



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Πρεσβεία της Ελλάδος
Σόφια

ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ
ΚΑΝΟΝΙΚΟ

Γραφείο Οικονομικών και
Εμπορικών Υποθέσεων

Σόφια, 17 Οκτωβρίου 2014
Α.Π. Φ.ΟΕΥ 2102/54/ΑΣ 2919

Τηλ.: +35 92 9447959, 9447790
FAX: +35 92 9505375
E-mail: ecocom-sofia@mfa.gr

ΠΡΟΣ: Υπουργείο Εξωτερικών
-B2 Δ/νση (μ.η.)

ΚΟΙΝ.: Υπουργείο Εξωτερικών
- Γρ. κ. ΓΓ ΔΟΣ & ΑΣ (μ.η.)
- Γρ. κ. Β' Γεν. Δ/ντή (μ.η.)
- Β8 Δ/νση (μ.η.)

-ΤΕΕ (μ.η.)
-ΣΑΤΕ (μ.η.)
-ΣΤΕΑΤ (μ.η.)
-ΣΕΓΜ (μ.η.)

ΕΔ: Πρεσβεία της Ελλάδος στη Σόφια

ΘΕΜΑ: Πορεία υλοποίησης σημαντικότερων οδικών και σιδηροδρομικών έργων στη Βουλγαρία

Αποστέλλεται, προς ενημέρωση και κατά την κρίση σας αξιοποίηση, επικαιροποιημένο ενημερωτικό σημείωμα, που συνέταξε ο Γραμματέας ΟΕΥ Β' του Γραφείου μας, κ. Ιωάννης Μαρούτσος, αναφορικά με την πορεία των μεγάλων κατασκευαστικών έργων στον τομέα των μεταφορών στη Βουλγαρία, με έμφαση στους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες.

Οι φορείς στους οποίους κοινοποιείται το παρόν παρακαλούνται όπως ενημερώσουν τα μέλη τους.

Ο Προϊστάμενος

Γεώργιος Κουτσοδήμος
Γενικός Σύμβουλος ΟΕΥ Α'

Συν.: Σελ. 7

Σελίδα 1 από 1

ΟΕΥ2102/54/ΑΣ 2919
ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ

Οδικό δίκτυο

Η Βουλγαρία διαθέτει οδικό δίκτυο συνολικού μήκους περίπου 19.550 χλμ., εκ των οποίων 87% καλύπτουν οι ασφαλτόδρομοι, 631 χλμ. οι αυτοκινητόδρομοι, 3.000 χλμ. οι εθνικοί οδοί, 4.000 χλμ. οι δευτερεύοντες οδοί, 11.800 χλμ. οι επαρχιακοί και 250 χλμ. οι παρακαμπτήριοι δρόμοι.

Σημειώνεται ότι την χώρα διατρέχουν 5 εκ των 10 Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων, οι IV, VII, VIII, IX και X. Στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Μεταφορές» βρίσκεται σε εξέλιξη η υλοποίηση 4 μεγάλων οδικών έργων (μεταξύ των οποίων και ο αυτοκινητόδρομος Struma, που συνδέει την Βουλγαρία με την Ελλάδα), τα οποία έχουν ενταχθεί στο Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T). Στους δε βασικούς στόχους της Στρατηγικής για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου 2014-2020 συγκαταλέγονται η ολοκλήρωση της κατασκευής των αυτοκινητόδρομων «Hemus» και «Struma», του αυτοκινητοδρόμου Kalotina - Σόφια (η έναρξη των εργασιών τοποθετείται εντός του 2013), του τούνελ στο πέρασμα "Shipka" και 7 οδών ταχείας κυκλοφορίας (speedways) που θα συνδέουν μεγάλες β/πόλεις (Φιλιπούπολη - Smolyan, Βάρνα - Durankulak, Gyueshevo - Σόφια, Russe - Shumen, Vidin - Botevgrad, Russe - Makaza, Rila).

Λίστα βουλγαρικών αυτοκινητοδρόμων (στοιχεία ενημερωμένα έως 10.2014)

Αυτοκινητόδρομος	Αρχή	Τέλος	Μήκος	Ήδη κατασκευασμένα	Χρόνος ολοκλήρωσης
A1 Trakia	Σόφια	Burgas	360 χλμ.	360 χλμ.	Παραδοθείς
A2 Hemus	Σόφια	Βάρνα	433 χλμ.	163 χλμ.	2020
A3 Maritsa	Tsirpan	Kapitan Andreevo	117 χλμ.	43 χλμ.	2015
A4 Tserno More	Burgas	Βάρνα	103 χλμ.	10 χλμ.	-
A5 Lyulin	Σόφια	Pernik	19 χλμ.	19 χλμ.	Παραδοθείς
A6 Struma	Pernik	Kulata/Προμαχώνας	150 χλμ.	36 χλμ.	2020
A7 Kalotina	Sofia	Kalotina	50 χλμ.	-	-
Σύνολο			1.232 χλμ.	631 χλμ.	



Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων (χάρτης ενημερωμένος έως 09.2013). Με πράσινο χρώμα είναι το ολοκληρωμένο και παραδοθέν οδικό δίκτυο, με κόκκινο χρώμα το κατασκευαζόμενο και με κίτρινο το σχεδιαζόμενο.

Τελευταίες εξελίξεις στον τομέα των οδικών έργων:

- Αυτοκινητόδρομος Trakia: Εγκαινιάστηκε στις 15 Ιουλίου 2013 το τελευταίο τμήμα 34 χλμ. του αυτοκινητοδρόμου Trakiya (Zimnitsa - Karnobat, προϋπολογισμού €107 εκατ.). Ο αυτοκινητόδρομος Trakia, μήκους 360 χλμ., συνδέει τη Σόφια με την πόλη του Burgas στη Μαύρη Θάλασσα. Ο συνολικός προϋπολογισμός των τελευταίων 115 χλμ. (τμήματα 2, 3 και 4) υπολογίζεται σε περίπου €340 εκατ., το μεγαλύτερο μέρος των οποίων προέρχεται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Συνοχής. Επισημαίνεται ότι το τμήμα Nova Zagora - Yambol του αυτοκινητοδρόμου κατασκευάστηκε από την ελληνικών συμφερόντων εταιρεία ΑΚΤΩΡ. Σημειωτέον ότι η έναρξη κατασκευής τοποθετείται πριν από 40 περίπου χρόνια (1974), αλλά διακόπηκε επανειλημμένως λόγω έλλειψης κονδυλίων.
- Αυτοκινητόδρομος Maritsa: Η ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου, που θα συνδέει την περιφέρεια της Φιλιππούπολης με τα τουρκικά σύνορα, τοποθετείται το Μάρτιο του 2015. Ειδικότερα, το τμήμα Orizovo - Harmanly θα είναι έτοιμο τον Ιούνιο του 2014 (έναντι αρχικού σχεδιασμού για το Νοέμβριο του 2013).
- Αυτοκινητόδρομος Hemus: Στις 25 Ιουλίου 2013 εγκαινιάστηκε τμήμα 8 χλμ. (Shumen-Belokoritono). Ανάδοχος του εν λόγω έργου αξίας €45 εκατ. ήταν η εταιρεία Black Sea AD. Εκτιμάται ότι ο αυτοκινητόδρομος Hemus θα ολοκληρωθεί το 2020-2022 (έναντι αρχικού στόχου για ολοκλήρωση του έργου το 2017). Πάντως στα τέλη Αυγούστου τ.έ. έγινε γνωστή από την Υπηρεσία Οδικών Υποδομών ότι πιθανώς η κατασκευή του τμήματος Shumen-Belokoritono να ανασταλεί στα τέλη του 2014 λόγω έλλειψης κονδυλίων, εξέλιξη που φέρνει στην επιφάνεια τα προβλήματα κατά την υλοποίηση του εν λόγω έργου.
- Αυτοκινητόδρομος Struma: Στις 23 Ιουλίου 2013 εγκαινιάστηκε από την Υπουργό Περιφερειακής Ανάπτυξης & Δημοσίων Έργων, κα Desislava Terzieva, και παραδόθηκε στην κυκλοφορία το μεγαλύτερο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Struma που συνδέει τα χωριά Dolna Dikanya-Dupnitsa. Ο εν λόγω αυτοκινητόδρομος, που εντάσσεται στον Πανευρωπαϊκό Άξονα IV αποτελεί τον κύριο οδικό άξονα προς τη Ελλάδα συνδέοντας τη Σόφια με τα σύνορα Kulata - Προμαχόνα:
 - Τμήμα I: Το τμήμα I Dolna Dikanya-Dupnitsa είναι συνολικού μήκους 16,78 χλμ. και παραδόθηκε στην κυκλοφορία το Σεπτέμβριο του 2013. Το έργο χρηματοδοτήθηκε από το Ταμείο Συνοχής της Ε.Ε. μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος Μεταφορές (2007-2013). Την κατασκευή που ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2011 ανέλαβε κοινοπραξία αποτελούμενη από τις βουλγαρικές αναδόχους Glavbolgarstroy και Putstroy και την ιταλική Impresa. Ο αρχικός προϋπολογισμός του έργου ήταν €58,8 εκατ., ωστόσο λόγω απρόβλεπτων καταστάσεων το τελικό κόστος του έργου ξεπέρασε τα €80 εκατ.
 - Τμήμα II: Στις 31 Ιουλίου 2013 εγκαινιάστηκαν τα έργα κατασκευής του Τμήματος II του έργου Dupnitsa-Blagoevgrad μήκους 37 χλμ. και

προϋπολογισμού €185 εκατ. Η κοινοπραξία που έχει αναλάβει την κατασκευή του εν λόγω Τμήματος είναι η ίδια που κατασκευάζει και το Τμήμα I (βλ. ανωτέρω), ενώ τα σχετικά έργα αναμένεται να ολοκληρωθούν το φθινόπωρο του 2015, όπως επιβεβαιώθηκε κατά την πρόσφατη επιθεώρηση του έργου από την υπηρεσιακή Υπουργό Περιφερειακής Ανάπτυξης, κα Ekaterina Zaharieva.

- Τμήμα III: Η ολοκλήρωση του δύσκολου Τμήματος III τοποθετείται το 2020. Τον Αύγουστο 2014 δημοσιεύθηκαν οι προκηρύξεις για τη δημοπράτηση δύο υπομημάτων (Lot 3.1 & 3.3) του Τμήματος 3 (Lot 3) του αυτοκινητοδρόμου "Struma". Σημειώνεται ότι το Τμήμα 3 (Lot 3: Blagoevgrad - Sandanski) είναι το δαπανηρότερο του αυτοκινητοδρόμου, με το συνολικό του κόστος να αγγίζει (χωρίς ΦΠΑ) τα € 850 εκατ. λόγω της σχεδιαζόμενης κατασκευής της 15 χλμ. σήραγγας της Kresna (εντάσσεται στο υπομήμα 3.2, που δεν έχει ακόμη προκηρυχθεί). Σύμφωνα με το Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, έχει εξασφαλισθεί η απαιτούμενη χρηματοδότηση, αν και, ταυτόχρονα, εκφράζεται, από διάφορες πλευρές, σκεπτικισμός για το υψηλό κόστος, που συνεπάγεται η κατασκευή της σήραγγας.
- Τμήμα IV: Ανάδοχος του Τμήματος 4 (αξίας περίπου €29 εκατ.) του αυτοκινητοδρόμου (Sandanski - συνοριακός σταθμός Προμαχόνα/Kulata) μήκους 15 χλμ. είναι η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία ΑΚΤΩΡ.

Το συνολικό κόστος του αυτοκινητοδρόμου Struma, ο οποίος θα συνδέει τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα με τη Σόφια (όπου θα συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο Luylin), έχει εκτιμηθεί σε περίπου € 1,1 δισ.

Σιδηροδρομικό δίκτυο

Το σιδηροδρομικό δίκτυο εκτείνεται σε 6.798 χλμ., ενώ είναι σε εξέλιξη η υλοποίηση, μέσω κοινοτικών προγραμμάτων, σημαντικών έργων ανακατασκευής του δικτύου και αντικατάστασης των συρμών. Συγκεκριμένα, βάσει της Στρατηγικής για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου 2014-2020 (συνολικού προϋπολογισμού άνω των €4 δισεκ.) στόχος της Βουλγαρίας είναι η αποκατάσταση 400 χιλιομέτρων εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου έως το 2015. Αναλυτικότερα:

Ομάδα Α:

- Κατεύθυνση Dragoman - Σόφια - Φιλιπούπολη - Svilengrad (Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV και X - ανάδοχος του τμήματος Φιλιπούπολη-Svilengrad, που αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2014, είναι η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία ΤΕΡΝΑ: Την 1^η Ιουλίου 2012 εγκαινιάστηκε το αναβαθμισμένο σιδηροδρομικό τμήμα Krumono-Dimitrograd, ενώ στις Μαΐου 2013 το αναβαθμισμένο τμήμα Svilengrad-Kapitan Andreevo). Σε ό,τι αφορά το τμήμα Σόφια - Φιλιπούπολη, η Εταιρεία Σιδηροδρομικών Υποδομών ανακοίνωσε τον

Αύγουστο του 2014 ότι, μετά τη σχεδιαζόμενη αναβάθμισή του, το εν λόγω δίκτυο θα μπορεί να δέχεται συρμούς, που θα αναπτύσσουν ταχύτητες έως και 160 χλμ./ώρα. Η ολοκλήρωση, όμως, του εν λόγω έργου υπολογίζεται σε περίπου 7-8 έτη.

- Κατεύθυνση Φιλιππούπολη - Burgas (Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VII - αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2015)

Η συνολική αξία του ως άνω έργου ανέρχεται σε BGN 478 εκατ. (περίπου € 244 εκατ.), εκ των οποίων τα BGN 343 προέρχονται από κοινοτική χρηματοδότηση. Το κυρίως έργο ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής υλοποιείται από την κοινοπραξία GCF-SK-13-Trace Railinfra. Σύμφωνα με δηλώσεις του διευθύνοντος συμβούλου της Εθνικής Εταιρείας Σιδηροδρομικών Υποδομών (NRIC), κ. Milcho Lambrev, η υλοποίηση του έργου σιδηροδρομικής σύνδεσης Φιλιππούπολης-Burgas έως το τέλος του 2015 (ο αρχικός προγραμματισμός ήταν για το 2014) φαντάζει αμφίβολη λόγω απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΚΖΚ) στα τέλη Ιουλίου τ.έ., με την οποία ακυρώθηκε η επιλογή αναδόχου (πρόκειται για την κοινοπραξία VIEE) για την κατασκευή πέντε υποσταθμών.

Φιλόδοξος στόχος της Βουλγαρίας είναι η δημιουργία έως το 2020 υπερσύγχρονης σιδηροδρομικής γραμμής που θα ξεκινάει από τα σερβικά σύνορα και, μέσω Σόφιας και Burgas, θα καταλήγει στα τουρκικά σύνορα. Στόχος είναι η εκμετάλλευση της, προερχόμενης από την ταχέως αναπτυσσόμενη Τουρκία, κίνησης, αλλά και της υπό κατασκευής, και ήδη μερικώς παραδοθείσης, σήραγγας του Βοσπόρου (σχέδιο Marmaray).

Ομάδα Β:

- Κατεύθυνση Vidin - Σόφια - Radomir - Προμαχώνας (Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV)

Ομάδα Γ:

- Κατασκευή διαμετακομιστικού τερματικού σταθμού στη Σόφια (με στόχο την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του έργου το 2013 - το έργο παρουσιάζει καθυστερήσεις)
- Κατασκευή διαμετακομιστικού τερματικού σταθμού στη Φιλιππούπολη (η κατασκευή του άρχισε το Μάιο του 2014 με ανάδοχο την Trace Group Hold AD και προϋπολογισμό € 4,3 εκατ.)
- Ανακατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού Σόφιας (με στόχο την ολοκλήρωση του έργου έως το τέλος του 2015)
- Κατασκευή διαμετακομιστικού τερματικού σταθμού στο Ruse που θα συνδέεται με το λιμάνι της Βάρνας (το σχέδιο είναι σε πολύ αρχικό στάδιο - έχει υποβληθεί σχετική πρόταση για χρηματοδότηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Μητροπολιτικός σιδηρόδρομος Σόφιας: Τον Απρίλιο 2013 πραγματοποιήθηκε η επίσημη τελετή έναρξης των εργασιών στο νέο τμήμα του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου Σόφιας, που θα συνδέει τη συνοικία Mladost 1 με το Επιχειρηματικό Πάρκο Σόφιας (στην περιοχή Mladost 4). Το εν λόγω τμήμα μήκους περίπου 3 χλμ., η κατασκευή του οποίου προγραμματίζεται να

ολοκληρωθεί τον Απρίλιο του 2015, θα περιλαμβάνει 3 σταθμούς και θα εξυπηρετεί 30.000 κατοίκους ημερησίως. Το συνολικό κόστος της χρηματοδότησης για την κατασκευή του εκτιμάται σε περίπου € 43 εκατ. Παράλληλα, έχει καταρτιστεί μελέτη για την κατασκευή τρίτης γραμμής μητροπολιτικού σιδηροδρόμου (17 χλμ.) στη Σόφια, που προγραμματίζεται να ξεκινήσει στα τέλη του 2015. Η εν λόγω γραμμή θα ξεκινάει από τη λεωφόρο Botevgradsko Shose, θα διασχίζει την οικιστική περιοχή Oncha Kupel και θα καταλήγει στον περιφερειακό δρόμο της πρωτεύουσας. Η γραμμή σχεδιάζεται να έχει περίπου 20 σταθμούς, οι περισσότεροι εκ των οποίων θα είναι υπέργειοι. Τέλος, η επέκταση του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου προς το αεροδρόμιο μήκους 5 χλμ. (με 4 συνολικά σταθμούς) εκτιμάται ότι θα παραδοθεί την άνοιξη του 2015. Συνεπώς, στόχος είναι στις αρχές του 2015, η Σόφια να διαθέτει 8 πρόσθετα χλμ. μητροπολιτικού σιδηροδρόμου και 7 νέους σταθμούς (αυτήν τη στιγμή λειτουργούς 2 γραμμές με συνολικά 27 σταθμούς). Το 2016 αναμένεται να παραδοθεί ο τελευταίος σταθμός (Hladilnika) της γραμμής 2, η κατασκευή του οποίου ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2014.

Ιδιωτικοποίηση κρατικών σιδηροδρόμων: Με δηλώσεις του στα τέλη Ιουλίου 2013, ο πρώην Υπουργός Μεταφορών, κ. Danaïl Parazon, είχε αφήσει ανοιχτό το ενδεχόμενο επανεκκίνησης της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης σκέλους των υπερχρεωμένων κρατικών σιδηροδρόμων (BDZ). Αυτήν τη φορά, όμως, η πιθανότητα ιδιωτικοποίησης αφορούσε στο επιβατικό και όχι το εμπορευματικό (και κερδοφόρο) σκέλος, η δεύτερη απόπειρα αποκρατικοποίησης του οποίου είχε ακυρωθεί τον Ιούνιο 2013. Αυτήν τη στιγμή, λόγω και των συσσωρευμένων χρεών της εταιρείας, δε φαίνεται πιθανή στο εγγύς μέλλον η επανεκκίνηση οποιασδήποτε σχετικής διαδικασίας αποκρατικοποίησης.

Λιμένες - Αεροδρόμια

Έως τα τέλη του 2011, υπό καθεστώς παραχώρησης σε ιδιώτες λειτουργούσαν ήδη οκτώ λιμενικοί τερματικοί σταθμοί στη Βουλγαρία (το 2011 παραχωρήθηκαν σε ιδιώτες οι σταθμοί Rosenets και ο τερματικός 2Α του λιμένα Μπουργκάς). Στο επόμενο «κύμα» συμβάσεων παραχώρησης, η τότε κυβέρνηση περιέλαβε τα λιμάνια Βάρνας, Burgas, Vidin, Ruse και Lom. Τελικώς, στα τέλη του 2012 - αρχές 2013 παραχωρήθηκε σε ιδιώτες η διαχείριση των λιμένων Μεσημβρίας (στην εταιρεία Vidmar DZZD), Vidin (South Port Terminal - στην εταιρεία Sviloza TPP) και Lom (στην εταιρεία Port Invest EOOD).

Σε ό,τι αφορά τα αεροδρόμια, η μόνη από τις διαδικασίες παραχώρησης, που ξεκίνησε (Gorna Oryahovitsa) την τελευταία τριετία, τερματίστηκε επισήμως στα τέλη του 2012 λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος.

Συνδυασμένες μεταφορές

Έργο Sea2Sea

Τον Οκτώβριο 2012 εγκρίθηκε, στο πλαίσιο του προγράμματος διευρωπαϊκών δικτύων TEN-T, το έργο Sea2Sea ως πρώτη δράση για την υλοποίηση του ομώνυμου διαδρόμου, που θα συνδέει μελλοντικά τα λιμάνια της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης από πλευράς Ελλάδας και του Burgas, της Varna και του παραδουνάβιου λιμανιού του Russe, από πλευράς Βουλγαρίας, λειτουργώντας ως εναλλακτική διαδρομή για τη σύνδεση του Αιγαίου με τη Μαύρη Θάλασσα, έναντι της διάσχισης των στενών του Βοσπόρου. Το εν λόγω έργο έχει προβλεπόμενη διάρκεια περίπου δύο ετών, προϋπολογισμό €1,5 εκατ. και υποστηρίζεται τόσο από την ελληνική κυβέρνηση (υπουργείο Ανάπτυξης), όσο και από τη βουλγαρική (υπουργείο Μεταφορών).

Ο αρχικός σχεδιασμός για το Διάδρομο Sea2Sea προβλέπει τρία τμήματα:

- Τμήμα θαλάσσιας μεταφοράς από τις κύριες ρότες της Μεσογείου στα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης.
- Τμήμα σιδηροδρομικής μεταφοράς από τα δύο ελληνικά λιμάνια στα λιμάνια Burgas και Varna και από εκεί στο λιμάνι του Russe στο Δούναβη.
- τμήμα θαλάσσιας μεταφοράς από τα δύο βουλγαρικά λιμάνια προς τα λιμάνια της βόρειας και ανατολικής Μαύρης Θάλασσας.

Το κόστος της Δράσης "Sea2Sea" καλύπτουν κατά 50% η Ευρωπαϊκή Ένωση, κατά 25% το ελληνικό κράτος και κατά 25% το βουλγαρικό κράτος, ενώ ο Οργανισμός Λιμένα Καβάλας (ΟΛΚ ΑΕ) αναμένεται να έχει ρόλο συντονιστή του έργου.

Γέφυρες Δούναβη



Στις 14 Ιουνίου 2013 δόθηκε στην κυκλοφορία η λεγόμενη «Γέφυρας 2 του Δούναβη», που συνδέει τη βουλγαρική πόλη του Vidin με τη ρουμανική πόλη του Calafat και αποτελεί μέρος του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV. Η γέφυρα είναι μήκους 1,8 χλμ. με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, σιδηροδρομικές ράγες, ποδηλατόδρομο και πεζόδρομο, ενώ λειτουργεί και συνοριακός σταθμός. Η σημασία της ολοκλήρωσης και θέσης σε λειτουργία του έργου αναδείχτηκε στις αρχές Απριλίου τ.έ., όταν, λόγω επειγουσών εργασιών αποκατάστασης, έκλεισε για λίγες μέρες για τα βαρέα οχήματα η γέφυρα Ruse-Giurgiu, η μόνη γέφυρα που συνέδεε έως τώρα τις δύο γειτονικές χώρες και η οποία έχει κατασκευαστεί το 1954.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ήταν € 225 εκατ. Οι εθνικές συμμετοχές στον εν λόγω προϋπολογισμό ανέρχονται για το μεν βουλγαρικό κράτος στα € 60 εκατ. και για το ρουμανικό στα € 48 εκατ. Εκτιμάται ότι πάνω από 410.000 οχήματα (210.000 φορτηγά, 20.000 λεωφορεία και 185.000 αυτοκίνητα) διέσχισαν τη γέφυρα κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της με περαιτέρω αυξητικές τάσεις σε επίπεδο οχημάτων και μεταφερόμενων επιβατών/φορτίων τα επόμενα έτη, ενώ η απόσβεση του έργου υπολογίζεται από τη βουλγαρική πλευρά σε 12 με 15 χρόνια. Βάσει της ισχύουσας συμφωνίας, ανάλογα με τον τύπο του οχήματος, καταβάλλονται διόδια € 6 έως € 37, ενώ η συλλογή τους πραγματοποιείται επί ρουμανικού εδάφους και, ακολούθως, γίνεται ο καταμερισμός τους μεταξύ των δύο χωρών. Πεζοί και οχήματα ποδηλατών, μοτοσυκλετιστών, αστυνομίας και υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών δεν καταβάλλουν διόδια. Σύμφωνα δε με ανεπίσημες εκτιμήσεις, τη γέφυρα γέφυρα Ruse-Giurgiu διασχίζουν κατά μέσο όρο 1.000 φορτηγά ημερησίως, ενώ τη γέφυρα Vidin-Kalafat 500.

Σημειώνεται, τέλος, ότι κατά τη διάρκεια επίσημης επίσκεψης στη Ρουμανία, η οποία έλαβε χώρα λίγες μέρες πριν από τα εγκαίνια της γέφυρας, τόσο ο Βούλγαρος Πρόεδρος, κ. Rosen Plevneliev, όσο και ο Ρουμάνος ομόλογός του, κ. Traian Basescu, εξέφρασαν τη βούληση των δύο χωρών για την κατασκευή και τρίτης διασυνδετήριας γέφυρας. Συγκεκριμένα, βάσει του αρχικού σχεδιασμού, η τρίτη γέφυρα του Δούναβη θα συνδέει τη βουλγαρική πόλη Silistra με τη ρουμανική πόλη Calarasi. Οι δύο πλευρές θα εξετάσουν διάφορες εναλλακτικές για τη χρηματοδότηση του έργου, μεταξύ των οποίων τα κοινοτικά διαρθρωτικά ταμεία, τα προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας και η Στρατηγική του Δούναβη. Σύμφωνα με κάποιες αρχικές μελέτες σκοπιμότητας, το κόστος της τρίτης γέφυρας υπολογίζεται σε € 200-270 εκατ.