Povzetek

Študija vsebuje strokovne podlage za posodobitev delovnega načrta Baltsko Jadranskega koridorja, ki ga pripravlja evropski koordinator, prof. dr. Kurt Bodewig, skupaj s predstavniki šestih držav članic, Poljske, Češke, Slovaške, Avstrije, Italije in Slovenije skozi posvetovanja izvedena v okviru koridorskih forumov. Poročilo vsebuje posodobljeno analizo tehničnih karakteristik intermodalnega koridorja med Baltikom in Jadranom v skupni dolžini 1.800 km, ki povezuje 13 urbanih vozlišč in njihovih letališč, 10 pristanišč na morju in na notranjih plovnih poteh ter 24 železniških terminalov. Splošni in posebni cilji razvoja koridorja, ki so bili določeni v prvi študiji Baltsko–Jadranskega koridorja leta 2014, so bili potrjeni in podrobneje opredeljeni glede na zahteve Uredbe (EU) 1315/2013 in ob upoštevanju rezultatov tržne raziskave. V analizi je izpostavljen strateški pomen vlaganj v naslednje prednostne naloge delovnega načrta: razvoj čezmejnih odsekov, dokončanje železniških prehodov v Alpah (železniška proga Koralm in predor Semmering v Avstriji), izboljšanje lokalnih povezav pristanišč z omrežjem, posodobitev povezav železniških koridorjev v državah članicah kohezije, krepitev medsebojnih povezav in učinkovitejših povezav v mestnih vozliščih ter uvajanje ERTMS sistema na železnici. Razvoj koridorja in pričakovan napredek do leta 2030 je bil v študiji ocenjen na podlagi pregleda trenutnih in načrtovanih infrastrukturnih projektov na koridorju. Skupaj je bilo identificiranih 640 projektov, ki bodo pomembno prispevali k doseganju specifičnih ciljev koridorja in prednostnih nalog delovnega načrta. Na osnovi podpore Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF) je 80 projektov že zaključenih, več kot 550 jih je v fazi priprave ali izvedbe. Cilj, do leta 2030 zagotoviti v popolnosti delujoč in interoperabilen koridor skladen z Uredbo EU 1315/2013, je postavljen pod vprašaj zaradi relativno nizke stopnje zrelosti nekaterih identificiranih projektov, kar nakazuje na potrebo po bolj načrtnem izvajanju investicij. Da bi v celoti odgovorili na zahteve 47. člena Uredbe EU 1315/2013, je bila izvedena analiza širših (dodatnih) elementov delovnega načrta. Analiza kaže, da koridor s pomočjo inovacij prispeva k dekarbonizaciji prometa. Prav tako je ugotovljena vedno večja ozaveščenost deležnikov o vplivu podnebnih sprememb na koridorsko infrastrukturo in identifikacijo omilitvenih ukrepov. Razvoj koridorja dodatno pomembno prispeva k zaposlovanju in gospodarski rasti v zadevnih državah članicah in regijah ter v širši Evropski uniji.

Povzetek

Študija Baltsko–Jadranskega koridorja (v nadaljevanju BA koridorja) je bila izvedena s ciljem zagotoviti strokovne podlage za izdelavo delovnega načrta BA koridorja, ki ga pripravlja evropski koordinator, prof. dr. Kurt Bodewig, skupaj s predstavniki šestih držav članic, Poljske, Češke, Slovaške, Avstrije, Italije in Slovenije, ter skozi posvetovanja izvedena v okviru koridorskih forumov.

Študija obsega naslednje naloge: določitev KPI indikatorjev za merjenje učinkovitosti delovanja koridorja; analiziranje tehničnih parametrov koridorske infrastrukture; posodobitev in dopolnitev seznama koridorskih infrastrukturnih projektov; preveritev in uskladitev rezultatov tržne analize; posodobitev elementov delovnega načrta vključno z opisom značilnosti koridorja, opredelitev ciljev za njegov razvoj in načrt za izvedbo naložb, potrebnih za doseganje ciljev, določenih v politiki TEN-T za jedrno omrežje do leta 2030. Študija vsebuje tudi analizo širših elementov delovnega načrta, vključno z vplivom razvoja koridorja na uvajanje inovacij, dekarbonizacijo prometa, vpliv na delovna mesta in gospodarsko rast ter ugotavljanje učinkov podnebnih sprememb na koridorsko infrastrukturo ter opredelitev ukrepov za ublažitev teh vplivov.

V okviru izvedbe študije je bila s strani izvajalcev nudena tudi podpora pri organizaciji in izvedbi koridorskih forumov. Med septembrom 2015 in novembrom 2017 je bilo izvedenih sedem forumov in štiri srečanja delovne skupine (dve za pristanišča in železniške terminale ter dve za regije, makroregionalne strategije in urbana vozlišča). V istem obdobju so izvajalci študije sodelovali tudi na drugih sestankih evropskega koordinatorja, kot so čezmejni dialogi in obiski upravljavcev infrastrukture ter 5. železniškega BA koridorja. Aktivna udeležba na koridorskih forumih in drugih sestankih je prispevala k vključevanju in povezovanju ključnih koridorskih deležnikov; države članice, upravljavci železniške in pristaniške infrastrukture, upravni in izvršni odbori 5. železniškega tovornega koridorja, upravljavci cestnih in letaliških infrastruktur, regije, predstavniki makroregionalnih strategij in urbanih vozlišč ter predstavniki EU institucij (tj. DG MOVE, DG REGIO, INEA).

Aktivnosti študije dodatno obsegajo določitev osnovnih elementov in smernic za razvoj inovativnih vodilnih (»*flagship*«) projektov na področju potniških terminalov v urbanih vozliščih vzdolž koridorja. Cilj je zagotoviti podporo razvoju povezane intermodalne infrastrukture in storitev med transportnimi modalitetami, blažitvi in odpravljanju prekinitev ter ovir, operativne, informativne in komercialne narave na prometnih vozliščih, na poti k enotnemu multimodalnemu trgu za potnike znotraj Evrope.

Značilnosti BA koridorja

Baltsko–Jadranski koridor predstavlja osrednjo intermodalno infrastrukturno povezavo med baltskim in jadranskim bazenom v skupni dolžini 1.800 km. Na tej povezavi je 4.300 km železniških prog in 3.600 km cest, ki povezujejo 13 urbanih vozlišč z letališči ter skupno 10 pristanišč na morju in na notranjih plovnih poteh. Na trasi je bilo identificiranih 24 železniških terminalov.

Ključni problemi BA koridorja

Železnice

Železniška infrastruktura na BA koridorju je, z izjemo alpskih prehodov v Avstriji, (proga Koralmbahn na odseku Wettmannstätten - Grafenstein ter Gradec – Celovec ter Semmering predora na odseku Gloggnitz - Mürzzuschlag), neprekinjena in v uporabi.

Kljub temu se na BA koridorju soočamo s številnimi izzivi pri doseganju skladnosti železniške infrastrukture z Uredbo (EU) št. 1315/2013, predvsem na področju:

- Elektrifikacije: železniška infrastruktura na koridorju je skoraj v celoti elektrificirana z izjemo potniškega prometa na čezmejnem območju med Slovaško in Avstrijo, in sicer med Bratislavo in Dunajem, kjer je še vedno v uporabi dizelski potniški vlak.
- Osne obremenitve: železniška infrastruktura je v večini primerov skladna z Uredbo (EU) št.1315/2013 (osna obremenitev vsaj 22,5 ton). Nekateri odseki koridorja (7% celotne železniške infrastrukture na BA koridorju) še ne dosegajo tega standarda, predvsem na Poljskem (določeni odseki na progi Katowice – Czechowice - Dziedzice – Zwardoń, Wrocław – Jelcz – Opole) in v Sloveniji (določeni odseki med Zidanim Mostom in Šentiljem), kjer trenutno potekajo študije in investicijska dela.
- Hitrosti proge: 28% BA koridorja ne dosega standarda glede hitrost železniške proge za tovorni promet (vsaj 100 km/h) določenega v Uredbi (EU) št. 1315/2013. Ozka grla se pojavljajo predvsem v poljskem in slovenskem železniškem omrežju, kjer so potrebne infrastrukturne posodobitve. Natančneje, več kot 840 km železniškega omrežja Poljske (približno 20% celotnega železniškega omrežja na BA koridorju) in 270 km železniškega omrežja Slovenije bi bilo potrebno posodobiti, da bi dosegala standarde določene v Uredbi.
- Največje dovoljene dolžine vlakov: na večini odsekov BA koridorja je dolžina vlakov manjša od minimalne dolžine, ki jo zahteva Uredba (750 m). Na koridorju prevladujejo vlaki z dolžino 600 m, pri čemer je na določenih odsekih dolžina vlakov še manjša.

Kar zadeva zgoraj omenjena področja, so težave še vedno prisotne na kar šestih (od devetih) čezmejnih železniških odsekih, ki so tako potrebni nadgradnje in posodobitve. To so predvsem odseki: Opole (Poljska)–Ostrava (Češka); Katovice (Poljska)–Ostrava (Češka); Bratislava (Slovaška)–Dunaj (Stadlau, Avstrija); Katovice (Poljska)–Žilina (Slovaška); Gradec (Avstrija)–Maribor (Slovenija); in Trst (Italija)–Divača (Slovenija).

Z Uredbo predpisano dolžino vlaka v celoti dosegajo samo naslednji nacionalni odseki:
pristanišče Gdynia – zahod Varšave – Zawiercie in pristanišče Gdynia – Tczew – Tarnowskie Góry na Poljskem; Púchov – Leopoldov na Slovaškem; in Pivka – Koper v Sloveniji. Poljska je na ostalih področjih že začela izvajati obsežen investicijski načrt za posodobitev svoje železniške infrastrukture v obdobju 2007-2013, vendar so kljub temu še vedno potrebne nadaljnje izboljšave za odpravo ozkih grl glede hitrosti prog in za povečanje njihove osne obremenitve. Na Češkem potniška linija Přerov – Brno ni v skladu s standardi hitrosti in osne obremenitve. Skladnost z zahtevami Uredbe glede osne obremenitve in hitrosti je že dosežena na Slovaškem in v Italiji. V Avstriji samo odsek Dunaj Meidling – Dunaj Inzersdorf ne ustreza predpisani hitrosti. Glede na to, da se odsek razteza na zgolj 6,2 km in se nahaja v urbanem mestnem območju, to za potek BA koridorja ne predstavlja večjih težav. V Sloveniji obstajajo ozka grla glede skladnosti osne obremenitve in predvsem hitrosti prog.

Uvajanje ERTMS napreduje, do leta 2017 je bil uveden ERTMS in z njim povezana tehnologija na 17% odsekov koridorja. Na Poljskem je ERTMS (ETCS stopnje 1) na voljo na pododsekih med Grodzisk Mazowiecki in Zawiercie. V Avstriji je ERTMS (ETCS stopnje 2) na voljo na pododsekih, ki povezujejo Bernhardsthal z glavno dunajsko postajo. Na Slovaškem sistem deluje na železniških odsekih Púchov – Trenčianska Teplá in Zlatovce – Bratislava, ki so opremljeni z ERTMS (ETCS stopnje 1), medtem ko je železniški odsek Žilina – Čadca opremljen z ERTMS (ETCS stopnje 2). V Sloveniji so vsi železniški odseki, razen Pragersko – Maribor – Šentilj / Spielfeld-Strass (obmejno območje Avstrije in Slovenije) opremljeni z ERTMS (ETCS stopnje 1). ERTMS sistemi so v uvajanju tudi na Češkem in v Italiji vendar zaenkrat še niso v uporabi.

Postaje in križišča na koridorju so na splošno tehnično primerna na Češkem, Slovaškem, v Avstriji in Italiji, medtem ko se postopoma posodabljajo in nadgrajujejo na Poljskem in v Sloveniji. Omejitve, predvsem glede hitrosti, se še vedno pojavljajo v: Brno (Češka), Žilina (Slovaška), Udine (Italija) in Zidani Most (Slovenija). Na železniškem omrežju, postajah in križiščih, ki se nahajajo na glavnih progah znotraj osrednjih urbanih vozlišč, so še vedno prisotne nekatere omejitve in sicer predvsem omejitve glede hitrosti. Slednje so prisotne v Varšavi, Ostravi, Bratislavi, Dunaju, kakor tudi v Gdansku, Lodžu, Katovicah, Szczecin-u, Poznanju, Vroclavu in Ljubljani. Železniško omrežje prav tako ni v skladu s standardi v Lodžu in Vroclavu in znotraj urbanega vozlišča Ljubljane. Delovanje vlakov dolžine 740 m je možno zgolj v Gdansku in Szczecinu in deloma znotraj urbanega vozlišča Dunaj. ERTMS je na voljo v Ljubljani in deloma na Dunaju, medtem ko ni na voljo na ostalih vozliščih.

Ceste

BA koridor ne izpolnjuje v celoti zahtev Uredbe (EU) 1315/2013, predvsem glede vrste cestne infrastrukture (standardi glede hitrih cest/avtocest). To predvsem velja za cestno omrežje Poljske, medtem ko je cestna infrastruktura koridorja v Italiji in Sloveniji popolnoma skladna z Uredbo (EU) 1315/2013. Trenutno 16% cestne infrastrukture koridorja predstavljajo običajne ceste, ki niso skladne z zahtevami omenjene Uredbe. Dva (od sedmih) čezmejnih odsekov na BA koridorju, Katovice (Poljska) – Žilina (Brodno) (Slovaška); in Brno (Češka) – Dunaj (Schwechat, Avstrija) imata ceste, ki niso niti avtoceste niti hitre ceste in tako nista skladna z Uredbo. Na nacionalnem cestnem omrežju se pojavljajo neskladnosti s standardi na cestnih odsekih S3, S7/S8 in A1 na Poljskem in D1 na Češkem. Težave s skladnostjo se ne pojavljajo v ključnih urbanih vozliščih, kjer obstaja vsaj ena obmestna avtocesta/hitra cesta, ki omogoča povezave z zunanjimi vozlišči.

Inteligentni transportni sistemi (ITS) se uveljavljajo na nacionalni ravni v skladu s številnimi ukrepi predvideni s Uredbo 2010/40/ES. Kljub temu pa evropski elektronski cestninski sistem – določbe Uredbe 2004/52/ES in poznejše Odločbe 2009/750/ES, še ni uveljavljen v državah BA koridorja. Alternativna čista goriva so na voljo na območjih cestne infrastrukture koridorja, ob tem pa je prisotno veliko novih razvojnih pobud na tem področju.

Pristanišča

Analizo skladnosti pristaniške infrastrukture je pokazala, da imajo vsa pristanišča vsaj en terminal odprt za vse operaterje in da se takse za dostop obračunavajo na pregleden in nediskriminatoren način. Z izjemo opreme za čiščenje odplak v Trstu, Benetkah in Raveni, je infrastruktura za sprejem ladijskih odpadkov na razpolago v vseh pristaniščih. Vsa klasificirana pristanišča na celinskih vodnih poteh izpolnjujejo zahteve CEMT IV. Prav tako so vsa pristanišča povezana s koridorjem z železniškimi in cestnimi povezavami. Vendar pa so prisotne težave na končnih odsekih železniških in/ali cestnih povezav v pristaniščih, kar omejuje razvoj vseh morskih pristanišč na

Baltsko-Jadranskem koridorju. V zvezi z železniškimi povezavami je potrebno poudariti, da so potrebne izboljšave v smislu doseganja standardov elektrifikacije, osne obremenitve, hitrosti in dolžine vlakov v vseh pomorskih pristaniščih z izjemo Benetk. Izboljšave železniške infrastrukture znotraj pristaniških območij so potrebne tudi v Gdynii, Bratislavi in v vseh pristaniščih v Jadranskem morju. Skladno s predvidenim prihodnjim povečanjem obsega prometa so načrtovane oziroma so v teku izboljšave zmogljivosti v Gdynii, Gdansku in jadranskih pristaniščih. Zaradi lokacije znotraj oziroma v bližini urbanih mestnih vozlišč, so v pristaniščih Ravena in Benetke sedaj ali v prihodnosti potrebni ukrepi za zmanjšanje/omilitev vpliva železniškega prometa. V zvezi s cestami so dela za povečanje standarda končnih odsekov predvidena v pristaniščih v Baltiku in v Luki Koper. Notranja cestna infrastruktura zahteva modernizacijo/nadgradnjo v vseh Baltskih pristaniščih kot tudi v Bratislavi, Benetkah, Raveni in Kopru. V Baltskih pristaniščih, Benetkah in Kopru so predvidene ali že potekajo izboljšave skladno s prihodnjimi potrebami po povečanju zmogljivosti zaradi povečanja prometa. V pristaniščih Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Benetke, Ravena in Koper so potrebne rešitve za omilitev vpliva cestnega prometa na urbana območja. V letu 2017 alternativna čista goriva za pomorski promet niso bila dosegljiva v nobenem izmed desetih koridorskih jedrnih pristanišč. Utekočinjen zemeljski plin (LNG) je na voljo na LNG terminalu Świnoujście, kjer ga je možno natovoriti na cestne enote.

Storitve VTMIS in e-Maritime so na voljo ali v razvoju v pristaniščih, čeprav niso integrirane in popolnoma interoperabilne na nivoju Evropske skupnosti (razvoj RIS-a je v teku).

Letališča

Dve jedrni letališči Dunaj in Varšava (Chopin) že imata neposredno povezavo z železniškim omrežjem Ba koridorja, kar ustreza zahtevam uredbe. Hkrati imajo železniško povezavo tudi letališča Szczecin, Gdańsk in Ostrava. Razvoj interoperabilnega sistema upravljanja zračnega prometa trenutno poteka v okviru tekočega projekta SESAR »*Single European Sky Air Traffic Management Research and Development*«. Analiza ključnih kazalnikov uspešnosti (KPI) je pokazala, da na letališčih alternativna čista goriva niso dosegljiva.

Železniški terminali

24 železniških terminalov, ki se nahajajo na osrednjih vozliščih Baltsko-Jadranskega koridorja, je medsebojno povezanih z nacionalnimi cestnimi in železniškimi omrežji. 9 terminalov dosega postavljene standarde tehnične skladnosti železniških povezav v smislu dolžine vlakov (740 metrov), 18 terminalov ima urejen elektrificiran železniški dostop. Razen omejenih zmogljivosti železniške obvoznice v Poznanju in železniškem vozlišču v Bratislavi ni posebnih kritičnih težav pri kakovosti povezav končnih odsekov. Omejitve obstajajo znotraj terminalov saj lahko samo 5 od 24 terminalov sprejema vlake v dolžini 740 metrov, elektrificirane železniške proge so dostopne na 12 terminalih. V zvezi s cestnimi povezavami končnih odsekov so težave z dostopnostjo lokalnih mestnih cest in prometa v Poznanju, Varšavi in Vroclavu. Za terminale, ki so locirani v morskih pristaniščih in pristaniščih za celinske plovne poti, veljajo enake ugotovitve glede dostopnosti po cesti in železnici kot veljajo za pristanišča, v katerih se nahajajo. Vsi terminali imajo opremo za obravnavo intermodalnih enot. 10 železniških terminalov deklarira odprt in nediskriminatoren dostop do vsaj enega tovornega terminala za vse operaterje in pregleden način obračunavanja dostopa.

Operativne in administrativne ovire

Zraven vrzeli v razpoložljivosti interoperabilne infrastrukture na razvoj BA koridorja vplivajo tudi različne vrste operativnih in administrativnih ovir. RFC5 v sodelovanju z RNE analizira ovire v tovornem železniškem prometu, ki se nanašajo na komunikacijo med upravljalci infrastrukture, prometnimi nadzornimi centri in/ali železniškimi prevozniki ter na operativna pravila med upravljalci infrastrukture in železniškimi prevozniki na mejah. Na trg mednarodnega potniškega železniškega potniškega prometa vplivajo tudi zadeve povezane z neustreznim uresničevanjem prejšnjih železniških paketov oziroma vrzeli v prejšnji zakonodaji Evropske Unije. Zaznane ovire obsegajo administrativne ovire (težave pri pridobivanju varnostnega spričevala ali vozila), operativne ovire (potreba po osebju, ki govori vse uradne jezike na trasi; nestanovitnost infrastrukturnih pristojbin; dostop do operativne infrastrukture in storitev; težave z usklajevanjem vlakovnih poti z nacionalnimi voznimi redi za pridobitev mednarodnih poti; težave z medsebojno dostopnostjo vozovnic) in komercialne ovire (težave pri dostopu do obstoječe prodajne infrastrukture pod poštenimi in enakimi možnostmi; težave pri najemu prostorov na postajah). Kar se tiče multimodalnega prevoza tovora, v jedrnih pristaniščih in železniških terminalih ni bilo zaznanih nobenih težav povezanih s specifičnimi koridorskimi zadevami. Splošni vidiki, ki so posebno pomembni za razvoj multimodalnega tovornega in kombiniranega transporta, sodijo v obseg uresničevanja storitev in rešitev VTMIS in e-Maritime, katerih cilj je promocija enotnega okna (»*Single Window*«) za dostop do pristanišč, spremljanje gibanja plovil in intermodalnih prevozov pri vstopu in izstopu iz pristaniških območij; in/ali poenostavitev administrativnih zahtev za carinske, varnostne in varovalne postopke (npr. uvajanje Poljskega sistema pristaniške skupnosti (»*Polish Port Community System*«). Opazno je pomanjkanje IKT pobud za spremljanje ter povečanje uspešnosti in učinkovitosti logističnih verig, osnovnih operacij na cesto-železniških terminalih in med vozlišči oziroma so le-te prepuščene mrežnim operacijam multimodalnih operaterjev ter se ne izvajajo na ravni evropskega transportnega sistema. Tako že študija "Analiza kombiniranega prevoza EU" iz leta 2014 financirana s strani Evropske komisije ugotavlja, da v kombiniranem transportu manjka IKT platforma z odprtimi podatki za izmenjavo rezervacij, operativnih podatkov ter podatkov o spremljanju in sledenju med organizacijami, ki sodelujejo v kombiniranih oskrbovalnih verigah. V navedeni študiji je prav tako ugotovljeno, da zraven vprašanj interoperabilnosti povezanih z značilnostmi železniške infrastrukture in nacionalnih sistemov (vključno z težo vlakov, osnimi obremenitvami, nakladalnimi profili, ki ne dovoljujejo polpriklopnikov višine 4m ali transporta zabojnikov višine 2,597m), nadaljnji razvoj železniškega kombiniranega transporta najbolj ovirajo celotni stroški pretovarjanja.

Nenazadnje niso bile ugotovljene nobene ovire, specifične za koridorje, ki bi vplivale na infrastrukturo in storitve drugih načinov prevoza. Vendar pa je potreben premislek o ustreznem spodbujanju razvoja digitalnega povezovanja in pobud za izmenjavo podatkov ter zagotavljanju informacij uporabnikov še posebej v luči trendov rasti čezmejnih operacij in namena jedrnega omrežja, ki bi naj spodbudilo transport na dolge razdalje v Evropski Uniji. Podpora razvoju več-modalnih in brezmejnih komercialnih rešitev mobilnostnih storitev je bistvenega pomena za vse transportne modalitete, tako za tovorni kakor za potniški promet v urbanih vozliščih.

Napredek na področju razvoja koridorja po letu 2014

Od začetka nove politike TEN-T leta 2014 so bili vloženi izredni napori za razvoj BA koridorja. Pričele so se aktivnosti za razvoj in izvedbo več kot 400 projektov v skupni vrednosti naložb okoli 46 milijard EUR. Od tega je bilo že do sedaj dokončanih 87 projektov v skupni vrednosti 6,6 milijard EUR. To je pozitivno vplivalo na doseganje specifičnih koridorskih ciljev in prednostnih nalog delovnega načrta.

Dosežene izboljšave železniške infrastrukture so prispevale k izboljšanju kazalnikov na področju tovornega transporta in sicer: povečanju hitrosti (Poljska, Češka in Slovenija); dvigu dovoljene osne obremenitve (Poljska, Slovenija) in povečanju dolžine tovornih vlakov na Poljskem, Slovaškem in v Sloveniji. ERTMS tehnologija je bila vgrajena na številnih železniških odsekih na koridorju na Poljskem, Češkem, Slovaškem, v Avstriji in predvsem v Sloveniji. Med železniškimi projekti kaže posebej izpostaviti dokončanje vzhodnega kraka E65 (Gdynia- Varšava) na nacionalnem železniškem omrežju Poljske.

Omembe vredno je tudi izboljšanje kazalnikov uspešnosti izvajanja cestnega transporta zaradi dokončanja del na Poljskem in Slovaškem, kar vključuje tudi čezmejni odsek D3 med Katowicami in Žilino. Dokončana so bila pripravljalna dela za razvoj železniških čezmejnih povezav med Poljsko, Češko in Slovaško. Prav tako so bila dokončana dela za izboljšanje zaključnih (»last mile«) povezav s pristanišči na Poljskem, v Bratislavi, Trstu, Benetkah in Kopru.

Rezultati študije transportnega trga

Rezultati tržne analize, ki je bila izvedena leta 2014, so bili na splošno potrjeni in so sledeči:

- Kapaciteta železniške infrastrukture na splošno ni problematična, razen nekaterih odsekov v Avstriji in na Češkem, kjer nastopajo visoke omejitve glede obsega prometa in kapacitete prog. Problemi so prisotni tudi na železniški progi Koper–Divača predvsem zaradi slabih tehničnih parametrov železniške infrastrukture, ki omejuje kapaciteto pod teoretično raven, ki bi sicer bila možna glede na število železniških tirov.

- Kljub izvedenim investicijam na koridorju lahko gneča v prihodnje še vedno nastopi na urbanih vozliščih (Varšava in Katovice na Poljskem, v Brnu na Češkem, v Bratislavi na Slovaškem, na Dunaju v Avstriji in v Ljubljani v Sloveniji) zaradi povečanega povpraševanja, povečanja obsega železniških storitev in zaradi povečanja transportnih operacij v pristaniščih. Prav tako lahko nastopi gneča na določenih odsekih (Ostrava – Přerov na Češkem in med Werndorfom in Wiener Neustadtom v Avstriji) zaradi povečanega obsega prometa, ki ga bo povzročilo dokončanje infrastrukture na alpskih prelazih Semmering in Koralm.

- Trenutno kapaciteta cestne infrastrukture ni problematična. Edini cestni odsek z nezadostno kapaciteto se nahaja na avtocesti D4, znotraj urbanega območja Bratislave. Ta odsek bo sposoben prenesti pričakovane prometne obremenitve le v primeru, da bodo izvedeni vsi trenutno načrtovani investicijski projekti. Manjše in specifične izjeme, glede na ocenjeno splošno stanje, se utegnejo pojaviti znotraj ali v okolici glavnih urbanih vozlišč.

- Do leta 2030 lahko pričakujemo znatno rast transportnega povpraševanja tako na železniškem kot na cestnem infrastrukturnem omrežju, vendar je pričakovati nekoliko nižje stopnje rasti v primerjavi preteklostjo. Če bodo trenutno načrtovane investicije v cestno in železniško infrastrukturo na koridorju tudi izvedene, je pričakovati njihov pozitiven, čeprav omejen, vpliv na spremembo transportnih modalitet (*»modal shift«*). Predvidevamo, da bi uvedba ustreznih transportno političnih ukrepov v korist železnici lahko pomembno povečala obseg železniškega transporta.

Cilji BA koridorja

Člani Foruma BA koridorja so na osnovi obširne obravnave potrdili analizo karakteristik BA koridorja in rezultate študije transportnega trga. Določili so tudi specifične cilje (ki so bili že identificirani v koridorski študiji leta 2014), za razvoj BA koridorja do leta 2030. Na osnovi tega je Evropski koordinator v delovnem načrtu (WP), opredelil, sledeče prioritete:

- Izboljšanje najbolj kritičnih čezmejnih železniških in cestnih povezav, pospeševanje razvoja digitalnih čez mejnih povezav za izmenjavo podatkov o prometu in zagotavljanje informacijskih storitev (Prioriteta delovnega načrta)

- Zagotoviti pravočasno dokončanje projektov v teku na področju prečkanja Alp v Avstriji, s ciljem, da se vzpostavita obe manjkajoči povezavi na koridorju (prioriteta delovnega načrta).

- Povečanje kakovosti infrastrukture in standardov s ciljem prilagoditve tehničnim zahtevam, ki jih določa Uredba (EU) 1315/2013, še posebej na področju železnic v deželah članicah na vzhodu Evrope.

- Pospeševanje multimodalnega transporta s podpiranjem optimalne integracije infrastrukture in povezav vseh transportnih modalitet v transportnih vozliščih s posebnim poudarkom na pospeševanju povezav zaključnih (*»last mile«*) odsekov v pristaniščih (prioriteta delovnega načrta) in uporaba IKT rešitev za poenostavljanje administrativnih postopkov in izboljšanje dela terminalov v kontekstu širših logističnih verig, s ciljem, da se zagotovijo prihranki časa ter poveča zanesljivost in varnost.

- Izboljšanje medsebojnih povezav med TEN-T in lokalno transportno infrastrukturo v vseh urbanih vozliščih vzdolž koridorja tako za potniški kot za tovorni promet (prioriteta delovnega načrta).

- Podpora razvoju interoperabilnega transportnega omrežja zlasti skozi pospeševanje digitalizacije transportnih procesov in uporabo telematskih aplikacij ter njihovega nadaljnjega tehnološkega napredka, s poudarkom na ERTMS (prioriteta delovnega načrta).

Uresničevanje delovnega načrta BA koridorja

Identificiranih je bilo več kot 550 investicijskih projektov, ki so potrebni za razvoj BA koridorja do leta 2030. Skupna vrednost teh projektov znaša 76,9 milijard EUR (cene iz leta 2015). 50,5% teh sredstev je namenjenih za železnice in Evropski sistem upravljanja železniškega prometa (ERTMS), 25,6% za ceste, okoli 14,1% za pristanišča, vključno z notranjimi povezavami (3,0%) in projektom MoS (0,1%), 7,6% je namenjeno letališčem, 0,7% železniškim terminalom, 0,8% inovacijam ter 0,7% tranzitnim in multimodalnim pretovornim terminalom v jedrnih urbanih vozliščih. 9,2% celotnega proračuna je namenjenega za čezmejne povezave. Stroški alpskih prehodov znašajo 11,5% celotne vrednosti investicij. 12,1% investicijskih sredstev identificiranih projektov je namenjenih povezavam znotraj mestnih vozlišč.

Investicije so bile, v skladu s specifičnimi cilji in zahtevami določenimi z Uredbo (EU) 1315/2013 in na osnovi koridorskih odsekov ter vozlišč, razporejene v različne skupine ukrepov, ki so potrebni za razvoj BA koridorja do leta 2030. Na tej osnovi je izdelan načrt za odpravo tehničnih in operativnih ovir ter za razvoj koridorja kot

intermodalne in interoperabilne prometne infrastrukture za prevoz na dolge razdalje. Ocena učinka teh projektov na razvoj koridorja kaže, da bodo projekti s seznama pomembno prispevali k izpolnjevanju zahtev TEN-T Uredbe glede jedrnega omrežja do leta 2030.

Specifični cilji koridorja in prioritete delovnega načrta se odražajo tudi v identificiranih projektih. 186 projektov, v skupni vrednosti 45% investicijskih stroškov, se neposredno ukvarja s prioritetami delovnega načrta. Preostalih 365 projektov dodatno prispeva k uresničevanju splošnih ciljev TEN-T politike. Kljub splošno pozitivni oceni še vedno primanjkuje precejšnji delež finančnih sredstev za izvedbo teh projektov v višini več kot 40 milijard EUR, od katerih se več kot 16 milijard EUR nanaša na prednostne naloge delovnega načrta. Poleg pomanjkanja finančnih virov nekateri identificirani projekti kažejo relativno nizko stopnjo zrelosti. Od skupno 356 projektov, ki vključujejo gradbena dela, je bilo zemljišče pridobljeno le za 59 projektov, ocena vplivov na okolje je bila izdelana le za 74 projektov in le 63 projektov je bilo odobrenih s strani pristojnih vladnih in upravnih organov. Pomanjkanje načrtnega in neprekinjenega izvajanja projektov predstavlja tveganje za izvedbo investicij potrebnih za doseganje ciljev razvoja koridorja do leta 2030.

Dodatni elementi delovnega načrta

Analiza načrtovanih projektov BA koridorja kaže, da bodo v proces razvoja vključeni tudi nekateri inovativni projekti. Le-ti se nanašajo predvsem na uvajanje telematskih aplikacij in alternativnih oziroma čistih goriv. Na drugi strani je zaznati vrzel na področju trajnostnih prometnih rešitev, predvsem na področju tovornega prometa. Rezultati tržne raziskave kažejo na povečanje prometnih tokov vzdolž koridorja in posledično povečanje negativnih vplivov prometa na okolje. Analiza scenarijev, ki je bila izvedena v okviru študije, je pokazala, da je negativne vplive prometa na okolje mogoče najučinkoviteje blažiti s spodbujanjem prehoda na bolj trajnostne prometne modalitete (železnica). Negativne vplive razvoja koridorja na okolje je mogoče prav tako ublažiti z vpeljavo inovacij in postopnim uvajanjem učinkovitejših prevoznih sredstev, zlasti vozil z nizkimi oziroma ničelnimi vrednostmi emisij. Pozitivni učinek lahko dosežemo tudi z ukrepi ozaveščanja o racionalnejši rabi osebnih in tovornih vozil. Analiza projektov dodatno kaže na vse večjo ozaveščenost deležnikov o vplivu podnebnih sprememb na infrastrukturo koridorjev in opredelitev ustreznih omilitvenih ukrepov. Razvoj koridorja prinaša tudi nova delovna mesta in gospodarsko rast s povečanjem BDP v obdobju od leta 2016 do leta 2030, v višini 489 milijard EUR (leto 2015). Pričakovati je, da bodo neposredni, posredni in povzročeni zaposlitveni učinki teh projektov v obdobju od leta 2016 do leta 2030 ustvarili 1.403.661 dodatnih delovnih mest.