



ОТРАЖЕНИЕ НА НОВИТЕ НАСОКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА (TEN-T) ВЪРХУ БЪЛГАРСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

Емил Железов
ejelezov@abv

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“
Ул. Гео Милев 158, София 1574
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), TEN-T коридори, политика за TEN-T, железопътна инфраструктура.

Резюме: След оценка и обществени консултации Европейската комисия публикува през 2021 г. предложение за нови насоки на политиката за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Целта на предложението нов регламент е да се изгради ефективна европейска мултимодална транспортна мрежа с високи стандарти за качество, която да допринесе за създаване на ефикасно и устойчиво единно европейско транспортно пространство.

Целите и основанията за преразглеждане на политиката за TEN-T са представени резюмирано в настоящия доклад и отразяват предизвикателствата, произтичащи от Европейския зелен пакт, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, както и констатираните проблеми в развитието и управлението на TEN-T.

В доклада са систематизирани новите елементи в политиката за развитие на TEN-T, както и произтичащите от тях нови изисквания за железопътния сектор.

В последния раздел на доклада са представени резултатите от анализ на влиянието на новите насоки за развитие на TEN-T върху българската железопътна система. Идентифицирани са факторите, чието кумулативно действие генерира нови проблеми, предизвикателства и рискове, но същевременно разкриват нови благоприятни възможности за развитие. Систематизирани са основните рискове, потенциалните възможности и необходимите действия за развитие на националната железопътна мрежа, произтичащи от новите насоки за развитие на TEN-T.

ВЪВЕДЕНИЕ

Основна цел на политиката на ЕС за изграждане и развитие на ефективна мултимодална Трансевропейска транспортна мрежа е да укрепва социалното, икономическото и териториалното сближаване и да допринесе за създаването на ефикасно и устойчиво единно европейско транспортно пространство, което увеличава ползите за своите потребители¹. За да се справя с възникващите предизвикателства от

¹ Регламент 1315/2013 относно насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа (http://publications.europa.eu/resource/ellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_1).

икономически, социален, технически и технологичен характер, политиката периодично се преразглежда и актуализира. В отговор на новите предизвикателства и в контекста на Европейския зелен пакт² и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност³ през 2019 г. Европейската комисия (ЕК) предприе инициатива за преглед и обществени консултации въз основа на които през 2021 г. изготви и публикува предложение за преразглеждане на Регламент 1315/2013 за TEN-T. Целта на предложението регламент е да се изгради ефективна европейска мултимодална транспортна мрежа с високи стандарти за качество.

1. ЦЕЛИ НА НОВИТЕ НАСОКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА TEN-T

Целите, заложи в новите насоки за развитие на TEN-T произтичат от политиката, определена с Европейския зелен пакт и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. Те са насочени към отстраняване на констатирани проблеми, свързани с недостиг на капацитет, недостатъчна свързаност на регионите, недостатъчна безопасност и надеждност на инфраструктурата.. Тези цели включват:

- Транспортът да стане по- екологичен, чрез изграждане на подходяща инфраструктура за да бъдат намалени задръстванията, емисиите на парникови газове (с 90% до 2050г.) и замърсяването на въздуха и водата;
- Да се улесни увеличаването на дела на железопътния транспорт, морския транспорт на къси разстояния и транспорта по вътрешните водни пътища;
- Премахване на участъците с недостатъчен капацитет и липсващите връзки;
- Подобряване на мултимодалността и оперативната съвместимост;
- Да се повиши устойчивостта на TEN-T към изменението на климата и други природни опасности или бедствия, причинени от човека;
- Подобряване на ефективността на инструментите за управление на TEN-T, като се рационализира процеса на докладване и наблюдение и се преразгледа структурата на TEN-T.

2. НОВОСТИ В ПОЛИТИКАТА

За постигане на целите, в предложението на ЕК за промяна на насоките за развитие на TEN-T са залегнали следните нови елементи:

- Дефинирани са девет нови транспортни коридора, интегриращи бившите коридори на основната мрежа с коридорите за железопътен товарен превоз;
- Дефинирана е разширена основна мрежа въз основа на приоритетни участъци от цялостната мрежа, които трябва да бъдат завършени до 2040 г.;
- Въвежда се междинен етап до 2040 г., като се предвиждат три етапа на развитие: до 2030 г. - завършване на основната TEN-T мрежа по съществуващи стандарти; до 2040 г. - завършване на разширената основна мрежа, съгласно новите стандарти; до 2050 г. - завършване на цялата Трансевропейска транспортна мрежа, включително широкообхватната мрежа.
- Въвеждат се нови изисквания, приоритети и акценти: високи инфраструктурни стандарти; напредък в иновативни технологии и цифровизация; инфраструктура за зареждане с алтернативни горива; безопасни и сигурни зони за паркиране; повишена устойчивост на TEN-T на природни и причинени от човека

² *Европейски зелен пакт*. (https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_bg).

³ *Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност* (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>).

бедствия; изисквания за опазване на климата и ОВОС за нови проекти; повече центрове за трансбордиране и мултимодални пътнически терминали в градовете; улесняване на мултимодалността за последната миля; връзки на летища с железопътен транспорт; превоз на автомобили с влакове; изискване за 424 града да имат планове за устойчива градска мобилност до 2025 г.;

- Подобряване на инструментите за управление и координация чрез засилване ролята на европейските координатори, замяна на двугодишните работни планове с работни планове за 4 години, автоматизирано въвеждане на данни и използване на TENtec⁴ за наблюдение на напредъка и др.

3. ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Държавите членки следва да приведат Националните стратегически документи, планове и програми в съответствие с изискванията и сроковете, определени в новия регламент за TEN-T. Железопътната инфраструктура трябва да отговаря на изискванията на Директива (ЕС) 2016/797⁵ и ТСОС⁶. Конкретните изисквания на Регламента за TEN-T (таблица 1) се отнасят, както за железопътната инфраструктура, така и за резултати от оперативната дейност в рамките на широкообхватната (ШО), разширената основна (РО) и основната (О) мрежи.

Таблица 1 Нови изисквания и приоритети за железопътния сектор

| Изисквания към транспортната инфраструктура | Срок | | |
|--|------|------|------|
| | ШО | РО | О |
| Да е напълно електрифицирана | 2050 | 2040 | 2030 |
| Междурелсие за нови железопътни линии 1435 мм | 2050 | 2040 | 2030 |
| Натоварване на колоос най-малко 22,5 тона | 2050 | 2040 | 2030 |
| Да позволява движение на товарни влакове с дължина най-малко 740 м | 2050 | 2040 | 2030 |
| Да осигурява стандарт най-малко Р400 ⁷ | 2050 | 2040 | 2040 |
| Минимална експлоатационна скорост 100 км/ч за товарни влакове | - | 2040 | 2030 |
| Минимална скорост 160 км/ч за пътнически влакове | - | 2040 | 2040 |
| Да е внедрена ERTMS ⁸ | - | - | 2030 |
| Системите за сигнализация от клас В ⁹ да са изведени от експлоатация | - | - | 2040 |
| Да е оборудвана с основана на радиосистема ERTMS | 2050 | 2050 | 2050 |
| Да е оборудвана с основана на радиосистема ERTMS (при ново строителство и модернизация) | 2025 | 2025 | 2025 |
| Оперативни изисквания | | | |
| Времето за престой на всички товарни влакове, пресичащи границата да не надвишава средно 15 минути | 2030 | 2030 | 2030 |
| Най-малко 90 % от товарните влакове, пресичащи граница да пристигат със закъснение до 30 минути | | | |
| Допълнителни приоритети за развитието на железопътната инфраструктура | | | |
| Смекчаване на въздействието на шума и вибрациите | | | |
| Подобряване на безопасността на железопътните прелези | | | |
| Свързване на железопътната инфраструктура с пристанищната инфраструктура | | | |
| Дължина на влаковете над 740 м до 1500 м и 25,0 т натоварване на колоос при изграждане и | | | |

⁴ Интерактивна система за географска и техническа информация за TEN-T (TENtec).

⁵ Директива 2016/797 относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на ЕС (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex:32016L0797>).

⁶ Технически спецификации за оперативна съвместимост.

⁷ Стандарт Р400 определя 4 метра допустима височина на полуремаркета, натоварени на вагон (б.а).

⁸ Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт (European Rail Traffic Management System).

⁹ Национални системи за сигнализация (б.а).

| |
|---|
| модернизация |
| Автоматизирано управление на движението и цифрова свързаност за пътници чрез ERTMS и 5G |
| Обезпечаване на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи |
| Разработване на нови технологии за алтернативни горива за неелектрифицирани участъци |

Свързани с развитието на железопътния сектор са и някои от изискванията за мултимодалните товарни терминали (ММТ) и градските транспортни възли:

- ММТ да са свързани с наличните в района видове транспорт;
- ММТ да са оборудвани със системи от камери за железопътния транспорт (до 2030 г.);
- предоставяне на информационни потоци в рамките на терминала и между видовете транспорт по логистичната верига и терминала;
- ММТ, които са свързани към железопътната мрежа да обработват всички видове интермодални товарни единици (до 2030 г.);
- ММТ, които са свързани към железопътната мрежа, приемат влакове с дължина 740 m без манипулация (до 2040 г.);
- приемане на план за устойчива градска мобилност (ПУГМ с мерки за интегриране на различните видове транспорт;
- устойчива, безпроблемна и безопасна взаимовръзка за пътническия транспорт: между железопътния, автомобилния, въздушния транспорт и според случая, вътрешните водни пътища и морската инфраструктура;
- възможност пътниците да имат достъп до информация, да правят резервации, да плащат пътуванията си и да получават билетите си чрез услуги за мултимодална цифрова мобилност.

4. ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ БЪЛГАРСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

Влиянието на новите насоки за развитие на TEN-T върху българската железопътна система се определя кумулативно от новите акценти и приоритети, новият обхват на коридорите, новите изисквания към инфраструктурата, сроковете за изпълнение и изискванията към държавите-членки. Тези фактори генерират нови проблеми, предизвикателства и рискове, но същевременно разкриват нови благоприятни възможности за развитие.

Новите акценти и приоритети са насочени към трансграничните преходи, инермодалните терминали, връзките с пристанища и летища, градските възли и пътническите терминали.

Новата структура на транспортните коридори, преминаващи през България включва:

- Нов коридор "Западни Балкани", който е проектиран по съществуващия коридор за железопътен товарен превоз "Алпско-Западен Балкан", но разширен, за да обхване Западните Балкани, които са свързани с ЕС чрез Договора за създаване на транспортна общност¹⁰.
- Нов коридор "Балтийско - Черно - Егейско море", който се основава на части от бившия коридор ОИС11 и коридора за железопътен товарен превоз "Кехлибар". Предвижда се по него да се развиват мултимодални транспортни връзки север-юг до източната граница на ЕС.

¹⁰ Целта на договора е създаване на транспортна общност между ЕС и шестте държави от Западните Балкани (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=LEGISSUM%3A4379992>).

¹¹ Коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“

- Коридор "Рейн-Дунав", който включва северните участъци на бившия коридор "ОИС".

За България към разширената основна мрежа TEN-T се добавят участъци от коридори за железопътен товарен превоз, а именно железопътния пръстен около София и участъците от Пловдив до Симеоновград и до Нова Загора. За включените в TEN-T летища, пристанища и терминали няма промяна. Като градски възли, освен София са включени Бургас, Пловдив, Русе, Стара Загора, Варна, Видин.

В новата структура на коридорите попадат железопътни участъци, за които изпълнението на новите изисквания в определените срокове ще е проблемно. Това са отсечката Нова Загора - Симеоновград и железопътния пръстен около София. И двата участъка са със скорости до 60 км/ч, остарели осигурителни системи и нямат връзки за радио телекомуникация. Участъкът Нова Загора - Симеоновград не е електрифициран и не е включен в проекти за модернизация. Пристанищата Оряхово и Силистра, както и летищата Бургас и Пловдив, които попадат в широкообхватната мрежа, нямат връзка с железопътен транспорт.

Обобщено, основните рискове и потенциалните възможности за развитие на националната железопътна мрежа, произтичащи от новите насоки за развитие на TEN-T са следните:

- Увеличава се обхватът на националната железопътна мрежа, включена в TEN-T;
- Увеличават се задълженията за модернизиране на повече железопътни линии и елементи от инфраструктурата, включително ИМТ, за които няма проектна готовност;
- Възникват нови задължения във връзка с градските възли (връзки с железопътен транспорт, транспортни схеми, гарови комплекси и терминали, връзки с летища и пристанища) и граничните преходи;
- Увеличава се риска от липса на капацитет за завършване на актуалните проекти в срок и за поемане на нови ангажименти за развитие;
- Дава се възможност за развитие на направленията севр-юг;
- Дава се път на проекти за връзки с потенциални товародатели-пристанища, терминали, големи предприятия;
- Дава се възможност за финансиране на нови проекти чрез съфинансиране по МСЕ, ПВУ и ЕСИФ.
- Друга важна последица от промените е необходимостта от незабавни действия в следните насоки:
 - Актуализация на стратегически документи, планове и програми: Интегрирана транспортна стратегия и транспортен модел; Национални стратегии и планове за внедряване на TCOC и ERTMS; Национален план за развитие на комбинирания транспорт; Бизнес програма и инвестиционен план на НКЖИ;
 - Преглед и привеждане в съответствие на нормативната база (ако е необходимо);
 - Актуализация на Договора между НКЖИ и Държавата;
 - Преразглеждане и актуализация на проекти в процес на подготовка (железопътни участъци, индустриални клонове и гари, ИМТ, градски възли, пристанища);
 - Ускоряване на реализацията и подготовката на проекти;
 - Генериране на нови проекти и инициативи (за нови участъци, градски възли, ПУГМ, транспортни схеми, информационни системи и др.).

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Въпроси и отговори: Преразглеждане на Регламента за трансевропейската транспортна мрежа (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/qanda_21_6725).
- [2] Предложение за преразглеждане на Регламент 1315/2013- COM(2021) 812 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0812&from=EN>).
- [3] Съобщение на Комисията- Европейският зелен пакт- COM(2019) 640 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>).
- [4] Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>).
- [5] Договор за създаване на транспортна общност (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=LEGISSUM%3A4379992>).
- [6] Директива 2016/797 относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на ЕС (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex:32016L0797>).

EFFECT OF THE NEW GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T) ON THE BULGARIAN RAILWAY SYSTEM

Emil Jelezov
ejelezov@abv.bg

*Todor Kableshkov University of Transport
Sofia, 158 Geo Milev Str.
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

Key words: *Trans-European Transport Network (TEN-T), TEN-T corridors, TEN-T policy, rail infrastructure.*

Abstract: *Following evaluation and public consultations, in 2021 the European Commission published proposal for new directions of the policy for development of the Trans-European transport network (TEN-T). The aim of the proposed new regulations is the development of an efficient European multi-modal transport network of high quality standards, contributing to the creation of an effective and sustainable European transport area.*

The aims and the grounds of the TEN-T policy revaluation are summarised in the proposed report and represent the challenges placed by European Green Pact, the Strategy for sustainable and smart mobility, as well as the found problems in the development and management of the TEN-T. The report summarises the new elements of the policy for development of the TEN-T and the related new requirements for the railway sector. The last chapter of the report presents the results of the analysis of the impact of the new directions for development of the TEN-T on the Bulgarian railway network. This report is also focused on the factors which cumulatively generate new problems, challenges and risks, while on the other hand, reveal new advantageous possibilities for development. Finally, it summarises the main risks, potential possibilities and necessary activities for the development of the national railway network resulting from the new directions for the growth of the TEN-T.