 50 de ani, necesită

lucrări de întreținere și reparații costisitoare și are o capacitate limitată (2 benzi rutiere și o linie de cale ferată).

Podul existent va fi menținut în circulație și în viitor, preluând o parte din traficul rutier și feroviar.



Fig. 1. Amplasamentul pentru o nouă traversare rutieră și feroviară la Giurgiu - Ruse.

#### Posibilitățile tehnice de realizare a traversării.

Traversarea se poate realiza fie printr-un pod mixt de șosea și de cale ferată, fie printr-un tunel.

Dintr-o primă analiză soluția de traversare cu tunelului rutier în lungime de 3100 m prezintă unele avantaje și anume:

– începerea lucrării pe etape: un prim tunel se va realiza pentru două benzi rutiere într-o perioadă de cca 2-2½ ani, iar cel de-al doilea tunel cu aceleași caracte-

ristici se va executa cu aceleași utilaje în continuare pe o perioadă de încă 2 ani.

– după prima etapă se va pune în funcțiune primul tunel pentru două benzi care va asigura sporirea capacității de transport corespunzătoare creșterii parțiale a traficului și începerea recuperării investiției prin taxele de trecere; în continuare în etapa a II-a se va mai construi un tunel rutier pentru încă două benzi care la terminare va asigura dezvoltarea capacității de transport

a trecerii la nivelul capacității de transport a autostrăzii București-Giurgiu;

- sporirea capacității de transport pentru traversarea căii ferate se va putea realiza ulterior și independent de traversarea rutieră, având în vedere că depășirea capacității de transport pe actualul pod pentru 1 fir de cale ferată se prevede pentru viitorul mai îndepărtat. De altfel, construirea unui tunel de cale ferată apare mai costisitor și ar putea fi înlocuit cu un pod feroviar;

- din punct de vedere al bazei materiale și al capacității de concepție și de execuție, în România există societăți și specialiști cu experiență pentru realizarea acestor construcții ingineresti

La execuția lucrării și la exploatarea și întreținerea traversării vor fi create noi locuri de muncă, apreciate la cca. 8000.

Podul rutier de la Giurgiu – Vadul Oii și podul mixt de la Fetești – Cernavodă au fost realizate (proiectare și execuție) numai de către specialiști români.

În țară există de asemenea societăți și specialiști care pot realiza subtraversări fluviale.

**Impactul social asupra mediului.** Din primele analize efectuate, prin realizarea acestei noi traversări, impactul cu mediul este influențat favorabil. Un sistem de monitorizare al traversării va fi racordat la sistemul de monitorizare deja implementat în zona Giurgiu – Russe de către Agenția de protecția Mediului din Municipiul Giurgiu.

În zona Giurgiu se dispune de forță de muncă specializată care poate fi utilizată la construcția directă sau la producția indirectă pentru confecționarea prefabricatelor, semifabricatelor confecțiilor metalice, uzina de aer comprimat, transporturi, etc.

Se apreciază că pentru execuția traversării se vor crea cca 8000 locuri de muncă.

Întreținerea și exploatarea traversării, precum și serviciile ce vor fi generate de noua traversare vor aduce noi locuri de muncă.

**Finanțarea investiției.** Investiția a cărei valoare se apreciază la cca 500 – 600 milioane USD va trebui să fie asigurată de o societate pe acțiuni care va obține creditele necesare interne și internaționale. Această societate va fi mandatată apoi cu exploatarea și întreținerea traversării.

Concesionarea acestui obiectiv la un consorțiu intern sau internațional poate constitui de asemenea o soluție care se va putea aborda.

Montajul financiar se va putea realiza după elaborarea studiului de fezabilitate, care va trebui să demonstreze oportunitatea și rentabilitatea acestui obiectiv (fig. 2).

**Corelarea inițiativei cu autoritățile bulgare.** Decizia alegerii unui amplasament pentru traversarea Dunării pe sectorul de frontieră româno – bulgar aparține celor două țări.

Este de înțeles că interesele celor două țări pot fi diferite pentru un amplasament sau altul.

Având în vedere pregătirile din ultimii ani ai infrastructurii rutiere și feroviare românești pe coridoarele IV B și IX ale Uniunii Europene, varianta traversării Dunării la Giurgiu apare evidentă pentru interesul nostru național, mai ales dacă se adaugă și faptul că prin această variantă traficul internațional este tranzitat pe un teritoriu românesc de lungime mare.

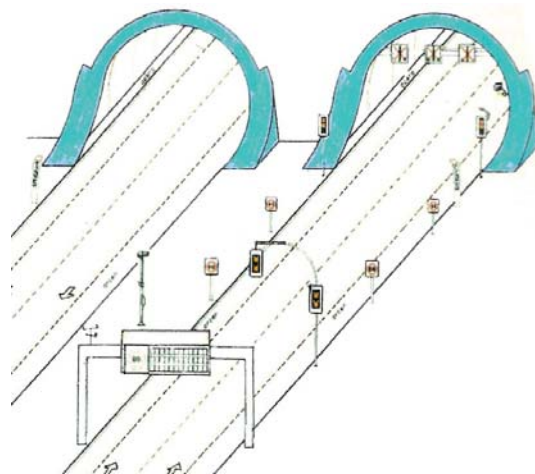


Fig. 2. Legăturile rutiere și feroviare între România și Bulgaria prin subtraversarea Dunării la Giurgiu – Russe.

Variantele de traversare la Calafat – Vidin sau Bechet – Orehovo, convenabile pentru partea bulgară, nu rezolvă avantajos interesele românești nici sub aspectul politicii deja începute pentru programul de reabilitări de drumuri și construcții de autostrăzi și nici sub aspectul înscrierii traversărilor pe coridorul IX (Europa de Nord și Nord Est cu Europa de Sud – Est și legătura spre Asia). Traversările prin aceste puncte de frontieră Vidin și Bechet necesită alte investiții în infrastructura rețelei de transport românesc și un grad de utilizare al rețelei noastre mai redus pentru traficul internațional, cu consecințe economice defavorabile.

În plus aceste traversări se află într-o zonă unde există alte traversări apropiate (pe teritoriul iugoslav la Porțile de Fier II, la 80 km de Calafat).

O înțelegere pe bază de tratative cu partea bulgară ar putea să conducă la o acceptare a două traversări, una la Calafat – Vidin care se va realiza de partea bulgară și alta la Giurgiu – Russe, care se va realiza de partea română.