
ГРУПА НА ВИСОКО РАВНИЩЕ ЗА ОСЪВРЕМЕНЯВАНЕ НА НАСОКИТЕ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

Публикуван на: 02.07.2003

Създаване на Групата на високо ниво

Групата на високо равнище беше създадена в края на миналата година с мандат от г-жа Лойола Де Паласио, вицепрезидент на Европейската комисия и отговарящ за транспорта и енергетиката. Целта на Групата беше до средата на 2003 година да бъдат преразгледани критериите за избор на приоритетните проекти за развитие на транспортната инфраструктура на Европейския съюз и на тази база да бъде подготвен списък от нови приоритетни проекти, които да бъдат завършени до 2020 година.

Групата, председателствана от г-н Карел Ван Мирт, беше съставена от по един представител на страните членки на ЕС, по един наблюдател от присъединяващите се страни и представител от Европейската инвестиционна банка. Бяха проведени 10 заседания на Групата в периода декември 2002 г. – юни 2003 г.

Групата на високо равнище потвърди нуждата от преоценка на насоките за развитието на Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T) определени от Европейския парламент и Европейския съвет през 1996 г.

Необходимост от осъвременяване на насоките за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа:

Транс-европейската транспортна мрежа се характеризира с:

- » - обезпокоително увеличаване на претовареността на мрежата
- » - запазване на тесните места
- » - липсващи връзки в мрежата
- » - липса на интероперабилност (съвместимост)

Перспективата от присъединяването на 12 нови страни членки акцентира върху нуждата от нов подход за запазване на конкурентноспособността на Европейската икономика и за гарантиране на балансирано и устойчиво развитие на транспорта.

Една от главните задачи на Групата беше от направените предложения да избере ограничен брой от приоритетни проекти за развитие на транспортната мрежа на разширения Европейски съюз.

За тази цел бяха определени и използвани следните **критерии и методи за оценка на проектите:**

На първия етап Групата елиминира проектите, които не отговарят на един от следните главни критерии:

- » - **Разположение на главна Транс-европейска ос** – тези проекти се отнасят до вътрешния пазар на разширена Европа и решават проблеми с претовареността на мрежата или касаят изграждането на липсващи връзки.

- » - **Имащи общо европейско значение и надвишаващи сумата от 500 милиона евро** за инфраструктура.

» - **Наличието на потенциална икономическа жизнеспособност, други социално-икономически предимства (социални, екологични и др.)**

На втория етап Групата оцени останалите след първия етап приоритетни проекти по отношение на следните качествени критерии:

» - Стойността на проекта, от гледна точка на **европейската му значимост** за подобряване връзките и съвместимостта между националните мрежи на страните членки

» - Повишаване на **социалното и икономическо приобщаване**, чрез по-добро бъдещо сътрудничество в разширена Европа или чрез свързване на главните периферни райони и най-малко развитите региони с останалата част на Европа

» - Принос за **устойчивото развитие на транспорта**, наблюдайки на проблемите на безопасността и защитата на околната среда и чрез развиване на комбинираните превози.

Приоритетни проекти стартиращи до 2010 г – Лист 1

На базата на предложенията получени от страните членки, присъединяващите се страни и Европейската комисия, Групата идентифицира серия от проекти с най-голямо европейско значение. Страните потвърдиха, че поемат ангажимент да започнат работа по всички участъци от всеки един от тези проекти най-късно през 2010 г., така че да бъдат в експлоатация най-късно през 2020 г.

Повечето проекти обхващат построяването на нова железопътна, водна и пътна инфраструктура. Технологичните проекти, които целят подобряването на интероперабилността (съвместимостта) на железопътната мрежа и цялостния транспортен мениджмънт също се считаха за приоритетни.

Българското Министерство на транспорта и съобщенията прие предизвикателството да участва с предложения, включващи стратегически проекти на наша територия.

Благодарение на професионално подбраните и изготвени предложения бяха класирани следните проекти с българско участие.

Елиминиране на тесните места на Рейн – Майн – Дунав

Този проект беше предложен от българската и румънската страна и впоследствие беше възприет от всички страни като един общ проект. Елиминирането на тесните места ще подобри навигацията и ще увеличи товарния поток по коридора. Коридора Рейн – Майн – Дунав е главен товарен път свързващ Северно море (пристанище Ротердам) с Черно море (пристанище Констанца). Минималното изискване за дълбочина по протежение на целия коридор е 2,5 метра, което осигурява достъп на плавателни съдове до 3 000 тона. Строителните работи по река Дунав в Германия, Австрия, Унгария, Румъния и България трябва да осигурят минимална водоизместимост през цялата година. В Румъния и България, хидротехническите инженерни работи изискват естествено драгиране на реката, както и строителни работи за укрепване на речния бряг. В българския участък тесните места са от км 530 до км 520 – остров Батин и от км 576 до км 560 – остров Белене. Предвидено е чрез драгажни и други строителни дейности да се подобрят параметрите за корабоплаване, чрез което ще се осигури безопасна навигация според международните изисквания. При проектирането и строителните дейности ще се спазват препоръките и изискванията на Дунавската комисия. Проекта е на стойност 138 милиона евро и ще бъде реализиран в периода 2006 – 2011 година.

Железопътна линия Гърция/Българска граница – София – Будапеща – Виена – Прага – Нюрнберг

Трасето на железопътната линия по транспортен коридор IV е вече идентифицирано на Общоевропейските конференции на Министрите на транспорта и ще насърчава вътрешния трафик и търговията в голяма част от Европа. Чрез осъществяването на проекта ще се

намалят значително времепътуването и стойността за товарните и пътнически влакове и ще се повиши тяхната скорост. Проектът ще бъде гръбнак на железопътната мрежа на Източна Европа, свързваща пристанищата Атина, Солун и Констанца със сърцето на разширена Европа. Той ще позволява и връзка между Балтийско, Егейско и Черно море. Българският участък от проекта **Кулата – София – Видин** ще бъде с приблизителна дължина от 420 км на стойност 2, 400 милиарда евро. Преобладаващата скорост на съществуващото трасе е 70–80 км/ч., а средната търговска скорост е 30–40 км/ч. Телекомуникационната и сигнална техника е 40-50 годишна. Бъдещият проект ще включва строителство на нова двупътна, електрифицирана железопътна линия и реконструкция на съществуващи единични участъци от трасето за скорости от 160 км/ч. Предвижда се окончателното завършване на проекта да стане в периода до 2015 година.

Автомагистрала Солун – София

Този проект ще допълни липсващите връзки на много важната пътна ос в Източноевропейските страни на разширена Европа. Автомагистралата ще структурира пътната мрежа в Източна Европа и ще свързва пристанищата на Атина, Солун и Констанца със сърцето на разширена Европа. Този път е идентифициран на общоевропейските конференции на Министрите на транспорта, ще повиши трафика и търговията в район, който обхваща относително ниско ниво на развитие. Също така ще свързва гръцката автомагистрална мрежа с Европейската мрежа.

На българска територия автомагистрала Струма ще бъде с дължина 156 км. Строителните работи ще са на стойност 675 милиона евро и ще бъдат завършени до 2010 година. **Други значими проекти за териториална кохезия - Лист 3**

Железопътна линия Бари – Дуръс – София – Бургас/Варна

Този проект съпада с трасето на Общоевропейски транспортен коридор 8. Той е предвиден да бъде завършен до 2020 година.

През българска територия проекта е разделен на три лота:

- » Модернизация на железопътната линия София - Пловдив – 156 км
- » Реконструкция на железопътната линия Пловдив - Бургас – 294 км
- » Реконструкция на железопътната линия Карнобат - Варна – 157 км

Общата стойност на проекта е 937 милиона евро.

Връзката на железопътната линия с двете най-големи пристанища на България – Варна и Бургас съответства на приоритетите в Бялата книга за транспортна политика на ЕС за осъществяване на по-добри връзки на пристанищата с железопътната мрежа.

Завършването на проекта ще осигури свързването на Транс-европейската транспортна мрежа с Черноморската общоевропейска транспортна област.

Общи проекти, касаещи България

Проектът **ГАЛИЛЕО** е от особен стратегически интерес и ще осигурява Европейския съюз с автономна радионавигационна система. Разполагането на 30 сателита обхващащи целия свят, допълнени с наземни предаватели ще позволяват осигуряването на универсални услуги. В проекта са включени всички страни членки, както и присъединяващите се, между които е и България.

От Галилео ще извличат полза авиацията, корабоплаването, пътния и железопътния транспорт, както и потребителите на транспортни услуги. Галилео ще бъде използван за различни професионални и лични дейности, от строителната индустрия, за социални и спешни дейности, от земеделските и риболовни региони и др. Той е проектиран за гражданска употреба по целия свят и ще осигурява свободно наличие на сигнал и сигнални ограничения за специфични групи, като търговски доставчици, служби по

безопасност, авиационен сектор.

Комисията оценява, че в резултат от използването на Галилео глобалният пазар за сателитни навигационни продукти и услуги ще надхвърли 200 милиона евро и че ще бъдат създадени 100 000 нови работни места.

Включването на всички български предложения (на обща стойност **4, 150 милиарда евро**) в списъците с приоритетни проекти е успех, с който не могат да се похвалят не само присъединяващите страни, но дори и повечето от страните членки на Европейския съюз.

След наскоро затворената преговорна глава 9 "Транспортна политика" ние доказахме за пореден път с работата си и постигнатите резултати в Групата, че сме на прав път в планирането и реализирането на общонационалната транспортна политика, като неразделна част от европейската.