



РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ В ЕС И БЪЛГАРИЯ

Севастиан Ставриев

sevas1825@abv.bg

*Университет за национално и световно стопанство
ул. 8-ми декември, Студентски град, 1700 София
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** интермодалност, транспортна свързаност, пътнически превози, градски транспорт средства*

***Резюме:** В разработката са представени насоките за развитие на интермодалните пътнически превози в Европейския съюз и България. Представена е значимостта им върху околната среда, намаляването на транспортните разходи и времето за извършване на определена транспортна услуга. Представена е информация за трансевропейската транспортна мрежа TENT и предпоставките за нейното развитие.*

Интермодалният транспорт в своята си същност представлява усъвършенстване и развитие на транспортните превози на товари и пътници, като се използват две или повече различни видове превозни средства за осъществяването им. В съвременен план предизвикателствата пред ЕС при преvoза на пътници отварят някои въпросителни, които е необходимо да бъдат решени с цел повишаване на качеството на предлаганата транспортна услуга. Продължаващата своето развитие трансевропейска транспортна мрежа TENT създава условия и предпоставки за развитие на интермодални превози, осигуряването на по устойчив транспорт и по-голяма транспортна свързаност между държавите членки на съюза, както и за самите вътрешни пътнически превози. Това е факт поради заложените условия за подобряване на транспортната инфраструктура

ВЪВЕДЕНИЕ

За успешното организиране и осъществяване на интермодални превози е необходимо да бъде създадена структурирана транспортна организация между различните видове транспорт осъществяващи пътнически превози, както и развитието и изграждането на съответната транспортна инфраструктура, която да бъде достъпна и удобна с добра свързаност между различните видове транспорт.

Транспортната индустрия е жизнено важна и необходима за целия Европейски съюз, тъй като транспортът е отрасъл без който не можем. Въпреки предимствата, които осигурява, той е причинител на замърсяване на въздуха чрез отделянето на вредни емисии, чрез шумовото замърсяване, както и представлява загуба на време при случай на транспортна неуреденост за преvoза на пътници. В тази връзка предстоящото модернизирание на европейските транспортни коридори и осигуряването

на качествени и добре структурирани интермодалните връзки е добра предпоставка за осигуряване на по-бързо и качествено придвижване на пътници по изградената и развиваща се транспортна мрежа.

Постигането на устойчиво развитие на транспорта е най-важното условие при израждане на последователна политика за развитие на отделните видове транспорт. (Устойчиво развитие на транспорта в България - анализ и оценка на ключови индикатори, 2013, стр. 18)¹ Функционирането на подобна транспортна среда съчетаваща в себе си изброените елементи от транспортната система и осигуряването на координирана работа между тях, е добра предпоставка за развитието на транспортните пътувания с минимализиране на разходите и времето за тях, както и осигуряването на щадящ околната среда транспорт.

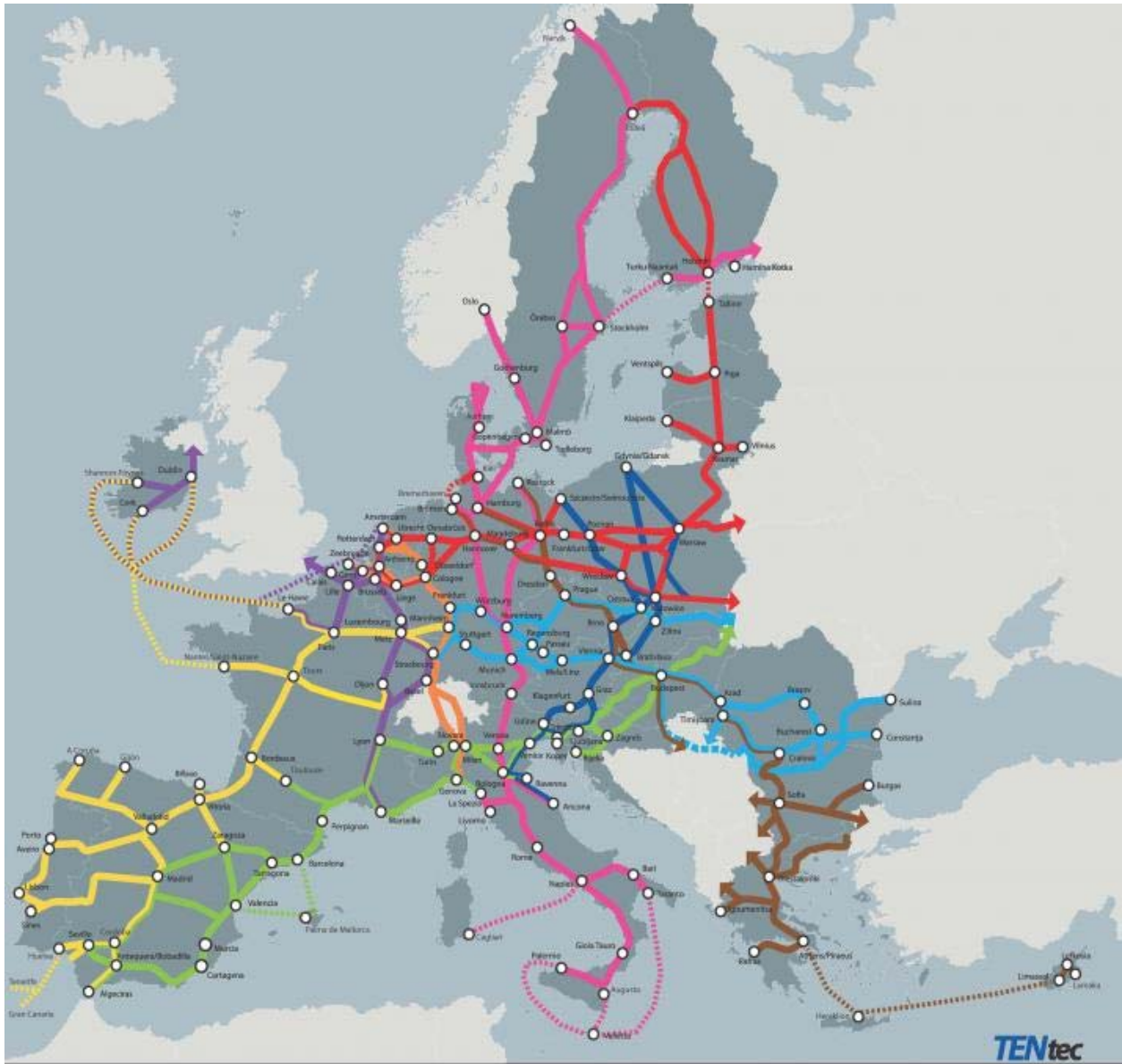
Политиката на ЕС за трансевропейската транспортна мрежа (т.нар. TEN-T политика) има за цел да изгради ефективна и мултимодална транспортна мрежа за целия ЕС. Тя включва железопътни линии във вътрешността, водни пътища, къси морски корабни маршрути и пътища, свързани с градски възли, морски и вътрешни пристанища, летища и терминали. TEN-T политиката е ключов инструмент за развитието на последователна и висококачествена транспортна инфраструктура в целия ЕС. Преразглеждането на Регламента за TEN-T предлага реална възможност да се развие трансевропейската транспортна мрежа, подходяща за бъдещето, както и подпомагане на ЕС да изпълни своите цели за реализиране на зеления договор.

Тази висококачествена мрежа ще бъде завършена постепенно в три стъпки:

- Основната мрежа до 2030 г.
- Разширената основна мрежа до 2040 г.
- Цялостната мрежа до 2040 г.

Основната мрежа на TEN-T, както е определена през 2013 г., остава до голяма степен непроменена от процесите, включително изискванията, които трябва да бъдат изпълнени до 2030 г. Разширената основна мрежа е определена на базата на приоритетни участъци от цялостната мрежа, които следва да бъдат завършени до 2040 г. Заедно с основната мрежа, разширената основна мрежа представлява гръбнакът на устойчива мултимодална транспортна мрежа, която трябва да стимулира цялостното развитие на TEN-T. (The revision of TEN-T Regulation, н.д.). Развитието на трансевропейската транспортна мрежа TEN-T е от съществено и основно значение за модернизацията на транспортните коридори и прилежащата инфраструктура. Това би довело до развитието на интермодалните превози. През 2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван [Регламент \(ЕС\) № 1315/2013](#) на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС. Съгласно този регламент са определени двете нива на изграждане на TEN-T. Първата част включва изграждането на основната мрежа, която се състои от основните международни връзки с краен срок на реализация до 2030 г. Втората част е широкообхватна и ще осигури пълното покритие на територията на Европейския съюз и ще осигури достъп до всички региони на ЕС, като нейния краен срок на завършване е до 2050 г. Обхватът на двете нива на мрежата включват всички видове транспорт: железопътен, автомобилен, въздушен, вътрешни водни пътища и морски, както и интермодалните връзки изградени между тях. С този акт приключи процесът на преразглеждане на мрежата. Предвижда се тя да бъде изградена на две нива: основна мрежа (core network) – състои се от най-важните международни връзки, които следва да бъдат реализирани до 2030 г., и широкообхватна мрежа (comprehensive network), която

да осигури пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г. Двете нива на мрежата обхващат всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, въздушен, морски и по вътрешните водни пътища, както и интермодалните възли. Регламентът е в сила, считано от 21.12.2013 г. (Република България - Министерство на транспорта и съобщенията- Развитие на Трансевропейската транспортна мрежа, н.д.)



Източник: European commission – transport and mobility

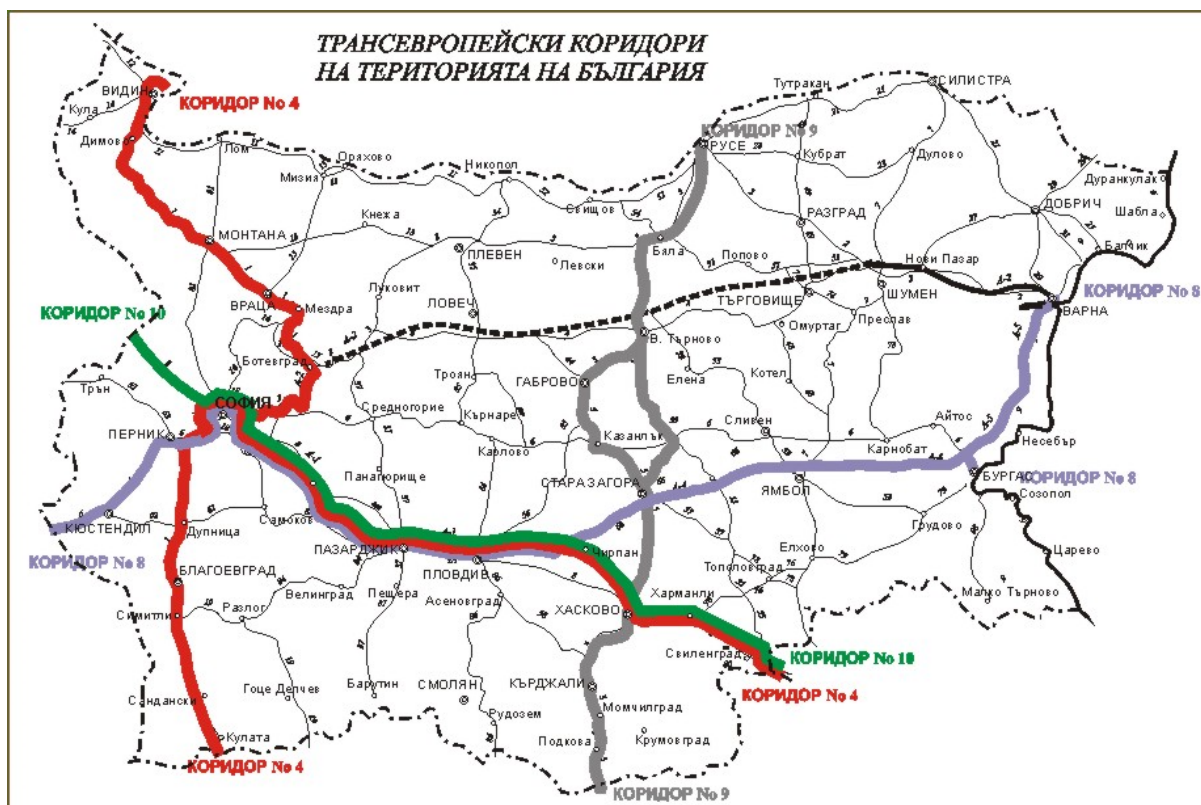
Фиг. 1. Трансевропейска транспортна мрежа – TEN-T – коридори

- Балтийско-адриатически коридор – в тъмносин цвят
- Коридор Северно море-Балтика – в червен цвят
- Средиземноморски коридор – в зелен цвят
- Ориент Източно Средиземноморски – в кафяв цвят
- Скандинавски-средиземноморски коридор – в розов цвят
- Коридор Рейн-Алпи – в оранжев цвят
- Коридор Атлантически – в жълт цвят
- Коридор Северно-Средиземно море – в лилав цвят
- Коридор Рейн-Дунав – в светлосин цвят

Стремежът към предоставяне на качествена транспортна услуга за превоз на пътници е широкообхватен, тъй като включва няколко различни обединени компонента каквито са намаляването на транспортните разходи, намаляване на вредното въздействие върху околната среда от емисиите на транспортните средства, намаляването на времето за пътуване и др. Всички тези елементи от транспортния процес могат да бъдат успешно взаимосвързани чрез оптимизация на маршрутите и предоставяне на най-добрите транспортни решения, сред които е осигуряването на интермодални превози, които да комбинират различните видове транспорт осигурявайки най-гъвкавия и бърз маршрут.

ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Разположението на страната ни като транспортен кръстопът определя важността на това тя да продължи своето интегриране към европейската транспортна мрежа и да продължи развитието си по отношение на интермодалните превози изграждайки необходимата транспортна инфраструктура за това. България е част от траневропейската транспортна система – TEN- T , като от девет региона през страната ни преминават два- Коридор Рейн - Дунав и Ориент Източно - Средиземноморски. През България преминават и 5 от общо 10-те Паневропейски транспортни коридори. Това са коридорите 4,7,8,9 и 10.



Източник: АЕБТРИ- Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътищата

Фиг. 2. Карта на паневропейските транспортни коридори пресичащи България

Като част от европейската транспортна система през България преминават пет паневропейски транспортни коридора, както и два трансевропейски транспортни коридора от мрежата на TEN-T през територията на страната ни. Това изгражда нейната отговорна и важна роля от международна гледна точка предвид преминаването на описаната транспортни коридори.

Поради необходимостта от развитието на транспортния сектор страната ни работи по реализирането на стратегически цели и приоритети, които са заложи в интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е разработена при спазване на принципите на последователност и приемственост с националните и европейски стратегически документи. В документа са определени 3 стратегически цели, които обхващат 9 стратегически приоритети, всеки от които съдържа рамка от конкретни цели (задачи). На тази база са набелязани мерки, които са най-подходящи за постигане на съответните цели.

Стратегическите цели и приоритети стоящи пред държавата ни за този бъдещ период дават ясна визия на къде ще бъдат насочени усилията за развитието на транспортния сектор, подобриенето на транспортната свързаност, както и осигуряването на ефективен и екологичен транспорт. Осигуряването на добра инфраструктурна свързаност между различните градове ще бъде мотивация за гражданите на държавата да използват услугите на обществения транспорт. (Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.)

В условията на пазарното стопанство, повишаването на ефективността и конкурентоспособността на превозите е основна задача на транспортните фирми и предприятия. Нейното успешно осъществяване изисква постоянно развитие и усъвършенстване на материално-техническата база на транспорта на основата на повсеместно внедряване постиженията на научно техническия прогрес (Проектиране развитието на транспорта - Борислав Арнаудов, Евгени Василев).

Развитието на материално техническата база на транспорта, осигуряването на конкурентоспособност и ефективност на превозите, както и развитието на транспортната инфраструктура ще даде добри предпоставки за развитие и усъвършенстване на интермодалните превози на пътници на различни разстояния във вътрешно държавен мащаб, както и между държавите членки на ЕС.

Транспортната инфраструктура има важно значение за икономическия растеж, за конкурентоспособността на българската икономика, за мобилността на трудовите ресурси и за предлагането на транспортни услуги. Подобряването и изграждането на пътната инфраструктура е един от основните фактори, който ще доведе до намаляване на разходите и подобряване на качеството на транспортната дейност. (Състояние и развитие на пътно-шосейната инфраструктура в България - Илия Гътовски)

Освен интегрираната транспортна стратегия до 2030 г., в България се реализира програма „Транспортна свързаност 2021-2027 г.“. В програмната стратегия е заложила необходимостта от инвестиции за съставяне на мрежа от интермодални терминали, както и модернизация на съществуващите, което ще бъде основа за подобряване на транспортните връзки между отделните видове транспорт. Съгласно програмата за транспортна свързаност са определени цели за реализацията и, като по-добра свързаност на Европа чрез развитие на нейната мобилност със специфична цел – „Развитие на устойчива, стабилна и интермодална TEN-T“. Сред формулираните приоритети на конкретната заложила цел е и подобряването на интермодалността, сигурността и безопасността на транспорта. По другата идентифицирана цел на политиката за транспортна свързаност за преминаване на нисковъглеродна и устойчива Европа към икономика с нулеви нетни въглеродни емисии е заложила приоритет за интермодалност в градска среда, който да спомогне реализирането на заложила цел. (ПРОГРАМА "ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ" 2021-2027 Г.)

Един от 9-те стратегически приоритета заложили в интегрираната транспортна стратегия до 2030 г. за България е именно развитието на интермодалния транспорт. Като пример за успешното развитие на интермодална връзка е разшириенето на

метрото в град София – столицата на България, достигащо до кв. Горна Баня. Строителството на участъкът „ул. Житница – ж.к. Овча купел – Околовръстен път“ е част от изграждане на метролинията "бул. Ботевградско шосе - централна градска част - ж.к. Овча купел", като същата е заложена в краткосрочната програма на Столична община, както и в общия устройствен план за развитието на транспорта като част от основата на транспортно-комуникационната система на града.

Проектът обхваща западната част на линията и започва от края на подземния участък след метростанция 14 (края на Етап I), преминава през ж.к. "Овча купел" и достига до МС 18, която е разположена под Околовръстното шосе между ул. "Централна" и ж.п. линията София – Перник. (ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ, ЛИНИЯ 3, ЕТАП II)

Над 5 000 пътуващи на ден преминават през метро станция „Горна баня“. Буферните паркинги в района на метрото се ползват от 600 автомобили на ден. Само с този участък на модерната градска железница, годишно се спестяват над 700 тона вредни емисии.

С изграждането на третата линия, метрото свързва не само кварталите Горна баня и Овча купел с центъра на града, но и улеснява достъпа до столицата на пътуващите по жп направление „София-Перник-Кулата“. Това е интермодална връзка между 4 вида транспорт, които се използват не само от жителите на София, но и от всички, които често пътуват от Югозападна България до столицата. ЖП спирка Горна баня обслужва всички преминаващи влакове. По направление Радомир – Перник – София и обратно, ежедневно пътуват около 3700 пътници. Общо 14 влака преминават през спирката в час пик. Над 46 000 пътници на ден ползват Линия 3 на софийското метро. Участъкът беше изграден с безвъзмездна финансова помощ, предоставена от Европейския фонд за регионално развитие чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. и местно съфинансиране. Удобната връзка с метрото насърчава използването на железопътния транспорт. При пътуване с влак между Радомир и София, вредните емисии от CO₂ са наполовина по-малко (-52%) в сравнение с използването на автомобил. (Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020").

Друг важен интермодален терминал е и Централна гара, която се намира на територията на град София. До 2024 г. се предвижда Централна гара София да се превърне в модерен пътнически терминал с обновено приемно здание, нови коловози и съвременни системи за сигнализация и телекомуникации. (Министерство на транспорта и съобщенията - Република България, н.д.)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Осигуряването на добри условия за извършването на интермодални превози за превоз на пътници е в основата на изграждането на добра транспортна свързаност между отделните видове транспорт и е сред приоритетите на провежданата от държавите членки транспортна политика. В тази връзка е необходимо да бъде изградена и усъвършенствана транспортната инфраструктура за по-добра комуникативност между отделните видове транспорт. Изчисляването на необходимото време за пътуване и времето на засичане с другите видове транспорт нужно за извършването на съответния превоз е свързано с внедряването и развитието на интелигентни транспортни системи, които ще спомогнат този процес по предлагане на качествена транспортна услуга. Изграждането на транспортна мрежа от различни превози и постигането на баланс при използването на всички видове транспортни средства при извършването на превози на пътници на различни разстояния ще доведе до развитието на по-безопасен, ефективен и екологичен транспорт.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Христина Николова – Устойчив градски транспорт, стр. 18
- [2] Европейска комисия, Questions and Answers: The revision of the TEN-T Regulation, 2021
- [3] Република България – Министерство на транспорта и съобщенията, Развитие на Трансевропейската транспортна мрежа
- [4] Република България - Министерство на транспорта и съобщенията, интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- [5] Борислав Арнаудов, Евгени Василев – проектиране развитието на транспорта
- [6] Илия Гътовски – състояние и развитие на пътно-шосейната инфраструктура в България- научно списание „Механика, транспорт и комуникации“
- [7] Програма „Транспортна свързаност – 2021-2027 г.“
- [8] Eufunds.bg- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020“ Проект за разширение на метрото в София, линия 3, етап II
- [9] Eufunds.bg – Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020“
- [10] Република България – Министерство на транспорта и съобщенията – Централна гара София – модерен пътнически интермодален терминал

DEVELOPMENT OF PASSENGER INTERMODAL TRANSPORT IN THE EU AND BULGARIA

Sevastiyan Stavriev
sevas1825@abv.bg

*University of National and World Economy – Sofia
December 8th Street, Studentski grad, 1700
BULGARIA*

Key words: *intermodality, transport connectivity, passenger transport, urban means of transport.*

Abstract: *The development presents the guidelines for the progress of intermodal transportation in the European Union and Bulgaria. Their significance on the environment is presented and the reduction of transport costs and the time required to perform a certain transport service. Information is presented about the trans-European transport network TENT and the prerequisites for its development.*

The intermodal transport present the improvement and development of passenger transport, using two or more different types of vehicles to carry them out. In modern terms, the challenges facing the EU in the transport of passengers open some questions that need to be solved in order to increase the quality of the transport service offered. The continuing development of the trans-European transport network TENT creates conditions and prerequisites for the development of intermodal transport, the provision of more sustainable transport and greater transport connectivity between the member states of the union as well as for the internal transport of passengers. This is a fact due to the prerequisites for improving the transport infrastructure.