



Европейски съюз  
Регионална политика

# rapoportata

inforegio

# 38

ЛЯТО 2011 Г.



## Свързаност на Европа

Транспортна и регионална политика

bg

## УВОДНА СТАТИЯ

Дирк Анер

3

## ОБЩ ПРЕГЛЕД

Конкурентна и устойчива транспортна система за Европа

4-7

## ИНТЕРВЮТА

Матиас Руете — Луис Валенте де Оливейра — Жан-Марк Офнер — Хорст Зауер

8-11

## ПОЛИТИКАТА TEN-T

Мултимодална транспортна мрежа за Европа

12-13

## ПЪТЯТ НАПРЕД КЪМ ПО-ЧИСТ, ПО-ЗЕЛЕН ТРАНСПОРТ

14-15

## В ЦЯЛА ЕВРОПА

Изграждане на по-стабилни връзки с Югоизточна Европа  
Скандрия – скъсяване на разстоянието между балтийския и адриатическия регион  
Португалия – Система за морски трафик - новата, интелигентна система на Общността за контрол на движението на корабите  
Разширението на софийското метро вдъхва нов живот в сърцето на града  
Нови съоръжения в пристанище Ла Рошел за посрещане на нуждите на растящия пазар  
Изграждане на по-добра магистрала в Словения  
Модернизация на железопътна линия с ползи в международен план - Република Чехия

16-22

23

## ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

Преосмисляне на градската мобилност:  
Мрежата за активно пътуване

24-25

## КАК ТРАНСПОРТНИТЕ ВРЪЗКИ ОФОРМЯТ ОБЛИКА НА ЕС

26

## РОЛЯТА НА REGIO

Резултати от обществените консултации по Петия кохезионен доклад

27

## КАЛЕНДАР НА СЪБИТИЯТА

28

## ИЗКАЖЕТЕ МНЕНИЕТО СИ

Снимков материал (страници):

Авторски материал:

Заглавна страница: © ЕС

Вътрешни страници: всички снимки © ЕС, с изключение на:

Стр. 10: © a-urba

Стр. 11: © TransBaltic

Стр. 17: © Пристанище Роцок/Нордлихт

Стр. 18: © ССТМС-Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente (Контролен център за крайбрежен морски трафик)

Стр. 19: © Софийско общинско дружество „Метрополитен“ ЕАД

Стр. 21: © DARS - Словенската фирма за управление на магистралите

Стр. 22: © Филип Хайнал, Министерство на транспорта на Чешката република

Изданието е отпечатано в тиражи на английски, немски и френски на рециклирана хартия.

Мненията, изразени в публикацията, отразяват възгледите на съответните им автори и не задължително тези на Европейската комисия.

Съдържанието на това списание е представено в окончателен вид през м. май 2011 г.



Транспортът е много повече от придвижване от едно място до друго: става дума за мрежите, които се развиват и ползват финансова подкрепа от средствата на ЕС, като по този начин допринасят за оформяне на икономическия растеж, устойчивостта и достъпа до основни услуги. В това издание на Панорама, ще разгледаме картината в сектора на транспорта в общ план – от високоскоростните железопътни връзки, свързващи отделните страни до екологосъобразните системи за градски транспорт.

Действията на равнище ЕС имат решаващ принос за постиженията в рамките на европейската транспортна система през последното десетилетие. Структурните фондове и Кохезионният фонд в исторически план се явяват основен източник на финансиране за подобряването на транспортните връзки в изоставашите в своето развитие региони на територията на ЕС. Неотдавна одобрените макростратегии за регионите на Балтийско море и река Дунав предлагат нови средства за изграждане на връзки между напредъка в сектора на транспорта, който се отбелязва в трансграничен план.

Отправяйки поглед към бъдещето, неотдавна публикуваната Бяла книга относно транспорта – „Пътна карта към Единното европейско транспортно пространство“ – оповестява мащабен пакет от нови инициативи в областта на политиките. Каква е тяхната цел? Изграждане на по-конкурентна и интегрирана транспортна система, която повишава мобилността и до 2050 г. ще намали емисиите парникови газове. Инициативата включва 40 различни области, необходими за трансформацията на европейската транспортна система и поставяща акцент върху предизвикателствата, сред които намаляване на зависимостта ни от нефт, преодоляване на натовареността в пътното движение и подобряване на инфраструктурата.

Интервюираните лица споделят своя опит въз основа на извлечени поуки, очертават бъдещите предизвикателства и начините за стимулиране на икономическата и териториална кохезия чрез следването на ефективна транспортна политика. Обзорът на последната оценка на регионалната политика показва постигнатото до момента, както и това, което все още е необходимо да се промени в рамките на транспортните мрежи на ЕС. За да се запознае с усилията, които се полагат на място в отделните страни, рубриката „В цяла Европа“ представя интервюта с представители на седем проекта за изграждането на различни видове транспортни съоръжения.

Поставяйки акцент върху следването на интегрирани подходи към преодоляването на предизвикателствата, пред които са изправени определени региони, по линия на регионалната политика може да бъде оказана подкрепа за конкретни нужди на общностите в рамките на съответните територии. Ясно е, че регионалният отговор на предизвикателството, свързано с начините, по които транспорта може да допринесе за постигането на целите на кохезионната политика, да стимулира растежа и да повиши своята устойчивост, ще бъде ключът към постигането на целите, заложили в Бялата книга.

Приятно четене!

**Дирк Анер**

*Генерален директор, Европейска комисия  
Генерална дирекция „Регионална политика“*

# КОНКУРЕНТНА И УСТОЙЧИВА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ЗА ЕВРОПА

Транспортът – двигател за растеж, промяна в околната среда, международен въпрос. На 28 март 2011 г. Европейската комисия прие Бялата книга от 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“. Тя цели да намери баланс между споменатите фактори и да гарантира пълна и конкурентна интеграция на европейските региони в глобалната икономика в бъдеще. Бялата книга очертава конкретни действия и представя анализ на постигнатото до момента, както и предизвикателствата, пред които ще бъдем изправени в бъдеще. Тези предложения са от особена важност за европейските региони и регионалната политика на ЕС, тъй като устойчивата транспортна инфраструктура укрепва връзките и увеличава ползите от вътрешния пазар.

„В други региони се полагат основите на огромни по мащаб, амбициозни проекти за модернизация на транспортния сектор и програми за инвестиции в инфраструктурата; от жизненоважно значение е европейският транспорт да продължи да се развива и инвестира, за да бъде в състояние да запази своята конкурентна позиция“.

„Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“ – Бяла книга относно конкурентния и устойчив транспорт

Едно от ключовите предизвикателства е изграждането на хармонизирана транспортна система въз основа на декларираната от Комисията цел за общо намаляване на емисиите парникови газове в ЕС, като до 2050 г. те трябва да бъдат намалени с 80 до 95 % в сравнение с нивата им от преди 90-те години на миналия век. Шестдесет процента от това намаление следва да бъде постигнато в рамките на транспортния сектор. Въпреки че транспортът вече е по-екологосъобразен, пътното движение е по-интензивно от всякога, а 96 % от потребяваната енергия все още се добива от изкопаеми горива. Забавените действия или плахите стъпки за възприемане на нови технологии са в състояние да поставят ЕС в ролята на изоставащ регион в сравнение с други, по-отворени към иновациите части на света.

Паралелно с поставянето на подчертан акцент върху технологичните иновации, които се намират в основата на изграждането на по-чисти и интелигентни елементи на инфраструктурата и системи, изграждането на капацитет в подкрепа на усилията за въвеждане в практиката на подобни иновации също е сред приоритетите, заложи в дневния ред.

## Повишаване на мобилността, понижаване на емисиите

Без съмнение, инвестициите в транспортната инфраструктура са двигател за икономическия растеж и повишават обемите на търговията и равнището на благосъстояние. В отсъствието на ефективни мрежи, жителите на по-отдалечените или трудно достъпни в географски план региони са изложени на риск от това да бъдат откъснати от местата на предоставяне на услуги и възможностите за трудова заетост.

С цел намиране на баланс между това, което би могло да бъде разглеждано като конфликтни интереси, Пътната карта идентифицира начини за ограничаване на зависимостта на транспортната система от нефт без да бъде компрометирана ефективността на мобилността, включително:

- подобряване на енергийната ефективност на ползваните към момента видове транспортни средства или начини на придвижване и транспорт;
- разработване и внедряване на нови, устойчиви горивни системи и системи за задвижване;
- оптимизиране на функционирането на мултимодалните логистични вериги, при поставяне на акцент върху повишаването на тяхната енергийна ефективност, например, изграждането на по-добри връзки между възможностите за железопътен и морски превоз на товари на дълги разстояния;
- ползване на иновативни системи за управление на движението и пазарни мерки, сред които премахване на съществуващите бариери пред превозите на товари на къси разстояния.



## Пътна карта за действие

През последните десет години, въздушният, пътният и до известна степен железопътният транспорт се отвориха към пазара, като в общ план това беше съпроводено и от повишаване на сигурността. Единното европейско небе също се доказа като успешна инициатива за координиране на хармонизираната система и управлението на въздушното движение. В момента, пътниците притежават реални права, като са приети и нови условия за работа за заетите в сектора лица.

Трансевропейските транспортни системи (TEN-T), продължават да допринасят за териториалната кохезия и не единствено посредством подкрепата, която се предоставя за изграждането на високоскоростни железопътни връзки. На последно място, силен акцент се поставя и върху подобряването на екологичните показатели на транспорта.

В рамките на стратегия Европа 2020, по-нататъшното развитие на европейската инфраструктурна, транспортна мрежа следва да бъде насочено към поставянето на начало на изграждането на ресурсно ефективна транспортна система, която почива на иновации и поставя акцент върху преодоляването на проблемите, свързани с изменението на климата и останалите предизвикателства в областта на околната среда, и териториалната кохезия.

За да поеме Европа в посока, отговаряща на потребностите на настоящото и бъдещите десетилетия, Бялата книга от 2011 г. описва действията, почиващи върху постиженията от миналото, които е необходимо да бъдат предприети. По-долу са представени някои от предложените идеи:

### Ефективна и интегрирана система за мобилност

- Единно европейско транспортно пространство
- Насърчаване на качествените работни места и условия на труд
- Сигурен транспорт
- Действия за подобряване на безопасността на транспорта: спасяване на хиляди човешки живота
- Качество и надеждност на услугите

### Иновации за бъдещето: технологии и поведение

- Европейска политика за изследвания и иновации в областта на транспорта
- Насърчаване на по-устойчиво поведение
- Интегрирана градска мобилност

### Съвременна инфраструктура и интелигентно финансиране

- Транспортна инфраструктура: териториална кохезия и икономически растеж
- Съгласувана рамка за финансиране
- Правилно ценообразуване и избягване на пазарните изкривявания.

### Външното измерение

- Тласък за постигане на международните цели в областта на изменението на климата и енергийната ефективност;
- Разработване на рамка за сътрудничество за разширяване на обхвата на транспортната и инфраструктурна политика съвместно с нашите съседи.



Електрическите превозни средства са ключът към постигане на целите по отношение на намаляването на емисиите.

# КОНКУРЕНТНА И УСТОЙЧИВА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ЗА ЕВРОПА

## Ефективни транспортни системи дават тласък на изграждането на териториална кохезия

Действията на ниво ЕС имат решителен принос за постигнатия напредък в рамките на европейската транспортна система през последното десетилетие. В исторически план, Структурните фондове и Кохезионния фонд се явяват основен източник за финансиране на инвестициите, необходими за подобряването на транспортните връзки в изоставашите в своето развитие региони на територията на целия ЕС.

Кохезионната политика активно насърчава предприемането на регионални и национални действия, свързани с приоритетите в сектора на транспорта и трансграничното сътрудничество. Неотдавна приетите макрорегионални стратегии за региона на Балтийско море и на река Дунав предоставят укрепена рамка за трансгранично планиране и потенциал за интегрирано развитие на транспортния сектор.

Последствията от икономическата криза все още се усещат на територията на целия ЕС – растящата безработица и намаляването на публичните разходи предполагат по-висока от всякога необходимост от разходоефективна мобилност при паралелно намаляващ брой възможности за осигуряване на мобилност. Необходимо е да постигнем повече с по-малко ресурси. Съществуващите, доказали се системи, сред които и кохезионната политика, предоставят идеална възможност за подобряването на качеството на редица действия, които могат да се предприемат в отделните страни и региони, например, подкрепа за европейската железопътна индустрия.

### Европейската железопътна индустрия

„Когато през 1986 г. започва изграждането на първата испанска високоскоростна железопътна линия, страната е сред най-бедните в Европейския съюз, а Андалусия е един от най-бедните региони на Испания. Въпреки това, правителството на страната взема решение за изграждането на нова, високоскоростна железопътна връзка между столицата Мадрид и административният център на провинцията Севиля, при ползване на най-добрите съществуващи технологии. Оттогава до момента страната е отбелязала завиден ръст в своето развитие, а днес регион Андалусия е много по-конкурентоспособен отколкото в миналото. Подобно развитие нямаше да бъде възможно без съществуването на кохезионната политика и териториалният ефект на тази политика“.

## Какво представлява TEN-T?

Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е базата, която предоставя възможности за потока на стоки и средства за свободно придвижване на хората на територията на целия Европейски съюз. Това е ключова политика, която обединява западната и източна част на ЕС и очертава рамката на бъдещото Единно европейско транспортно пространство.

Повишената степен на интеграция в светлината на по-големия вътрешен пазар, намаляването на въглеродните емисии в транспортния сектор, ролята на ЕС в глобалната борба срещу изменението на климата – всички тези предизвикателства налагаха преглед на политиката, началото на чието изпълнение беше поставено през 2009 г.

TEN-T се финансира от ЕС чрез Програмата TEN-T със средства от фондовете за европейско регионално развитие и Кохезионните фондове, тъй като подобряването на достъпа е от основополагащо значение за конкурентоспособността и кохезията в Европа.

### Какво включва програмата?

Като цяло, финансовата подкрепа на ЕС в областта на транспорта за програмния период 2007—2013 г. включва:

- трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), пътища от национално, регионално и местно значение на стойност над 41 милиарда €
- железопътна инфраструктура, включително TEN-T и други проекти на приблизителна стойност от 24 милиарда €.
- градски транспорт – 8,1 милиарда €;
- пристанища и вътрешни водни пътища – 4,3 милиарда €;
- мултимодален транспорт и интелигентни системи – над 3 милиарда €, както и
- летища – 1,84 милиарда €



## Отвъд TEN-T

Към момента за изпълнението на програма TEN-T се заделя приблизително половината от бюджета за транспортния сектор в рамките на кохезионната политика. Останалите приоритети включват национални, регионални и местни мрежи, както и незамърсяващ околната среда градски транспорт. Разпределението на средствата в бъдеще ще бъде предмет на горещи дискусии. Ясно е, че натискът за намаляване на въглеродните емисии от транспортни системи и отдаване на приоритет при разпределянето на помощта от ЕС на инвестициите с явен принос към постигането на общите приоритети ще означават поставянето на по-силен акцент върху инфраструктурните пречки, интелигентните мрежи и незамърсяващия околната среда градски транспорт.

## Градски транспорт

Градовете са двигатели за развитието в рамките на по-широките райони, разположени в близост до тях. Те са центровете на предоставяне на услуги, заетост и развлекателни дейности в съответните региони. От особена важност е транспортните им системи да бъдат изцяло интегрирани в транспортните услуги, които се предоставят в рамките на по-широките региони. Въпреки това, градовете страдат от прекалено натоварено пътно движение, замърсяване на въздуха и прекалено високи нива на шум. Придвижването с автомобили в градски условия генерира една четвърт от емисиите на въглероден двуокис в транспортния сектор като цяло, а делът на пътнотранспортните произшествия в градовете е 69 % от общия брой ПТП. Постигането на целите за намаляване на емисиите парникови газове и зависимостта от нефт означава необходимост от постепенното излизане от употреба на „конвенционалните“ превозни средства в нашите градове.

Увеличаването на броя на хората, ползващи обществен транспорт, ще създаде добри условия за функционирането на градския транспорт, които в съчетание с усилията за популяризиране и повишаване на безопасността на придвижването пеш и колоезденето, ще убедят хората да изоставят своите автомобили.

Хората, зависими от придвижване с автомобили, ще бъдат насърчени да ползват по-малки, леки и специализирани автомобили. Големите паркове на компаниите за автобусен и таксиметров превоз, малките, по-екологосъобразни товарни превозни средства и минибуси – са в изгодна позиция да се превърнат в пионери на ползването на алтернативни горива и методи за задвижване, които са област на иновации с обещаващ потенциал. На компаниите на обществен транспорт могат да бъдат предоставени стимули посредством ценови облекчения за превоз, прозрачни данъчни системи и въвеждането на нови технологии.



**„Необходимо е предприемането на незабавни действия. Планирането, изграждането и оборудването на инфраструктурата и попълването на парковете от превозни средства – а влаковете, самолетите и плавателните средства се ползват в продължение на десетилетия – отнемат много години и изборът, който направим днес ще определя облика на транспорта през 2050 г. Необходимо е предприемането на действия на европейско равнище, които ще гарантират дефиниране на трансформацията на транспорта съвместно с нашите партньори без да разчитаме, че това ще бъде направено в други точки на света“.**

„Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“ – Бяла книга относно конкурентния и устойчив транспорт

## МАТИАС РУЕТЕ

Интервю с Генералния директор на ГД „Мобилност и транспорт“, Матиас Руете

**Преди 2010 година, когато заема сегашната си длъжност в ГД „Мобилност и транспорт“, Матиас Руете е Генерален директор в ГД „Енергетика и транспорт“ на Европейската комисия.**

*Какви са основните поуки от миналото и, обръщайки поглед към 2020 г., кои са основните предизвикателства, които е необходимо да се преодолеят в транспортния сектор в бъдеще?*

Голямото предизвикателство пред което сме изправени е да помогнем на транспорта да реши бъдещите ограничения без при това да пожертва ефективността си, като същевременно се запази и дори засили конкурентоспособността на сектора.

През последното десетилетие Европа постигна много успехи. Отворихме пазарите на въздушния, пътния и отчасти на железопътния транспорт и успяхме да повишим безопасността и сигурността на всички видове транспорт. Но системата не е устойчива. Пренебрегването или подценяването на бъдещите пречки и отлагането на необходимите промени би било фатална грешка.

Непосредствените предизвикателства са зависимостта от нефта, задръстванията, намаляването на емисиите парникови газове, което е най-значителното предизвикателство. Поели сме ангажимент до 2050 година да намалим емисиите с 80 %. Транспортът ще трябва да намали емисиите с най-малко 60 % в сравнение с 1990 г. (70 % по-малко от днес). Бялата книга, приета от Комисията на 28 март, разглежда тези предизвикателства и излага стратегията, която ще позволи на Съюза да се справи ефективно с тях.

*По Ваше мнение, как може транспортната политика на ЕС да допринесе за икономическото и териториално сближаване в Съюза?*

Бялата книга предлага да се развие „основната“ трансевропейска мрежа от коридори, която да поеме големи и консолидирани обеми товари и пътнически трафик с висока ефективност и ниски емисии, обхващащ целия континент.

Това ще осигури ефективни мултимодални връзки между столиците в ЕС и другите главни градове, икономически центрове, пристанища, летища, и ключови трансгранични пътни артерии. Това ще бъде гръбнакът на „Единното европейско транспортно пространство“ и ще засили сближаването между всички региони.

*Какви са основните елементи на стратегията на ЕС за бъдещото развитие на транспортната система, предложена в Бялата книга?*

Четири основни стъпки са:

- единно европейско транспортно пространство, което да улесни движението на граждани и товари, да намали разходите и засили устойчивостта на европейския транспорт;
- по-добри връзки между развитието на технологичните иновации и тяхното разгръщане чрез интегрирана изследователска политика;
- планиране на инфраструктурата така, че да се постигне максимален растеж и сведе до минимум въздействието върху околната среда; и
- развитие на инфраструктурни връзки със съседните страни, за да се отворят пазарите на трети страни за транспортни услуги, продукти и инвестиции, с което да се подобри развитието на търговията.



„ Голямото предизвикателство пред което сме изправени е да помогнем на транспорта да реши бъдещите ограничения без при това да пожертва ефективността си. “



# ЛУИС ВАЛЕНТЕ ДЕ ОЛИВЕЙРА

Европейски координатор за морските магистрали

**Луис Валенте де Оливейра до момента се е срещнал с над 400 заинтересовани лица в морските държави от ЕС и е представил три годишни доклада за дейността си.**

*Какви са основните поуки от миналото и, обръщайки поглед към 2020 г., кои са основните предизвикателства, които е необходимо да се преодолеят в транспортния сектор в бъдеще?*

Най-голямото предизвикателство е координацията между различните видове транспорт – същината на проблема е в това как да се транспортират стоки от едно място до друго по най-бързия, най-икономичния, най-удобния и най-незамърсяващия околната среда начин. Ако разгледаме само един вид транспорт, възможният набор от отговори е много негъвкав по отношение на функцията, или нерационален с оглед на разходите.

За да дадем отговорите, трябва да познаваме характеристиките на всеки вид транспорт и мултимодалните решения трябва да бъдат правилно.

*По Ваше мнение, как може транспортната политика на ЕС да допринесе за икономическото и териториално сближаване?*

Нивото на дейността в даден регион е от съществено значение за осигуряване на благоденствието на жителите му: производството и потреблението изискват транспорт. За да се засили развитието и сближаването, връзките между допълващите се региони трябва да се укрепват.

Над 90 % от вноса и износа на ЕС се превозва до и от европейските пристанища. Затова, важна първа стъпка е да се осигурят най-добрите възможни пристанища и най-удобните връзки между тях и вътрешността.

Някои видове транспорт изискват да се спазват прагове за товара, за да бъдат икономични, така че трябва да има адекватен избор. Концентрацията на товари по някои транспортни оси може да направи връзките икономически устойчиви. Нужно е разходите и времето да се задържат в минималните им стойности, което може да се постигне единствено като се комбинират различните видове транспорт и от всеки от тях се извлече най-доброто. Транспортната политика на ЕС трябва да разглежда всички видове транспорт като ги прави по-съгласувани и ефективни.

*Какви са основните поуки, които извлякохте от Вашия опит като европейски координатор на TEN-T за приоритетен проект?*

Приоритетният проект за морските магистрали сега е в пълен ход: осемте наскоро одобрени проекта обхващат европейското морско пространство. Те са резултат на идеи, обсъдени с хора от цяла Европа.

Участието на няколко държави в един проект е добър начин да се споделят добрите практики и резултатите от проучванията. Обмяната на групи води до изработването на адаптивни решения.

Аз настоявам за засилване на програмата за обучение по логистика, както за персонала, така и за хората, които отговарят в предприятията за движението на товарите, така че да се отговори на изискванията на сложната логистиката, пред които сме изправени.



” Над 90 % от вноса и износа на ЕС се превозва до и от европейските пристанища. “

# ЖАН-МАРК ОФНЕР

Генерален директор на службата по градоустройство на Бордо, област Аквитания (a'urba)

**Инженер по градоустройствено планиране и политически анализатор, Жан-Марк Офнер е Генерален директор на службата по градоустройство на Бордо, област Аквитания (a'urba)**

*Какви са основните поуки от миналото и, обръщайки поглед към 2020 г., кои са основните предизвикателства, които е необходимо да се преодолеят в транспортния сектор в бъдеще?*

Намаляването на пътния, градския и междуградския пътен трафик е една от основните цели на политиката за обществен транспорт в много страни от ЕС от няколко десетилетия насам. Общественят транспорт не успя да ограничи нарастването на трафика и едно от основните предизвикателства пред транспортния сектор до 2020 г. ще бъде да осигури обслужване с обществен транспорт, подходящо за изменящия се начин на живот: по-гъвкави разписания, удобни и висококачествени услуги и оползотворяване на времето за превоз.

*По Ваше мнение как може транспортната политика на ЕС да допринесе за икономическото и териториално сближаване?*

От няколко десетилетия развитието на високоскоростни мрежи е инструментът, избран за да се сближат европейските територии от различните страни на границата и да се насърчи известно социално-икономическо сближаване. Тези усилия трябва да продължат.

Също така важно е да не забравяме инвестициите на регионално ниво, които са съществено важни, за да могат метрополните области да функционират добре. Публичните власти и мениджърите по създаване на мрежи често са критикувани за това, че игнорират регионалната инфраструктура за сметка на по-рентабилните високоскоростни линии. Ние смятаме, че и двете нива са важни.



Предвид предизвикателствата в областта на околната среда, ние се нуждаем от добър компромис между амбицията да създаваме мрежи, които да покриват всички различни области, и необходимостта да се регулира потока на движението.

*Каква роля предвиждате за транспорта в интегрираното градско развитие?*

Необходима е и засилена координация между транспортната и градоустройствената политики. За предпочитане са по-компактните агломерации, тъй като те улесняват кратките пътувания. Решението може да бъде в политика на земеползването, която позволява да се заделя земя, да се предвижда нарастването на стойността ѝ във връзка с изграждането на нова инфраструктура и да се строят общински жилища.

Трябва да бъде задължително да се увеличава плътността на услугите над определени минимални нива в тези области, които са най-добре обслужвани с обществен транспорт, като в същото време се прилага рестриктивна политика по отношение на паркирането.

Трябва да накараме съществуващите градски организации да функционират по-устойчиво. По-специално, трябва да обмислим нови начини на ползване на автомобилите: използване на общ автомобил, споделяне на автомобил, интегриране на автомобилите с градския транспорт. От екологична гледна точка, увеличаването на броя лица, използващи общ автомобил, и разделянето на дължината на пътуването на две, би следвало да бъде равна на стойността на цялата политика за развитие на обществен транспорт!

” Намалването на пътния, градския и междуградския пътен трафик е една от основните цели на политиката за обществен транспорт в много страни от ЕС от няколко десетилетия насам. “

# ХОРСТ ЗАУЕР

Ръководител на направление „Европейски въпроси“, Съвместен отдел по териториално планиране на Берлин—Бранденбург

**В качеството си на ръководител на направление „Европейски въпроси“ на Съвместния отдел по териториално планиране на Берлин—Бранденбург, Хорст Зауер отговаря за интеграцията на столичния район Берлин—Бранденбург в схемата за териториално развитие на ЕС. В своята дейност той поставя акцент върху регионалното въздействие на мрежите TEN-T, и по-конкретно в региона между Скандинавския полуостров и Адриатическо море**

*Какви са основните поуки от миналото и, обръщайки поглед към 2020 г., кои са основните предизвикателства, които е необходимо да се преодолеят в транспортния сектор в бъдеще?*

Ставаше все по-очевидно, че новата инфраструктура може да бъде изградена единствено след като ползата от нейното изграждане стане очевидна. Работим с над 30 партньори в стремеж да отбележим напредък в рамките на проекта за коридора СКАНДРИЯ, който свързва Скандинавския полуостров и Адриатическо море през Берлин. Целта ни е да изградим подобри връзки между центровете на иновация в столичните градове, разположени по протежението на този коридор. В тази част на Европа има огромен потенциал за растеж. В работата си поставяме основен акцент върху оптимизацията на ползването на съществуващата инфраструктура и подобряване на екологичните показатели на транспортния сектор по отношение на емисиите, без да планираме мащабни инвестиции за изграждането на нови елементи на инфраструктурата.



*По Ваше мнение как може транспортната политика на ЕС да допринесе за икономическото и териториално сближаване?*

Същинската мрежа, която в момента започва своята дейност, представлява гръбнака на транспортната политика на ЕС и се основава на стремежа за изграждане на връзки между ключовите центрове. Тези центрове, сред които и столичния регион Берлин—Бранденбург в Германия, следва да включват всички видове транспорт и да бъдат свързани с други хъбове, например, пристанища или силни икономически центрове.

По-добрият достъп до Централна Европа ще генерира ръст в икономическата дейност тук и по този начин ще укрепи териториалната кохезия. Силната същинска мрежа също така ще обслужва и регионите, които имат добър достъп до главните транспортни артерии.

*Какво определение ще дадете за една система на добро управление при планиране на транспортните инфраструктури?*

От моя гледна точка, регионалното планиране/регионалната политика трябва да бъдат много тясно обвързани с планирането в сектора на транспорта. „Транспортът не е „самоцел“, а следва да задоволява нуждите на хората и компаниите.

Ние в Берлин—Бранденбург имаме богат положителен опит не само в областта на „трансграничното планиране“, т.е. планиране обхващащо както град Берлин, така и разположената около него провинция Бранденбург, но и в хармонизацията на планирането в областта на териториалното устройство и сектора на транспорта. Това важи в още по-голяма степен за услугите от сферата на градския транспорт, които в продължение на повече от десетилетие се организират при следване на координиран подход от Транспортната асоциация на Берлин Бранденбург (Verkehrsverbund Berlin Brandenburg, VBB).

” Транспортът не е „самоцел“, а следва да задоволява нуждите на хората и компаниите. “

## МУЛТИМОДАЛНА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА ЗА ЕВРОПА

Европейският съюз работи за постигането на целите на каузата на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) от приемането на Договора от Маастрихт през 1992 г. TEN-T подпомага развитието на вътрешния пазар на ЕС, укрепва икономическата и социална кохезия, и изгражда връзки между островите, периферните и регионите без излаз на море с централно разположените региони на Съюза. В допълнение, мрежата скъсява разстоянията между ЕС и съседните му региони и световните пазари.

Първите Насоки за държавите-членки, разработени с цел подпомагане на развитието на TEN-T, бяха приети през 1996 г. с решение на Европейския парламент и на Съвета. След разширяването на ЕС през 2004 г. те претърпяха съществена ревизия и актуализация.

Рамките на политиката, върху която почива концепцията за мрежата TEN-T, вече е допринесла за постигането на значими

<b>Общо инвестирани средства в мрежата TEN-T до момента (1996—2013 г.)</b>	<b>приблизително 800 милиарда €</b>
Източници на финансиране от бюджета на ЕС*	приблизително 230 милиарда €
Необходимо бъдещо финансиране (до 2020 г.)	приблизително 550 милиарда €

\*Програма TEN-T, Кохезионен фонд, ЕФРР, заеми от ЕИБ и гаранции за отпускането на заеми

успехи, сред които изграждането на високоскоростната железопътна ос Париж—Брюксел—Кьолн—Амстердам—Лондон: РВКАЛ или железопътната линия и пътната артерия Йоресунд, които свързват Дания и Швеция. Като добри примери могат да бъдат посочени високоскоростната железопътна линия между Мадрид и Барселона, летище Малпенса в Милано, железопътната ос Корк—Дъблин—Белфаст—Ларни—Стренреър, както и редица други изпълнявани към настоящия момент проекти.

## Пренастройване, целящо да се отговори на бъдещите потребности

Извличайки поуки от опита, натрупан през последните петнадесет години, Европейската комисия извърши комплексен преглед на политиката TEN-T и отправи предложение за приемането на нови насоки за планиране и изпълнение. Тези нови Насоки, чието приемане ще бъде обсъдено от Европейския парламент и Съвета през второто полугодие на 2011 г., представят един ревизиран в съществена степен подход към политиката, който почива върху силните ѝ страни, цели да преодолее идентифицираните недостатъци и се обръща смело към новите предизвикателства.

До момента, развитието на TEN-T се основаваше на поетапното идентифициране и изпълнение на приоритетни проекти в отделните държави-членки при следване на подход „отдолу-нагоре“ и работа на обособени етапи. Този подход подпомогна идентифицирането и разработването на важни проекти в рамките на цялата мрежа TEN-T, както вече беше онагледено чрез конкретни примери, но сам по себе си не успя да постигне целта за изграждане на изцяло интегрирана, мултимодална, трансевропейска мрежа.

## Две допълващи се мрежи

Новата рамка за планиране ще бъде съставена от две нива: основен слой или комплексна рамка и същинска мрежа или надграждащ слой, включващ всички аспекти на комплексната марка и всички елементи на TEN-T от стратегическо значение.

Комплексната рамка ще позволи актуализация и внасянето на корекции в текущата рамка TEN-T и ще обхване приложими съществуващи и планирани елементи на инфраструктурата в държавите-членки. Същинската рамка ще включва тези елементи на TEN-T, които поставят най-силен акцент върху транснационалните потоци на товари и пътници, което гарантира ефективни връзки между източните и западни части на Съюза и неговите периферни и централни региони.

Съвместно, двете мрежи ще формират инфраструктурната основа на Единното европейско транспортно пространство, което ще позволи изграждането на мултимодални връзки между столиците на ЕС, главните икономически центрове в рамките на Съюза и входните пунктове на европейската транспортна система.



## Координирано планиране и развитие

Новата политика за TEN-T основно ще допринесе за подобряването на координацията на планирането и развитието на мрежата на европейско равнище. Това ще зависи от прилагането на последователна и прозрачна европейска методология за планиране, което се наблюдава от Комисията и почива върху широки консултации със заинтересованите страни.

## Координирано изпълнение

На второ място, координацията на изпълнението на новата политика за TEN-T ще се подобри. Редица коридори ще бъдат идентифицирани и развити съгласно еволюцията на необходимия капацитет, ползвайки ресурсите на същинската мрежа. Като цяло, работата по изграждането на коридорите ще бъде поверено на европейски координатор, а многогодишните планове за развитие на коридорите ще идентифицират основните необходими инвестиции и по-малките, краткосрочни подобрения в рамките на определени времеви рамки.

На последно място, новият подход към политиката ще поставя по-силен акцент върху набора от условия и координацията на финансовия принос на ЕС.

Условие за съфинансирането на проекти ще бъде предприемането на действия за изграждане на липсващите връзки и преодоляване на пречките, идентифицирани в рамките на същинската мрежа, както и гарантиране на ефективна съвместна модалност, като приоритет ще бъде отдаден на проектите с най-висока европейска добавена стойност (например, изграждането на трансгранични връзки). Същевременно, интегрираната рамка за финансиране на транспортния сектор ще гарантира по-добра координация между Структурните фондове и Кохезионния фонд и целите на политиката за TEN-T и ще привнесе баланс в темпа и ефективността на изпълнението.



Осигуряването на мултимодалност е от особена важност за индустриалните региони.



## ПЪТЯТ НАПРЕД КЪМ ПО-ЧИСТ, ПО-ЗЕЛЕН ТРАНСПОРТ

Съгласно Стратегията „Европа 2020“ за икономически растеж и неотдавна публикуваната Бяла книга относно транспорта, ресурсната ефективност и устойчивост трябва да бъдат положени в центъра на политиката в областта на транспорта на Европейския съюз. Поради тази причина, „намаляването на въглеродните емисии“ в сектора на транспорта, което ще означава съществено намаляване на генерираните от сектора емисии парникови газове, се превърна в един от първостепенните приоритети на икономическия и социалния дневен ред на Европа.

Стратегията „Европа 2020“ очертава икономическата стратегия на ЕС за идното десетилетие. Основен акцент се поставя върху насърчаването на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж. Целта е изграждането на нисковъглеродна икономика, почиваща върху устоите на познанието и иновациите, която разходва наличните ресурси по-ефективно, като същевременно допринася за укрепването на социалната и териториална кохезия.

Транспортният сектор е от жизненоважно значение за икономическото бъдеще на Европа и играе ключова роля за постигането на заложените в Стратегия „Европа 2020“ цели. През м. януари 2011 г. Комисията обяви началото на изпълнението на една от водещите инициативи в рамките на Стратегия „Европа 2020“ – „Ресурсно-ефективна Европа“. Тя нагледно демонстрира, че ресурсната ефективност трябва да остане водещия принцип на транспортната политика на ЕС.


### Устойчиви решения

Повишаването на ефективността на транспортния сектор, като средство за гарантиране на благосъстоянието на Европа в бъдеще, също е сред ключовите теми на Бялата книга, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“, която беше приета от Комисията на 28 март 2011 г.

Бялата книга представя визия за конкурентна, ресурсно-ефективна и устойчива транспортна система в Европа. В книгата основен приоритет се отдава на екологично чистия градски транспорт и намаляването на въглеродните емисии.

Устойчивостта на транспорта трябва да бъде повишена и в контекста на новите и нарастващи предизвикателства. На първо място, нефтът се превръща в ограничен ресурс, който през следващите десетилетия ще продължи да поскъпва, поради растящата неустойчивост на доставките.

На второ място, за да постигнем глобалната цел за ограничаване на изменението на климата до повишаване на температурите с по-малко от 2°C, до 2050 г. ЕС трябва да намали емисиите парникови газове с 80 до 95 % в сравнение с нивата им преди 1990 г. Поради тази причина, в рамките на транспортния сектор е необходимо да се реализира намаление емисиите парникови газове с поне 60 процента.



Улица Laukaantie – пътно строителство – Ювяскуля, Финландия.  
Изграждане на пешеходно-велосипеден подлез.



## Намаляване на въглерода

Проблемът се състои в това, че транспортът представлява значим и непрестанно растящ източник на емисии парникови газове. Това е причината, поради която намаляването на въглеродните емисии е сред основните теми, застъпени в Бялата книга.

Ако Европа е твърдо решена да подобри показателите за енергийна ефективност на превозните средства ще бъде необходимо да бъдат разработени и на пазара да бъдат пуснати устойчиви горива и екологосъобразни автомобили. Европа трябва постепенно да замени изкопаемите източници на енергия, които генерират CO<sub>2</sub> с по-екологосъобразни алтернативи.

За тази цел, Комисията възнамерява да разработи стратегия за алтернативните горива, която да направлява прехода на европейския транспортен сектор от зависимост от нефт към окончателно и пълно елиминиране на въглеродните емисии.

При обсъждането на целите на ЕС за намаляване на емисиите парникови газове, вниманието на Комисията е основно насочено към градския транспорт. Много европейски градове страдат от задръствания, а жителите им са принудени да живеят в замърсена и шумна среда. Автомобилите, камионите и автобусите, които се движат в рамките на градските населени места генерират около една четвърт от емисиите CO<sub>2</sub>, които генерира транспортния сектор.

Комисията желае да насърчи поетапното отживяване на ползването на автомобили с конвенционални двигатели от градовете – целта е постигането на намаление с 50 % до 2030 г. и достигането на 100 % до 2050 г. Това съществено би намалило зависимостта на Европа от нефт и би допринесло за постигането на целта на транспортния сектор за намаляване на емисиите парникови газове.

Ползването на по-малки и леки автомобили за превоз на пътници следва да се стимулира. Същевременно, с цел намаляване на замърсяването и емисиите, дължащи се на градския транспорт са необходими време и по-големи усилия за снабдяване на транспортните компании, обслужващи централните градски части, таксиметровите компании и минибусите за доставки със системи и двигатели, работещи с алтернативни горива.

## Интегрирани подходи

Комисията също така би желала до 2030 г. в големите градове да бъде постигнато почти нулево ниво на емисии парникови газове и в сектора на градските логистични услуги. Чрез овладяване на потенциала на интелигентните транспортни решения, градските центрове могат да разработват ефективни системи за доставки, които се осъществяват в периметър от „една миля“.

Доставките на стоки до магазини и офиси могат да се осъществяват от минибуси, оборудвани със системи за намаляване на емисиите и задвижвани от електрически, водородни или хибридни технологии. Подобни екологосъобразни автомобилни паркове също могат да допринесат за намаляването на замърсяването на въздуха и нивата на шум. В допълнение, усилията трябва да бъдат насочени към насърчаване на хората да използват услугите на обществения транспорт, да ходят повече пеш или да се придвижват с велосипед.

Един интегриран подход е най-добрият начин за посрещане на предизвикателствата на градския транспорт и за развитие на транспортната инфраструктура и услугите. Формулирането на политиките следва да изгради връзка между транспорта и използването и планирането на земята, опазването на околната среда, жилищното устройство, осигуряването на достъп, мобилността и потребностите на индустрията.

### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

[http://ec.europa.eu/transport/urban/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm)



## ИЗГРАЖДАНЕ НА ПО-СТАБИЛНИ ВРЪЗКИ С ЮГОИЗТОЧНА ЕВРОПА

Срок на изпълнение на проекта: 2009—2012 г.

Проектно съфинансиране по линия на ЕФРР:  
1,7 милиона €

Общ бюджет: 2,38 милиона €

**Югоизточна Европа е ключов транзитен регион за ЕС, но развитието му изостава в сравнение с това на други региони на континента, поради ниски нива на инвестиции и недостатъчно активно трансгранично сътрудничество. За преодоляването на подобни предизвикателства се работи по тригодишния проект „Сътрудничество по Югоизточната транснационална транспортна ос“ (Southeast European Transport Axis Cooperation, SEETAC), чиято цел е укрепване на сътрудничество в областта на транспорта между държавите-членки на ЕС и страни извън ЕС в региона.**

Съфинансиран по линия на Програмата за сътрудничество в Югоизточна Европа на ЕС, в изпълнението на проекта участват 17 партньори (основно национални министерства на транспорта) от девет страни в региона. Към проекта са прикрепени и четирима наблюдатели от Босна и Херцеговина, Унгария, Словакия и Украйна.

Между транспортната инфраструктура в отделните държави в региона съществуват значителни различия. Страни като Австрия, Словения, Унгария и Хърватска, например, могат да се похвалят със скъпоструващи и съвременни магистрали, каквито липсват в много от съседните им страни. Трансграничните пътни и железопътни връзки между по-малките страни в региона често са недостатъчни или просто не съществуват. Това затруднява свободния поток и придвижването на стоки, услуги и хора и в крайна сметка има отрицателно въздействие върху устойчивото развитие на целия регион.

### Акцент върху TEN-T

„Нашият проект обединява по уникален начин държави-членки и страни извън ЕС с цел подобряване на регионалната интеграция в териториално-устройствен план и изграждане на по-добри транспортни връзки“, споделя Карло Фортуна от Секретариата на Централноевропейската инициатива в Триест, Италия, който ръководи проекта SEETAC. Това допринася за постигането на напредък в дебата относно транспортната инфраструктура на страните-кандидатки и потенциални кандидат-членки на ЕС и планираното разширение на обхвата на приоритетните проекти по линията TEN-T (Трансевропейските транспортни мрежи), които ще обхванат и региона на Западните Балкани. Карло Фортуна вярва, че проектът ще допринесе и за постигането на по-високо равнище на кохезия между ЕС и Югоизточна Европа.

Събраната от партньорите информация им е предоставила възможност за създаването на база данни, която предоставя идея за текущото състояние на пътните, железопътните и мореплавателните мрежи в региона. През следващите няколко

месеца, те ще разработят примерни сценарии за бъдещето, свързани с приоритетните проекти в транспортния сектор, сред които магистралата от Любляна до Белград.

По време на конференцията на високо ниво, проведена в Тирана, Албания, през м. ноември 2010 г., събрала високопоставени представители на правителствата, бяха обсъдени няколко основни въпроса, сред които инвестициите, интегрираното развитие на достъпността на региона и пътищата за изграждане на интегрирана транспортна система в средносрочен план съгласно стратегията на ЕС.

#### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

- SEETAC: [www.seetac.eu](http://www.seetac.eu)
- Програма за Югоизточна Европа (SEE) [www.southeast-europe.net](http://www.southeast-europe.net)
- Централноевропейска инициатива: [www.ceinet.org](http://www.ceinet.org)



Рехабилитация на отсечката и отбивката за  
Кризно на пътният участък от Любляна до Марибор.



# СКАНДРИЯ – СКЪСЯВАНЕ НА РАЗСТОЯНИЯТА МЕЖДУ БАЛТИЙСКИЯ И АДРИАТИЧЕСКИЯ РЕГИОН

**Коридорът Скандрия, свързващ Скандинавския полуостров и Адриатическо море, играе ключова роля за регионите, разположени по протежение на тази ос между севера и юга. В допълнение към това, че улеснява транспорта, добавената стойност на по-добрите връзки имат икономически, социални и екологични аспекти.**

„Този проект не е свързан единствено с транспорта“, подчертава Юрген Ноймюлер, ръководител на проекта „Скандрия“. „Той цели да стимулира икономическото развитие на региона като цяло. Бихме желали да изградим връзка между потенциала за иновации на Скандинавия и други региони в Централна Европа, например, Берлин, Прага и Виена, като по този начин дадем тласък на растежа“.

В унисон с целта на ЕС за „подобряване на екологосъобразността на транспорта“, проектът включва и дейности, насочени към постигане на целите в областта на изменението на климата. Един конкретен пример в това отношение е усилието за насърчаване на потреблението на биогаз от товарните превозни средства.

Срок на изпълнение на проекта: 2009—2012 г.

Общ бюджет на проекта: 3,8 милиона €

Проектно съфинансиране по линия на ЕФРР:  
2,8 милиона €

## Приобщаване на всички страни, играещи ключова роля за успеха

Деветнадесетте проектни партньори от Германия, Дания, Швеция, Финландия и Норвегия могат да бъдат разделени на три групи: изследователски институции, региони и пристанища. Водещият партньор е Съвместният отдел по градоустройствено планиране на Берлин—Бранденбург.

Докато изследователските институции предоставят необходимата научна база за решения, регионите играят по-стратегическа роля. Изпълнението на инфраструктурни проекти посредством изграждането на връзки между различни участващи страни, сред които национални министерства, съставлява важен елемент на тяхната дейност.

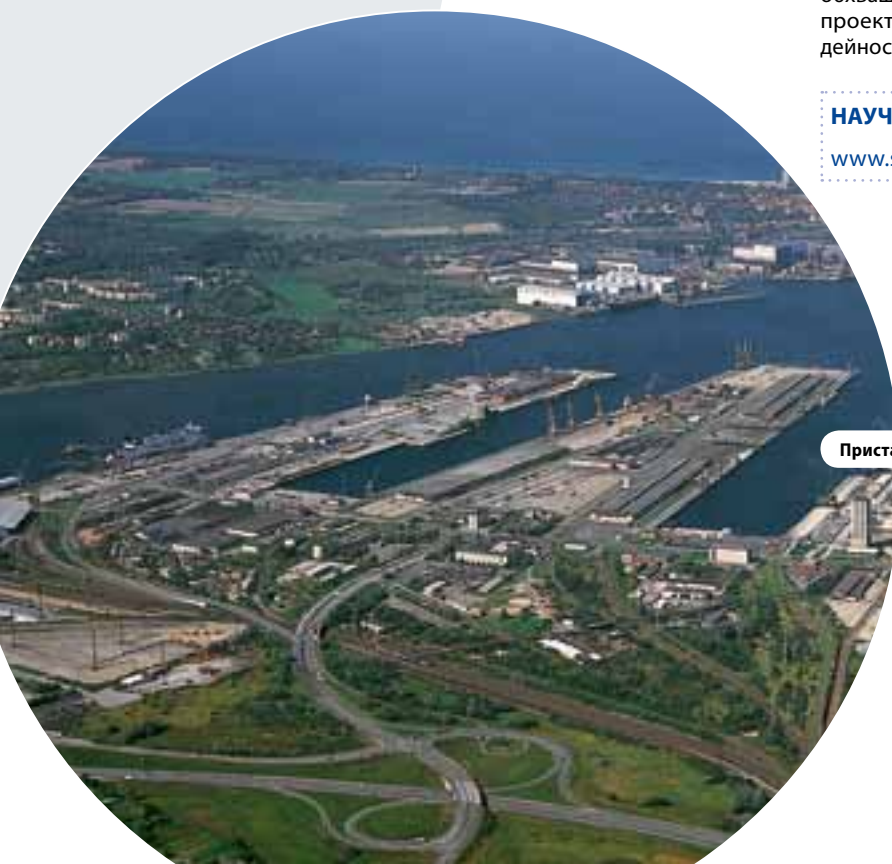
Прякото сътрудничество между пристанищата Халмстад (Швеция) и Рошок (Германия) поставя акцент върху развитието на нови услуги. В допълнение, Скандрия стимулира и включването на фериботната линия между Рошок и Гедсер (Дания) в Програма „Морски магистрали“ на ЕС, които предоставя възможност за получаването на финансиране за модернизация на пристанищната инфраструктура и придобиването на нови фериботи.

Приобщаването на компаниите към процеса на сътрудничество остава една от основните цели: краткосрочните цели, които компаниите се стремят да постигнат, затруднява вграждането им в дългосрочната стратегическа концепция. „На местно ниво бяха проведени няколко семинара и комуникационни дейности с цел повишаване на информираността относно ползите от проекта“, подчертава г-н Ноймюлер.

Проектът Скандрия е разработен през 2009 г. след огласяването на Берлинската декларация от м. ноември 2007 г., с която се отправя апел за изграждането на привлекателна инфраструктура и конкурентни видове транспорт в рамките на Скандинавско-адриатическия коридор. Въпреки, че проектът „Скандрия“ обхваща северната част на този район, в рамките на неговия проект-близък „SoNorA“ (SoNorA) се изпълняват подобни дейности в южната част на района.

### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

[www.scandriaproject.eu](http://www.scandriaproject.eu)



Пристанище Рошок.

# СИСТЕМА ЗА МОРСКИ ТРАФИК - НОВАТА, ИНТЕЛИГЕНТНА СИСТЕМА НА ОБЩНОСТТА ЗА КОНТРОЛ НА ДВИЖЕНИЕТО НА КОРАБИТЕ - ПОРТУГАЛИЯ

Изпълнението на проекта започна през 2008 г. и продължава и към момента

Проектно съфинансиране по линия на ЕФРР: 53 милиона €

Национално съфинансиране: 57 милиона €

**Обширното крайбрежие на Португалия крие много предизвикателства за управлението на корабоплаването, от наблюдението на потока на плавателните средства в натоварени водни участъци до прилагане на международните стандарти за сигурност. В момента, компютърни изчисления от последно поколение позволяват на властите да бъдат с едни гърди напред в следенето на движението и да бъдат интегрирани и ползват Националната база данни за морско корабоплаване.**

Крайбрежието на Португалия с обща дължина от над 800 километра се намира на стратегически кръстопът между пристанищата на Северна Европа и тези в Средиземно море и Северна Африка. През тези води всяка година преминават приблизително 70 000 плавателни съда, а водните коридори по всяко време се ползват от 250 до 300 кораба, както и от приблизително същият брой риболовни и круизни кораби. Системата на Общността за контрол на движението на корабите VTS предлага решение на предизвикателствата, свързани с наблюдението на всички тези движения на плавателни съдове, като едновременно с това гарантира безопасността на движението в крайбрежните води и управление на натовареността.

## Как функционира системата?

От м. януари 2008 г. Центърът за управление на крайбрежното корабоплаване следи потоците на плавателните съдове чрез VTS, която позволява проследяването на 300 кораба във всеки момент и подаване на информацията за тях към Националната база данни за морско корабоплаване.

Системата включва две схеми за сепариране на движението (TSS), едната от които се ползват в районите на нос Рока и нос Сао Висенте. Те управляват натовареността в районите на двете познати „тапи“, разположени в близост до крайбрежието, като съставляват елемент и на осигуряването на безопасността на корабоплаването. Опасните товари се превозват съгласно строги международни правила, включително за вида на плавателните съдове, гаранции за безопасността на пътниците и изисквания за риболовните кораби. И двете схеми за сепариране на движението са включени в Задължителната система за докладване в крайбрежните води на Португалия (COPREP), въведена в експлоатация на 1 юни 2010 г.

## Най-добрите системи носят ползи в национален план

Компонентите на системата включват крайбрежна VTS и пет пристанищни VTS, които се управляват от Националната служба за управление на корабоплаването.

Ползите от системите включват:

- въвеждането в Португалия на съвременни корабоплавателни технологии от последно поколение;
- гарантиране на търговския потенциал на пристанищата в страната в бъдеще;
- включване на екологичното състояние на териториалните води на Португалия като висок приоритет в дневния ред и предоставяне на подкрепящи доказателства чрез VTS;
- улесняване на опазването на крайбрежните води посредством двустранен обмен на информация между крайбрежните плавателните съдове и службите за крайбрежна охрана. Предприемане на мерки за контрол на контрабандата и незаконната имиграция, които днес са част от ежедневието на службите за крайбрежна охрана.

На международно равнище, Португалия днес участва активно в SafeSeaNet, системата за проследяване и информация на ЕС. Огромният обем разнообразна информация, която се получава и обработва чрез VTS, може да бъде качвана пряко в SafeSeaNet, което позволява на Португалия да получава сходна информация от други държави-членки.

### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

[http://www.innovative-navigation.de/in\\_htm/Presse/inPRESSRELEASE\\_VTCS\\_Portugal.pdf](http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf)



Контролен център за крайбрежен морски трафик.

# РАЗШИРЕНИЕТО НА СОФИЙСКОТО МЕТРО ВДЪХВА НОВ ЖИВОТ В СЪРЦЕТО НА ГРАДА - БЪЛГАРИЯ

Проектът се изпълнява и финансира в рамките на Оперативна програма „Транспорт“ на България за периода 2007—2013 г.

Проектно съфинансиране по линия на ЕФРР: 157 милиона €

Национално съфинансиране: 139 милиона €

**България работи за преодоляването на проблемите на натовареността на уличното движение и замърсяването с приемането на Генерален устройствен план и по-конкретно чрез проектите за удължаване на софийското метро, един от които ще предостави възможност за изграждане на липсваща отсечка в самото сърце на града.**

София е пренаселен дом на 1,5 милиона души или приблизително една-пета от населението на страната. Историческият център изобилства от гъсто разположени търговски и жилищни райони, а бързият приток на хора през последното десетилетие създаде постоянно ескалиращи проблеми, свързани със задръствания в уличното движение и замърсяване. Жителите на града са зависими в изключително висока степен от своите автомобили, като по улиците за място и право на движение се съревновават и автобуси и тролей. Отправянето на по-задълбочен поглед към възможните транспортни решения ясно показва, че най-доброто решение за достигане на повечето дестинации в центъра на града е изграждането на метро.

## По-добрият транспорт привнеса ново измерение в живота в централната градска част

Новата отсечка на метрото от пътен възел Надежда, разположен на север от центъра до бул. „Черни връх“ в южния, предимно жилищен район на града, е знаковият проект на Оперативна програма „Транспорт“ на България за периода 2007—2013 г.

В рамките на проекта ще бъдат изградена линия с дължина 6,5 км, включително 7 метростанции, което на практика съставлява липсващата Линия II и ще свърже районите, разположени на север и юг от Централна гара и Централна автогара. Пет от метростанциите ще бъдат изцяло нови, а две от съществуващите трябва да бъдат изцяло модернизирани.

## По-добър живот сега

Настоящият първи етап е изключително важна стъпка за подобряване на качеството на живот на гражданите и пътуващите лица. Придвижването с автомобили в тази част на столичния град е бавно и затруднено; скоростите са около 8—10 км/ч, като естествено безпокойство буди и свързаното с това замърсяване.

След приключването на Фаза I в началото на 2012 г., делът на железопътния транспорт от всички градски пътувания може да достигне 25 %, което ще позволи възстановяване на скоростта на движение до около 40—50 км/ч. Това ще окаже съществено положително влияние върху замърсяването на въздуха, като паралелно ще намали и нивата на шум и вибрации.

## По-интегрирана и бърза мрежа за бъдещето

Отправяйки поглед към по-далечната 2020 г., Фаза II ще допринесе за изграждането на много по-интегрирана транспортна мрежа. След като бъде изградена връзката с Централните железопътна и автобусна гари, следващата стъпка ще бъде разширяване на метродиаметъра до летището, което ще позволи на пътуващите да ползват транспортна система, пригодена за нуждите на 21-ви век.

Постигнатият до момента напредък дава повод за оптимизъм. Всички работи по проекта се изпълняват по график и съгласно заложените бюджети, което свидетелства за добро управление на Оперативна програма „Транспорт“. Това само по себе си представлява принос към положителният икономически климат и е добра основа за по-широките перспективи за градско обновление в сърцето на града.

### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

<http://metropolitan.bg/en>

Подобряване качеството на живот на гражданите, активизиране на бизнеса - разширяване на софийското метро.



## НОВИ СЪОРЪЖЕНИЯ В ПРИСТАНИЩЕ ЛА РОШЕЛ ЗА ПОСРЕЦАНЕ НА НУЖДТЕ НА РАСТЯЩИЯ ПАЗАР - ФРАНЦИЯ

Различни проекти с различна продължителност допринасят за развитието на пристанището.

Регионална инвестиционна програма за периода 2007—2013 г.: 52 милиона €

Проектно съфинансиране по линия на ЕФРР: 12,48 милиона €

Национално съфинансиране: 39,52 милиона €

**Застрахователна компания Лойдс, със седалище в Лондон, описва пристанище Ла Рошел като „най-доброто пристанище на атлантическото крайбрежие, където могат да обработват кораби с пълна товароподемност до 100 000 тона“. От тази своя челна позиция, пристанище Ла Рошел продължава да се разраства за да посрещне увеличаващото се търсене на услуги в сектора на корабоплаването и търговията. Новото пристанище Сен Марк беше завършено и пуснато в експлоатация, като в момента се изгражда и нова стена на морската гара в Ла Репенти с цел повишаване на съществуващия капацитет.**

### Природните дадености на Ла Рошел

Това е единственото дълбоководно пристанище на атлантическото крайбрежие, което е естествено защитено от острови. Ла Рошел е основното френско пристанище, специализирано в търговията с дървесина и селскостопански продукти, особено зърнени култури, като търсенето на услугите му продължава да бележи ръст. Стратегическата цел на пристанището е до 2015 г. да достигне годишен обем на обработените товари от 10 милиона тона. Планирането и изграждането на разширението на пристанището започна през 2000 г. и върви по график, като работите ще бъдат приключени през 2012 г. В резултат на това, ще бъде изградено привлекателно и съвременно съоръжение от последно поколение, което отговаря на стандартите за опазване на околната среда.

### Пристанище Сен Марк

Изградено и пуснато в експлоатация през 2011 г., пристанище Сен Марк е проектирано специално за нуждите на обработката на кораби, превозващи насипни товари. Неговата дълбочина не създава риск дори за най-тежките плавателни средства, които акостират в него, а възможността за обработка на товари с подобни габарити допълнително повишават перспективите му в търговски план.

### Ла Репенти

През м. септември 2010 г. започва работа по изграждането на дълбоководно пристанище, което се простира по протежението на крайбрежна отсечка с дължина 1,4 км. Проектът, който допълва изграждането на пристанище Сен Марк, ще позволи на пристанище Ла Рошел да задоволи растящото търсене на услуги във всички категории на търговското мореплаване.

Тук, акцентът върху устойчивото развитие е особено важен: при възможност се ползват единствено местни материали, а голяма част от необходимите огромните количества едър чакъл представляват рециклиран материал от други обекти в региона.

### Железопътен и пътен достъп

Подобреният железопътен и пътен достъп и модернизираният съоръжения са друга важна характеристика на текущите инвестиции. В момента, пристанището е собственик на 45 километрова железопътна линия, която свързва всички терминали. В железопътния капацитет, и по-конкретно капацитета за превоз на товари, са инвестирани 4 милиона €. развитието на пътната инфраструктура около Жьомон, главният вход на пристанището, показва по какъв начин могат да се подобрят неговата привлекателност и функционалност. Тези значителни инвестиции в увеличение на капацитета са стабилна основа за растеж в регион Поату—Шарент. На местно ниво, в Шарент—Маритим, перспективите за заетост в сфери, свързани с пристанищната дейност, продължават да се подобряват, а регионът като цяло се радва на отлични перспективи за развитие в бъдеще.

#### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

<http://www.larochelle.port.fr/en>



„Най-доброто пристанище на атлантическото крайбрежие“ стана още по-добро. Модернизирани на пристанище Ла Рошел.

# ИЗГРАЖДАНЕ НА ПО-ДОБРА МАГИСТРАЛА В СЛОВЕНИЯ

Срок за изпълнение на проекта: 2007—2010 г.

Подкрепата за проекта по линия на Кохезионния фонд възлиза на: 87,2 милиона €

Общ бюджет: 219 милиона €

**След изграждането на последните две отсечки на магистрала А2 в област Доленска, пътуванията с автомобил между Словения и Хърватска станаха значително по-лесни. С обща дължина от почти 15 км, този нов елемент на инфраструктурата носи редица предимства, като по-висока скорост, съкратено време и по-висока безопасност на пътуванията в местен, регионален и международен план.**

До 2013 г., по линия на националната програма за магистрално строителство в Словения ще бъдат изградени приблизително 600 км съвременни магистрала, двулентови, първокласни пътища и други пътища от републиканската мрежа. Сто седемдесет и пет километровата магистрална отсечка А2, пресичаща страната от ГКПП Караванке на границата с Австрия, пресичаща столицата Любляна и достигаща до ГКПП Обрежие на границата с Хърватска, е важен елемент от тази мрежа.

## Нова инфраструктура

Двата последни проекта бяха реализирани по протежението на магистрала А2 в близост до Ново место, а именно участъка от Плуска до Поникве (7,6 км) и от Поникве до Храстие (7,2 км). Новите отсечки поеха потока, който преди пускането им в експлоатация ползваше двулентов път.

Реализиран от DARS Motorway Company и частично финансиран по линия на Кохезионния фонд на ЕС, проектът включваше изграждането на 20 елемента на инфраструктурата. Сред тях бяха двупосочния тунел Лешчевие, виадуктите в Доле, Поникве и Требние, девет подлеза, пешеходен надлез и четири надлеза за автомобили.

## Ползите вече се усещат

Новите отсечки на магистралата бяха пуснати в експлоатация през м. юни 2010 г. Те ще донесат ползи предимно за населението в югоизточната част на Словения, като също така ще дадат тласък на местната търговия и туризъм и ще съкратят времето за пътуване на работещите в Любляна. Пътната безопасност и капацитет също са повишени, а други нови елементи на инфраструктурата ще подобрят местната среда.

Новата магистрала също така подобрява транспортните връзки с Хърватска и представлява принос към изграждането на паневропейски транспортен коридор 10 от Залцбург, Австрия, до Солун, Гърция. В това си качество, тя представлява и значително разширение на обхвата на мрежата TEN-T към Централна и Източна Европа, което предшества следващото разширяване на ЕС.

Друга ключова отсечка (10 км) от магистрала А2 беше пусната в експлоатация през м. септември 2008 г. между Врба и Перачица в северозападна Словения, а последната отсечка от 2,4 км. между Перачица и Подтабор ще бъде отворена за движение през м. юни 2011 г. Този проект също беше съфинансиран по линия на ЕС и подобрява потока на местен, национален и транзитен трафик в района, известен с редица съществуващи „тапи“, затрудняващи движението.

### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

[www.dars.si/Dokumenti/About\\_motorways/National\\_motorway\\_construction\\_programme\\_282.aspx](http://www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx)

Компанията за автомагистрала в Република Словения (DARS) контролира системата.



## МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ С ПОЛЗИ В МЕЖДУНАРОДЕН ПЛАН - РЕПУБЛИКА ЧЕХИЯ

Период на изпълнение на проекта: 2008—2011 г.

Подкрепата за проекта по линия на Кохезионния фонд: 105 милиона €

Общ бюджет: 144,2 милиона €

**Пътуването с влак в Чешката република е по-бързо, удобно и безопасно благодарение на мащабни проекти за модернизация на националния трети транзитен, железопътен коридор, свързващ източната и западната част на страната. Приключването на строителството на 32 километрова отсечка от линията в най-западната част на този коридор представлява важен крайъгълен камък. То бележи и съществен напредък в подобряването на железопътните връзки с Германия, като носи ползи и за по-широката Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T).**

Проектът е изпълнен в участъка между Стрибро и Плана до Марианске Лазне. Целите бяха модернизация на железопътните линии и свързаната с тях инфраструктура, така че да отговарят на европейските стандарти, при паралелно подобряване на връзките между Прага и Пилзен и Чеб, град разположен в близост до границата между Чехия и Германия. Частично финансиран от ЕС, това е един от деветте проекта за модернизация по протежение на железопътната линия „170“.



Локомотив по модернизирания железопътна линия за Стрибро.

### По-бързи, по товароподемни влакове

От средата на 2008 г. до момента, изпълнителите модернизираха надземните контактни линии по главните релсови трасета, за да ги приведат в съответствие с международния стандарт за влакове, движещи се със скорост 110 км/час при осово натоварване от 22,5 тона. Бяха модернизирани и челните коловози, телекомуникационното оборудване и системите за сигнализация и т.н. Осен надлеза, разположени по трасето бяха ремонтирани, като в някои случаи това наложи конструктивни изменения.

След изграждането на новите елементи на инфраструктурата, най-бързите влакове с вградена технология за ускоряване на движението, ще се движат по линията със скорост 140 км/ч, което представлява увеличение с 50 км/ч. Това ще съкрати времето за местен, международен и транзитен превоз на пътници и товари по железопътното трасе Прага—Чеб, както и продължителността на пътуването между Чешка република и Германия. „Стойността на спестеното време от съкращаването на времето за пътуване с влак тук се оценява на повече от 2 милиона € годишно“, споделя Филип Хайнал, от Министерство на транспорта на Чехия.

### Инфраструктура, отговаряща на стандартите на ЕС

Повишената товароподемност означава релсови пътища, по които могат да се превозват контейнери, отговарящи на международните стандарти при паралелно повишаване на надеждността на товарния транспорт. Подготовката на комуникационното оборудване и системите за безопасност позволиха инсталирането европейска система за управление на железопътното движение/Европейска система за влаков контрол от последно поколение.

По-високата скорост на придвижване, безопасността и удобството по тази линия носят предимства за всички хора в региона и отвъд него. Тя би трябвало да подобри и движението и търговията в рамките на железопътната ос TEN-T между Атина, Гърция и Нюрнберг, Германия, което означава, че тази инвестиция носи ползи за целия Европейски съюз.

#### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

Администрация „Железопътна инфраструктура“ на Република Чехия [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

## ПРЕОСМИСЛЯНЕ НА ГРАДСКАТА МОБИЛНОСТ: МРЕЖА ЗА АКТИВНО ПЪТУВАНЕ

Промяната на моделите на градска мобилност може да има съществен принос към преодоляването на проблемите в областта на транспорта и намаляването на зависимостта от ископаеми горива. В контекста на икономическата криза и стабилното покачване на цените на нефта, тази промяна добива още по-голяма значимост. Беше създадена мрежата за активно пътуване (*Active Travel Network*) с цел намаляване на самостоятелното придвижване с автомобили в градове с малък и среден мащаб посредством проучване на потенциала за промяна на видовете ползван транспорт.

В качеството си на елемент на програма URBACT II, мрежата насърчава придвижването пеш и колоезденето като реални алтернативи за „активно пътуване“. В рамките на своите приоритети, тя поставя основен акцент върху управлението на мобилността и информираността относно пътуването.

Основен акцент на проекта е повишаването на информираността. Тъй като вече съществува значителен обем ноу-хау и документирано знание, например, ръководства или насоки в областта на проектирането на инфраструктурата и планирането на решения, мрежата съзнателно поставя акцент върху „мекото измерение“ на въпроса:

- стимулиране на желаното и ограничаване на нежелано поведение чрез ползването на различни стратегии за мотивация;
- маркетинг;
- промяна на начина на мислене на хората (заинтересовани страни) и поведението (на гражданите);
- организиране на неавтомобилен транспорт и изграждане на връзки с обществения транспорт, както и;
- развитие на образованието и обучението.

### Общи и специфични предизвикателства

Като първа стъпка, партньорите в рамките на мрежата извършиха одити, ползвайки възможностите на активния транспорт, съгласно съществуващата схема, основана на Политиката за колоездачен одит (*Bicycle Policy Audit*, BYPAD) като база за обмен и дейности, свързани с обучение, прегледи на натрупан опит и разработване на местни планове за действия. За разлика от други одитни схеми, осъществявани под ръководството на експерти, одитите обхващаха три групи заинтересовани страни: политици, местни власти и лица, отговорни за планирането, както и потребителите, които към настоящия момент членуват в Групата за подкрепа по места URBACT във всеки град-партньор. Те заедно дефинираха основните елементи на плана за действие, включително техните приоритети, основните, заложили в тях мерки, условията за изпълнение, както и отговорностите на отделните страни.

Всички партньори срещат общи проблеми, сред които липсата на интегрирани политики в областта на придвижването пеш и колоезденето, съществуващ висок потенциал за заместване на придвижването с автомобили на кратки разстояния с ходене пеш или колоездене, както и липсата на група от заинтересовани страни. Те са изправени и пред общи предизвикателства, поради което всеки местен план за действие ще постави акцент върху определена тема (например, въздействието върху здравето съгласно Директивата относно намаляването на нивото на шума на ЕС).

Водещият партньор в рамките на проекта е австрийският град Вайц. Останалите партньори са Нордерщед (Германия), Скандерборг (Дания), Серес (Гърция, Новара и Риконе (Италия), Раджонков (Полша), Себес (Румъния), Луго (Испания), Лютомер (Словения), както и Университета на Грац (Австрия).

#### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





**Транспортната инфраструктура е важен двигател за регионално развитие. Изграждането на ефективна транспортна мрежа е основополагащ фактор за устойчиво икономическо развитие, като същевременно привнася териториален баланс. Изоставащите в своето развитие региони са изправени пред проблеми в икономическото си развитие, които частично се дължат на недостатъчно добри транспортни системи и лоши връзки с останалите региони в рамките на съответните страни, както и с други региони на ЕС. Неслучаен е фактът, че повечето региони по Цел 1 в рамките на ЕС във формат 15 държави-членки, са разположени в периферията на Съюза, далеч както от националните, така и от центровете на икономическа дейност в територията на ЕС.**

В исторически план, Структурните фондове и Кохезионният фонд на ЕС винаги са играли ролята на основен източник за финансиране на инвестициите, необходими за намаляване на дисбаланса в транспортната инфраструктура в изоставащите в развитието си региони на ЕС. Въпреки значителните средства инвестирани в региони по Цел 1 през предходни програмни периоди, в началото на периода 2000—2006 г. между благосъстоянието в отделните региони продължаваха да съществуват съществени различия както по отношение на начините за придвижване между отделните региони, така и на ефективните вътрешни връзки в рамките на всеки от тях.

Проблемите в транспортните сектори на 12-те нови държави-членки на ЕС са още по-тежки. Тук основната слабост не са липсващи връзки в рамките на съществуващите системи, а състоянието на пътната и железопътната мрежа. В обичайния случай, продължителността на пътуванията е много по-дълга както поради необходимостта от спешен ремонт на пътища и железопътни отсечки след дълъг период на липса на адекватна поддръжка, така и поради обстоятелството, че те не са проектирани, за да поемат съвременните потоци на пътници и товари.

## Целево разходване на средства за укрепване на устойчивостта

Кохезионната политика има съществен принос за подобряването на пътната мрежа на ЕС и качеството на железопътната инфраструктура, както и облекчаването на натоварването и освобождаването на капацитет на пристанища и летища. Това подпомага икономическото развитие в регионите, които отговарят на критериите за финансова помощ. Независимо от това, акцентът върху проекти в пътният сектор в периода 2000—2006 г. не допринесе за промяната в модела на видовете ползван транспорт, което продължава да бъде предизвикателство от гледна точка на устойчивостта на околната среда, като същевременно не разреши и проблемите, свързани с натовареността и други, в резултат на нарастването на обема на пътните превози.

Въпреки че 12-те нови държави-членки на ЕС е необходимо да модернизират своите съществуващи пътни мрежи, с цел да ги приведат в съответствие със стандартите на ЕС, акцентът на инвестициите в транспортния сектор във все по-голяма степен

следва да се измества върху реализацията на устойчиви транспортни решения както на национално, така и на регионално равнище. Необходимо е инвестициите да подпомагат постигането на ключови цели на политиките, например, намаляване на емисиите въглерод и други вещества от транспортния сектор, намаляване на натовареността на движението и подобряване на пътната безопасност. Необходимо е тези цели да бъдат подкрепени чрез целеви инвестиции, които дават тласък на промяната в модела на ползваните видове транспорт, а именно намаляване на броя на лицата, ползващи лични автомобили и на сухопътния превоз на товари

По отношение на железопътния транспорт, и по-конкретно високоскоростните железопътни линии, ролята на средствата на ЕС следва да бъде преценявана във всеки конкретен случай, а финансиране да се предоставя единствено, когато изграждането на подобни транспортни системи е стимул за регионално развитие извън границите на основните обслужвани центрове. Средства за инвестиции в развитието на стратегическата железопътна инфраструктура на ЕС са налични и от други източници (например, от бюджета на мрежата TEN-T). В допълнение, доказателствата сочат, че инвестициите в стандартен железопътен превоз често са за предпочитане, тъй като позволяват постигането на целите на регионалното развитие с по-малко средства за по-кратко време.

По отношение на останалите видове транспорт (въздушен и морски), където резултатите не са толкова категорични, инвестициите би следвало да дават тласък за регионално развитие. Ползването на средства на ЕС следва да зависи от условие за наличието на собствени средства за съответния вид инвестиция. Например, капацитетът на мулти-modalните връзки може да бъде по-добра инвестиция отколкото капацитета на определено пристанище само по себе си.

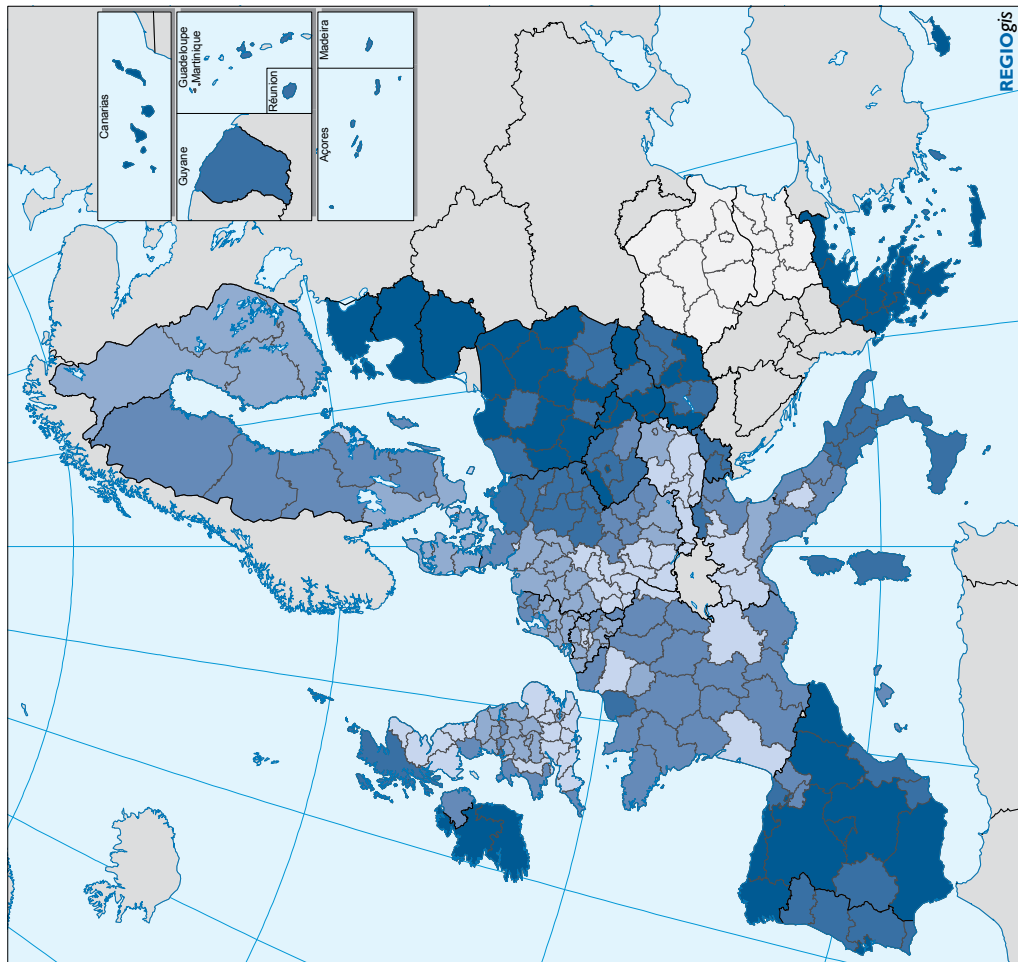
## Доказателства въз основа на последващата оценка на периода 2000-2006 г

Общият размер на средствата от ЕФРР, заделени за транспортния сектор за целия програмен период, се равняват на приблизително 33,8 милиарда евро, а средствата по линия на Кохезионния фонд възлизат на стойност 17,2 милиарда €.

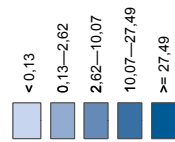
- **ЕФРР** съфинансира 13% от всички новоизградени високоскоростни железопътни линии и 24% от разширенията на съществуващите магистрали.
- **ЕФРР** съфинансира 26% от строителството на магистрали с обща дължина 7 734 км. в 15 държави-членки на ЕС и модернизацията на 3 000 км железопътни линии.
- **Кохезионният фонд** съфинансира изграждането на 1 281 км нови пътища и 3 176 км рехабилитирани пътища (общо **4 457 км** нови и рехабилитирани пътища).
- **Кохезионният фонд** съфинансира изграждането на 2 010 км нови железопътни линии и рехабилитацията на 3 840 км железопътни линии (**общо 5 850 км нови и рехабилитирани железопътни линии**).



Инвестиции на регионалната инфраструктура за периода 2000—2006 г.



% от общото финансиране

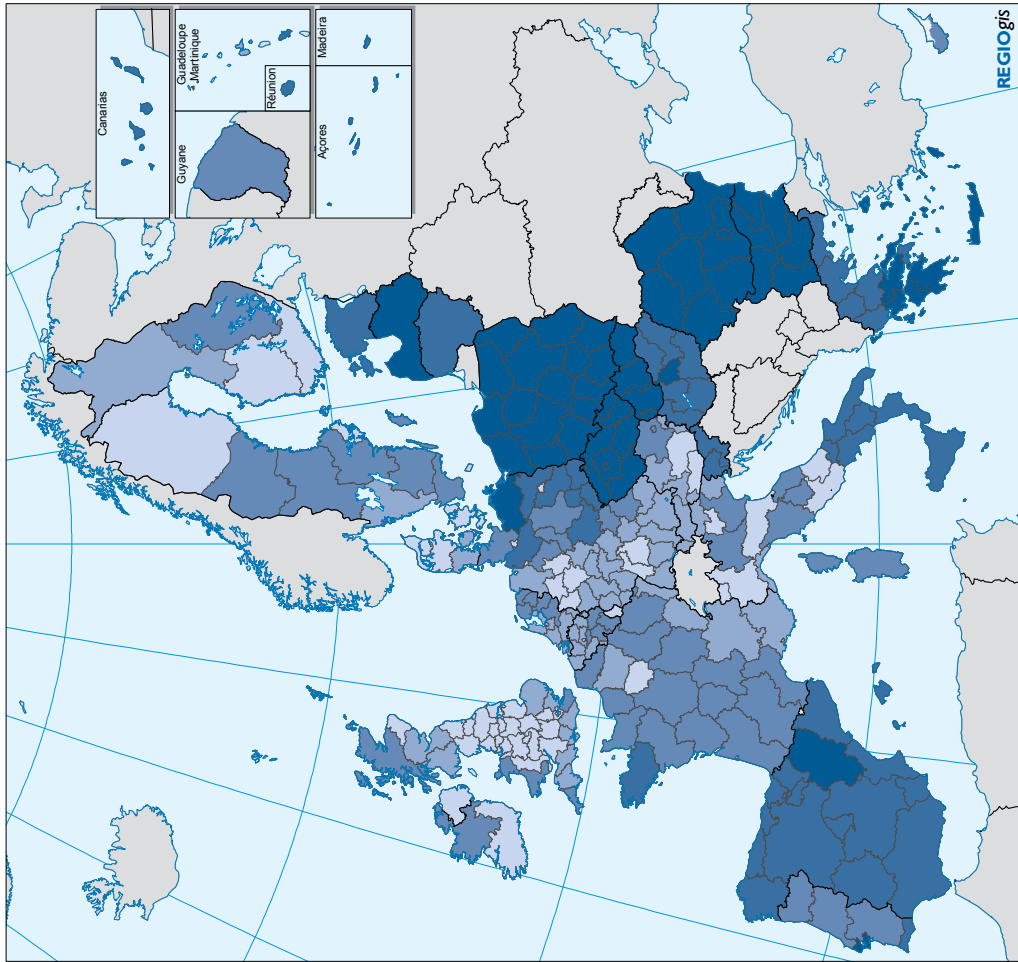


EU-27 = 22,3  
 Финансирането на транспортната инфраструктура възлиза на около 48 милиарда €  
 Източник: ГД „Регионална политика“

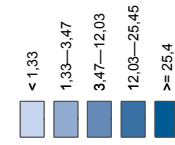


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Планирани инвестиции на регионалната политика в транспортната инфраструктура за периода 2007—2013 г.



% от общото финансиране



EU-27 = 22,0  
 Финансирането на транспортната инфраструктура възлиза на около 76 милиарда €  
 Източник: ГД „Регионална политика“



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

## РЕЗУЛТАТИ ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ПЕТИЯ КОХЕЗИОНЕН ДОКЛАД

Получените в периода между 12 ноември 2010 г. и 31 януари 2011 г. над 444 становища превърнаха обществените консултации по заключенията, изложени в Петия кохезионен доклад, в реален успех, предоставяйки възможност на изразилите мнения страни да споделят своите виждания относно бъдещето на кохезионната политика.

### КОИ СА УЧАСТНИЦИТЕ В ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ?

- 26 държави-членки
- 225 регионални и местни власти
- 66 икономически и социални партньори
- 37 европейски групи по интереси в областта на териториалното развитие
- 29 организации на гражданското общество
- 21 граждани
- 15 частни компании
- 8 академични и изследователски институции
- 1 институция на ЕС
- 9 други заинтересовани страни

### Укрепване на добавената стойност на кохезионната политика

Ролята на кохезионната политика за популяризиране на целите на Стратегия Европа 2020 беше приветствана със задоволство от повечето изразили мнение страни, въпреки че много от тях подчертават необходимостта от гъвкавост за удовлетворяване на различни потребности и преодоляване на съществуващите предизвикателства.

Според изразилите мнение страни подобряването на координацията между ЕФРР, ЕСФ, Кохезионния фонд и Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за рибарство (ЕФР) е от особена важност.

Въпреки широкия консенсус относно необходимостта от повишаване на ефективността на кохезионната политика, в получените становища начините за постигане на тази цел посредством въвеждането на определени условия, стимули или допълнителен капацитет за изпълнение са предмет на горещ дебат.

### Укрепване на управлението

Получените становища разкриват всеобщ консенсус относно необходимостта от формулирането на амбициозен дневен ред, но също така от подобряване на връзките между градските и селските райони и разработването на макрорегионални стратегии.

Тъй като кохезионната политика се изпълнява на различни нива на управление и ангажира различни заинтересовани страни, много от изразените становища изразяват подкрепа за идеята за укрепване на принципа на партньорство посредством по-широко включване на партньорите на местно ниво.

### Оптимизирана система за изпълнение

Идеята за опростяване на системата за изпълнение получи подкрепа от повечето изразили становище страни, които също така подчертаха и необходимостта от преосмисляне на одитния процес, както и постигането на по-висока степен на координация между отделните фондове. Беше изразено и всеобщо съгласие относно необходимостта от удължаване на периода, предшестваш отмяната на финансови ангажименти съгласно принципа N+2 поне по отношение на първата година, като бъде обмислена възможността за прилагане на принципа N+3.

### Архитектура на кохезионната политика

Съгласно мненията, изразени от повечето участвали в консултациите страни, ЕСФ следва да продължи да се прилага без изменение на правилата, като същевременно бъде постигната по-висока степен на координация с ЕФРР. На последно място, създаването на категории от междинни региони, които да заместят съществуващата система на региони, ползващи прогресивно увеличаваща се или намаляваща помощ, също спечели широка подкрепа от повечето участвали в консултациите страни.

Резултатите от обществените консултации ще бъдат взети предвид при разработването на законодателната рамка за периода след 2013 г.

#### НАУЧЕТЕ ПОВЕЧЕ

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/consultation/5cr/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5cr/index_en.cfm)



ДАТИ ПРЕЗ 2011 Г.	СЪБИТИЕ	МЯСТО
15—16 септември	Ползите от транснационалното сътрудничество: 13 програми - 1 цел – подобряване на качеството на живот в европейските региони!	Катовице, Полша
10—13 октомври	Дни на отворените врати	Брюксел, Белгия
24—26 октомври	Балтийски форум за развитие и Втори годишен форум на заинтересованите страни от Стратегията за развитието на Балтийския регион на ЕС	Гданск, Полша
27—28 октомври	Конференция, посветена на Jeremie и Jessica	Варшава, Полша
24 ноември	Конференция на тема „Интегриран подход към развитието – ключ към интелигентна, устойчива и приобщаваща Европа	Познан, Полша
25 ноември	Неформална среща на министри	Познан, Полша
28—29 ноември	Седмица на ESPON – Летен семинар Espo 2013	Краков, Полша

Допълнителна информация за тези събития можете да намерите в раздел „Календар на събитията“ на уебсайта на Inforegio:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/agenda/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/index_en.cfm)



Панорама  
очаква Вашите  
коментари и въпроси. Бихме  
искали да разберем мнението Ви,  
така че не се колебайте да споделите  
своя опит с нас. Бихте ли желали в  
следващите издания на Inforegio Panorama  
да бъдат включени конкретни теми от  
областта на регионалната политика. Ако  
отговорът е да, моля, пишете ни на  
следния адрес:

[regio-panorama@ec.europa.eu](mailto:regio-panorama@ec.europa.eu)

KN-LR-11-038-BG-C

ISSN 1830-9321

© Европейски съюз, 2011 г.  
Възпроизвеждането е позволено, при условие че се цитира източникът.

**Европейска комисия, Генерална дирекция „Регионална политика“**  
Комуникация, Информация и връзки с трети страни,  
Рафаел Гуле  
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Bruxelles  
Ел. поща: [regio-info@ec.europa.eu](mailto:regio-info@ec.europa.eu)  
Интернет адрес: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_bg.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_bg.htm)

