

ЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА. ОБЗОР НА МЕТОДИТЕ ЗА КЛАСИФИКАЦИЯ НА ОСНОВНИ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ.

Ванина Кацарова¹

Катедра „Пътища и транспортни съоръжения“, Университет по архитектура,
строителство и геодезия - София

***Резюме:** Транспортът и транспортната инфраструктура са основен двигател и необходима предпоставка за развитие във всяка сфера от действителността на съвременното ни общество – икономика, комуникация, социална дейност, образование, здравеопазване и др., а осигуряването на високо ниво на мобилност е ключов приоритет в политиката на всеки един регион, независимо от неговия мащаб. Една ефективно работеща транспортна система е ключов фактор за по-доброто разпределение на населението, индустрията, услугите и доходите. В този смисъл особено важно значение има и ефективното планиране и разположение на основните транспортни коридори, които служат за разпределение на главните пътнико – и товаропотоци, а също така и да привличат основни европейски инвестиционни средства.*

Настоящият доклад има за цел да представи съвременни насоки на европейската политика в областта на транспортната инфраструктура и обзор на най-популярните методи за класификация на европейските транспортни коридори. (Times New Roman, 12 pt, курсив, двустранно подравняване)

Резюмето трябва да бъде в обем не по-голям от 10-15 реда.

***Ключови думи:** транспорт, транспортни коридори, транспортна инфраструктура, Европейска транспортна политика*

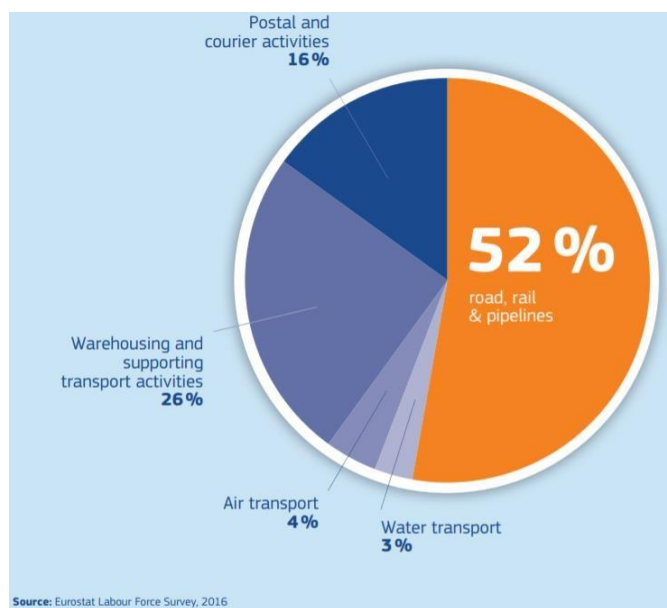
1. ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортът и транспортната инфраструктура са основен двигател и необходима предпоставка за развитие във всяка сфера от действителността на съвременното ни общество – икономика, комуникация, социална дейност, образование, здравеопазване и др.. Транспортът и транспортната инфраструктура са средството на човек за удовлетворяване на основните му човешки потребности, на постоянния му стремеж към движение, развитие и преодоляване на пространствените ограничения, а осигуряването на високо ниво на мобилност е ключов приоритет в политиката на всеки един регион, независимо от неговия мащаб. Една ефективно работеща транспортна система е ключов фактор за по-доброто разпределение на населението, индустрията, услугите и доходите.

Транспортът е жизнено важен за европейската интеграция, за осъществяване на свободното движение на хора, услуги и стоки. Транспортът също е основен принос за

¹ Ванина Кацарова, д-р инж., popova.vanina@gmail.com

икономиката, представляващ над 9% от брутната добавена стойност на ЕС (приносът за икономиката). Всяко домакинство пък харчи средно по 13,2% от бюджета си за транспортни стоки и услуги. Едно на двайсет работни места е в транспортния сектор и в него работят повече от 11,4 милиона души, представляващо почти населението на Гърция. Статистиката показва също, че половината от служителите в транспортния сектор в Европа обслужват сухоземния транспорт – пътен, железопътен и тръбопроводен. (1)



Фиг.: 1 Проучване за заетостта в сектор Транспорт в Европа

„Транспорт“ е понятие най-общо обозначаващо възможността за превозване на стоки и услуги от една точка до друга. В зависимост от конкретния случай и тълкувание, можем да говорим за различни видове транспорт. Най-често правим разграничаване в зависимост от средата, в която се развива инфраструктурата, опосредстваща превозите – сухоземен, воден (речен, морски, трансокеански), въздушен транспорт. Сухоземният транспорт от своя страна представя най-широко разнообразие от методи за придвижване – автомобилен (пътен) транспорт, железопътен, тръбопроводен.

Пътният и водният транспорт са видовете транспорт с най-дълга история. Векове наред пътният транспорт е задоволявал нуждите на предимно локално и регионално ниво, а далечните пътешествия са се осъществявали по вода. В днешно време въздушният транспорт заема челни позиции в осъществяването на международен трафик, особено що се касае до пътнически превози. Железопътният транспорт също се използва за международни превози и следва да се развива все повече и в тази посока.

В днешно време е налице ясна мотивация и необходимост за осигуряване на единство, съгласуваност и хомогенност на водни, въздушни и железопътни транспортни инфраструктури. В пътния сектор, който включва пътна инфраструктура, превозни средства и регулационни модели – също има много международни правила и стандарти. Настоящият доклад има за цел именно да направи обзор на основни европейски транспортни политики, както и на най-популярните методи за класификация на европейските транспортни коридори.

2. ЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА И ИНФРАСТРУКТУРА

Основна цел на Европейския съюз е осигуряването – изграждане и поддържане на модерна интегрирана транспортна система, която засилва глобалната конкурентоспособност на ЕС и е в състояние да посрещне предизвикателствата, свързани с устойчивия, интелигентен и приобщаващ растеж. Първата стъпка към тази цел е осигуряването на добре функционираща инфраструктура, която може да транспортира хора и стоки ефективно, безопасно и устойчиво. Физическата инфраструктура на ЕС наброява над 217 000 км железопътни линии, 77 000 км магистрала, 42 000 км вътрешни водни пътища, 329 ключови морски пристанища и 329 летища.

Амбициозните цели, които Европейският Съюз си поставя във връзка с осигуряването и поддържането на транспортна инфраструктура, отговаряща както на нуждите на Европейските жители, така и на необходимостта от икономическа, транспортна и търговска обвързаност със страните и регионите извън ЕС и Европа се поставят и актуализират в редица стратегически документи, публикувани от Европейския съюз.

Така наречената „Бяла книга“ е част от традицията на други големи европейски стратегически документи, свързани с транспорта. През 1992 г. Европейската комисия публикува „Бяла книга за общата транспортна политика – За прилагане на глобален подход към общата транспортна политика“. Тя поставя акцент върху отварянето на пазара, в съответствие с приоритетите на времето, развитието на трансевропейската мрежа, укрепването на сигурността и социалната хармонизация. Почти десет години по-късно следва „Бялата книга от 2001 г.- Европейска транспортна политика до 2010г.: Насоки за бъдещето“. Тя подчертава необходимостта от управление на растежа на транспорта чрез постигане на по-балансирано използване на всички видове транспорт. Разглежда възможности за разширяване на Изток и предлага мерки за съживяване на железопътния транспорт, както и стимулиране на морския, речния транспорт и свързването на различните видове транспорт. През март 2011г. Европейската комисия приема цялостна стратегия („Транспорт 2050“) за конкурентоспособна транспортна система, която ще увеличи мобилността, премахне основните бариери в ключови области и ще увеличи растежа и заетостта. В същото време предложенията ще намалят драстично зависимостта на Европа от вноса на нефт и ще намалят въглеродните емисии в транспорта с 60% до 2050 г. Оттук и подзаглавието на Третата Бяла книга: „Пътна карта за постигането на Единно европейско пространство – конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“. Основните цели, заложи в нея, трябва да се разглеждат в контекста на непрекъснатото нарастване на търсенето на транспортни услуги, на различията в развитието на видовете транспорт, на демографските промени и намаляването на инвестиционния капацитет на публичните органи.

Бялата книга от 2011г. има заложи 10 основни цели за транспорта (2)

Развиване и внедряване на устойчиви горива и системи за задвижване

(1) Намаляване наполовина на колите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г.; поэтапното им изтегляне от употреба до 2050 г.; постигане на практически свободна от въглероден двуокис градска логистика в големите градове до 2030 г.10

(2) Устойчивите горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията да достигнат 40 % до 2050 г.; също така до 2050 г. да се намалят емисиите на въглероден диоксид от корабни бункерни горива с 40% (ако е постижимо, и с 50 %)

Оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги, включително и чрез по-широко използване на видове с по-висока енергийна ефективност

(3) До 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.

(4) До 2050 г. да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа. До 2030 г. да се утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки. До 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път.

(5) Пълноценно функционираща и покриваща целия ЕС мултимодална основна мрежа по програма TEN-T до 2030 г., висококачествена мрежа с голям капацитет до 2050 г. и съответния набор от информационни услуги.

(6) До 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната; да се гарантира достатъчната връзка на всички централни мрежови пристанища със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища.

Повишаване на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи и пазарни стимули

(7) Внедряване на модернизирания инфраструктура за управление на въздушния трафик (SESAR12) в Европа до 2020 г. и завършване на Единното европейско авиационно пространство. Внедряване на еквивалентни системи за управление на сухопътния и водния транспорт (ERTMS13, ITS14, SSN и LRIT15, RIS16). Пускане в действие на Европейската глобална навигационна спътникова система (Галилео).

(8) Да създаде рамката на европейска система за информация, управление и плащания в мултимодалния транспорт до 2020 г.

(9) Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.

(10) Да се разшири приложението на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, както и ангажирането на частния сектор в отстраняването на нарушенията (включително вредни субсидии), генерирането на приходи и осигуряването на финансиране за бъдещи транспортни инвестиции. (3)

3. КЛАСИФИКАЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

Определянето на пътните мрежи може да се възприеме като смесица от национални и международни възприятия. Съществуват различни методи за класификация на европейската транспортна и пътна мрежа – TEN-T, TINA, TEM, E-Пътища, Пан-европейски коридори. По-детайлен анализ показва, че в голяма степен, около 70%, различните класификации се припокриват. Необходимостта от разделянето на мрежата на отделни функционални класове е безспорна. По този начин се осигурява практическа възможност за приоритизиране на всеки път според функциите на трафика или необходимостта от достъп до определени територии, което налага и различни

проектни изисквания. На международно ниво, обаче, където потоците са с по-ниска интензивност, но на по-дълги разстояния, задачата може да бъде по-сложна. (4)

3.1. Международни Е-пътища Преди всеки подраздел/подточка се оставя един празен ред.

Системата за класификация на пътищата на така наречени международни Е-пътища е създадена от Икономическата комисия на ООН (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe) през 1950г. като символичен жест за единството на следвоенна Европа. Първоначално споразумението е озаглавено „Декларация за изграждането на главни международни артерии за движение от 16 септември 1950 г.“. Споразумението и по-специално системата за номериране на пътищата по-късно са преразгледани и озаглавени „Европейско споразумение за основните международни артерии за движение (AGR – European Agreement on Main International Traffic Arteries) от 15 ноември 1975 г.“.

AGR се управлява от Комитета за вътрешен транспорт на ООН. Споразумението се състои от основен текст и три приложения. Основната цел е свързана с необходимостта от улесняване и развитие на международния автомобилен трафик в Европа и засилване отношенията между европейските държави, за което е от съществено значение да се създаде координиран план за изграждане и развитие на пътища, адаптирани към изискванията на бъдещия международен трафик и околната среда.

Мрежата на международните Е-пътища се състои от международни пътища по направление Север – Юг и Изток – Запад. В списъка на международните Е-пътища, всеки път е обозначен с буквата „Е“, последвана от номер и наименованията на ключови градове, през които преминава. В повечето страни това обозначение е възприето и е видимо по съответните пътища чрез поставянето на сигнализация – правоъгълна форма на знака, зелен фон и бял текст. В този смисъл международните Е-пътища основно влияят върху надписването на карти и пътна сигнализация и служат за популяризиране на туризма. Съществуват препоръчителни инженерни стандарти, както и ясни процедури за изменения в мрежата и други препоръки.

Днес списъкът на Е-пътища обхваща цяла Европа, включително повечето западни и южни части на Русия, както и Турция и бивши съветски републики дона Изток до границата с Китай. Въпреки това, AGR не е окончателно ратифициран във всички държави-членки на ЕС (Обединеното кралство, Ирландия), което означава, че знаците за Е-път не се използват в тези страни.

Списъкът на международните Е-пътища, минаващи през територията на България към 2016г. включва:

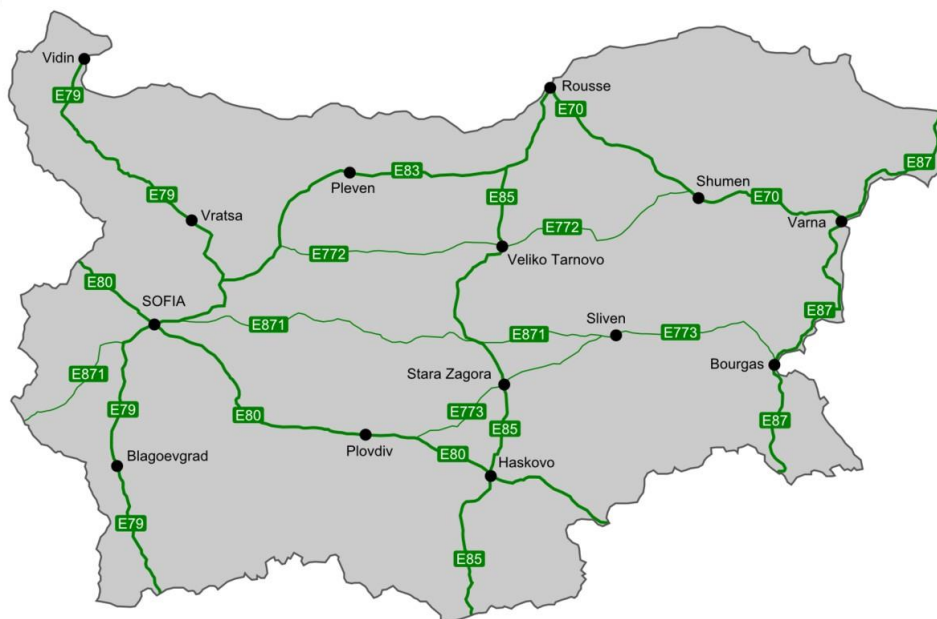
E70 – Сан Себастиан – Бордо – Клермон-Феран – Лион – Шамбери – Суза – Торино – Алесандрия – Тортона – Бреша – Верона – Местре – Палманова – Триест – Любляна – Загреб – Джаково – Белград – Вършац – Тимишоара – Крайова – Александрия – Букурещ – Гюргево – Русе – Разград – Шумен – Варна – Черно море – Самсун – Орду – Трабзон – Батуми – Потти – 199 км

E79 – Орадея – Беюш – Дева – Петрошани – Търгу Жиу – Крайова – Калафат – Видин – Враца – Ботевград – София – Благоевград – Сандански – Кула – Сяр – Солун – 443 км

E80 – Лисабон – Сан Себастиан – Тулуза – Ница – Генуа – Рим – Пескара – Дубровник – Прищина – Калотина – София – Пловдив – Хасково – Свиленград – Истанбул – Измит – Герече – Амасия – Ерзурум – Гюрбулак – Иран – 383 км

E83 – Бяла – Плевен – Ябланица – Ботевград – София – 204 км

E85 – Клапейда – Каунас – Вилнюс – Лида – Слоним – Кобрин – Сирет – Сучава – Роман – Уржичени – Букурещ – Гюргево – Русе – Бяла – Велико Търново – Ст. Загора – Хасково – Свиленград – Орменион – Кастанис – Димотика – Александруполис – 399 км
E87 – Тулча – Констанца – Дуранкулак – Варна – Бургас – Царево – Малко Търново – Дерекьой – Къркларели – Бабаевски – Хавса – Кебан – Галиполи – Айвалък – Измир – Селджук – Айдън – Денизлъ – Асипаям – Коркутель – Анталия – 323 км
E772 – Ябланица – В. Търново – Шумен – 258 км
E773 – Поповица – Ст. Загора – Бургас – 299 км
E871 – София – Кюстендил – Куманово – 417 км



Фиг.:2 Международни Е-пътища, преминаващи през територията на Р. България

32. Транс – Европейска транспортна мрежа (TEN-T)

Идеята за по-интегрирана и икономически по-мощна Европа впоследствие придават ново значение на транспортната инфраструктура, дори и на единната функционалност на пътната инфраструктура. Идеята за TEN (транс-европейски мрежи за транспорт, енергетика и телекомуникации) се появява в края на 80-те години на миналия век във връзка с предложението за единен пазар на Европейския съюз.

Политиката на Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T) е насочена към изграждането и развитието на европейска мрежа от железопътни линии, пътища, вътрешни водни пътища, морски пътища, пристанища, летища и железопътни терминали. Крайната цел е да се отстранят пропуските и техническите бариери, както и да се засили социалното, икономическото и териториалното сближаване в рамките на Европейския съюз.

Освен изграждането на нова инфраструктура, политиката на TEN-T подкрепя прилагането на иновации, нови технологии и цифрови решения за всички видове транспорт. Целта е подобро използване на инфраструктурата, намалено въздействие на транспорта върху околната среда, повишена енергийна ефективност и безопасност.

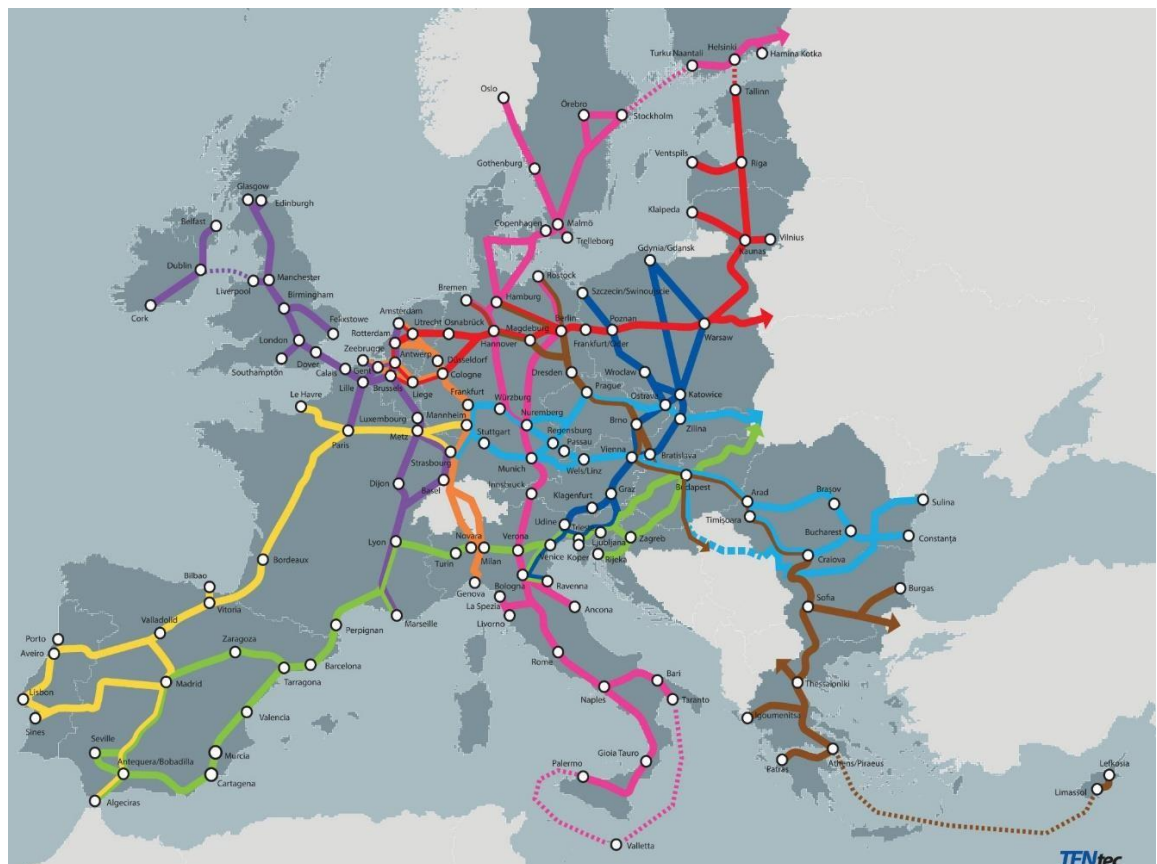
Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T) може да се разглежда двупластово:

NATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE CONFERENCE
WITH INTERNATIONAL PARTICIPATION, 2019

- Основната мрежа включва най-важните връзки, свързващи най-важните възли и трябва да бъде завършена до 2030 г.

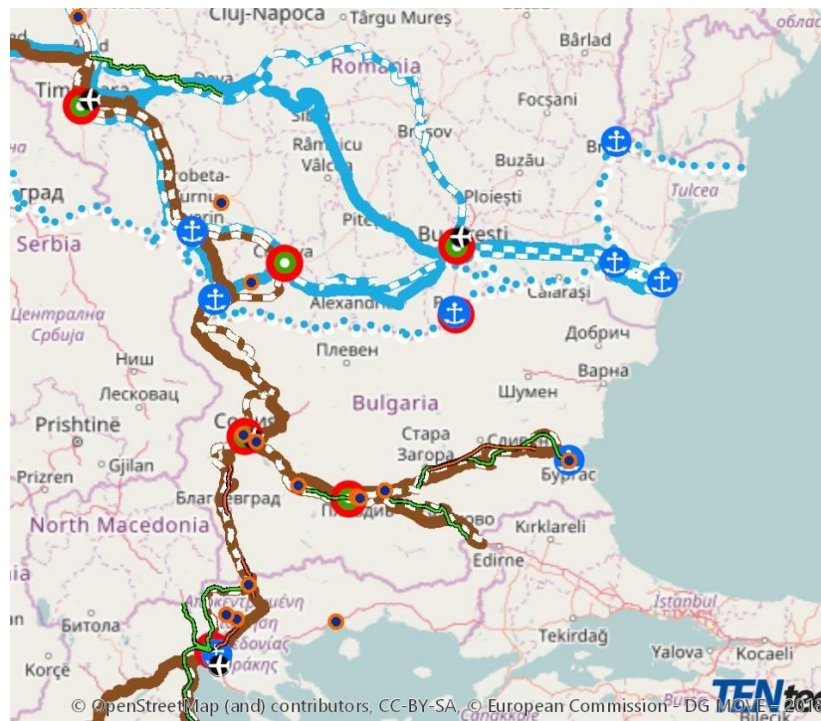
- Разширената мрежа обхваща всички европейски региони и ще бъде завършена до 2050 г.

Гръбнакът на основната мрежа се състои от 9 Коридора, които са идентифицирани за оптимизиране и улесняване на координираното развитие на основната мрежа.



Фиг.:3 Транс-европейска транспортна мрежа

През територията на България преминават два от коридорите – Ориент – Източно Средиземноморие и Рейн-Дунав.



Фиг.: 4 Европейски транспортни коридори от мрежа TEN-T, преминаващи през територията на България

Коридорът „Ориент - Източно Средиземноморие“ включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътно-автомобилни терминали и вътрешни водни пътища по река Елба.

Коридорът „Рейн – Дунав“ включва железопътни трасета и автомобилни пътища, летища, пристанища, железопътно-автомобилни терминали и вътрешни водни пътища по река Майн, канала Майн – Дунав, цялото поречие на Дунав от Келхайм надолу по течението на реката, както и река Сава.

33. TINA мрежа

TINA означава „Оценка на нуждите от транспортна инфраструктура – Transport Infrastructure Needs Assessment“. TINA е проект на Европейската комисия за временна употреба, чиято крайна цел е създаването на разширена Трансевропейска мрежа, включваща и транспортните мрежи на 12-те (както беше през 1997 г.) присъединяващи се държави от Централна и Източна Европа. Пътищата TINA бяха пътища преди TEN-T за присъединяващите се към ЕС страни и впоследствие бяха заменени TEN-T пътища, следователно е по-правилно да се говори за TEN-T, а не за TINA във всички страни от ЕС. TINA е проект на Европейската комисия за временна употреба, чиято крайна цел е създаването на разширена Трансевропейска мрежа, включваща и транспортните мрежи на 12-те (както беше през 1997 г.) присъединяващи се държави от Централна и Източна Европа.

34. Транс-Европейска северно-южна магистрала (ТЕМ – Trans-European north-south Motorway).

Идеята за трансевропейска магистрала север-юг се заражда през 1972 г., когато правителствата на Унгария и Полша заедно изкат от ООН помощ за проектирането и

изграждането на маршрут за магистрала, първоначално от Гданск до източните граници на Турция, с размери 10 000 км. Днес, след политически и икономически промени в Европа, ТЕМ е мрежов проект, обхващащ 24 000 км път, достигащ от Италия на запад до Литва на север. ТЕМ се описва като субрегионално сътрудничество с координацията и подкрепата на Икономическата Комисия на ООН. Има 15 държави-членки и трима наблюдатели.

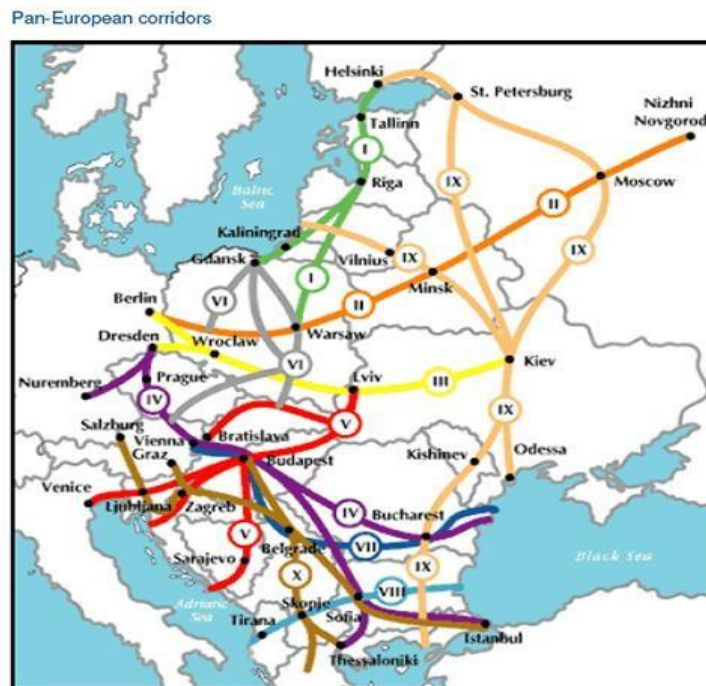
35. Пан-Европейски транспортни коридори

Пан-европейските транспортни коридори представляват 10 мултимодални коридора в Централна и Източна Европа. Дефинирани са по време на Първата и Втората Пан-Европейски конференции на министрите на транспорта в Крит (1994) и Хелзинки (1997) във връзка с присъединяването на страни от тези региони към ЕС.

Европейската конференция на министрите на транспорта (European Conference of Ministers of Transport - ЕСМТ) е междуправителствена организация, създадена с протокол, подписан в Брюксел на 17 октомври 1953 г. Той включва министрите на транспорта на 43 държави-членки, 7 асоциирани държави и 1 страна-наблюдател. Целта на ЕСМТ е да се създаде интегрирана транспортна система, която е икономически ефективна и отговаря на изискванията за стандартите опазване на околната среда и безопасност.

Пан-Европейските транспортни коридори се различават от Транс-европейската транспортна мрежа, въпреки, че голяма част от Пан-Европейските коридори попадат в рамките на ЕС и са интегрирани в TEN-T мрежата. Останалите части могат да се определят като осигуряващи достъп до трети страни.

Обособяването на Пан-Европейските транспортни коридори е с цел акцентирание на значението им като мултимодална част от транспортната икономика. Те отварят врати за няколко финансови инструмента на ЕС и извън ЕС като също би следвало да насърчават правителствата да разработят тези коридори. Основните части са интегрирани в TEN-T мрежата. Не са изрично обозначени за разпознаване от участниците в движението.



Фиг.: 5 Пан-Европейски Транспортни коридори

ЛИТЕРАТУРА

- [1] https://ec.europa.eu/transport/home_en. [Онлайн]
- [2] White Paper – European transport policy for 2010: time to decide.
http://www.mtitc.government.bg/upload/docs/White_paper_complet_en.pdf
(16.04.2011). . 2011 г.
- [3] БЯЛА КНИГА Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство –към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите.
- [4] Bergmann, Lars. Future European Road Network (FERN). : Conference of European Directors of Roads, 2009 г.