European Commission

Проучване на Рейнско-Дунавския коридор от основната Транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T)

2^ра фаза

Резюме

Декември 2017

Български

Резюме

TEN-T Регламент 1315/2013 предвижда европейският координатор за Рейнско–Дунавския коридор, г-жа Карла Пеейс, да представи на страните-членки Работен план за коридора. В помощ на координатора, консултантски екип, под ръководството на iC consulenten, разработи в периода септември 2015 – декември 2017 г. втора фаза на проучването на този коридор от основната мрежа (КОМ). Резултатите от това проучване са основният технически принос към разработването на Втория и Трети работен план, представени и обсъдени на седем срещи на Форума на коридора.

В рамките на тази втора фаза на проучването за КОМ, анализът бе насочен към определянето на съществуващите и очакваните в бъдеще тесни места по мултимодалната транспорта инфраструктура на коридора, спрямо изискванията на Регламент 1315/2013. Това бе извършено въз основа на преглед на съществуващото състояние на инфраструктурата, както и на списъка на всички текущи и планирани инфраструктурни проекти. Целта на проучването бе да идентифицира мерките за изграждане на липсващите връзки в граничните участъци, за отстраняване на тесните места в инфраструктурата, както и на административните и експлоатационни пречки, и за подобряване ефективността и устойчивостта на всички видове транспорт. Настоящето проучване разшири обхвата на Първия работен план от 2014 г. изследвайки потенциала за иновации, за намаляване на вредните емисии и декарбонизация, както и въздействията, свързани с климатичните промени.

Ограничаване на отговорността

Информацията и гледните точки, представени в това проучване, са на авторите и не отразяват непременно официалното становище на Комисията. Комисията не гарантира точността на данните, включени в проучването. Нито Комисията, нито което и да лице, действащо от името на Комисията, носи отговорност за употребата на съдържащата се в това проучване информация.

Резюме на проучването

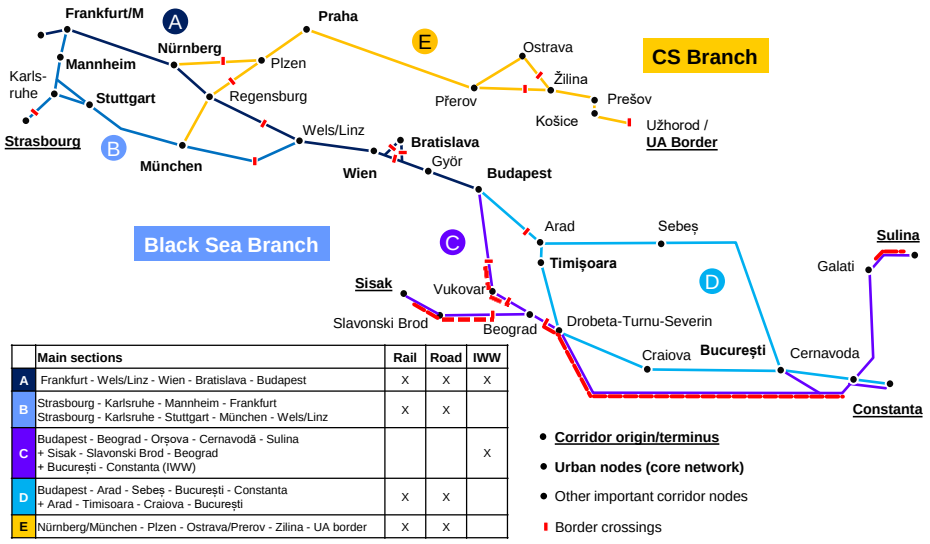
Настоящото проучване допринася за уточняването на Работния план за Рейнско-Дунавския (РД) коридор от основната транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T), който е предмет на редовни актуализации, съгласно TEN-T Регламент 1315/2013[1], а също и МСЕ Регламент 1316/2013[2]. Проучването бе извършено от името на Главна дирекция Мобилност и транспорт на Европейската комисия в периода 2015-2017 г. от многонационален консултантски екип под ръководството на iC consulenten.

Резултатите от проучването подпомогнаха европейския координатор за Рейнско-Дунавския коридор, г-жа Карла Пеейс, да изготви Втория и Третия работни планове за коридора, за което тя получи подкрепа както от Форума на Рейнско-Дунавския коридор, така и от срещите на специализираните работни групи, на които регулярно бяха представяни и обсъждани междинните резултати и специфични за коридора въпроси.

Трасе на Рейнско-Дунавския коридор

На Фигура 1 е показано цялото трасе на коридора. Общата дължина на инфраструктурата по коридора е 5 715 км железни пътища, 4 488 км пътища и 3 656 км вътрешни водни пътища (ВВП), които пресичат девет страни членки на ЕС и четири страни извън ЕС. Коридорът има два клона (виж фигура 1): „Черноморският" клон между Франция/Германия и Румъния включва мрежи за железопътен, автомобилен и вътрешно воден транспорт. Той има две различни трасета в Германия и в Румъния. „Чешко-словашкият" клон на север между Германия и словашко-украинската граница се състои само от жп линии и пътища. Специфичните за всеки вид транспорт мрежи са свързани с голям брой (мултимодални) възли: 18 вътрешно водни пристанища, 1 морско пристанище, 11 летища, както и 16 тримодални и 27 жп-автомобилни терминали. Освен това, 13 градски възела са разположени на Рейнско-Дунавския КОМ.

Фигура 1: Трасе на Рейнско-Дунавски коридор (всички видове транспорт)



	Main sections	Rail	Road	IWW
A	Frankfurt - Wels/Linz - Wien - Bratislava - Budapest	X	X	X
B	Strasbourg - Karlsruhe - Mannheim - Frankfurt Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart - München - Wels/Linz	X	X	
C	Budapest - Beograd - Orșova - Cernavodă - Sulina + Sisak - Slavonski Brod - Beograd + București - Constanta (IWW)			X
D	Budapest - Arad - Sebeș - București - Constanta + Arad - Timisoara - Craiova - București	X	X	
E	Nürnberg/München - Plzen - Ostrava/Prerov - Zilina - UA border	X	X	

[1]РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1315/2013 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на транс-европейската транспортна мрежа

[2] РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1316/2013 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)

Източник: HaCon, състояние към 09/2017

Няколко участъка от Рейнско-Дунавския коридор съвпадат и пресичат участъци на други коридори от основната мрежа:

- Ориент/Източно Средиземноморски коридор (от Видин/България, западната част на Румъния, Унгария, на територията на Чехия между Brno и Praha, възел Vienna /Австрия и възел Bratislava /Словакия);
- Балтийско-Адриатически коридор (на територията на Чешката Република между Přerov и Ostrava, Žiliná/ Словакия, възел Wien /Австрия);
- Скандинавско-Средиземноморски коридор (Würzburg – Nürnberg, München - Rosenheim в Германия);
- Рейнско–Алпийски коридор (в Германия, на Rhine между Frankfurt и Strasbourg/Франция);
- Средиземноморски коридор (възел Budapest/Унгария).

Рейнско-дунавския коридор накратко

През 2014 г. териториите по протежение на Рейнско-Дунавския коридор са обитавани от 94 млн. души, генериращи БВП в размер на 2 009 млрд. евро.

Съществуващата транспортна структура показва, че автомобилният транспорт е най-използваният вид за транс-граничен превоз както на товари, така и на пътници. Това е резултат от съществуващите пазарни условия - най-вече транспортните разходи и времепътуването.

От **пътническите превози**, 83% се обслужват с автомобилен транспорт, следван от железопътния с 13% и въздушния с 4%.

При **товарите,** автомобилният транспорт доминира в превозените тонове по Рейнско-Дунавския коридор. Въпреки това, делът на товарния автомобилен транспорт е по-малък в сравнение с този на пътническия такъв. Разпределението по видове транспорт в проценти е: 56% за автомобилния, 27% за железопътния и 17% за вътрешно водния (ВВ)[3].

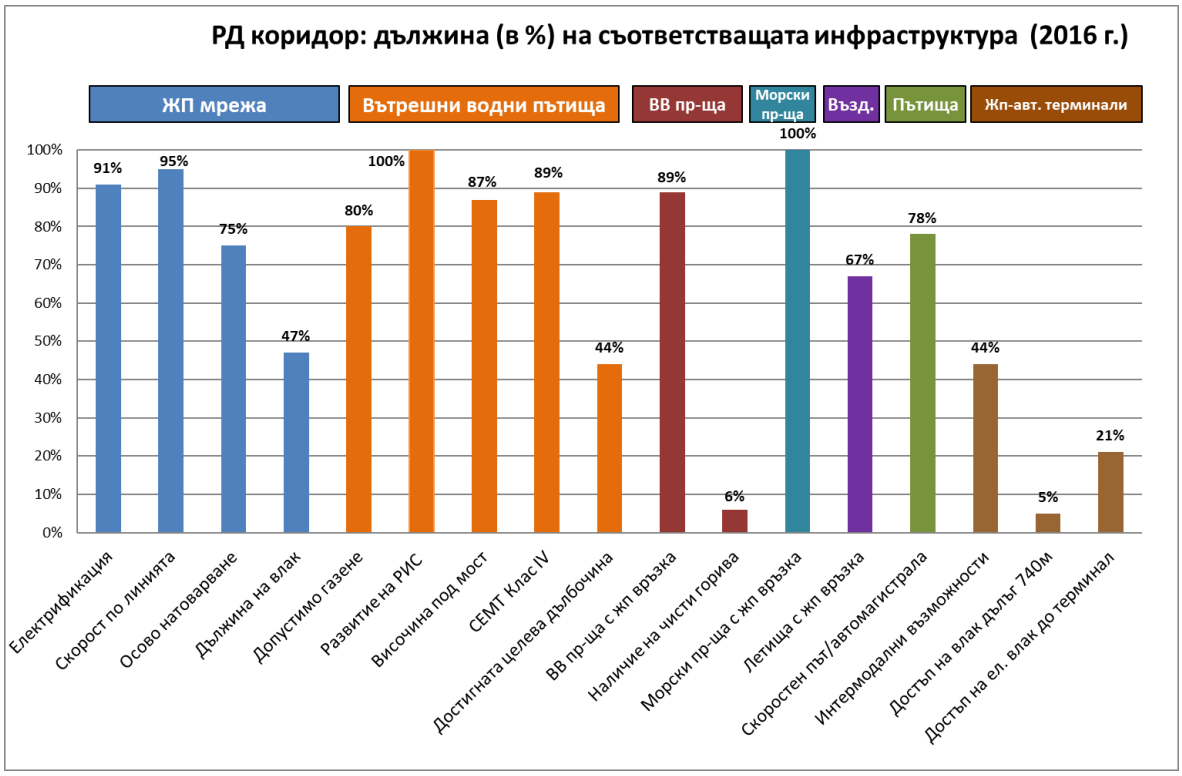
Съгласно прогнозите, автомобилният транспорт ще доминира и в бъдеще на пазара. Това се отнася както за международните, така и за вътрешните пътнически и товарени превози.

Съответствие с техническите изисквания към инфраструктурата (2016 г.)

Регламент 1315/2013 определя изисквания към транспортната инфраструктура на всеки вид транспорт, както и за свързаните инфраструктурни компоненти. Напредъкът но всеки коридор се измерва посредством съпоставка спрямо инфраструктурните изисквания към основните мрежи, определени в TEN-T Регламента.

[3] *Източник: Проучване за Рейнско-Дунавски коридор, 2014*

Фигура 2: КПИ и степен на съответствие (всички видове транспорт)



Източник: Окончателен доклад РД КОМ, ноември 2017 г.

ЖП: Цялата железопътна инфраструктура на коридора е със стандартно междурелсие (1 435 мм). Електрифицирани са 91% от линиите, без някои участъци в Германия (München-Mühldorf-Salzburg), транс-гранични участъци между Германия и Чешката Република и на територията на Чешката Република. Експлоатационна скорост от минимум 100 км/ч е възможна по 95% от линиите. Участъци с ниска експлоатационна скорост има по „клон CS" и по източната част по „клон Черно море" (Румъния, Унгария: скоростта пада в района на възел Budapest). По-ниска е степента на съответствие с изискването за осово натоварване (22.5 т) – 75% от жп мрежата. Участъците, неотговарящи на изискваните стандарти, са разположени най-често в Унгария и Румъния. При ограничаване на скоростта изискваното осово натоварване може да бъде достигнато в Унгария. Максимална дължина на влака от 740 м е позволена по 47% от железопътната инфраструктурата. Участъци, по които се допускат само по-къси влакове, са разположени по „клон CS" в Австрия и в Румъния. ERTMS в експлоатация все още е изключение по линиите от коридора.

ВВП: 89% от мрежата на вътрешните водни пътища, в т.ч. и в Сърбия, са класифицирани като воден път клас IV или по-висок, с изключение на р. Сава, която е от по-нисък клас. Газене от 2.5 м е допустимо за 80% от ВВП. Несъответствие има не само за участъци по р. Сава, но така също и по горен Майн и по р. Дунав между Straubing и Vilshofen (1.6 м за 94% от дните за година). Височината под четири моста е под 5.25 м; 87% от участъците отговарят на изискванията. Речната информационна система (РИС) функционира по целия коридор (100%), но с различен обхват и качество. Достигането на целевите дълбочини е динамично при свободно течащи речни участъци и през 2016 г. съответствие е постигнато по 40% от участъците

Вътрешно водни и морски пристанища: голяма част от вътрешно водните пристанища по коридора отговарят на изискванията. Само две пристанища, Видин

(BG) и Cernavodă (RO), не отговарят на изискването за минимално газене, което налага драгиране (89% е съответствието за пристанищата). Всички основни пристанища[4] имат добри пътни връзки, но с различно качество по отношение броя на лентите и пропускателната способност. Подобно е положението и с жп връзките като всички пристанища са свързани с жп мрежата, с изключение на пристанищата Komarom (HU) и Cernavodă (RO), които нямат напълно функциониращи връзки с хинтерланда и останалата част от мрежата (съответствие има при 89% от пристанищата). Нивото на интермодалните съоръжения в пристанищата е различно и най-общо се влошава в посока по течението на реката (72% от пристанищата). Планове за изграждане на съоръжения за алтернативни горива са заявени от пристанищата в Constanţa, Bratislava и Enns (6% от пристанищата). Пристанище Русе има изграден терминал за втечнен природен газ със съоръжения за зареждане на плавателни съдове в бъдеще. Повечето от пристанищата са заявили наличие на съоръжения за захранване на плавателните съдове с електричество от брега (външно) (89% от пристанищата).

Инфраструктурата на морското пристанище в Constanţa изцяло отговаря на КПИ.

Жп-автомобилни терминали: 44% от интермодалните терминали могат да обработват всичките изисквани три типа товарни единици (контейнери, сменяеми каросерии, ремаркета). Реална пречка за предоставянето на ефикасни интермодални транспортни услуги създават и електрификацията на линиите за достъп до терминалите (само при 21% от терминалите), както и недостатъчната дължина на коловозите за обработка на товари (само два терминала отговарят на изискванията). Големи предизвикателства за съществуващите терминали са исторически обусловените характеристики на връзките с железопътната инфраструктура (единични, не-електрифицирани линии, свързани към разпределителни гари или пристанищни коловози), както и ограниченията за дължина на (вагон) влак по приемно-отправните коловози или такива за претоварване.

Пътища: около 78% от пътищата по коридора са класифицирани като автомагистрали (скоростни пътища), а 22% са обикновени пътища. Голяма част от обикновените пътища са на територията на Словакия и Румъния. По коридора има налични чисти алтернативни горива; възможност за зареждане със сгъстен природен газ (CNG) и втечнен природен газ (LPG) има във всички страни членки, като степента на предлагане е различна. Вече е налице добро покритие със съоръженията за зареждане с LPG. Възможността за зареждане със CNG по протежение на коридора е ограничена. Станции за зареждане с електричество са налични в голяма степен в южна Германия, Австрия и Словакия; липсват такива в Чешката Република, Унгария и Румъния.

Летища: летищата на Frankfurt, Stuttgart, München и Wien са свързани със железопътната мрежа. С такива връзки не разполагат летищата в Nürnberg, Praha, Bratislava, Budapest и Timişoara. До 2050 г. летищата на Praha и Budapest ще имат жп връзки.

Списък на проекти за РД коридор – бъдещи предизвикателства и необходими дейности

Към края на март 2017 г. списъкът с проекти за Рейнско-Дунавския коридор съдържа 563 проекта общо. Това включва всички проекти, завършени в периода 2014 – 2016 г., както и тези, които ще бъдат завършени през и след 2017 г. В

[4] *Пристанищата по Рейн се разглеждат в проучването за Рейнско–Алпийския коридор, докато пристанищата в Чехия са предмет на проучването за ОИС коридор.*

сравнение с първата версия на Работния план от 2014 г., този списък включва 225 проекта повече (+67%).

Предвид коридорния подход, могат да се направят следните изводи:

- 315 от всички 563 проекта (=56%) са разположени само по Рейнско-Дунавския коридор. Най-много общи проекти има с Ориент/Източно средиземноморския коридор (152 проекта) и с Балтийско-Адриатическия коридор (91 проекта);
- 149 проекта на Рейнско-Дунавския коридор се отнасят за транс-гранични участъци;
- 116 проекта са за крайни инфраструктурни връзки („last mile");
- 277 проекта (=49% от всички РД проекти) са по "предварително определени проекти за основната мрежа", съгласно Регламент 1316/2013 Приложение I, Част I. Около половината от тези проекти са железопътни, включително ERTMS, следвани от проекти за пристанища, ВВП (без пристанища) и мултимодални проекти.
- 299 проекта (=53% от всички РД проекти) са в държави, получаващи финансова подкрепа от Кохезионните фондове.

По отношение на разходите за развитие на инфраструктурата на коридора, стойността на всички 563 проекта възлиза на 91.9 млрд. евро, което е с 27.2 млрд. евро повече (+42%) в сравнение с Работния план от 2014 г.

ЖП: общата стойност на всички 141 железопътни проекта е 54.7 млрд. евро. Изключвайки жп проектите, завършени между 2014 и 2016 г., както и тези без обявена стойност, общият брой на текущите и планирани проекти е 123, на стойност 51.7 млрд. евро, като 81% са с одобрено финансиране (национално финаансиране и международно съ-финансиране).

ВВП: 65 проекта, с общи инвестиционни разходи в размер на 4.2 млрд. евро, са за развитие на мрежата от вътрешно водни пътища. Изключвайки разходите на завършените проекти (7 проекта, 192 млн. евро), общият брой на текущите и планирани проекти е 48 на стойност 4.0 млрд. евро. Най-големият проект, на стойност 1.4 млрд. евро, е за изграждане на нов канал Дунав-Букурещ, който обаче ще се изпълнява след 2030 г.

Вътрешно водни и морски пристанища: 118 проекта, на стойност 2.6 млрд. евро, са предназначени за развитие на пристанищата. Текущите и планирани проекти са 86, на стойност 2.3 млрд. евро.

Железопътно-автомобилни терминали: 38 проекта са за развитие на терминали, с обявена стойност 1 091 млн. евро.

Пътища: 113 проекта, на стойност 24.6 млрд. евро, са за развитие на пътната мрежа. Проектите, завършени между 2014 и 2016 г., са 10. Текущите и планирани проекти са 103 на обща стойност 23.4 млрд. евро.

Летища: списъкът от 2017 г. съдържа 29 проекта на стойност 2.9 млрд. евро, предназначени за развитие на летищата. От тях 14 са за изграждане на жп връзки до летището и един - за пътна връзка. Броят на проучванията е шест, а един проект е за внедряване на телематичната система SESAR.

Освен това, 22 проекта с обща стойност 273 млн. евро са фокусирани върху иновации.

Първите четири години от прилагането на Механизма за свързване на Европа (МСЕ) в транспорта са много интензивен период за РД коридор, в който период са стартирали нови проучвания и инфраструктурни проекти: по време на трите сесии

за набиране на проектни предложения в периода 2014 – 2016 г. са одобрени 117 проекта за РД коридор, чиято обща стойност възлиза на 4.9 млрд. евро (=56% от стойността на всички допустими проектни разходи). По транспортни категории, с най-голям дял на финансиране от МСЕ са ERTMS проектите (82%), следвани от тези за ВВП/РИС (78%) и жп проектите (51%).

Проектите, за които са известни разходите и са планирани да завършат до 2030 г., бяха оценени по отношение на тяхното въздействие върху заетостта и икономическия ръст. Най-общо, изпълнението на тези проекти ще допринесе за ръст на БВП от 725 млрд. евро за периода 2016-2030 г. Нещо повече, инвестициите ще стимулират и допълнителна заетост: директният, индиректният и индуцираният ефект от тези проекти върху заетостта ще акумулира допълнителна заетост за периода 2016-2030 г. от около 2 млн. човекогодини. Може да се очаква, че тези проекти ще продължат да влияят върху заетостта и след 2030 г.

Бъдещи предизвикателства и оставащи пречки

При отчитане изпълнението на всички зрели проекти, степента на съответствие на коридора с изискванията ще достигне към 2030 г. стойностите, показани на следващата фигура.

Фигура 3: КПИ и степен на съответствие към 2030 г.

Съгласно настоящите планове, различните оставащи пречки изискват изпълнението на допълнителни дейности до 2030 г.:

ЖП: необходими са дейности във връзка със следните пречки и липсващи връзки, които според настоящото състояние, не се очаква да бъдат решени преди 2030 г.:

- Липсващи проекти или такива без сигурна дата за завършване, поради което не се постига съответствие с КПИ по следните големи участъци от коридора:
  - Schwandorf – DE/CZ граница (електрификация),
  - DE/CZ граница – Domazlice (скорост),

  - Големи участъци в Словакия и Чешката Република (дължина на влак),
  - München- Freilassing (осово натоварване),
  - Rajka – Heyeshalom (осово натоварване, дължина на влак),
  - Участъци в Унгария по линията между Budapest и Lököshaza (осово натоварване),
  - Predeal – București (осово натоварване, дължина на влак),
  - Craiova – București (осово натоварване),
  - București – Constanţa – съществуваща линия (дължина на влак),
- Липсваща връзка București – Constanţa (нова високоскоростна линия); не се планира линията да бъде завършена преди 2030 г.;
- Единични линии, по които за сега няма проблеми с капацитета, провеждащи предимно регионален трафик, които при предвидения до 2030 г. ръст на товарните превози (на дълги разстояния) биха могли да се превърнат в значителни тесни места;
- Неодобрено още пълно финансиране на проекти или липсваща информация за подготовка на работни проекти, напр. по линиите München – Freilassing и Nürnberg – DE/CZ граница
- внедряване на ERTMS: ERTMS в експлоатация е внедрен едва по 7% от жп мрежата на КОМ и е ограничен до няколко линейни участъка в Австрия и Унгария. Въвеждането на ERTMS по коридора следва да бъде в съответствие с Европейския план за внедряване на ERTMS от 2017 г. (и следващият ревизиран план към 2023 г.).

ВВП: най-критичен е участъкът между Straubing и Vilshofen, където строителните работи са в ход, но целевите показатели не съответстват на изискванията на Регламент 1315/2013. Планирани са дейности за подобряване плавателността на р. Сава, но финансирането и сроковете още не са ясни.

Няма намерения за увеличаване на височината под 4 моста, които не отговарят на изискванията (Auheim, Alte Mainbrücke, Bogen, Luitpoldbrücke).

За цялостното завършване на мрежата е необходимо да се извършат проучвания, пилотни проекти и частични строителни работи в граничния участък Словакия – Унгария (Sap-Szop), в Унгария (Szap - пристанище Mohacs /Batina), по българо-румънския граничен участък (Porţile de fier II (Железни врата II) – Călăraşi) и в Румъния (Călăraşi - Brăila).

Вътрешно водни и морски пристанища: понастоящем не са планирани проекти относно липсата на функционираща жп връзка до пристанище Cernavodă (RO).

По отношение на несъответствието с техническите показатели, пристанищата Cernavodă (RO) и Видин (BG) не покриват изискването за 2.5 м минимално газене независещо от водното ниво, но пристанище Видин планира да реши проблема в рамките на голям общ проект за вътрешните водни пътища. Няма планирани подобни проекти за пристанище Cernavodă. Относно съоръженията за осигуряването на чисти алтернативни горива, пристанищата Constanţa (RO), Bratislava (SK) и Enns (AT) предвиждат проекти за изграждане на такива съоръжения. Проекти за изграждане на липсващи интермодални съоръжения са идентифицирани и предвидени за реализация в пристанища Slavonski Brod (HR) и Drobeta Turnu Severin (RO). Пристанищата Calafat (RO), Cernavodă (RO) и Komarom (HU) не планират каквито и да са дейности за изграждане на интермодални съоръжения.

Железопътно-автомобилни терминали: Въпреки че няколко терминала ще повишат степента си на съответствие с изискванията на Регламент 1315/2013,

преобладаващата част няма да покрият всички целеви КПИ към 2030 г. По-конкретно, само 21% от терминалите ще осигуряват достъп за влакове с дължина 740 м.

Пътища: Очаква се няколко участъка да не отговорят на КПИ „скоростен път/автомагистрала" в Словакия (към границата с Украйна), в Унгария по околовръстния път на Budapest, както и в Румъния (между Craiova and Bucureşti и участъци от околовръстния път на Bucureşti). Не се предвижда проект за изграждане на пътна връзка между Strasbourg – Illich FR/DE граница – Offenburg (обикновен път, L98) за граничния преход между Франция и Германия.

Административни и експлоатационни пречки

На граничните преходи непрекъснатостта на пътническите и товарни потоци по железница е подложена на риск, поради промените в техническите показатели. В най-висока степен това се отразява върху максималното оползотворяване капацитета на влаковете на дълги разстояния поради честите смени на локомотиви, което пък налага нужда от много-системни такива. Процедурите за граничен контрол влияят отрицателно върху времето за пътуване/превоз, разходите и ефективното използване на ресурсите в железопътния транспорт. Липсата или отклоненията в показателите на крайните връзки ("last mile") допълнително възпрепятстват ръста на превозите по железница.

Вътрешно-водният транспорт може да бъде подобрен, ако на управителите на ВВП бъде предоставен адекватен бюджет за изпълнение на националните им задължения по поддържането. Допълнително, в някои държави липсва високо квалифициран персонал за подготовка и изпълнение на сложни, интегрирани инженерни проекти и на такива за управление на водите. Някои страни членки не се справят с осигуряването на необходимата дълбочина на фарватера по свободно течащите участъци на реките. Съществен конкурентен недостатък за вътрешния воден транспорт по Рейнско-Дунавския коридор, който обичайно се ползва за превози на дълги разстояния, представляват административните процедури и документация. Достъпът до информация в реално време за състоянието на фарватера често е затруднен или пък такава информация изобщо липсва, поради което планирането на превози с вътрешно воден транспорт е изключително сложно. Таксите по канала Дунав – Черно море се изчисляват на база товароспособност, вместо на действителния товар. Това води до допълнителни разходи за корабните компании особено при лоши условия за корабоплаване.

Пристанищата определят таксите си автономно и те могат да се различават значително в зависимост от прилаганата организационна схема. Нехармонизираните административни процедури в пристанищата съществено забавят или удължават времето за превоз. Силно се препоръчва изискванията към документите за плавателните съдове, екипажите и товарите при влизане на корабите в пристанищата да бъдат хармонизирани.

Градски възли

Рейнско-Дунавският коридор включва 13 градски възела: Strasbourg (FR), Mannheim (DE), Frankfurt/M (DE), Nürnberg (DE), Stuttgart (DE), München (DE), Ostrava (CZ), Praha (CZ), Bratislava (SK), Wien (AT), Budapest (HU), Timişoara (RO) и București (RO).

Регламент 1315/2013 казва, че „тези възли са начална точка или крайна дестинация („last mile") за пътниците и товарите, които се придвижват по транс-европейската транспортна мрежа, и представляват места за прехвърляне в рамките на или между различни видове транспорт". Съпоставянето на инфраструктурата от основната транспортна мрежа вътре в градските възли с тези

изисквания установи много различна степен на съответствие: градски възли с по-ниско ниво на съответствие на показателите са Bratislava, Budapest, Praha и Ostrava. За разлика от тях, почти всички проверени показатели в München, Frankfurt, Mannheim и Stuttgart съответстват на изискванията.

Допълнително, жп връзките („last mile") до вътрешно водните пристанища, жп-автомобилните терминали и тези за три вида транспорт бяха анализирани по три показателя – осово натоварване, електрификация и дължина на влака. Половината от анализираните линии (23 от 45) отговарят напълно с горепосочените изисквания. Останалите 22 крайни връзки („last mile") не отговарят изцяло и се налагат дейности за подобрения. Не напълно съответстващите крайни връзки се намират в следните градски възли: Strasbourg (2 от крайни връзки), Mannheim (3 от 5), Nürnberg (1 от 3), Ostrava (2 от 3), Praha (4 от 4), Bratislava (4 от 4), Wien (1 от 2), Timişoara (2 от 2), București (3 от 4)

Въздействие върху околната среда

Анализът на емисиите е на база на сценарий REFERENCE на ЕС за 2016 г. Прогнозиран е ръст на пътническия трафик от сегашните 114 млрд. пкм до 135 млрд. пкм към 2030 г. (с автомобилен, жп и въздушен транспорт), като по сценарий REFERENCE, най-бързо нарастващ е въздушният транспорт (с 2.6% годишно).

Предвижда се товарният трафик да нарасне от сегашните 49 млрд. ткм до 189 млрд. ткм към 2030 г. (с автомобилен, жп и вътрешно воден транспорт), като по сценарий REFERENCE, най-бързо нарастващ е железопътният транспорт (с 1.8% годишно).

Съгласно анализите, изготвени за периода 2015-2050 г., емисиите от автомобилния и железопътния транспорт ще намаляват, докато за същия период броят на превозените пътници и тонове ще нарастват. Емисиите от железопътния транспорт леко ще нараснат към 2030 г., но ще намаляват към 2050 г. Слаб ще е ръстът на емисиите от вътрешния воден транспорт. Броят на превозените пътници с въздушен транспорт ще се увеличи почти двойно, но емисиите ще нараснат слабо.

Общите емисии по коридора са 20.4 млн. т еквивалент на CO_2. (2015 т). На базата на прогнозираните ръст на трафика и повишаване на енергийната ефективност, прогнозните емисии за 2030 г. при сценарий REFERENCE са 19.6 млн. т еквивалент на CO_2.

Заключение и изводи

Анализът за съответствие показва, че около половината от изискванията вече имат степен на изпълнение около 80% или повече. Независимо от това, на определени показатели трябва през следващите години трябва да се обърне решително внимание, за да се постигнат поставените цели за 2030 г. Два от тези показателя са възможността за движение на влакове с дължина 740 м (2016 г.: 47%, 2030 г.: 68 %) и достигане на целевата дълбочина на фарватера (2016 г.: 44%, 2030 г.: 54%) по вътрешните водни пътища. Освен това съществува и необходимост от подобряване наличието на чисти горива във вътрешно водните и в морските пристанища.

Процесът на развитие на коридора между 2015 г. и 2017 г. беше придружен от списъка с проекти по коридора като основна база за различните анализи в рамките на това проучване. Това включва техническия анализ на проектите по отношение на техния принос към целите на коридора, както и анализа на

пропуските в инфраструктурата на коридора във връзка с въпросите за капацитета и съответствието с ключовите показатели за ефективност за TEN-T.

Списъкът на проектите от 2017 г. съдържа общо 563 проекта, включително проекти, които са завършени между 2014 г. и 2016 г. (86). В сравнение с първата версия на работния план през 2014 г. това означава увеличение с 225 проекта (+ 67%). Преобладаващият дял се пада на железопътните проекти, в т.ч. такива за ERTMS (178 = 32%), следвани от проекти за пристанища (118/21%), пътни проекти (113 = 20%) и проекти за вътрешни водни пътища (без пристанища), представляващи 12% от всички проекти по коридора. Мултимодалните, летищните и иновационните проекти допринасят с малък дял (под 10%) за развитието на коридора. Проекти с иновационни компоненти могат да бъдат намерени в категорията "Иновации", но също и в категориите за отделните видове транспорт, ако проектът за модернизиране на инфраструктурата включва иновации като телематични приложения или чисти горива. В този смисъл има 142 проекта (25%) с иновационни компоненти.

Въз основа на анализ на въздействието върху заетостта и икономическия растеж, изпълнението на проекти с крайна дата между 2016 и 2030 г. ще увеличи БВП на коридора със 725 млрд. евро и ще създаде около 2 млн. допълнителни години заетост.

През 2018 г. ще започне фаза 3 от проучването за коридора. Акцентът е върху по-нататъшното разработване на базата от знания за Коридора. Това включва актуализиране на анализа на характеристиките на коридора, усъвършенстване на списъка на проектите относно липсващите данни, нови проекти, както и критичен преглед на представените проекти.

Специална задача ще бъде мониторингът и анализът на състоянието на изпълнението на проекта. По отношение на този въпрос е необходимо да се предостави актуална информация и да се идентифицират тези трудности, които пречат на напредъка на проектите.

Проверката за съответствие трябва да бъде повторена. Съществуващите и идентифицирани затруднения следва да бъдат отправната точка за определяне на бъдещите проекти за коридори.

Друга важна задача ще бъде използването на потенциала за разгръщане на иновациите чрез по-нататъшното разработване на иновативни водещи проекти.