

# panorama

inforegio

38

Léto 2011



## Propojování Evropy

Doprava a regionální politika

## ÚVODNÍK

Dirk Ahner

3

## PŘEHLED

Konkurenceschopný a udržitelný dopravní systém pro Evropu

4-7

8-11

## ROZHOVORY

Matthias Ruete — Luis Valente de Oliveira — Jean-Marc Offner — Horst Sauer

12-13

## PROGRAM TENT

Multimodální dopravní síť pro Evropu

14-15

## ČISTŠÍ A EKOLOGIČTĚJŠÍ DOPRAVA

### PO CELÉ EVROPĚ

Vytváření lepších vazeb s jihovýchodní Evropou

Scandria – propojení oblastí Baltského moře a Jaderského moře

Portugalsko – Vessel Traffic System je nový inteligentní systém pro řízení lodní dopravy

Rozšíření metra v Sofii vdechlo do srdce města nový život

Nové možnosti v přístavu La Rochelle jako reakce na rostoucí trh

Lepší dálnice ve Slovinsku

Optimalizace trati s mezinárodním dopadem – Česká republika

16-22

23

## PŘEHODNOCENÍ MĚSTSKÉ MOBILITY:

Síť pro aktivní cestování

24-25

## JAK DOPRAVNÍ SPOJENÍ UTVÁŘEJÍ EU

26

## REGIONÁLNÍ OTÁZKY

Výsledky veřejné konzultace o páté zprávě o soudržnosti

27

## TERMÍNY DO DIÁŘE

28

## NECHTE SVŮJ HLAS ZAZNÍT

Fotografie (strany):

Informace o autorských právech:

Obálka: © ES

Uvnitř: všechny fotografie © ES, kromě:

Strana 10: © a-urba

Strana 11: © TransBaltic

Strana 17: © Rostock Port/Nordlicht

Strana 18: © CCTMC-Centro de Control de Tráfico Marítimo do Continente

Strana 19: © Sofia Metropolitan Company

Strana 21: © DARS, slovinská dálniční společnost

Strana 22: © Filip Hainall, Ministerstvo dopravy České republiky

Tento časopis se tiskne v němčině, angličtině a francouzštině na recyklovaném papíře.

Názory vyjádřené v této publikaci představují názory autora a nutně neodrážejí stanoviska Evropské komise.

Obsah tohoto časopisu byl finalizován v květnu 2011.



Doprava neznamena jen přesunout se z jednoho místa na druhé: patří sem také sítě, které jsou s pomocí finančních prostředků z EU podporovány a rozvíjeny a které pomáhají utvářet hospodářský růst, udržitelnost a přístup k nezbytným službám. V tomto vydání časopisu Panorama se podíváme na celkovou situaci od vysokorychlostních železničních tratí spojujících jednotlivé země po ekologicky vstřícné městské dopravní systémy.

Akce na úrovni EU významně přispěly k pozitivním výsledkům v evropském dopravním systému za uplynulých deset let. Historicky hlavním zdrojem financování investic potřebných pro zlepšení dopravních spojení v zaostávajících regionech v celé EU jsou strukturální fondy a Fond soudržnosti. Nedávné makroregionální strategie pro region Baltského moře a Podunají poskytují nové nástroje pro propojení dopravního rozvoje mezi zeměmi.

S ohledem na budoucnost nedávno publikovaná bílá kniha o dopravě, Plán jednotného evropského dopravního prostoru, oznamuje velký balík nových politických iniciativ. Jaký je cíl? Konkurenceschopnější a integrovanější dopravní systém, který zajistí zvýšení mobility a snížení emisí do roku 2050. Iniciativy pokrývají 40 různých oblastí nutných pro transformaci evropského dopravního systému a zaměřují se na výzvy, jako je omezování naší závislosti na ropě, řešení dopravních zácep a zkvalitňování infrastruktury.

Z rozhovorů uvedených v tomto vydání vyplynou získaná poučení, výzvy, které jsou před námi, a to, jak lze posilovat hospodářskou a územní soudržnost účinnou dopravní politikou. Z informací o posledním kole hodnocení regionální politiky se dozvídáme, čeho se dosud podařilo dosáhnout a co je ještě nutné udělat pro zlepšení dopravních sítí EU. V rubrice Po celé Evropě navštívíme sedm projektů zahrnujících širokou škálu různých způsobů dopravy a uvidíme, jak si různé země vedou v praxi.

S důrazem na integrované přístupy k výzvám v jednotlivých regionech může regionální politika reagovat přímo na potřeby obcí v daných územích. Rozhodně je jisté, že regionální odezva na výzvu v podobě toho, jak může doprava co nejlépe podporovat soudržnost, posilovat růst a zajišťovat větší udržitelnost, bude klíčem pro dosažení cílů uvedené bílé knihy.

Příjemné počtení!

**Dirk Ahner**

*Generální ředitel*

*Generální ředitelství pro regionální politiku*

*Evropská komise*

# KONKURENCESCHOPNÝ A UDRŽITELNÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM PRO EVROPU

**Doprava – faktor přispívající k růstu, ekologické problémy, otázky s mezinárodním dopadem. Bílá kniha 2011 – Plán jednotného evropského dopravního prostoru, přijatá Evropskou komisí 28. března 2011, se zaměřuje právě na sladění zmíněných faktorů a na to, aby evropské regiony zůstaly plně začleněny do globální ekonomiky a byly konkurenceschopné. Jsou vytyčeny konkrétní kroky spolu s analýzou úspěchů, kterých se až dosud dosáhlo a toho, jaké úkoly jsou ještě před námi. Tyto návrhy jsou obzvláště důležité pro evropské regiony a pro regionální politiku EU vůbec, protože udržitelná dopravní infrastruktura přispívá k lepšímu propojení regionů a znamená velký přínos pro vnitřní trh.**

*„S ohledem na skutečnost, že ostatní světové regiony zavádějí rozsáhlé ambiciózní programy modernizace dopravy a investic do infrastruktury, je nezbytné, aby se evropská doprava i nadále vyvíjela a investovala za účelem udržení svého konkurenceschopného postavení.“*

Plán jednotného evropského dopravního prostoru – Bílá kniha o konkurenceschopné a udržitelné dopravě

Jedním z klíčových úkolů je sladit komplexní dopravní systém se závazkem deklarovaným Komisí, totiž snížit emise skleníkových plynů – celkově musí EU do roku 2050 tyto emise snížit o 80–95 % oproti úrovním z roku 1990. Šedesátiprocentní snížení připadá na odvětví dopravy. Přestože je doprava čistější, je rozsáhlejší než kdykoli dříve a 96 % energie, která se v ní využívá, stále pochází z fosilních paliv. Otálení nebo váhavé kroky k přijetí a zavedení novějších technologií odsoudí EU k tomu, že bude zaostávat za těmi, kdo je ochotně přijmou.

I když se klade velký důraz na technickou inovaci vedoucí k čistější a propracovanější infrastruktuře a inteligentnějším dopravním systémům, důležitým bodem je rovněž zvyšování kapacity, aby se podařilo takovou modernizaci realizovat.

## Větší mobilita – nižší emise

Není pochyb o tom, že investice do dopravní infrastruktury zvýší ekonomický růst a přispějí k rozvoji obchodu a vytvoření prosperity. Bez účinných dopravních sítí by se obyvatelé vzdálenějších regionů nebo geograficky oddělených oblastí mohli ocitnout v izolaci od služeb a pracovních příležitostí.

S cílem sladit tyto zdánlivě protichůdné požadavky vytyčuje zmíněný plán různé způsoby, jak snížit závislost dopravního systému na ropě, aniž by to vedlo ke snížení jeho účinnosti a mobility. K uvedeným krokům patří:

- zlepšit efektivitu využití energie u všech stávajících typů vozidel a ve všech typech neboli druzích dopravy;
- vyvinout a uvést do praxe nová udržitelná paliva a pohonné systémy;
- optimalizovat výkon multimodálních logistických řetězců s cílem dosáhnout jejich větší energetické účinnosti, například lepšího propojení mezi železnicí a lodní dopravou při přepravě zboží na velké vzdálenosti;
- využívat nové systémy řízení dopravy a tržní nástroje, jako například zrušení stávajících omezení pro námořní dopravu na krátké vzdálenosti.



## Akční plán

Během posledních deseti let se letecká, silniční a částečně i železniční doprava otevřela trhu a zlepšila se rovněž její celková bezpečnost. Byl rovněž spuštěn program s názvem Jednotné evropské nebe, kterým se koordinuje a řídí letový provoz. Cestující mají nyní nová práva a byla rovněž zavedena nová pravidla pro pracovní podmínky v daném odvětví.

Transevropská dopravní síť neboli TEN-T přispěla k územní soudržnosti také díky intenzivnějšímu zavádění vysokorychlostních železničních tratí. A konečně nemalé úsilí se věnovalo i snížení ekologického dopadu dopravy na životní prostředí.

V rámci strategie Evropa 2020 je třeba dále pracovat na rozvoji evropské dopravní infrastruktury s cílem vybudovat dopravní systém účinně využívající přírodní zdroje, který bude založen na modernizaci technologií a bude řešit otázky klimatických změn a ekologických dopadů a zároveň bude podporovat územní soudržnost.

Má-li se Evropa rozvíjet žádoucím směrem, který bude uspokojovat potřeby nadcházejícího desetiletí i dalších dekád, uvádí Bílá kniha 2011 kroky nezbytné pro dosažení pokroku postaveného na dřívějších úspěších. Níže jsou uvedeny některé myšlenky:

### Účinný a integrovaný systém mobility

- Jednotný evropský dopravní prostor
- Podpora kvalitní práce a dobrých pracovních podmínek
- Bezpečnost dopravy
- Kroky k zajištění větší bezpečnosti dopravy: ušetří se tisíce životů
- Kvalita a spolehlivost služeb

### Inovace pro budoucnost: technologie a chování

- Evropská politika výzkumu a inovace evropské dopravy
- Podpora udržitelného chování
- Integrovaná mobilita ve městech

### Moderní infrastruktura a propracované financování

- Dopravní infrastruktura: územní soudržnost a hospodářský růst
- Ucelený rámec financování
- Nastavení správných cen a předcházení nerovnostem

### Externí rozměr

- Podpora mezinárodních cílů souvisejících se změnou klimatu a energetické účinnosti
- Stanovení rámce pro spolupráci s našimi sousedy při rozšiřování naší strategie pro dopravní síť a infrastrukturu.



**Elektrická vozidla jsou hlavním způsobem, jak naplnit cíle v oblasti emisí.**

# KONKURENCESCHOPNÝ A UDRŽITELNÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM PRO EVROPU

## Účinná dopravní síť přispívá k územní soudržnosti

Akce na úrovni EU významně přispěly k pozitivním výsledkům v evropském dopravním systému za uplynulých deset let. Strukturální fondy a Fond soudržnosti byly vždy hlavním zdrojem financování projektů sloužících ke zlepšení dopravního spojení v zaostávajících regionech po celé EU.

Politika soudržnosti aktivně přispívá k regionálním i celonárodním krokům týkajícím se priorit v dopravě a mezinárodní spolupráce. Nedávné makroregionální strategie – Strategie pro Podunají a Strategie pro region Baltského moře – tvoří rámec pro lepší mezinárodní plánování a zajišťují integrovaný rozvoj dopravy.

Po celé EU jsou stále ještě cítit dopady hospodářské krize – vzrůstající nezaměstnanost a nižší veřejné výdaje si více než kdy dříve vyžadují úsporný systém mobility, zatímco prostředky pro zajištění této mobility se zmenšují. Je toho třeba dosáhnout více s menšími prostředky. Existující osvědčené systémy, jako například politika soudržnosti, jsou ideálním prostředkem pro zkvalitnění různých kroků podniknutých v jednotlivých regionech a zemích – například podpora evropské železniční dopravy.

### Evropská železnice

„Když se v roce 1986 začalo pracovat na první vysokorychlostní železniční trati ve Španělsku, byl tento stát jednou z nejchudších zemí v Evropské unii a Andalusie byla jedním z nejchudších regionů Španělska. Nicméně španělská vláda se rozhodla vybudovat pomocí nejmodernějších technologií úplně novou vysokorychlostní železniční trať mezi hlavním městem Madridem a hlavním městem daného regionu, Sevilou. Od té doby došlo ve Španělsku k dramatickému ekonomickému růstu a Andalusie se stala mnohem konkurenceschopnějším regionem. Tento vývoj by nikdy nenastal bez politiky soudržnosti a územního efektu, který daná politika přinesla.“

## Co je TEN-T?

Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Network, TEN-T) je základem pro plynulý pohyb zboží a je prostředkem pro volné cestování lidí po celé Evropské unii. Je to klíčová strategie, díky níž se východní a západní části EU spojily a vytvořil se tak jednotný evropský dopravní prostor. Větší integrace spolu s větším mezinárodním trhem, snížením emisí uhlíku produkovaného dopravou a úlohou EU v celosvětovém boji proti změně klimatu – to vše si vynutilo úpravu politiky, která byla zveřejněna v roce 2009.

Vzhledem k tomu, že lepší dostupnost je klíčovým požadavkem pro větší konkurenceschopnost a soudržnost Evropy, je síť TEN-T podporována ze strany EU prostřednictvím programu TEN-T, Evropským fondem pro regionální rozvoj a Fondem soudržnosti.

### Čeho se to týká?

Příspěvek EU pro dopravu, na programové období 2007–2013 zahrnuje následující:

- TEN-T, státní, okresní i místní komunikace představují přes 41 miliard €,
- Železniční infrastruktura včetně TEN-T a dalších projektů se rovná zhruba 24 miliardám €,
- Městská doprava – 8,1 miliardy €;
- Přístavy a vnitrozemní vodní cesty – 4,3 miliardy €;
- Multimodální doprava a inteligentní systémy – 3,3 miliardy €; a
- Letiště – 1,84 miliardy €



## Nad rámec programu TEN-T

Do programu TEN-T je v současné době směřována asi polovina dotací na zajištění politiky soudržnosti v dopravě. K dalším prioritám patří vnitrostátní, regionální a místní sítě a čistá městská doprava. Žhavým tématem bude debata o tom, jak se budou dotace rozdělovat. Je jasné, že tlak na dekarbonizaci dopravy a orientace na podporu takových investic ze strany EU, které jasně povedou k dosažení společných priorit, bude znamenat nutnost klást větší důraz na klíčové uzly infrastruktury, inteligentní sítě a čistou městskou veřejnou dopravu.

## Městská doprava

Města jsou pro své širší okolí motorem ekonomického růstu. Jsou v daném regionu zdrojem služeb, pracovních příležitostí i možností věnovat se odpočinkovým činnostem. Je nesmírně důležité, aby se dopravní systém v městech plně integroval s dopravními službami v širším regionu. Nicméně jsou to právě města, která nejvíce trpí dopravními zácpami a znečištěním vzduchu spolu s hlukem. Čtvrtina všech emisí CO<sub>2</sub> v odvětví dopravy je produkována městskou dopravou a právě ve městech dochází k celkem k 69 % všech dopravních nehod. Pokud chceme dosáhnout vytyčených cílů ve snižování emisí skleníkových plynů a snížit závislost na ropě, bude potřeba postupně vyřazovat konvenční vozidla z městského provozu. Více lidí využívajících různé formy hromadné dopravy vytvoří kýžený okruh pro veřejnou dopravu, který spolu se snahou o podporu cyklistické dopravy a chůze pěšky povede k příjemnější a bezpečnější dopravní situaci a větší ochotě lidí nejezdít autem.

Lidé, kteří jsou na autě závislí, budou vybízeni k tomu, aby používali menší, lehčí a specializovanější vozy. Velké flotily autobusů a taxíků a rovněž menší a čistší nákladní automobily a dodávky jsou ideálním působištěm pro aplikaci alternativních pohonných systémů a paliv, které tvoří zkušební sektor pro inovace. Využívání veřejné dopravy může být podpořeno zpoplatněním silničních úseků a transparentním mýtným systémem a také zavedením nových technologií.



**„Provádění opatření nelze odkládat. Plánování, výstavba a vybavení infrastruktury trvá roky (a životnost vlaků, letadel a lodí se počítá na desetiletí) – rozhodnutí, která učiníme nyní, budou ovlivňovat dopravu v roce 2050. Musíme konat na evropské úrovni, abychom zajistili, že transformace dopravy je definována společně s našimi partnery, a ne v nějaké jiné části světa.“**

Plán jednotného evropského dopravního prostoru –  
Bílá kniha o konkurenceschopné  
a udržitelné dopravě

# MATTHIAS RUETE

Rozhovor s generálním ředitelem pro dopravu a mobilitu, Matthiasem Ruetem

**Před rokem 2010, kdy nastoupil na pozici na generálním ředitelství pro dopravu a mobilitu, byl Matthias Ruete generálním ředitelem společného ředitelství Evropské komise pro energii a dopravu.**

*Jaké nejdůležitější poučení z minulosti jste si odnesl a jaký je výhled do roku 2020? Jaké klíčové problémy bude třeba v sektoru dopravy řešit?*

Nejnáročnějším úkolem bude přizpůsobit se určitým limitům dopravy, aniž by to bylo na úkor její efektivity, a zároveň je třeba udržet a samozřejmě zlepšit konkurenceschopnost tohoto sektoru.

V posledních deseti letech toho Evropa dosáhla hodně. Otevřeli jsme trhy v segmentu letecké, silniční a částečně i železniční dopravy a podařilo se nám zvýšit bezpečnost ve všech odvětvích. Stávající systém však není udržitelný. Zanedbání nebo podcenění budoucích omezení a odložení nezbytných změn by bylo fatální chybou.

K bezprostředním problémům patří závislost na ropě, dopravní zácpa a nutnost snižování emisí plynů přispívajících ke skleníkovému efektu, přičemž posledně jmenovaný faktor je tím nejdůležitějším. Zavázali jsme se, že do roku 2050 snížíme emise o 80 %. V dopravě se emise budou muset omezit nejméně o 60 % oproti roku 1990 (což je o 70 % méně než dnes). Bílá kniha, kterou Komise přijala 28. března letošního roku, tyto problémy popisuje a je v ní stanovena strategie, díky níž bude EU schopna tyto problémy řešit.

*Jak může podle vás dopravní politika EU přispět k hospodářské a územní soudržnosti v Unii?*

V bílé knize je načrtnut rozvoj kmenové celoevropské sítě koridorů, díky níž bude možné velmi účinně a s nízkými emisemi přepravovat velké množství cestujících i zboží, přičemž tato síť se bude rozkládat na celém kontinentu.

Díky tomu bude mezi jednotlivými hlavními i dalšími většími městy EU, ekonomickými centry, přístavy, letišti a důležitými hraničními přechody účinná multimodální dopravní síť. Ta bude tvořit páteř „jednotného evropského dopravního prostoru“, čímž se posílí soudržnost všech regionů.

*Jaké základní prvky strategie EU obsahuje v souvislosti s budoucím rozvojem dopravy, jak je popsána v bílé knize?*

Čtyři základní kroky jsou tyto:

- díky jednotnému evropskému dopravnímu prostoru usnadnit pohyb občanů a zboží, snížit náklady a zlepšit udržitelnost evropské dopravy;
- lepší propojení vývoje technologických inovací a jejich využití pomocí integrované politiky výzkumu;
- plánování infrastruktury s cílem dosáhnout co největšího růstu a minimalizovat dopad na životní prostředí; a
- rozvoj infrastrukturálního propojení s okolními zeměmi s cílem otevřít trh ve třetích zemích v oblasti přepravních služeb, produktů a investic a posílit rozvoj trhu.



„ Nejnáročnějším úkolem bude přizpůsobit se určitým limitům dopravy, aniž by to bylo na úkor její efektivity. “



# LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Evropský koordinátor pro mořské dálnice

**Luis Valente de Oliveira se doposud setkal s více než 400 zúčastněnými subjekty ze všech přímořských členských zemí EU a předložil jim tři výroční zprávy o činnosti.**

*Jaké nejdůležitější poučení z minulosti jste si odnesl a jaký je výhled do roku 2020?  
Jaké klíčové problémy bude třeba v sektoru dopravy řešit?*

Nejdůležitějším úkolem je koordinace různých způsobů dopravy – podstatou problému je otázka, jak zboží přesunout z jednoho místa na druhé co nejrychleji, nejúsporněji, nejpohodlněji a s co nejmenší mírou znečištění. Pokud bychom brali v úvahu pouze jeden druh dopravy, byly by možnosti řešení buď velmi omezené z hlediska funkčnosti nebo nerozumné z hlediska finančních nákladů.

Abychom našli odpovídající řešení, musíme znát charakteristické rysy každého druhu přepravy, přičemž využití více druhů dopravy musí být při hledání řešení pravidlem.

*Jak může podle vás dopravní politika EU přispět k hospodářské a územní soudržnosti v Unii?*

Úroveň aktivity v daném regionu je klíčovým faktorem, který přispívá k pohodě tamního obyvatelstva: výroba i spotřeba neodmyslitelně závisí na dopravě. Má-li se podpořit rozvoj a soudržnost, je třeba posílit propojení mezi vzájemně se doplňujícími regiony.

Více než 90 % dovozu i vývozu zboží v EU se provádí v evropských přístavech. Důležitým prvním krokem je tedy vybudovat co nejlepší přístavy a zajistit co nejhodnější propojení mezi nimi navzájem i jejich propojení s vnitrozemím.

Pro určité druhy dopravy je stanoven limit přepravovaného zboží, aby přeprava byla ekonomická, takže vybraný způsob musí být životaschopný. Díky soustředění nákladu na určitých osách bude přeprava zboží ekonomicky udržitelná. Finanční náklady a doba přepravy musí být minimální, čehož lze dosáhnout pouze kombinací jednotlivých způsobů dopravy a využitím toho nejlepšího, co každý druh přepravy nabízí. Dopravní politika EU musí pokrývat všechny druhy přepravy, protože jedině tak lze dosáhnout její větší soudržnosti a efektivity.

*Jaké důležité poučení jste si odnesl ze svého působení ve funkci evropského koordinátora prioritního projektu TEN-T?*

Prioritní projekt mořských dálnic je nyní v plném proudu: osm nedávno schválených projektů pokrývá evropský námořní prostor. Ty vyplynuly z rozhovorů s lidmi po celé Evropě.

To, že se do projektu zapojilo několik zemí, je dobré pro vzájemné sdílení osvědčených postupů a výsledky studií. Vzájemná výměna poznatků v rámci skupiny vede k vytváření přijatelných řešení.

Trval jsem na tom, aby byly posíleny programy odborné přípravy v oblasti logistiky, a to jak pro zaměstnance, tak pro vedoucí pracovníky v rámci firem, s cílem splňovat při přepravě zboží komplexní logistické požadavky, jimž čelíme.



” Více než 90 % dovozu i vývozu zboží v EU se provádí v evropských přístavech. “

## JEAN-MARC OFFNER

Generální ředitel úřadu územního plánování města Bordeaux v Akvitánsku

### Urbanista a politický analytik Jean-Marc Offner je generálním ředitelem úřadu územního plánování města Bordeaux v Akvitánsku, a'urba.

*Jaké nejdůležitější poučení z minulosti jste si odnesl a jaký je výhled do roku 2020?  
Jaké klíčové problémy bude třeba v sektoru dopravy řešit?*

Redukce městské a meziměstské silniční dopravy je již několik desítek let jedním z hlavních cílů politiky rozvoje veřejné dopravy v mnoha členských zemích EU.

Pomocí veřejné dopravy se nepodařilo omezit nárůst přepravy obecně a jedním z hlavních úkolů dopravního sektoru je zavést do roku 2020 takový systém přepravy, který by vyhovoval měnícímu se životnímu stylu obyvatel. To znamená pružnější jízdní řády, příjemné a kvalitní cestování a účelné využití času stráveného dojížděním.

*Jak může podle vás dopravní politika EU přispět k hospodářské a územní soudržnosti v Unii?*

Několik dekád se usilovalo o rozvoj vysokorychlostních dopravních sítí s cílem zkrátit vzdálenost mezi jednotlivými oblastmi ležícími v různých evropských zemích, a přispět tak k určité společenské a ekonomické soudržnosti regionů. V tomto úsilí je třeba dále pokračovat.

Stejně důležité je však nezapomínat na investice do regionálního rozvoje, které jsou klíčem k dobré funkci metropolitních oblastí. Státní orgány a vedoucí pracovníci dopravní infrastruktury bývají kritizováni za to, že regionální infrastrukturu zanedbávají, a upřednostňují místo ní výnosnější vysokorychlostní spoje. Máme za to, že obě úrovně jsou velmi důležité.



Vezmeme-li v úvahu ochranu životního prostředí, musíme najít vhodný kompromis mezi snahou pokrýt dopravní sítí všechny oblasti a potřebou regulovat její plynulost.

*Jakou úlohu bude podle vás hrát doprava v integrovaném rozvoji měst?*

Nezbytná je koordinace plánování rozvoje městských aglomerací a plánování dopravy. Kompaktnější aglomerace jsou lepší, protože se v nich méně dojíždí. Díky územnímu plánování je možné vyčlenit určité pozemky, předpokládat zvýšení jejich hodnoty díky zavedení nové infrastruktury a vybudovat sociální bydlení.

V těchto oblastech s kvalitní sítí veřejné dopravy bychom měli považovat za nezbytné zajistit větší hustotu služeb, než je nezbytné minimum, a zároveň je třeba zavést restriktivní pravidla pro parkování.

Ve stávajících městských aglomeracích se musí zajistit udržitelnější funkčnost dopravní infrastruktury. Především je třeba uvažovat o nových způsobech využívání aut: to se týká využívání služebních vozidel, společného cestování více pasažérů a integrace aut do veřejné dopravy. Z hlediska ochrany životního prostředí je zdvojnásobení obsazenosti aut a snížení délky cestování na polovinu stejně důležité jako všechny politické strategie týkající se sektoru veřejné dopravy.

” Redukce městské a meziměstské silniční dopravy je již několik desítek let jedním z hlavních cílů politiky rozvoje veřejné dopravy v mnoha členských zemích EU. “

**Ředitel divize evropského územního plánování ve Společném úřadu pro územní plánování Horst Sauer odpovídá za integraci městského regionu Berlín – Braniborsko do územního rozvoje EU. V současnosti se zaměřuje na vliv sítí TEN-T na jednotlivé regiony, zvláště na oblast mezi Skandinávií a Jaderským mořem.**

*Jaké nejdůležitější poučení z minulosti jste si odnesl a jaký je výhled do roku 2020? Jaké klíčové problémy bude třeba v sektoru dopravy řešit?*

Je stále zřejmější, že novou infrastrukturu lze vybudovat pouze tehdy, když je pro daný region jasně patrná ekonomická návratnost takové investice. Spolupracujeme s více než 30 partnery s cílem vytvořit koridor SCANDRIA, který bude přes Berlín propojovat Skandinávii a oblast Jaderského moře. Naším cílem je lépe propojit moderní centra podél tohoto koridoru s regiony hlavních měst. V této části Evropy je velký potenciál pro růst daných regionů.

Spíše než na velké investice do nové infrastruktury se zaměřujeme především na optimalizaci využití stávající infrastruktury a snížení emisí.

*Jak může podle vás dopravní politika EU přispět k hospodářské a územní soudržnosti v Unii?*

Budovaná kmenová dopravní síť tvoří páteř dopravní politiky EU a je založena na propojení hlavních uzlů. Tyto uzly, jako například oblast Berlín – Braniborsko, by měly využívat všechny druhy dopravy a měly by být propojeny s dalšími uzly, jako jsou přístavy nebo ekonomicky silná střediska.

Lepší dostupnost díky poloze ve střední Evropě povede k ekonomičtějšímu provozu a přispěje k územní celistvosti regionu. Z kvalitní kmenové dopravní sítě budou mít užitek rovněž ty regiony, které mají dobré napojení na hlavní dopravní trasy.

*Čím se podle vás vyznačuje kvalitní systém řízení při plánování dopravní infrastruktury?*

Podle mého názoru musí jít regionální plánování a regionální politika ruku v ruce s plánováním dopravy. Doprava není samoúčelná, ale měla by sloužit lidem i firmám.

Tady v regionu Berlín – Braniborsko máme vynikající zkušenosti nejen s plánováním příhraniční dopravy, která se týká Berlína a okolní spolkové republiky Braniborsko, ale také se vzájemným sladěním územního plánování a plánování dopravy. Dvojnásob to platí pro veřejnou dopravu, která byla před více než deseti lety naplánována a zkoordinována úřadem *Verkehrsverbund Berlin Brandenburg* (VBB).



” Doprava není samoúčelná, ale měla by sloužit lidem i firmám. “

# MULTIMODÁLNÍ DOPRAVNÍ SÍŤ PRO EVROPU

**Evropská unie se už od roku 1992, kdy byla podepsána Maastrichtská smlouva, snaží vytvořit transevropskou dopravní síť (TEN-T). Síť TEN-T podporuje rozvoj vnitřního trhu EU, posiluje hospodářskou a sociální soudržnost a propojuje ostrovy a vnitrozemské i periferní regiony s centrálními regiony Unie. Zkracuje tím také vzdálenost mezi členskými zeměmi EU a jejich sousedy a usnadňuje přístup na světové trhy.**

První obecné zásady upravující strategii členských zemí při rozvoji TEN-T byly přijaty v roce 1996 rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady. Tyto obecné zásady byly po rozšíření EU v roce 2004 výrazně revidovány a zaktualizovány.

<b>Dosavadní celkové investice do sítě TEN-T (1996–2013)</b>	<b>cca 800 mld. €</b>
Dosavadní financování ze zdrojů EU*	cca 230 mld. €
<b>Budoucí potřebné investice (až do roku 2020)</b>	<b>cca 550 mld. €</b>

\*Program TEN-T, Fond soudržnosti, EFRR, půjčky z EIB a úvěrové záruky

V rámci programu TEN-T bylo již dosaženo několika významných úspěchů, například vybudování vysokorychlostní železniční osy Paříž–Brusel–Kolín–Amsterdam–Londýn nebo železničního a silničního spojení Øresund mezi Dánskem a Švédskem. Pak je zde vysokorychlostní železniční trať Madrid-Barcelona, milánské letiště Malpensa, železniční trať Cork–Dublin–Belfast–Larne–Stranraer a mnoho dalších projektů, které jsou ve výstavbě.

## Vyladění systému pro budoucí potřeby

Na základě zkušeností z posledních 15 let provedla Evropská komise kompletní revizi strategie TEN-T a navrhla nové obecné směry pro plánování a zavádění tohoto systému. Tyto nové obecné směry, které by měly být připraveny ke schválení Evropským parlamentem a Radou začátkem druhého pololetí roku 2011, přinášejí značně upravený přístup založený na silných stránkách systému, který se zároveň zaměřuje na odstranění zjištěných nedostatků a řeší nové náročné úkoly.

Doposud byla strategie TEN-T založena na postupné identifikaci a provádění prioritních projektů jednotlivými členskými státy, a to postupně odspoda nahoru. Díky tomuto přístupu se sice stanovily a uskutečnily důležité projekty v rámci celého programu TEN-T, přičemž o některých z nich byla zmínka výše, nicméně tímto přístupem nebylo dosaženo vytvoření plně integrované, multimodální transevropské dopravní sítě.

## Dvě vzájemně se doplňující sítě

Nový systém plánování spočívá ve dvou rovinách: úplná síť tvoří základní rovinu a hlavní síť, která překrývá úplnou síť, se skládá ze strategicky nejdůležitějších částí systému TEN-T.

Úplná síť bude výsledkem aktualizací a úprav stávajícího systému TEN-T a bude zahrnovat relevantní již existující i plánovanou infrastrukturu ve členských státech. Hlavní síť bude vytvořena z těch částí systému TEN-T, které se týkají hlavních tahů mezinárodní dopravy, a to jak pro nákladní, tak i osobní dopravu a zajistí efektivní propojení východních a západních částí Unie a jejich periferních regionů s centrálními oblastmi EU.

Tyto dvě sítě spolu vytvoří základní infrastrukturu jednotného evropského dopravního prostoru, díky níž se zajistí efektivní multimodální spojení mezi hlavními městy členských zemí EU s důležitými ekonomickými centry a hraničními přechody do evropského transportního systému.

## Koordinované plánování a rozvoj

Díky nové strategii TEN-T se dosáhne především toho, že plánování a rozvoj dopravní sítě budou na evropské úrovni koordinovanější. Systém bude založen na jednotné a transparentní metodice pro evropské plánování, která je pod dohledem Evropské komise a která se vyvíjí na základě důkladných konzultací s různými zúčastněnými stranami.



## Koordinované provádění

Za druhé, zavádění nové strategie TEN-T bude koordinovanější. V souladu s rozvíjejícími se požadavky na kapacitu přepravy budou identifikovány a vybudovány koridory založené na hlavní síti. Zavedení celkového koridoru se bude provádět pod záštitou evropského koordinátora, zatímco mnohaleté plány na výstavbu koridorů v časovém harmonogramu určí, kam je potřeba nasměrovat zásadní investice a kde se v menším měřítku provedou krátkodobá vylepšení.

Díky nové strategii se bude klást větší důraz na splňování stanovených podmínek a na koordinaci finančního zapojení EU. Spolufinancování projektů bude podmíněno doplněním

chybějících propojení a řešením krizových dopravních uzlů v určené hlavní síti a zajištěním účinného využití různých druhů dopravy, přičemž prioritou budou mít ty projekty, které Evropě přinesou největší přidanou hodnotu (například dokončení přeshraničních spojů). Díky integrovanému financování dopravy se zajistí rovněž lepší koordinace čerpání prostředků z Fondu soudržnosti a strukturálních fondů pro dosažení cílů strategie TEN-T a pro urychlení a zefektivnění jejich realizace.



Zajištění multimodality je pro průmyslové regiony zásadní.

## ČISTŠÍ A EKOLOGIČTĚJŠÍ DOPRAVA

**Efektivní a udržitelné využívání přírodních zdrojů musí v dopravní politice Evropské unie zaujímat klíčové místo, a to jak podle evropské strategie ekonomického růstu do roku 2020, tak podle nedávno publikované Bílé knihy Komise řešící otázky dopravní infrastruktury. „Dekarbonizace“ dopravy – což znamená dramatické snížení emisí skleníkových plynů produkované sektorem dopravy – se tedy stalo hlavní prioritou evropské hospodářské a ekologické agendy.**

Strategie Evropa 2020 vytyčuje ekonomickou strategii pro další desetiletí. Je zaměřena na podporu inteligentního, udržitelného růstu podporujícího začlenění. Cílem je vybudovat nízkouhlíkové hospodářství, přičemž takové hospodářství je založeno na poznatcích a inovacích, díky nimž se přírodní zdroje budou využívat účinněji a zároveň se dosáhne sociální a územní soudržnosti.

Pro budoucí rozvoj evropské ekonomiky je sektor dopravy klíčový, a proto má při dosahování cílů vytyčených v programu Evropa 2020 nezastupitelnou roli. V lednu 2011 Komise zahájila program „Evropa účinněji využívající zdroje“, který je jednou z hlavních iniciativ programu Evropa 2020. Uvádí se v něm, že účinné využívání zdrojů musí být hlavní zásadou při stanovování dopravní politiky EU.

## Udržitelná řešení

Účinnější využívání dopravy s cílem zajistit prosperitu Evropy i v budoucnosti je rovněž důležitým námětem nové Bílé knihy s názvem „Plán jednotného dopravního prostoru“, který byl přijat Komisí 28. března 2011.

Bílá kniha obsahuje vizi konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému v Evropě, který využívá přírodní zdroje efektivním způsobem. V Bílé knize se velká pozornost věnuje čisté městské dopravě, především snižování emisí uhlíku.

Vzhledem k novým a rostoucím problémům se dopravní systém musí stát udržitelnějším. Zaprvé, v nadcházejících desetiletích bude ropy čím dál méně, bude dražší a bude pocházet ze stále nejistějších zdrojů.

Zadruhé, mají-li se omezit klimatická změna na méně než 2 °C, musí EU do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů o 80-95 % oproti úrovním z roku 1990. V sektoru dopravy se proto budou muset emise skleníkových plynů omezit nejméně o 60 %.

**Silnice Laukaantie – výstavba silnice – Jyväskylä, Finsko. Stavba podjezdu pro cyklisty a chodce.**



## Snížení emisí uhlíku

Problém spočívá v tom, že doprava v současné době představuje významný a stále rostoucí zdroj emisí skleníkových plynů. Proto se dekarbonizaci věnuje v Bílé knize prvořadá pozornost.

Pokud se má v Evropě zlepšit energetická účinnost všech vozidel, musí se vyvinout a uvést na trh udržitelné zdroje paliv a ekologická vozidla. Evropa musí postupně nahradit fosilní paliva, která jsou zdrojem CO<sub>2</sub>, ekologičtějšímí alternativami.

S tímto cílem chce Komise vyvinout strategii využívání alternativních paliv, díky níž bude Evropa směřovat k tomu, aby se v dopravním sektoru zbavila závislosti na ropě a nakonec dospěla k úplné dekarbonizaci.

Pokud jde o naplnění cílů EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, Komise se zaměřuje především na městskou dopravu. Mnoho evropských měst sužují dopravní zácpy a musejí se vyrovnávat se špatnou kvalitou ovzduší a nadměrným hlukem. Auta, nákladní vozy a autobusy pohybující se v evropských městských aglomeracích produkují asi čtvrtinu emisí CO<sub>2</sub> v celém dopravním sektoru.

Komise chce z měst postupně vyřazovat vozidla na konvenční paliva – cílem je snížení jejich počtu o 50 % do roku 2030 a následně o 100 % do roku 2050. Tím se významně sníží závislost Evropy na ropě a napomůže to dosažení cíle dopravního sektoru snížit emise skleníkových plynů.

Mělo by se prosazovat využívání menších a lehčích osobních automobilů. Zároveň je třeba vyvíjet větší úsilí vybavit městské autobusy, taxíky a zásobovací dodávky alternativními pohony a palivy, a tím snížit znečištění a emise produkované městskou dopravou.

## Integrovaný přístup

Komise chce rovněž docílit toho, aby do roku 2030 logistika ve velkých městech dosáhla téměř nulových emisí skleníkových plynů. Využitím inteligentních dopravních systémů si centra měst mohou vytvořit účinný systém logistiky a dodávek na „poslední kilometr“.

Zboží do obchodů a kanceláří by mohly distribuovat dodávkové vozy na elektrický pohon, vodík a hybridní technologie s nízkými emisemi. Flotila ekologických dodávkových vozů by rovněž přispěla ke snížení hluku i znečištění. Kromě toho by se mělo věnovat více úsilí na povzbuzování lidí, aby více využívali veřejnou dopravu a chodili pěšky či jezdili na kole.

Pro řešení problémů městské dopravy a vybudování dopravní infrastruktury a služeb je nejlepší integrovaný přístup. Při tvorbě politik rozvoje je proto nutné spojit dopravu s územním plánováním, projektováním, ochranou životního prostředí, bydlením, dostupností, mobilitou a průmyslovými potřebami.

### VÍCE INFORMACÍ:

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



## VYTVÁŘENÍ LEPŠÍCH VAZEB S JIHOVÝCHODNÍ EVROPOU

Projekt probíhá v letech 2009–2012

Projekt je podporován ze strany EFRR ve výši téměř 1,7 milionu €

Celkový rozpočet: 2,38 milionu €

**Jihovýchodní Evropa je pro EU klíčovou transnitní oblastí, ale kvůli nedostatečným investicím a chabé mezinárodní spolupráci se její rozvoj ve srovnání se zbytkem kontinentu vleče. Těmto výzvám se věnuje SEETAC (Spolupráce na dopravní ose jihovýchodní Evropy), tříletý projekt, jehož cílem je vybudovat silnější spolupráci mezi EU a zeměmi mimo EU v tomto regionu – zejména v oblasti dopravy.**

Na projektu, který EU spolufinancuje v rámci programu Jihovýchodní Evropa, se podílí 17 partnerů (zejména vnitrostátní ministerstva dopravy) z devíti zemí v regionu. Jsou zde také čtyři pozorovatelé – Bosna a Hercegovina, Maďarsko, Slovensko a Ukrajina.

V regionu je velmi rozmanitá dopravní infrastruktura. V zemích, jako je například Rakousko, Slovinsko, Maďarsko a Chorvatsko, je rozsáhlá síť moderních dálnic, ale v mnoha sousedních zemích tomu tak není. Přeshraniční silniční a železniční spoje mezi menšími zeměmi regionu jsou často nedostatečné nebo vůbec neexistují. Tato situace omezuje volný pohyb zboží, služeb a lidí a v konečném důsledku udržitelný rozvoj celého regionu.

### Síť TEN-T

„Náš projekt dává jedinečným způsobem dohromady země EU a země mimo EU s cílem dosáhnout lepší prostorové integrace a dopravní spojení v regionu,“ říká Carlo Fortuna ze sekretariátu Středoevropské iniciativy v italském Terstu, která projekt SEETAC řídí. Je to příspěvek k debatě o dopravní infrastruktuře pro kandidátské a potenciální kandidátské země EU a také o plánovaném rozšíření prioritních projektů TEN-T (transevropská dopravní síť) do západního Balkánu. Carlo Fortuna je přesvědčen, že projekt také podpoří větší soudržnost EU s jihovýchodní Evropou.

Díky nedávnému sběru dat mohli partneři vytvořit databázi, která poskytuje aktuální obraz silničních, železničních a námořních sítí v regionu. V nadcházejících měsících vytvoří model budoucích scénářů souvisejících s dopravními prioritními projekty, jako je dálnice z Lublaně do Bělehradu.

Projektová konference, která se v listopadu 2010 konala v albánské Tiraně a které se zúčastnili vysocí zástupci ministerstev, se zabývala několika zásadními otázkami. Patří sem investice, integrovaný rozvoj dosažitelnosti regionu a cesty pro vytváření integrovaného dopravního systému ve střednědobém horizontu v souladu se strategií EU.



Obnovení trati a průkop v Krizně na trati Lublaň – Maribor.

#### VÍCE INFORMACÍ:

- SEETAC: [www.seetac.eu](http://www.seetac.eu)
- Program Jihovýchodní Evropa (SEE): [www.southeast-europe.net](http://www.southeast-europe.net)
- Středoevropská iniciativa: [www.ceinet.org](http://www.ceinet.org)



# SCANDRIA – PROPOJENÍ OBLASTÍ BALTSKÉHO MOŘE A JADERSKÉHO MOŘE

**Koridor Scandria propojující Skandinávii a Jaderské moře hraje klíčovou úlohu pro regiony podél této severojižní osy. Kromě posílení dopravy jsou přidanou hodnotou vylepšených spojů hospodářské, sociální a ekologické aspekty.**

„Projekt se nezabývá jen dopravou,“ zdůrazňuje Jürgen Neumüller, manažer projektu Scandria. „Jeho cílem je zajistit hospodářský rozvoj pro celou oblast. Chceme spojit inovační potenciál Skandinávie s dalšími regiony ve střední Evropě, jako je Berlín, Praha a Vídeň, a tak stimulovat růst.“

V souladu s cílem EU dosáhnout „ekologičtější dopravy“ zahrnuje projekt také činnosti zaměřené na naplnění cílů v souvislosti se změnou klimatu. Jedním z konkrétních příkladů je úsilí motivovat k používání bioplynu u nákladních vozidel.

Projekt probíhá v letech 2009–2012

Příspěvek EFRR: 2,8 milionu €

Celkový rozpočet projektu: 3,8 milionu €

## Klíčem k úspěchu je zapojit všechny strany

Devatenáct partnerů projektu z Německa, Dánska, Švédska, Finska a Norska lze rozdělit do tří skupin: výzkumné instituce, regiony a přístavy. Hlavním partnerem je Společný úřad pro územní plánování v Berlíně – Braniborsku.

Výzkumné instituce sice při rozhodování zajišťují nezbytný vědecký základ, ale regiony hrají zase strategičtější úlohu. Důležitou součástí jejich práce je realizace projektů v oblasti infrastruktury prostřednictvím spolupráce s takovými subjekty, jakými jsou vnitrostátní ministerstva.

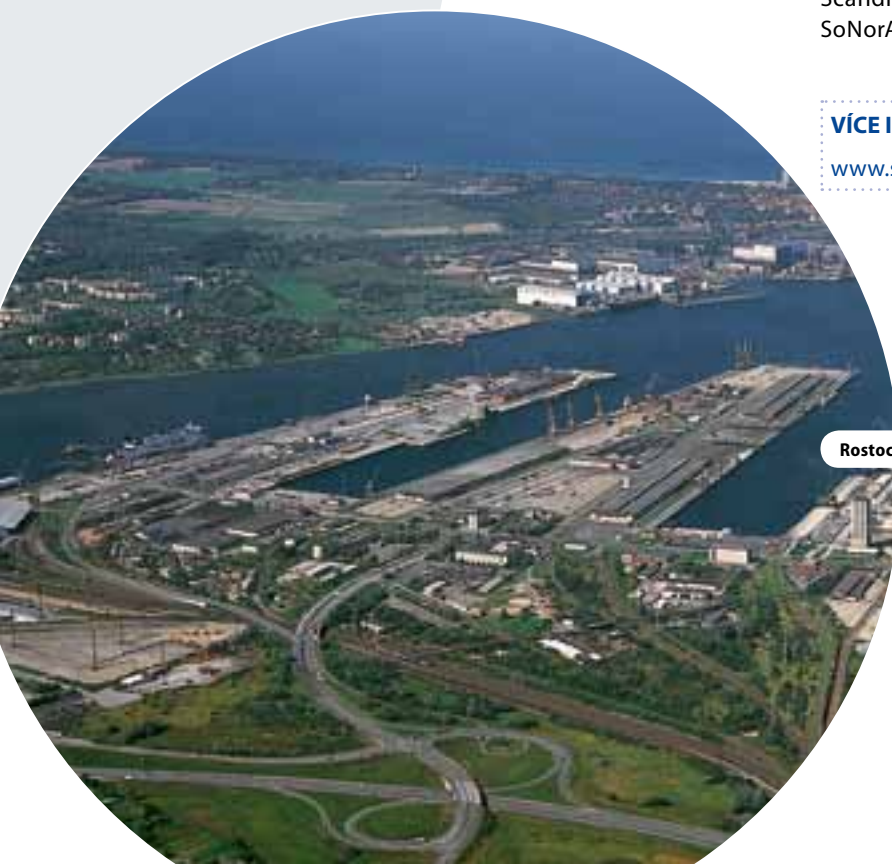
Přímá spolupráce mezi přístavy Halmstad (Švédsko) a Rostock (Německo) se zaměřuje na rozvoj nových služeb. Projekt Scandria dal také kromě jiného podnět k zahrnutí trajektového spojení mezi Rostockem a Gedserem (Dánsko) do programu EU „Mořská dálnice“, což umožnilo získat finanční prostředky na modernizaci přístavní infrastruktury a získání nových trajektů.

Klíčovým cílem zůstává zapojení podniků do spolupráce: jejich krátkodobé potřeby znesnadňují jejich začlenění do dlouhodobého strategického konceptu. „S cílem zvýšit povědomí o ekonomických výhodách projektu bylo uspořádáno několik workshopů a komunikačních aktivit na místní úrovni,“ vysvětluje Neumüller.

Projekt Scandria byl zahájen v roce 2009 poté, co v listopadu 2007 zazněla Berlínská deklarace volající po atraktivní dopravní infrastruktuře a konkurenceschopných způsobech dopravy v rámci skandinávsko-jaderského koridoru. Projekt Scandria pokrývá severní část oblasti a sesterský projekt SoNorA provádí podobné akce pro jižní sekci.

### VÍCE INFORMACÍ:

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



Rostocký přístav.

## PORTUGALSKO – VESSEL TRAFFIC SYSTEM JE NOVÝ INTELIGENTNÍ SYSTÉM PRO ŘÍZENÍ LODNÍ DOPRAVY

Tento projekt byl zahájen v roce 2008 a stále trvá

Příspěvek EFRR: 53 milionů €

Vnitrostátní spolufinancování: 57 milionů €

**Rozsáhlé pobřeží Portugalska představuje mnoho výzev v oblasti řízení lodní dopravy, ať se jedná o monitorování pohybu lodí v rušných vodách, nebo o prosazování mezinárodních bezpečnostních norem. Moderní výpočetní technika umožňuje orgánům zaznamenávat veškerý pohyb a registrovat jej v národní databázi námořní dopravy.**

Pobřeží dlouhé přes 800 kilometrů je součástí strategické trasy mezi severoevropskými přístavy a středozemními a severoafrickými přístavy. Každý rok těmito vodami propluje přibližně 70 000 plavidel – vždy je zde 250–300 nákladních lodí společně s podobným počtem rybářských a výletních lodí. Vessel Traffic System, VTS, je řešením výzvy v podobě monitorování veškerého tohoto pohybu pro zajištění bezpečnosti pobřežních vod a řízení hustého provozu.

### Jak systém funguje?

Středisko pro řízení pobřežní námořní dopravy používá VTS pro monitorování pohybu lodí od ledna 2008. Najednou lze identifikovat přibližně 300 lodí a tyto informace se předají do národní databáze námořní dopravy.

Systém také zahrnuje dva systémy rozdělení plavby (Traffic Separation Schemes, TSS), jeden u mysu Roca a druhý u mysu svatého Vincenta. Tyto systémy řídí dopravu na dvou místech známých rušným provozem nedaleko pobřeží a jsou také součástí bezpečnostních opatření. Pro nebezpečný náklad, příslušné druhy plavidel, zabezpečení cestujících a požadavky na rybářská plavidla platí přísná mezinárodní pravidla. Oba systémy TSS jsou součástí systému COPREP (systém povinného hlášení u portugalského pobřeží), který je v platnosti od 1. června 2010.

### Nejlepší systémy přinášejí zemi výhody

Systém se skládá z pobřežního systému VTS a pěti přístavních systémů VTS, přičemž za všechny zodpovídá Národní orgán pro řízení námořní dopravy.

Zde jsou výhody:

- Portugalsko získalo špičkovou námořní technologii.
- Je zajištěn komerční potenciál portugalských přístavů v budoucnu.
- Ekologická kvalita portugalských vod se dostala vysoko na pořad jednání a navíc jsou k dispozici informace dostupné prostřednictvím VTS.
- Jsou usnadněny kontroly pobřeží pomocí dvoucestného toku informací mezi plavidly a pobřežními orgány. Opatření proti pašování a nezákonnému přistěhovalectví jsou nyní součástí každodenních pobřežních služeb.

Na mezinárodní úrovni je Portugalsko nyní plně zapojeno do monitorovacího a informačního systému EU SafeSeaNet. Ohromné množství informací dodávané pobřežním systémem VTS je nyní možné posílat přímo do sítě SafeSeaNet a Portugalsko může dostávat podobný typ informací od jiných členských států.

#### VÍCE INFORMACÍ:

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

Středisko pro řízení pobřežní námořní dopravy.



# ROZŠÍŘENÍ METRA V SOFII VDECHLO DO SRDCE MĚSTA NOVÝ ŽIVOT

Tento projekt je součástí bulharského operačního programu pro dopravu, 2007–2013

Příspěvek EFRR: 157 milionů €

Vnitrostátní spolufinancování: 139 milionů €

**Bulharsko se k problémům s houstnoucí dopravou a znečištěním staví čelem a zahrnuje je do hlavního směrného plánu. K řešení patří zejména projekty na rozšíření sofijského metra, přičemž jeden z projektů má postavit chybějící centrální úsek v samotném srdci města.**

V Sofii se tísni více než 1,5 milionu obyvatel, téměř pětina populace země. V rušném historickém centru města jsou rezidenční i obchodní zóny a prudký příliv v uplynulých deseti letech způsobil spirálovitý nárůst problému v podobě hustého provozu a znečištění. Obyvatelé jsou velmi závislí na svých automobilech a o své místo na silnici se hlásí i autobusy a tramvaje. Hlubková analýza dopravních řešení jasně ukázala, že nejlepší volbou pro podstatnou část cest v rámci centra města je metro.

## Lepší doprava přináší život v centru nový rozměr

Nový úsek metra od křižovatky ve čtvrti Naděžda na sever od centra po bulvár Čeren vrach v jižní obytné části je hlavním projektem v rámci bulharského operačního programu pro dopravu 2007–2013.

Zajistí 6,5 km dlouhý úsek, který obslouží sedm stanic metra a vlastně vytvoří chybějící část trasy II a propojí hlavní vlakové nádraží na severu s hlavním autobusovým nádražím na jihu. Pět stanic metra bude zbrusu nových, další dvě již existují, ale musí být zcela přestavěny.

## Zlepšení životních podmínek

Aktuální první fáze je nezbytným krokem při zlepšování životních podmínek obyvatel i lidí, kteří sem dojíždějí za prací. Cesty po silnici jsou v této části města pomalé a frustrující; dopravní rychlost dosahuje nyní pouze 8 až 10 km/hod a velkým problémem je i související znečištění.

Po skončení fáze I na začátku roku 2012 může 25 % všech cest zabezpečit železniční doprava, čímž se dopravní rychlost může vrátit zpět na 40 až 50 km/hod. Tento krok by měl velký dopad na znečištění ovzduší i na snížení hluku a vibrací.

## Integrovanější, rychlejší síť pro budoucnost

S výhledem až do roku 2020 fáze II vytvoří mnohem integrovanější dopravní síť. Po propojení hlavního železničního a autobusového nádraží bude dalším krokem napojení letiště a zajištění dopravního systému pro cestující, který bude vhodný pro 21. století.

Dosavadní pokrok je velmi povzbuzující. Všechny aspekty projektu plní plán i rozpočet – což je doklad dobrého řízení v rámci operačního programu Doprava. To samo o sobě přispívá k pozitivnímu ekonomickému klimatu a podporuje to širší vyhlídky na urbanistickou obnovu samotného srdce města.

### VÍCE INFORMACÍ:

<http://metropolitan.bg/en>



Rozšíření metra v Sofii znamená zlepšení života obyvatel i oživení obchodu.

## NOVÉ MOŽNOSTI V PŘÍSTAVU LA ROCHELLE JAKO REAKCE NA ROSTOUCÍ TRH

K rozvoji přístavu přispívají různé projekty s různou délkou trvání.

Regionální investiční program 2007–2013: 52 milionů €

Příspěvek EFRR: 12,48 milionu €

Vnitrostátní spolufinancování: 39,52 milionu €

**Přístav La Rochelle popisuje společnost Lloyds of London jako „nejlepší atlantský přístav, který přijímá lodě s nosností přes 100 000 tun.“ I přes toto dominantní postavení se přístav La Rochelle rozrůstá, aby mohl uspokojovat rostoucí poptávku v oblasti dopravy a obchodu. Nový přístav St Marc je hotový a v provozu a v La Repentie se buduje nová mořská hráz, která kapacitu zvýší ještě více.**

### Přirozené přednosti La Rochelle

Jedná se o jediný hlubinný přístav na atlantském pobřeží a jeho přirozenou ochranu zajišťují ostrovy. Jedná se o hlavní francouzský přístav pro obchod s lesnickými a zemědělskými produkty, zejména obilovinami, a poptávka dále roste. Strategickým cílem přístavu je dosáhnout do roku 2015 roční kapacity 10 milionů tun. Plánování a vývoj rozšíření přístavu začalo v roce 2000 a vypadá to, že bude řádně dokončeno do roku 2012. Vznikne tak atraktivní, moderní zařízení podle nejlepších environmentálních norem.

### Přístav St Marc

Přístav St Marc, který byl dokončen a je v provozu od března 2011, je určen speciálně pro velké náklady. V podstatě to znamená, že ani těm nejtěžším lodím nehrozí, že by najely na mělčinu, a schopnost přijímat takovéto lodě velmi zlepšuje komerční perspektivu přístavu.

### La Repentie

V září 2010 byly zahájeny práce na vytvoření dalšího hlubinného přístavu o délce 1,4 km. V návaznosti na rozvoj přístavu St Marc tento přístav umožní, aby možnosti La Rochelle odpovídaly rostoucí poptávce po dopravě ve všech kategoriích.

Důraz na udržitelný rozvoj je zde mimořádně důležitý: pokud je to možné, používají se pouze místní materiály a velké množství potřebného štětu se z velké části recykluje z jiných míst v regionu.

### Železniční a silniční spojení

Dalším důležitým aspektem současných investic je vylepšené železniční a silniční spojení a rekonstruované vybavení. Přístav nyní vlastní 45 km železniční sítě spojující všechny terminály. Do železniční kapacity se investovalo 4 miliony € s důrazem na nákladní dopravu. Rozvoj silniční infrastruktury kolem Jeumontu, což je hlavní vstup do přístavu, ukazuje, jak je možné přístav zatraktivnit a vylepšit jeho funkčnost. Tyto obrovské investice na zvýšení kapacity a vybavení podporují perspektivu růstu v regionu Poitou-Charentes. Naděje na získání pracovních míst v souvislosti s přístavem v Charentes-Maritime i nadále roste a region jako celek má před sebou skvělou budoucnost.

#### VÍCE INFORMACÍ:

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

„Nejlepší atlantský přístav“ byl právě vylepšen. Rozšiřování přístavu La Rochelle.



Projekt probíhá v letech 2007–2010

Projekt je podporován z Fondu soudržnosti ve výši téměř 87,2 milionu €

Celkový rozpočet: 219 milionů €

**Cestování po silnici mezi Slovinskem a Chorvatskem je nyní snazší díky dokončení posledních dvou zbývajících úseků dálnice A2 v regionu Dolenjska. Celkem se jedná o téměř 15 km a tato nová infrastruktura přináší výhody, pokud jde o rychlost, čas a bezpečnost na místní, regionální a mezinárodní úrovni.**

Do roku 2013 bude v rámci slovinského národního programu výstavby dálnic přistavěno přibližně 600 km moderních silnic, dálnic a dalších veřejných komunikací. Dálnice A2 o celkové délce 175 km je důležitou součástí této sítě, protože vede od hraničního přechodu Karavanky na hranici s Rakouskem přes hlavní město Lublaň na hraniční přechod Obrežje na hranici s Chorvatskem.

## Nová infrastruktura

Poslední dva projekty na dálnici A2 se uskutečnily poblíž města Novo mesto, z Plusky do Ponikve (7,6 km) a z Ponikve do Hrastje (7,2 km). Dálnice nyní odvádí dopravu, která dříve využívala městské komunikace.

Práce, kterou prováděla dálniční společnost DARS a částečně byla financována Fondem soudržnosti EU, zahrnovala výstavbu 20 objektů infrastruktury. Patří sem dvousměrný tunel Leščevje, viadukty v Dole, Ponikve a Trebnje, devět podjezdů, most pro chodce a čtyři silniční nadjezdy.

## Výhody se již projevují

Nové dálniční úseky byly otevřeny v červnu 2010. Měly by být přínosem zejména pro obyvatele jihovýchodního Slovinska, protože oživují regionální obchod a cestovní ruch a také zkracují cestování těch, kdo denně dojíždějí do Lublaně. Zvýšila se také bezpečnost na silnici a kapacita. Protihlukové zábrany a další nové prvky infrastruktury zase vylepší místní životní prostředí.

Nová dálnice také vylepší dopravní spojení do Chorvatska a zároveň přispěje k dokončení celoevropského dopravního koridoru 10 ze Salzburgu v Rakousku do Soluně v Řecku. Jedná se tedy o významné rozšíření sítě TEN-T do střední a východní Evropy před dalším rozšířením EU.

Další klíčový úsek (10 km) dálnice A2 byl pro provoz otevřen v září 2008 mezi obcemi Vrba a Peračica na severozápadě Slovinska a poslední 2,4 km úsek mezi obcemi Peračica a Podtabor se bude otevírat v červnu 2011. I tento projekt spolufinancovala EU a zlepšuje průběh místní, vnitrostátní a tranzitní dopravy v oblasti, která byla známá svými dopravně problematickými místy.

### VÍCE INFORMACÍ:

[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)

Slovinská dálniční společnost dohlíží na systém.



OPTIMALIZACE TRATI S MEZINÁRODNÍM  
DOPADEM V ČESKÉ REPUBLICE

Projekt probíhá v letech 2008–2011

Projekt je podporován z Fondu soudržnosti ve výši téměř 105 milionů €

Celkový rozpočet: 144,2 milionu €

**Cesta vlakem napříč Českou republikou je rychlejší, pohodlnější a bezpečnější díky zásadní optimalizaci třetího tranzitního železničního koridoru spojujícího východ a západ země. Dokončení 32km úseku trati v západní části tohoto koridoru je významným milníkem. Znamená také lepší železniční spojení s Německem a bude mít přínos i pro širší celoevropskou dopravní síť (TEN-T).**

Projekt probíhal mezi obcemi Stříbro a Planá u Mariánských Lázní. Cílem bylo vylepšit železniční trať a související infrastrukturu tak, aby odpovídaly současným evropským normám, a zároveň zlepšit spojení mezi Prahou a Plzní a Chebem, který leží poblíž českých hranic s Německem. Projekt je částečně financován z EU a jedná se o jeden z devíti samostatných projektů modernizace železnice na železniční trati č. 170.

### Rychlejší a těžší vlaky

Od poloviny roku 2008 dodavatelé upravili železniční svršek na hlavních kolejích podle mezinárodní vysokozátěžové normy tak, že je schopen nést vlaky jedoucí rychlostí 110 km/hod při zatížení nápravy 22,5 tun. Zmodernizovali také trakční vedení, telekomunikační a signální zařízení atd. Zrekonstruováno nebo upraveno bylo také osm úrovnových přejezdů.

Díky nové infrastruktuře se rychlejší vlaky s naklápačnickou technikou mohou po této trati pohybovat rychlostí až 140 km/hod, což je nárůst o 50 km/hod. Díky tomu se zkrátí doba, kterou domácí, mezinárodní i tranzitní cestující i náklad stráví na cestě po železniční trati Praha–Cheb mezi Českou republikou a Německem. „Hodnota časové úspory pro železniční dopravu se zde odhaduje na více než 2 miliony € ročně,“ říká Filip Hainall z českého ministerstva dopravy.

### Infrastruktura podle norem EU

Větší nosnost znamená to, že trať může nést kontejnery odpovídající mezinárodním normám, čímž se zvýší spolehlivost nákladní dopravy. Díky přípravě bezpečnostního a komunikačního vybavení je trať připravena na instalaci nejmodernějšího evropského systému řízení železničního provozu/evropského vlakového zabezpečovacího systému.

Ze zvýšení cestovní rychlosti, bezpečnosti i pohodlí na této trati budou mít užitek lidé z celého regionu i mimo něj. Měla by také podpořit provoz a obchod na dálkové železniční ose TEN-T z řeckých Atén do německého Norimberku. Investice vložené do tohoto projektu budou tedy přínosem pro celou Evropskou unii.

#### VÍCE INFORMACÍ:

Správa železniční dopravní cesty, [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)



Lokomotiva na nově optimalizované trati ve Stříbře.

## PŘEHODNOCENÍ MĚSTSKÉ MOBILITY: SÍŤ PRO AKTIVNÍ CESTOVÁNÍ

**Změna vzorců městské mobility může zásadním způsobem přispět k řešení dopravních problémů a omezení závislosti na fosilních palivech. Je to důležité dvojnásob vzhledem k hospodářské krizi a stále rostoucím cenám ropy. „Sít pro aktivní cestování“ vznikla s cílem omezit sólojízdy autem v malých a středně velkých městech na základě využívání potenciálu pro přechod na jiné druhy dopravy.**

Sít, která je součástí programu URBACT II, vybízí k využívání chůze a jízdy na kole jako reálných alternativ „aktivního cestování“. Prioritně se síť zaměřuje na řízení mobility a informovanost o možnostech cestování.

Zvyšování povědomí je důležitou součástí projektu. Vzhledem k tomu, že již existuje značné know-how a zdokumentované poznatky, například příručky nebo projektové návody pro řešení infrastruktury a plánování, zaměřuje se síť záměrně na „měkký rozměr“ této problematiky:

- podpora žádoucího chování a potlačování nežádoucího chování prostřednictvím vhodných strategií „push & pull“;
- marketing;
- změna myšlení (zúčastněné strany) a chování lidí (občané);
- organizace nemotorizované dopravy a napojení na veřejnou dopravu; a
- rozvoj vzdělávání a odborné přípravy.

### Společné a specifické problémy

Jako první krok partneři sítě provedli audity aktivního cestování – na základě existujícího systému auditu cyklistické politiky (*Bicycle Policy Audit, BYPAD*) –, aby položili základ pro výměnu a poučení, zkoumání zkušeností a rozvoj místních akčních plánů. Na rozdíl od jiných expertních auditních systémů tyto audity zahrnovaly tři skupiny zúčastněných subjektů: politiky, místní orgány a projektanty a také uživatele, kteří jsou nyní členy místní podpůrné skupiny URBACT v každém partnerském městě. Společně definovali hlavní prvky akčního plánu včetně jeho priorit, nezbytných opatření a podmínek provádění a také oblastí odpovědnosti jednotlivých subjektů.

Všichni partneři čelí stejným problémům, jako je nedostatek integrovaných politik pro jízdu na kole a chůzi, vysoký potenciál nahradit krátké jízdy autem chůzí či jízdou na kole a neexistence skupiny zúčastněných subjektů. Musí se však také vypořádávat se specifickými problémy, a proto se každý místní akční plán zaměří na konkrétní téma (např. zdravotní dopady směrnice EU o omezení hluku).

Projekt vede rakouské město Weiz. Partneři jsou Norderstedt (Německo), Skanderborg (Dánsko), Serres (Řecko), Novara a Riccione (Itálie), Radzionkow (Polsko), Sebes (Rumunsko), Lugo (Španělsko), Ljutomer (Slovinsko) a také Univerzita ve Štýrském Hradci (Rakousko).

#### VÍCE INFORMACÍ:

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





**Dopravní infrastruktura je důležitým stimulem pro regionální rozvoj. Účinná dopravní síť je důležitá pro udržitelný hospodářský růst i pro územní rovnováhu. Zaostávající regiony mají problémy s hospodářským rozvojem, které zčásti pramení z nedostatečných dopravních systémů a špatných spojení s ostatními regiony v příslušných zemích a také s dalšími regiony v EU. Není náhodou, že většina regionů Cíle 1 v EU15 leží na periferii EU, stranou středisek hospodářské činnosti v dané zemi či v EU.**

Historicky hlavním zdrojem financování investic potřebných pro zmírnění nerovností v dopravní infrastruktuře v zaostávajících regionech v celé EU jsou strukturální fondy a Fond soudržnosti. I přes velké investice v regionech Cíle 1 v předchozích programových obdobích byly na začátku období 2000–2006 velké nerovnosti v dotacích v různých částech EU, pokud jde o rychlé způsoby dopravy mezi regiony a účinná spojení v rámci regionů.

Dopravní problémy v zemích EU12 byly ještě naléhavější. Hlavním nedostatkem zde nebyly ani tak mezery v sítích, ale stav silnic a železnic. Doba cestování byla obvykle mnohem delší jednak proto, že mnoho silnic a železnic potřebovalo po letech zanedbávání naléhavě opravy a že nebyly navrženy pro současný objem dopravy.

## Cílené využívání financí na podporu udržitelnosti

Díky politice soudržnosti se v EU zlepšila silniční síť a kvalita železniční infrastruktury a podařilo se zvýšit kapacitu klíčových přístavů a letišť. V regionech, které jsou způsobilé pro pomoc, tak byl podpořen hospodářský rozvoj. Nicméně důraz na silniční projekty v období 2000–2006 nepodpořil přechod k jiným druhům dopravy, což je nadále problém z hlediska environmentální udržitelnosti, ani se neřešily dopravní zácpy či jiné problémy vyplývající z nárůstu silniční dopravy.

I když v zemích EU12 bude nadále nutné modernizovat stávající silniční síť v souladu s normami EU, dopravní investice by se měly rostoucí měrou zaměřovat na poskytování udržitelných dopravních řešení na úrovni států i regionů. Bude nezbytné, aby investice podporovaly klíčové politické cíle, jako je snižování uhlíkových a jiných emisí z silniční dopravy, aby se zmírnily dopravní zácpy a zvýšila se bezpečnost na silnicích. Tyto cíle bude nutné podporovat na základě cílených investic, které budou stimulovat přechod od soukromých vozů a silniční nákladní dopravy k jiným druhům dopravy.

Pokud jde o železnici, a konkrétněji o vysokorychlostní železniční tratě, měla by se úloha finančních prostředků z EU zkoumat a odůvodňovat v jednotlivých případech, přičemž finance by se poskytovaly jen v případech, které podporují regionální rozvoj mimo hlavní centra. Další zdroje investic jsou k dispozici pro rozvoj strategické železniční sítě v EU (například rozpočet TEN-T). Kromě toho doklady svědčí o tom, že investice do standardní železnice je často lepším řešením, protože regionální rozvoj pak stojí méně a podaří se za kratší dobu.

I v případě dalších druhů dopravy (letecké a námořní), u kterých výsledky nejsou tak viditelné, by investice měly podporovat regionální rozvoj. Využívání finančních prostředků z EU by mělo být podmíněno dalšími zdroji financování dostupnými pro tento typ investic. Například kapacita multimodálních spojů může být lepší investicí než jen samotná kapacita určitého přístavu.

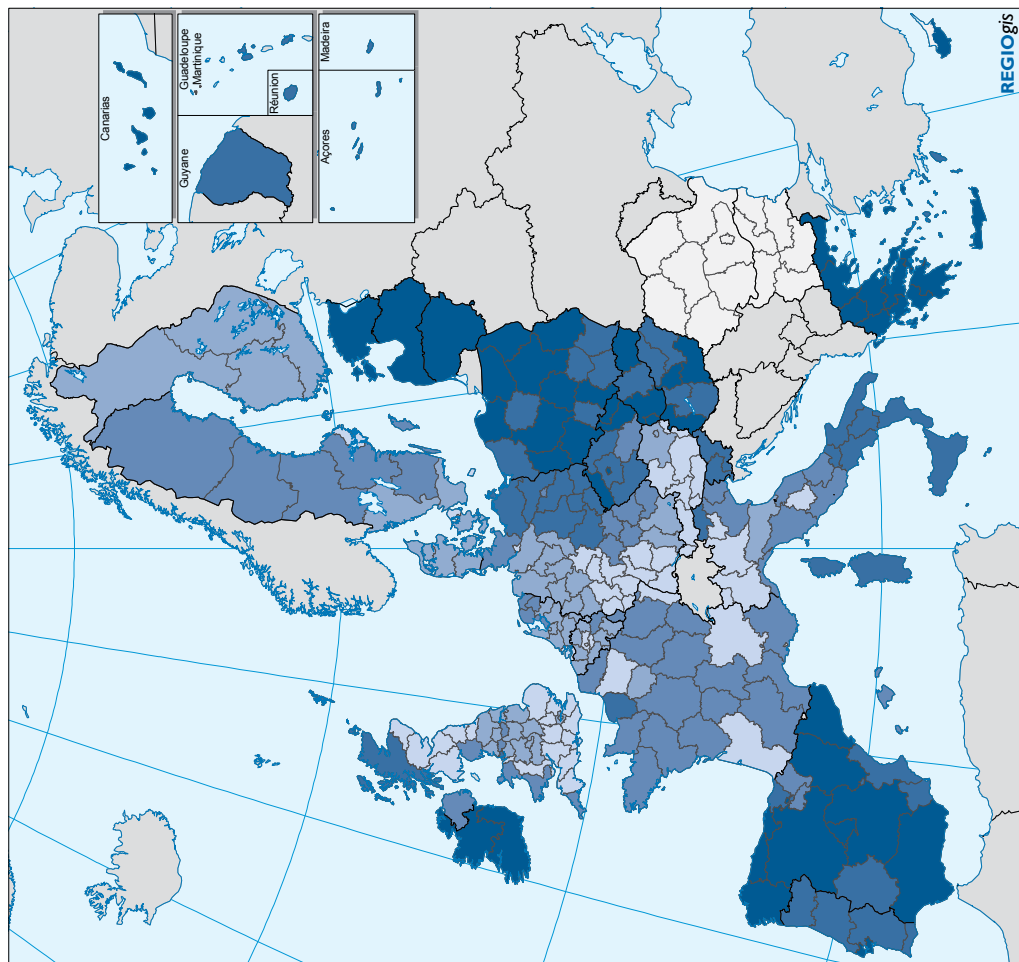
### Výsledky následného hodnocení let 2000–2006

Během tohoto programového období bylo z EFRR přiděleno na dopravu přibližně 33,8 miliard €. Z Fondu soudržnosti bylo uvolněno 17,2 miliardy €.

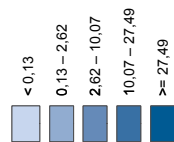
- EFRR spolufinancoval 13 % všech nových vysokorychlostních železničních tratí a 24 % rozšíření dálnic
- EFRR spolufinancoval 26 % z 7 734 km dálnic postavených v zemích EU15 a modernizaci 3 000 km železničních tratí
- Fond soudržnosti spolufinancoval 1 281 km nových silnic a 3 176 km rekonstruovaných silnic (celkem **4 457 km silnic** (nových a rekonstruovaných))
- Fond soudržnosti spolufinancoval 2 010 km nových železničních tratí a 3 840 km rekonstruovaných železničních tratí (celkem **5 850 km železničních tratí** (nových a rekonstruovaných))



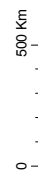
Investice regionální politiky do dopravní infrastruktury, 2000–2006



% z celkových prostředků

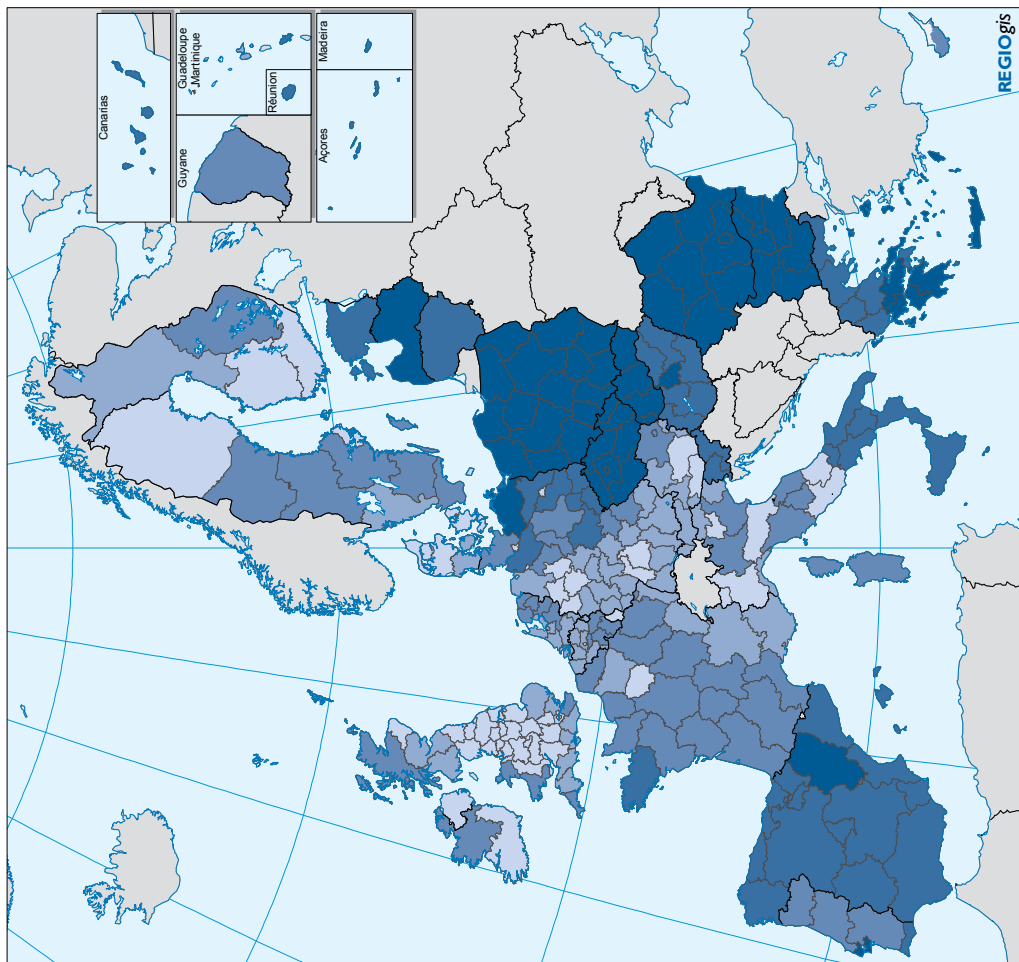


EU-27 = 22,3  
Financování dopravní infrastruktury dosahuje  
přibližně 48 miliard €  
Zdroj: GR REGIO

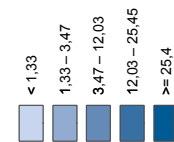


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Plánované investice regionální politiky do dopravní infrastruktury, 2007–2013



% z celkových prostředků



EU-27 = 22,0  
Financování dopravní infrastruktury dosahuje  
přibližně 76 miliard €  
Zdroj: GR REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

## VÝSLEDKY VEŘEJNÉ KONZULTACE O PÁTÉ ZPRÁVĚ O SOUDRŽNOSTI

**Veřejná konzultace o závěrech 5. zprávy o soudržnosti, při níž bylo v období od 12. listopadu 2010 do 31. ledna 2011 obdrženo více než 444 příspěvků, byla skutečným úspěchem, protože stovkám přispěvatelů umožnila vyjádřit svůj názor na budoucnost politiky soudržnosti.**

### KDO REAGOVAL?

- 26 členských států
- 225 regionálních a místních orgánů
- 66 hospodářských a sociálních partnerů
- 37 evropských zájmových skupin zaměřených na územní problematiku
- 29 organizací občanské společnosti
- 21 občanů
- 15 soukromých firem
- 8 akademických a výzkumných institucí
- 1 orgán EU
- 9 dalších zúčastněných subjektů

### Zvýšení přidané hodnoty politiky soudržnosti

Respondenti velmi příznivě přijali úlohu politiky soudržnosti v prosazování cílů strategie Evropa 2020, i když mnozí zdůrazňovali, že se nesmí zapomínat na flexibilitu s ohledem na specifické potřeby a problémy.

Pro respondenty byla důležitá lepší koordinace mezi EFRR, ESF, Fondem soudržnosti a Evropským zemědělským fondem pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropským rybářským fondem (ERF).

I když také existuje široká shoda v tom, že je nutné zajistit, aby politika soudržnosti byla účinnější, v příspěvcích se hodně diskutovalo o tom, jak toho docílit zavedením podmínek, pobídek nebo výkonnostní rezervy.

### Posílení řízení

Příspěvky se všeobecně shodují na tom, že je nutná nějaká ambiciózní městská agenda, ale také lepší propojení mezi městskými a venkovskými oblastmi a rozvojem makroregionálních strategií. Vzhledem k tomu, že politika soudržnosti zahrnuje mnoho rozdílných úrovní řízení a zainteresovaných stran, mnoho přispěvatelů podporovalo myšlenku posílení principu partnerství prostřednictvím většího zapojení místních partnerů.

### Efektivnější systém realizace

Jednodušší systém realizace byl základní myšlenkou podporovanou většinou respondentů, kteří volali po efektivnějším procesu auditu a také silnější koordinaci mezi fondy. Panovala všeobecná shoda na rozšíření pravidel pro zrušení závazků N+2 přinejmenším v prvním roce s možným rozšířením na N+3.

### Architektura politiky soudržnosti

Podle většiny respondentů by ESF měl zůstat beze změny, ale bylo by dobré zajistit synergie a lepší koordinaci s EFRR. A nakonec většina přispěvatelů také podporovala vytvoření kategorie středně pokročilých regionů, což by nahradilo současný systém „phasing-in“ a „phasing-out“.

Výsledky veřejné konzultace se projeví v legislativním rámci platném po roce 2013.

#### VÍCE INFORMACÍ:

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



TERMÍNY 2011	UDÁLOST	MÍSTO
15. až 16. září	Výhody nadnárodní spolupráce: 13 programů - 1 cíl: zkvalitnit život v evropských regionech!	Katovice (PL)
10. až 13. října	Open Days	Brusel (BE)
24. až 26. října	Fórum pro rozvoj regionu Baltského moře a 2. výroční fórum partnerů Strategie EU pro region Baltského moře	Gdaňsk (PL)
27. až 28. října	Konference Jessica a Jeremie	Varšava (PL)
24. listopadu	Konference: Integrovaný přístup k rozvoji – klíč k inteligentní, udržitelné Evropě podporující začlenění	Poznaň (PL)
25. listopadu	Neformální schůzka ministrů	Poznaň (PL)
28. až 29. listopadu	Týden ESPON – seminář Espon 2013	Krakov (PL)

Další informace o těchto akcích můžete najít v sekci Agenda na našich internetových stránkách Inforegio:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/agenda/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/index_en.cfm)



Panorama uvítá vaše komentáře a dotazy. Chceme znát vaše názory. Sdělte nám proto své zkušenosti.

Chtěli byste, aby se další vydání časopisu Inforegio Panorama věnovala konkrétním tématům regionální politiky? Dejte nám prosím vědět na adresu:

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

KN-LR-11-038-CS-C



■ Úřad pro publikace

ISSN 1725-8197

© Evropská unie, 2011  
Reprodukce je povolena s uvedením zdroje.

**Evropská komise, generální ředitelství pro regionální politiku**  
Komunikace, informace a vztahy se třetími zeměmi  
Raphaël Goulet  
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Brusel  
Courriel: [regio-info@ec.europa.eu](mailto:regio-info@ec.europa.eu)  
Internet: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm)