

Working Document RUSSIAN

Методология планирования для транс-европейской транспортной сети (TEN-T), которая используется для предложения Комиссии, сделанное 19 октября 2011

Настоящий документ устанавливает методiku планирования будущей транс-европейской транспортной сети (TEN-T), в котором будет представлена двойственная структура сетевого уровня, включая всеобъемлющую и опорную сеть.

1. Всеобъемлющая сеть

Всеобъемлющую сеть представляет собой основной слой TEN-T и включает в себя компоненты для всех видов транспорта - железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, воздушный и морской, а также их соединяющие точки и соответствующую информацию о движении и систем управления.

Всеобъемлющая сеть, по сути, результат обновления и корректировки текущего TEN-T, как это определено в Решении N ° 661/2010/EU Европейского Парламента и Совета от 7 июля 2010 года. Союзные принципы по руководству для развития транс-европейской транспортной сети.

Для обновления и корректировки необходимо соблюдать ряд правил:

1. Обновление текущей TEN-T для отображения прогресса в ее реализации и корректировка в случае необходимости изменения в национальном планировании, в согласованности с планированием ЕС;
2. Добавить выбранные и четко определенные недостающие ссылки и узлы, особенно в государствах-членах, которые присоединились к ЕС с 2004 года, которые необходимо обеспечить однородным сетевым планированием, звуковым модальным балансом и взаимосвязью национальных сетей, а также внести значительный вклад в цели TEN-T. Особое внимание будет уделяться в этом контексте сетевой плотности, которые в принципе должны соответствовать NUTS 2 зонам и отражать пространственное распределение населения и экономической, и промышленной деятельности.
3. Ликвидация тупиков и изолированных связей в текущем TEN-T, если не оправдано по географическим особенностям.
4. Убедитесь, что минимальные стандарты для инфраструктуры и оборудования выполнены в соответствии с соответствующим законодательством в настоящее время на месте (например, железнодорожные совместимости, безопасности дорожного туннеля, внутренних водных путей категоризации).
5. Пересмотреть выбор морских портов, открытых для коммерческих перевозок, соответствующих по крайней мере, одному из следующих критериев:

Пассажирские перевозки: морские порты подключены к сухопутному компоненту всеобъемлющей сети с годовым объемом перевозок превышающих 1 % от общих годовых пассажирских морских перевозок ЕС. Этот ежегодный объем перевозок должен представлять среднее значение последних трех лет итогов, для которых доступны данные из EUROSTAT2.

Грузовые перевозки: морские порты подключены к сухопутному компоненту всеобъемлющей сети с годовым объемом трафика - либо для массовых или, либо не для массовых погрузочно-перевозочных работ – которые превышает 1 % соответствующего общего годового грузооборота в портах ЕС. Этот ежегодный объем перевозок должен представлять средний итог последних трех лет для которых доступны данные из EUROSTAT3.

Морские порты расположены на островах, при условии, что они обеспечивают доступ в NUTS 3 или в уровни архипелагов.

Морские порты расположены в отдаленных регионах или периферийных районах при условии, что расстояние от другого TEN-T порта составляет не менее 200 км.

6. Пересмотреть выбор аэропортов, открытых для коммерческих перевозок, в соответствии со следующими конкретными критериями:

Пассажиры: Аэропорты с годовым объемом трафика превышает 1 % от общих годовых воздушно-пассажирских перевозок ЕС. Этот ежегодный объем перевозок должен представлять среднее от суммы последних трех лет, по которым имеются данные из EUROSTAT4.

Грузовые перевозки: Аэропорт с ежегодным объемом трафика более 2 % соответствующей общей годовой обработки грузов в аэропортах ЕС. Этот ежегодный объем перевозок должен представлять средний итог последних трех лет, для которых доступны данные EUROSTAT5.

Аэропорт расположен на островах.

Аэропорты расположены в периферических или имеющих выходы к морю местах, при условии что расстояние аэропортов TEN-T друг от друга составляет менее 100 км, или, в случае, если они подключены к высокоскоростной железнодорожной линии, по меньшей мере 200 км.

7. Для внутренних портов объем порога, установленный в Решении N ° 661/2010/EU, останется без изменений. Внутренние порты должны быть открыты для коммерческих перевозок, расположенных на внутренних водных путях TEN-T и должны быть взаимосвязаны с другой автомобильной или железнодорожной транспортной инфраструктурой TEN-T.

8. Добавить сетевой компонент, состоящий из мульти модальных платформ, которые должны обеспечивать свободный доступ к любому логистическому оператору. Эти платформы выполняют одно из следующих критериев:

Мульти модальные платформы составляют основную платформу NUTS 2 региона и связаны с двумя модальными сетевыми компонентами TEN-T.

Мульти модальная платформа превышает количественный порог для морских портов.

2. Базовая сеть

Базовой сетью является подмножество всеобъемлющей сети, которая покрывает базовую, чтобы представить стратегически наиболее важные узлы и связи транс-европейской транспортной сети. Она является мульти модальной - то есть она включает в себя все виды транспорта и их соединения, а также соответствующие системы управления дорожным движением, а также инфраструктуры, включенные в эту сеть должны быть подмножеством всеобъемлющей сети.

Опорная сеть определяется в следующих шагах:

1. Определение основных узлов опорной сети:

Эти узлы из самых высоких стратегических значений в ЕС, которые определены в первом шаге процедуры планирования:

- Основные узлы для пассажиров и грузов,
- Основные узлы для грузов только
- Основные узлы для пассажиров только.

Существуют два класса основных узлов: основные узлы (P), которые определяют общую сеть конфигурации, и вторичные узлы (S), которые входят в состав первичных узлов или являются результатом формирования сети.

2. Выявление связи между основными узлами:

Мульти модальные связи будут выбраны из обширной сети для подключения основных узлов после соответствующих (потенциальных) основных транспортных потоков, как указано в п. 2.2.

Применяя эту методику на внутренних водных путях, показано, что почти все из них станут частью опорной сети. По этой причине, вся сеть внутренних водных путей, которая соответствует ЕЭК ООН категории IV, считается частью основной сети.

"Морские магистрали» являются морским измерением TEN-T. Насколько они соответствуют функциям связи опорной сети или их участков (например, связи опорной сети основных узлов через моря), настолько они также считаются частью основной сети.

3. Слияние модальных частей сети с основной мульти модальной сетью.

2.1 Основные узлы опорной сети

Первичные узлы, которые формируют сеть, обозначены (P), вторичные узлы (S).

А. Основные узлы для пассажирских и грузовых перевозок:

1. (P) столица каждого государства-члена ЕС.
2. (P) Каждая "Зона Растущих Больших Городов" (ЗРБГ в ESPON6 Atlas 2006).
3. (P) агломерации или город кластер, который, в том числе соответствует окрестностям, как это определено в соответствии с КГЗ ("крупных городских зон», согласно с Городским аудитом и ЕВРОСТАТом) превышает 1 миллион жителей.
4. (P) основной пункт пересечения границы каждого из доступных видов транспорта, между каждой страной-членом ЕС и его не входящим в ЕС соседом.

(Во многих случаях, это будет совпадать с точками, где указаны основные оси, указанные в Сообщение Комиссии "Расширение основных трансъевропейских транспортных осей на соседние страны - Руководящие принципы для транспорта в Европе и соседних регионах », пересекающих границы ЕС).

В рамках этого двойного многоуровневого подхода, городские узлы играют важную роль в мульти модальных базовых сетях в связи с их инфраструктурой как для пассажиров, так и для грузовых

перевозок. Помимо их широкого спектра экономических, социальных и культурных функций, для транспортной системы Союза, они особенно актуальны в следующем отношении:

- они подключают сетевые связи – обе, как основная, так и всеобъемлющая сети;
- они соединяют виды транспорта, повышая тем самым мульти модальность;
- они связывают большие расстояния и / или международные с региональными и местными перевозками (пассажиры и грузов).

V. Основные узлы для грузовых перевозок:

1. (S) морской или внутренний порт или автомобильно-железнодорожный терминал городского главного узла в соответствии с одним из критериев А.1 - А.3.
2. (P) морской или внутренний порт с годовым объемом перевалки не менее 1% от общего объема перевалки всех морских портов ЕС, которые основаны на линейной интерполяции между основной и не основной массами.
3. (P) в островных государствах-членах или в регионах NUTS 1 с выходом к морю, где нет портов, классифицируются в соответствии с критериями В.1 или В.2, как правило, вдоль каждой непрерывной береговой линии только один морской порт классифицируется как основной узел. Он должен быть таким крупнейшим портом, однако, учитывая, также, тыл соединения.

Порты на островах, которые не являются членами сами по себе, в целом не квалифицируются как основные узлы, из-за их связей с внутренними районами, если в TEN-T вообще, как правило, принадлежат к всеобъемлющей сети.
4. (S) внутренние порты, которые имеют соответствующую функцию интерфейса к основной сети железнодорожных связей для грузовых перевозок, классифицируются как основные узлы для грузовых перевозок.

C. Узлы классифицируются как основные узлы для пассажирских перевозок, если они соответствуют одному из следующим критерий:

1. (S) аэропорты городских основных узлов в соответствии с А.1 - А.3. Среди этих аэропортов, те, которые превышает 1% от общего годового объема пассажиров внутри ЕС, которые должны быть подключены к железнодорожной сети, не позднее конца 2050 года.
2. (P) города, связанные с морскими портами, квалифицированы к базовой сети в соответствии с критериями В.2 или В.3, если их население превышает 200,000 жителей соответствующих КГЗ.
3. (S) морские порты квалифицированы к базовой сети в соответствии с критериями В.2 или В.3, если они показывают, что у них есть плацдарм функций для соединений пассажирского паромов с морскими связями основной сети.

2.2 Связи Основной Сети

В то время как внутренние водные пути основной сети совпадает с всеобъемлющей сетью, следующие критерии применяются только к автомобильному и железнодорожному транспорту. Наземные базовые сетевые связи (автомобильные, железнодорожные) будут дополняться

"Морскими магистралями", чтобы должным образом подобраться к островным государствам-членам и сократить соединения с, или между полуостровами.

Связи основной сети должны быть первостепенной важности для дальних перевозок и играть стратегическую роль для развития TEN-T. Тем самым они способствуют однородной и сбалансированной доступности на всей территории Союза.

D. Связи для перевозки пассажиров и грузов выбираются в соответствии со следующими критериями:

1. Соседние города основных узлов, в соответствии с А.1 - А.3, должны быть соединены друг с другом автомобильным и железнодорожным транспортом. (Два основных узла считаются "соседними", если подходят соответствующим (Существующим и / или потенциальным) транспортным потокам и между ними следуют прямые линии, не проходящие через третий основной узел, который находится где-то посередине.)

Более отдаленные основные узлы, в которых сеть формируется, таким образом, косвенно связаны друг с другом.

2. Пограничные пункты пропуска, в соответствии с А.4, связаны с их соответствующими внутренними районными основными узлами, следуя соответствующим транспортным потокам.

E. Связи для грузов выбираются в соответствии со следующими критериями:

1. Морские порты, в соответствии с В.2 или В.3, должны быть подключены только к одному тыльному основному узлу каждый, который соответствует наиболее актуальным транспортным потокам. В принципе, связь между портами не предусмотрена, но может быть следствием общего маршрута связи основной сети. В странах, где железные дороги существуют, тыл соединения портов основной сети, должен включать в себя как дороги, так и железнодорожный транспорт.

2. Связи местных морских и речных портов, а также автомобильно-железнодорожных терминалов, в соответствии с В.1 и В.4, ("Последняя миля") рассматриваются как часть основной сети.

F. Связи для пассажиров выбраны в соответствии со следующими критериями:

1. В государствах-членах, которые имеют железные дороги, аэропорты должны быть подключены к железнодорожной сети к концу 2050 года, если их годовой объем пассажирских перевозок превышает 1% от соответствующего общего объема ЕС.

2. Морской порт города, в соответствии с С.2, и морские порты особой важности для пассажирских паромов в основной сети, в соответствии с С.3, должны быть связаны с соответствующими внутренними районными городскими узлами.

G. Упущение связи:

Связь базовой сети, в соответствии с D.1, D.2, E.1, E.2, F.1 или F.2, не должна быть предусмотрена, если:

1. Связь не существует ("недостающее звено"), но его реализация не будет оправдана его функциями, например, в пределах потенциальных транс европейских транспортных коридорах, или возможно к 2030 году;

2. Связь существует, но не соответствует требованиям к своим функциям в рамках основной сети и ее модернизация не будет оправдана ее функциями, например, в пределах потенциального транс европейского транспортного коридора, или осуществлена к 2030 году;

3. В частности, если необходимые меры не были бы экономически жизнеспособными или экологически устойчивыми.

Применяя эти критерии для режимов в отдельности, это будет исключительно позволять отклонения от принципа мульти модальности на уровне связи. Там могут быть ссылки, которые содержат только автомобильный или железнодорожный транспорт.

"Морские магистрали" будут строительным блоком будущего морского измерения TEN-T.

Н. Критерии для маршрутизации связей:

1. Только связи всеобъемлющей сети могут быть выбраны для основной сети.

2. Связи должны быть как прямыми, так и направленными, насколько это возможно, соответствуя контролю потоков междугородного трафика в целях повышения эффективности и действенности транспорта для поддержки территориальной сплоченности и вклада в сокращение выбросов парниковых газов и выбросов загрязняющих веществ, а также для устойчивого землепользования.

3. Объезды были бы оправданными, чтобы обойти неизбежные препятствия и экологически чувствительные пространства (Например, экологическая сеть охраняемых территорий Natura 2000) и подтянуть дополнительные небольшие города, аэропорта, грузовые терминалы, и т.д., если они находятся не слишком далеко от направленной линии, и если недостатки, за счет дополнительных обходных путей, не превышают выгоды от улучшения региональной или местной доступности.

1. Связи должны следовать, насколько это возможно, уже существующей инфраструктуре, которая находится в процессе строительства или планируется. Транспортные потоки должны быть сгруппированы, по возможности, с учетом топографических условий, воздействий на окружающую среду, потребности пользователей и возможных ограничений потенциала.

2. Железнодорожные связи могут быть разделены на два различных маршрута для пассажирских и грузовых перевозок, принимая во внимание конкретные технические параметры (градиенты, скорость ...) и конкретные оперативные ситуации, такие как обход территорий с высоким пассажиропотоком.