

panorama

inforegio

38

2011. nyár



Kössük össze Európát

Közlekedés és regionális politika

AZ OLVASÓKHOZ

Dirk Ahner

3

KÖRKÉP

Versenyképes és fenntartható közlekedési rendszert Európának

4-7

8-11

INTERJÚK

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

12-13

A TEN-T IRÁNYELV

Európai multimodális közlekedési hálózat

14-15

ÚT A ZÖLDEBB ÉS TISZTÁBB KÖZLEKEDÉSÉRT

16-22

EURÓPÁT JÁRVA

Jobb kapcsolatok kialakítása Délkelet-Európával

Scandria – közelebb hozni a Baltikumot az adriai térséghez

Portugália – A Hajóforgalmi Rendszer a hajóforgalom irányításának új rendszere

A szófiai metró bővítése új életet lehel a városba

Új létesítmények a La Rochelle-i kikötőben a növekvő piaci igényeknek megfelelően

Jobb közúthálózat Szlovéniának

Vonalfejlesztés nemzetközi előnyökkel – Csehország

23

A VÁROSI MOBILITÁS ÚJRAGONDOLÁSA

Az Aktív Közlekedési Hálózat

24-25

HOGYAN FORMÁLJÁK A KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK AZ EU-T

26

RÉGIÓS TÉMÁK

Az Ötödik Kohéziós Jelentés nyilvános értékelésének eredményei

27

ESEMÉNYNAPTÁR

28

SZÓLJON HOZZÁ!

Fényképek (oldalak):

Forrás:

Borító: © EB

Belül: összes fotó © EC, kivéve:

10. oldal: © a-urba

11. oldal: © TransBaltic

17. oldal: © Rostock Port/Nordlicht

18. oldal: © CCTMC-Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

19. oldal: © Sofia Metropolitén Company

21. oldal: © DARS, a szlovén autópálya-társaság

22. oldal: © Filip Hainall, Cseh Közlekedési Minisztérium

Ez a magazin német, angol és francia nyelven újrahasznosított papírra nyomtatva jelenik meg.

A kiadványban szereplő szövegek a szerzők személyes nézeteinek adnak hangot, amelyek nem feltétlenül tükrözik az Európai Bizottság véleményét.

A magazin tartalma 2011 májusában került véglegesítésre.



A közlekedés nem csupán azt jelenti, hogy egyik helyről eljutunk a másikra: az EU források által támogatott és fejlesztett hálózatokat is jelöli, amelyek segítenek biztosítani a gazdasági növekedést, a fenntarthatóságot és a létfontosságú szolgáltatásokat. A Panorama jelen kiadásában átfogó képet nyújtunk a közlekedésről – az országokat egymással összekötő, nagysebességű vasúttól egészen a környezetbarát városi közlekedési rendszerekig.

Az EU-szintű tevékenységek az utóbbi tíz évben döntő mértékben hozzájárultak az európai közlekedési hálózatnál elért pozitív eredményekhez. A strukturális alapok és a kohéziós alap történelmileg is az EU elmaradott régióit összekötő közlekedés javításának fő finanszírozási forrásaiként szolgáltak. A jelenlegi, balti-tengeri és dunai makroregionális stratégiák új eszközöket biztosítanak a határokon átívelő közlekedési fejlesztések számára.

A jövőt tekintve, a most megjelentetett Fehér könyv a közlekedésről („Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához”) szép számban mutat be új politikai kezdeményezéseket. És hogy mi a cél? Egy versenyképesebb és integrált közlekedési rendszer, amely nagyobb mobilitást és kevesebb károsanyag-kibocsátást biztosít 2050-re. A kezdeményezések 40 különböző területre terjednek ki, amelyek szükségesek Európa közlekedési hálózatának átformálásához, és az olyan célok kitűzéséhez, mint az olajfüggőség csökkentése, a dugók kiiktatása és az infrastruktúra fejlesztése.

A mostani számunkban megszólaltatott interjúalanyok beszélnek tapasztalataikról, a várható kihívásokról, és arról, hogy egy hatékony közlekedéspolitikával hogyan lendíthetjük fel a gazdasági és területi kohéziót. A regionális politika értékelésének utolsó fordulójában megtudhatjuk, hogy eddig mit sikerült elérni, és mit kell még tenni az EU közlekedési hálózatfejlesztése területén. Az egyes országok szárazföldi közlekedésének megismeréséhez az Európát járva rovatban hét projektet vizsgálunk meg, amelyek közlekedési módok széles választékát foglalják magukban.

A regionális politika az egyes régiókban tapasztalt kihívások integrált módon történő megközelítését hangsúlyozva támogatást tud nyújtani az egyes közösségek számára a pontos szükségleteikhez, saját területükön. Egyértelmű, hogy a Fehér könyv céljainak eléréséhez a kulcs a régiók által arra adott válasz, hogy a közlekedés hogyan növelheti a kohéziót, hogyan ösztönözheti a növekedést és hogyan válhat fenntarthatóbbá.

Kellemes olvasást!

Dirk Ahner

főigazgató
Regionális Politikai Főigazgatóság
Európai Bizottság

VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI RENDSZERT EURÓPÁNAK

Közlekedés – a fejlődés motorja, környezetvédelmi kihívás, nemzetközi ügy. A 2011-es Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához, amelyet az Európai Bizottság 2011. március 28-án fogadott el, e tényezők egyensúlyát kívánja megteremteni és versenyképes módon integrálni a globális gazdaságba. A korábbi tevékenységek és jövőbeli kihívások elemzése mellett konkrét cselekvési tervek is megfogalmazódtak. Ezek a javaslatok különösen fontosak Európa régiói és az EU regionális politikája szempontjából, mivel a fenntartható közlekedési infrastruktúra fellendíti a kapcsolatokat és a belső piac hasznára válik.

„Mivel a világ más térségeiben óriási, ambiciózus közlekedés-korszerűsítési és infrastruktúra-beruházási programok indulnak, az európai közlekedési ágazat versenyhelyzetének megőrzéséhez nélkülözhetetlen a további fejlesztés és beruházás.”

Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Fehér könyv a versenyképes és fenntartható közlekedésről

A fő kihívások egyike az átfogó közlekedési rendszer összehangolása a Bizottság deklarált kötelezettségével az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére – összességében az EU-nak 2050-re 80-95%-kal kell az 1990-es szint alá csökkentenie a kibocsátást. A csökkenés 60%-át a közlekedési szektornak kell biztosítania. Bár a közlekedés tisztábbá vált, a forgalom nagyobb, mint valaha, és a felhasznált energia 96%-a még mindig fosszilis üzemanyagokból származik. Az újabb technológiák adaptációja terén mutatkozó késlekedés vagy bátortalan lépések arra ítélik az EU-t, hogy lemaradjon azok mögött, akik élnek az innovációkkal.

Míg egyértelmű a hangsúly az olyan technológiai fejlesztéseken, amelyek tisztább és intelligensebb infrastruktúrákhoz és rendszerekhez vezetnek, az ilyen innovációk alkalmazását segítő kapacitásépítés szintén fontos szerepet kap.

Növekvő mobilitás – csökkenő kibocsátás

Nem kétséges, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztése fellendíti a gazdasági növekedést, segíti a kereskedelmet és a jólét kialakítását. Hatékony hálózatok hiányában a távoli régiók vagy a földrajzi tekintetben hátrányos helyzetű térségek lakói számára fennáll annak a veszélye, hogy bizonyos szolgáltatások és munkalehetőségek elérhetetlenek lesznek.

Az egymásnak ellentmondó igények kiegyenlítésére az Útiterv olyan megoldásokat azonosít, amelyek mérséklik a közlekedési rendszer olajfüggőségét anélkül, hogy csökkentenék a hatékonyságot vagy a mobilitást. Ilyenek például:

- Az energiafelhasználás hatékonyságának növelése a jelenlegi járműtípusok mindegyike, illetve az összes közlekedési mód esetében;
- Új, fenntartható üzemanyagok és meghajtási rendszerek fejlesztése és alkalmazása;
- A multimodális logisztikai láncok működésének optimalizálása, különös tekintettel az energiafelhasználás hatékonyságának növelésére, mint például a hosszú távú teherszállítás esetén a kapcsolat javítása a vasúti és vízi szállítási lehetőségek között;
- Innovatív forgalomszervezési rendszerek alkalmazása, és olyan piaci intézkedések, mint a létező határok eltörlése a rövid távú tengeri fuvarozás számára.



Útiterv a cselekvésért

Az elmúlt tíz év során a légi, közúti és bizonyos mértékig a vasúti közlekedés is nyitottabbá vált a piac felé, és a teljes paletta tekintetében javult a biztonság. Az Egységes Európai Égbolt, a légtér forgalmának tervezését és kezelését irányító program is útjára indult. Az utasok immár jogokkal rendelkeznek, és a szektorban dolgozók munkafeltételeire vonatkozóan új szabályokat vezettek be.

A Transz-Európai Közlekedési Hálózatok (TEN-T) hozzájárult a területi kohézióhoz, nem utolsósorban annak köszönhetően, hogy a program fellendítette a nagy sebességű vasútvonalakat. Végül, nagy hangsúlyt kapott a közlekedés környezeti teljesítményének javítása.

Az Európa 2020 stratégia keretén belül Európa közlekedési infrastruktúrájának további fejlesztését olyan erőforrás-hatékony közlekedési rendszer érvényesülése irányába kell terelni, amely az innovációra épít és tekintetbe veszi a klímaváltozást, a környezetvédelmi kihívásokat éppúgy, mint a területi kohéziót.

Hogy Európát az új évtized, és a rákövetkező évtizedek igényeinek megfelelően sikerüljön mozgásba hozni, a 2011-es Fehér könyv felsorolja azokat az intézkedéseket, amelyek a múltbéli eredményekre építenek. Íme néhány a javasolt ötletek közül:

Hatékony és integrált mobilitási rendszer

- Egységes Európai Közlekedési Térség
- A színvonalas munkahelyek és a tisztességes munkakörülmények előmozdítása
- A közlekedés védelme
- Emberéletek ezreinek megmentése a közlekedésbiztonságra vonatkozó fellépések révén
- A szolgáltatás minősége és megbízhatósága

Innováció a jövő szolgálatában: technológiák és magatartásformák

- Európai Közlekedéskutatási és –fejlesztési Irányelv
- Fenntarthatóbb magatartásformák ösztönzése
- Integrált városi mobilitás

Korszerű infrastruktúra és intelligens finanszírozás

- Közlekedési infrastruktúra: területi kohézió és gazdasági növekedés
- Következetes finanszírozási keretek
- A helyes árképzés és a piaci torzulások elkerülése

A külső dimenzió

- A nemzetközi klímaváltozási célok és az energiagazdálkodás hatékonyságának előmozdítása
- Együttműködési keretrendszer kialakítása a közlekedési és infrastrukturális irányelvek kiterjesztésére a szomszédaink felé.



Az elektromos járművek a kibocsátási célok elérésének fontos módját jelentik.

VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI RENDSZERT EURÓPÁNAK

A hatékony közlekedési hálózatok előmozdítják a területi kohéziót

Az EU-szintű tevékenységek az utóbbi tíz évben döntő mértékben hozzájárultak az európai közlekedési hálózathoz. A Strukturális Alapok és a Kohéziós Alap történelmileg is az EU elmaradott régióit összekötő közlekedés javításának fő finanszírozási forrásaiként szolgáltak.

A kohéziós politika aktívan támogatja a regionális és nemzeti intézkedéseket a közlekedési prioritások és határokon átvelő együttműködések tekintetében. Az aktuális makrorégiós stratégiák - a Duna Stratégia és a Balti-tengeri Régió Stratégiája - megerősített keretrendszert biztosítanak a határok közötti tervezéshez, és lehetőséget biztosít az integrált közlekedésfejlesztéshez.

A gazdasági válság hatásának utóregzései még mindig érezhetők az EU-ban – az emelkedő munkanélküliség és a csökkent közösségi ráfordítások miatt a költséghatékony mobilitásra nagyobb a szükség, mint valaha, míg az ilyen mobilitás biztosításának eszközei egyre szűkülnek. Kevesebből többet kell kihozni. Az olyan létező és bevált rendszerek, mint a kohéziós politika, ideálisak egy sor régiókon és országokon átvelő intézkedés minőségének javítására, jó példa erre az európai vasúti ágazat támogatása.

Az európai vasúti ágazat

„Amikor az első spanyol nagysebességű vasútvonal munkálatai elkezdődtek 1986-ban, Spanyolország az Európai Unió egyik legszegényebb állama volt, Andalúzia pedig Spanyolország egyik legszegényebb régiója. Ennek ellenére a spanyol kormány egy új, nagysebességű vasútvonal kiépítése mellett döntött a főváros, Madrid és a régió fővárosa, Sevilla között, a legkorszerűbb technológia igénybevételével. Az azóta eltelt idő alatt az ország drámai növekedésen ment keresztül, és Andalúzia sokkal versenyképesebb régió ma, mint valaha. Ez a fejlődés nem válhatott volna valóra a kohéziós politika és területi hatásainak hiányában.”

Mi a TEN-T?

A jelentése Transzeurópai Közlekedési Hálózat. A TEN-T adja a javak áramlásának alapját, és módot ad az Európai Unió belüli szabad közlekedésre. Kulcsfontosságú irányelv, amely összekapcsolja az EU nyugati és keleti részeit, és kialakítja a jövőbeli egységes európai közlekedési térséget.

Növekvő integráció a növekvő belső piac fényében, a közlekedés karbonkibocsátásának csökkentése, az EU szerepe a klímaváltozás elleni globális küzdelemben – mindezek a kihívások a 2009-ben kiadott irányelv felülvizsgálatát tették szükségessé.

A TEN-T támogatását az EU-tól kapja a TEN-T program és az Európai Regionális Fejlesztési és a Kohéziós Alapok keretén belül, mivel a javuló elérhetőség alapvető a versenyképes és összetartozó Európa biztosítása szempontjából.

Mire terjed ki?

Összességében az EU hozzájárulása a közlekedéshez a 2007-2013 közötti programozási időszakban tartalmazza:

- TEN-T, nemzeti, regionális és helyi utak – több mint 41 milliárd €
- Vasút beleértve a TEN-T-et és más projekteket – kb. 24 milliárd €
- Városi közlekedés – 8,1 milliárd €
- Kikötők és belvízi utak – 4,3 milliárd €
- Multimodális közlekedés és intelligens rendszerek – több mint 3 milliárd €
- Repülőterek – 1,84 milliárd €

TEN-T-en túl

A TEN-T jelenleg a kohéziós politika közlekedési juttatásainak mintegy felét kapja. További prioritásai közé tartoznak a nemzeti, regionális és helyi hálózatok, valamint a tiszta városi közlekedés. A jövőbeli juttatások legjobb elosztása heves viták tárgya lesz. Egyértelmű, hogy a közlekedési rendszerek karbonkibocsátásának csökkentésére vonatkozó nyomás, és az EU támogatásainak fókuszálása olyan befektetésekre, amelyek nyilvánvalóan hozzájárulnak a közös célokhoz, nagyobb hangsúlyt helyez az infrastruktúra szűk keresztmetszeteire, az intelligens hálózatokra és a tiszta városi közösségi közlekedésre.



Városi közlekedés

A nagyvárosok tágabb környezetük fejlődésének motorjai. Szolgáltatásokat, munkát és kikapcsolódási lehetőségeket nyújtanak régiójuk számára. Létfenntartásuk, hogy a városi közlekedési rendszere teljesen integrálódjon a tágabb régió közlekedési szolgáltatásaiba. A nagyvárosok szenvednek azonban leginkább a torlódásoktól, lég- és zajszennyezéstől. A teljes közlekedési szektor CO₂ kibocsátásának negyede a városok és nagyvárosok forgalmából ered, és a balesetek 69%-a a nagyvárosokban történik. Nagyvárosainkban a konvencionális járművek fokozatos visszaszorítására lesz szükség, ha el akarjuk érni céljainkat az üvegházhatású gázok kibocsátása és az olajfüggőség csökkentése tekintetében.

Ha többen használják a közösségi közlekedés eszközeit, az a tömegközlekedés „angyali körét” kelti életre, ami azokkal az erőfeszítésekkel együtt, amelyek célja a kerékpározás és gyaloglás élvezetesebbé és biztonságosabbá tétele, kicsalogatja az embereket az autójukból.

Az autófüggő embereket arra kell bátorítani, hogy kisebb, könnyebb, specializáltabb járműveket használjanak. A nagy busz- és taxi-flották, kisebb, tisztább teherautók és kisteherautók mind ideálisak az alternatív hajtási módoknak és üzemanyagoknak a köztudatba való bevezetésére, helyet teremtve a fejlesztések tesztelésére. A tömegközlekedés használatára ösztönöz a megfelelő útdíjazás, az átlátható adózási rendszerek és az új technológiák bevezetése.



„A cselekvés nem odázható el. Az infrastruktúra megtervezése, kiépítése és felszerelése éveket vesz igénybe, a vonatok, repülőgépek és hajók élettartama pedig több évtized, ezért a mostani választásaink határozzák meg, hogy milyen lesz a közlekedés 2050-ben. Európai szinten kell cselekedni, hogy a közlekedés átalakításáról együtt dönthessünk partnereinkkel, és a döntést ne a világ valamely más részén hozzák meg.”

Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Fehér könyv a versenyképes és fenntartható közlekedésről

MATTHIAS RUETE

Interjú Matthias Ruete-vel, az EU Mobilitási és Közlekedési Főigazgatójával

2010 előtt, amikor elfoglalta jelenlegi helyét az EU Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóságán, Matthias Ruete az Európai Bizottság kombinált Energiaügyi és Közlekedési Igazgatóságának vezetője volt.

Melyek a múltból merített tanulságok a jövőre, 2020-ra nézve, és melyek a legfőbb kihívások a jövő közlekedési ágazatában?

A legnagyobb kihívás számunkra, hogy segítsük a közlekedésben tervezett jövőbeni erőfeszítéseket, a hatékonyság feláldozása nélkül, közben fenntartva és valójában bővítve az ágazat versenyképességét.

Európa sok mindent elért az elmúlt évtizedben. Megnyitottuk a piacokat a levegőben, a közúton és részben a vasúton is, valamint az összes közlekedési módot tekintve sikerült növelnünk a biztonságot. A rendszer azonban nem fenntartható. Végzetes tévedést követnénk el, ha figyelmen kívül hagynánk, vagy alábecsülnénk a jövőben várható korlátokat, és elhalasztanánk a szükséges változásokat.

Az olajfüggőség, a dugók és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése azonnali változásokat kíván, és ezek közül az utóbbi a legjelentősebb. Mi elköteleztük magunkat, hogy 2050-ig 80%-kal csökkentjük a kibocsátást. A közlekedés területén 1990-hez képest legalább 60%-kal kell csökkentenünk a kibocsátást (ez a mai értékeknél 70%-kal kevesebb). A Bizottság által március 28-án elfogadott Fehér könyv ezekre a kihívásokra reagál, és megszabja azt a stratégiát, amely az Uniót képessé teszi arra, hogy megbirkózzon velük.

Ön szerint hogyan mozdíthatja elő az EU közlekedési politikája az Unió gazdasági és területi kohézióját?

A Fehér könyv egy központi, transzeurópai folyosó-hálózat fejlesztését javasolja, amely nagyobb és összevont teher- és utasforgalmat tud lebonyolítani nagy hatékonysággal, kevés károsanyag-kibocsátással.

Ezzel biztosítható a hatékony, több módon történő kapcsolat az EU fővárosai és más nagyobb városai, a gazdasági központok, kikötők, repülőterek és fontosabb határátkelő helyek között. Ez fogja képviselni a jövőbeli egységes európai közlekedési térség gerincét, és megerősíti majd a régiók közötti kohéziót.

Melyek az EU közlekedési rendszerének jövőbeni fejlesztésére vonatkozó stratégia főbb elemei a Fehér könyvben?

A négy fő lépés:

- Egységes európai közlekedési térség a polgárok és az áruk mozgásának megkönnyítése, a költségek csökkentése és az európai közlekedés fenntarthatóságának fokozása érdekében;
- Az integrált kutatási politikával jobb összeköttetés a technológiai innováció fejlesztése és a felzárkózás területén;
- Az infrastruktúra tervezése a növekedés maximalizálása és a környezeti hatások minimalizálása céljából; és
- Infrastrukturális kapcsolatok fejlesztése a szomszédos országokkal a harmadik országok piacainak megnyitása céljából, szállítási szolgáltatások, termékek és beruházások a kereskedelmi fejlődés támogatására.



” A legnagyobb kihívás számunkra, hogy segítsük a közlekedésben tervezett jövőbeni erőfeszítéseket. ”

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Tengeri útvonalak európai koordinátora

Luis Valente de Oliveira ezidáig több mint 400 érintett szereplővel találkozott a tengerparttal rendelkező EU-országokban, akiknek három, éves beszámolót mutatott be.

Melyek a múltból merített tanulságok a jövőre, 2020-ra nézve, és melyek a legfőbb kihívások a jövő közlekedési ágazatában?

A legnagyobb kihívás a különböző szállítási módok összehangolása - a probléma lényege, hogy hogyan szállítsunk egy árut a leggyorsabban, a leggazdaságosabban, a legkényelmesebben és a legkevésbé szennyező módon az egyik helyről a másikra. Ha csak egy adott szállítási módot veszünk figyelembe, akkor a válaszok a funkciókat tekintve túl merevek, vagy a költségek szempontjából túl irracionálisak.

Ahhoz, hogy válaszokat kapjunk, ismernünk kell valamennyi szállítási mód jellemzőit, és multimodális megoldásokra kell törekednünk.

Ön szerint hogyan mozdíthatja elő az EU közlekedési politikája a gazdasági és területi kohéziót?

Egy adott régió tevékenységi szintje alapvető fontosságú ahhoz, hogy biztosíthassuk lakói jólétét: a termeléshez és a fogyasztáshoz pedig szállításra van szükség. A fejlesztések és a kohézió elősegítéséhez erősíteni kell az egymást kiegészítő régiók közötti kapcsolatokat.

Az EU import- és exporttermékeinek több mint 90%-a európai kikötőkbe érkezik és onnan is indul. Ezért az egyik első fontos lépés, hogy biztosítsuk a lehető legjobb kikötőket és közöttük a lehető legalkalmasabb kapcsolatokat.

Egyes közlekedési módok gazdaságos fenntartásához túlságosan sok szállítmány szűkös, így a kiválasztott módzatoknak valóban életképesnek kell lenniük. Gazdasági szempontból fenntarthatóbbá tehetjük az összeköttetéseket, ha a teherszállítást meghatározott tengelyekre összpontosítjuk. Szükséges, hogy a minimálisra szorítsuk a költségeket és az időt, amit csak akkor érhetünk el, ha valamennyi szállítási módból a legjobb tulajdonságokat vonjuk ki, és ezeket kombináljuk. Az EU közlekedési politikájában valamennyi szállítási módot számításba kell venni, így koherensebbé és hatékonyabbá tehetjük azt.

Melyek a legfőbb tanulságai a kiemelt projektben TEN-T európai koordinátorként végzett munkájának?

A Tengeri Útvonalak kiemelt projekt már teljes mértékben megvalósítás alatt áll: a jelenlegi nyolc engedélyezett projekt az európai tengerekre terjed ki. Ezek azon vitáknak az eredményei, amelyek során Európa minden tájáról érkező emberek osztották meg egymással a véleményüket.

Ha egy projektbe több országot is bevonunk, az megfelelő módszer arra, hogy megosszuk egymással a legjobb gyakorlatot és a tanulmányok eredményeit. A csoportos tapasztalatcsere megvalósítható megoldások generációját hozhatja létre.

Ragaszkodtam a teherszállítási, logisztikai tréningprogramok megerősítéséhez a vállalati személyzet és a felelős személyek számára egyaránt, hogy teljesíthessük a komplex logisztikai igényeket.



” Az EU import- és exporttermékeinek több mint 90%-a európai kikötőkbe érkezik és onnan is indul. ”

JEAN-MARC OFFNER

A Bordeaux métropole Aquitaine városrendezési iroda főigazgatója

Jean-Marc Offner városrendező mérnök, politikai elemző, valamint a Bordeaux métropole Aquitaine városrendezési iroda, az a'urba főigazgatója.

Melyek a múltból merített tanulságok a jövőre, 2020-ra nézve, és melyek a legfőbb kihívások a jövő közlekedési ágazatában?

Számos EU-országban évtizedeken át a közúti, a városi és a helyi érdekű közúti közlekedés csökkentése volt a tömegközlekedési politika fő céljainak egyike.

A tömegközlekedéssel nem sikerült megfékezni a közlekedés növekedését, és 2020-ra a közlekedési ágazat egyik legnagyobb kihívása az lesz, hogy a tömegközlekedési szolgáltatásokat a kialakuló életformákhoz illesszük: rugalmasabb menetrendek, kényelmes és kiváló minőségű szolgáltatások, valamint a szállítási idő kihasználása.

Ön szerint hogyan mozdíthatja elő az EU közlekedési politikája a gazdasági és területi kohéziót?

Évtizedeken át a nagysebességű hálózatok fejlesztését választották ki arra, hogy segítségével közelebb hozzák egymáshoz a határok két oldalán fekvő európai területeket, így módon hirdetve a társadalmi és gazdasági összetartást. Ezeket az erőfeszítéseket folytatni kellene.

Ugyanennyire fontos, hogy ne feledkezzünk el a regionális szintű beruházásokról, amelyek létfontosságúak a fővárosi régiók megfelelő működésének biztosításához. Az állami hatóságokat és a hálózatfenntartókat gyakran kritizálják, amiért a jövedelmezőbb nagysebességű vonalak miatt mellőzik a regionális infrastruktúrát. Mi úgy érezzük, hogy mindkét szint lényeges.



A környezeti problémák mellett megfelelő kompromisszum szükséges a különböző területeket átfogó hálózatok létrehozására törekvés és a közlekedés folyamatának szabályozására vonatkozó igény között.

Milyen szerepet jósol a közlekedésnek az integrált városi fejlesztésekben?

A közlekedés és a városrendezési politika közötti koordináció növelése szintén szükséges. A sűrűbb városhalmaz jobb, mivel ez rövidebb utazásokat tesz lehetővé. Megoldás lehet egy olyan földpolitika, amely lehetővé teszi a telkek megóvását, az új infrastruktúrához fűződő értéknövelés megbecslését és a szociális lakások felépítését.

A tömegközlekedéssel leginkább ellátott területeken egy bizonyos minimális szinten túl kötelezővé kéne tenni a szolgáltatások sűrűségének növelését, és ezzel egyidőben be kellene vezetni a korlátozó parkolási előírásokat.

Fenntarthatóbbá kell tennünk a meglévő városi szervezetek működését. Különösen az autóhasználat új módjaira kell ügyelnünk: közös autóhasználat, autómegosztás és az autók integrálása a tömegközlekedésbe. Környezetvédelmi szempontból az autók kihasználási arányának megsokszorozása és az útvonalak hosszának kettővel történő elosztása megegyezne valamennyi tömegközlekedés-fejlesztési politika értékével!

” Számos EU-országban évtizedeken át a közúti, a városi és a helyi érdekű közúti közlekedés csökkentése volt a tömegközlekedési politika fő céljainak egyike. ”

Horst Sauer a Joint Spatial Planning Department European Spatial Development Division vezetőjeként a Berlin-Brandenburg fővárosi régióinak az EU területrendezési fejlesztéseibe történő integrálásáért felel. Jelenleg a TEN-T hálózatok regionális hatására összpontosít, különösen a Skandinávia és az Adriai-tenger közötti régióban.

Melyek a múltból merített tanulságok a jövőre, 2020-ra nézve, és melyek a legfőbb kihívások a jövő közlekedési ágazatában?

Egyre inkább világossá válik, hogy az új infrastruktúra csak akkor valósítható meg, ha a regionális gazdasági előnyök nyilvánvalóvá válnak. Több mint 30 partnerrel dolgozunk együtt azért, hogy előbbre vigyük a Skandináviát Berlinek át az Adriai térséggel összekötő SCANDRIA folyosó ügyét. Célunk, hogy a folyosó mentén található fővárosi régiók innovációs központjait szorosabban összeköthessük egymással. Európa ezen részében óriási lehetőségek rejlenek a regionális növekedésben.

Az új infrastrukturális beruházások ösztönzése helyett inkább főként a meglévő infrastruktúra optimális kihasználására és az emisszió csökkentésére, a környezetbarát közlekedésre összpontosítunk.



Ön szerint hogyan mozdíthatja elő az EU közlekedési politikája a gazdasági és területi kohéziót?

Az EU közlekedési politikájának gerincét alkotó, soron következő hálózat a főbb csomópontok összekapcsolásán alapul. Ezeknek a csomópontoknak, mint amilyen például a német főváros környékét magában foglaló Berlin-Brandenburg régió, mindenfajta közlekedési móddal rendelkezniük kellene, és más központokkal, például kikötőkkel vagy erős gazdasági centrumokkal kellene összekapcsolni őket.

A jobb elérhetőség Közép-Európában nagyobb gazdasági aktivitást eredményez, és így növeli a területi kohéziót. Egy erős hálózat azoknak a régióknak is hasznára válik, amelyek jó összeköttetésekkel rendelkeznek a főbb közlekedési útvonalakkal.

A közlekedési infrastruktúra tervezésének szempontjából Ön hogyan határozná meg a megfelelő kormányzati rendszert?

Nézetem szerint a regionális tervezésnek / regionális politikának szorosan össze kell függnie a közlekedés tervezésével. A közlekedés nem önmagáért van, hanem az emberek és az üzleti vállalkozások igényeit kell kiszolgálnia.

Nekünk itt, Berlin-Brandenburgban igen pozitívak voltak a tapasztalataink, nem csupán a határokon átívelő tervezés - amely Berlin várost és Brandenburg tartományt egyaránt érintette -, hanem a területrendezés és közlekedés-tervezés harmonizálása területén is. Ez még inkább érvényes a tömegközlekedési szolgáltatásokra, amelyeket több mint egy évtizede a Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) szervez, igen jól koordináltan.

” A közlekedés nem önmagáért van, hanem az emberek és az üzleti vállalkozások igényeit kell kiszolgálnia. ”

EURÓPA MULTIMODÁLIS KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA

Az Európai Unió az 1992-es Maastrichti Szerződés óta támogatja a Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T) ötletét. A TEN-T elősegíti az EU belső piacainak fejlődését, erősíti a gazdasági és szociális kohéziót, és összekapcsolja a szigeteket, szárazföldre zárt és peremrégiókat az EU központi régióival. Emellett közelebb viszi az EU-t szomszédaihoz és a világ piacaihoz.

A tagállamokat a TEN-T kialakításában segítő első iránymutatásokat 1996-ban fogadták el az Európai Parlament és Tanács határozataként. Ezeket az iránymutatásokat jelentősen átdolgozták és frissítették a 2004-es bővítés után.

A teljes TEN-T beruházás napjainkig (1996-2013)	mintegy 800 milliárd €
EU finanszírozási források napjainkig*	mintegy 230 milliárd €
Jövőbeli beruházási igények (2020-ig)	mintegy 550 milliárd €

*TEN-T program, Kohéziós Alap, ERDF, EIB kölcsönök és hitelgaranciák

Több figyelemreméltó sikertörténet is megtalálható a TEN-T irányelv keretrendszerében: például a nagysebességű vasútvonal a Párizs–Brüsszel–Köln–Amszterdam–London vonalon, vagy az Øresund vasúti és úthálózati kapcsolat Dánia és Svédország között. Ott van továbbá a Madrid–Barcelona nagysebességű vasútvonal, a Malpensa repülőtér Milánóban, a Cork–Dublin–Belfast–Larne–Stanraer vasúthálózat és még sok más futó projekt.

Finomhangolás a jövőért

Az elmúlt tizenöt év tapasztalataira építve az Európai Bizottság átfogó felülvizsgálat alá vetette a TEN-T irányelvet, és új iránymutatásokat javasolt a tervezéshez és alkalmazáshoz. Ezek az új iránymutatások, amelyeket az Európai Parlament és Tanács várhatóan 2011 második felének elején fogad el, előtérbe helyezi a jelentősen átdolgozott megközelítést, amely az erősségekre épít, segít a felismert hiányosságok orvoslásában és új kihívásokkal néz szembe.

Eddig a TEN-T fejlesztése az egyes tagállamok kiemelt projektjeinek fokozatos azonosításával és alkalmazásával, apránként, alulról építkező megközelítésben történt. Ahogy korábban szemléltettük, ez a megközelítés segítette a TEN-T keretein belül fontos projektek felismerésében és kidolgozásában, de önmagában nem volt alkalmas egy teljesen integrált, multimodális transzeurópai hálózat kialakítására.

Két kiegészítő hálózat

Az új tervezési keretrendszer két szintből áll: alapszintként egy átfogó hálózat, és egy, az átfogó hálózatra épülő, a TEN-T stratégiailag legfontosabb elemeit tartalmazó alaphálózat.

Az átfogó hálózat a jelenlegi TEN-T frissítésével és korrekcióival jön létre, és magában foglalja a tagállamok vonatkozó meglévő és tervezett infrastruktúráit. Az alaphálózat a TEN-T azon elemeire épül, amelyek fókuszában a nemzetközi teher- és személyforgalom áll, és amelyek biztosítják az Unió nyugati és keleti, illetve perem- és központi régióinak összekapcsolását.

A két hálózat együttesen alkotja majd az Egységes Európai Közlekedési Térség infrastrukturális alapját, hatékony multimodális kapcsolatot biztosítva az EU fővárosai között, és beköti az EU fő gazdasági központjait és a határok belépési pontjait az európai közlekedési rendszerbe.

Összehangolt tervezés és fejlesztés

Az új TEN-T irányelv elsősorban az európai szintű hálózattervezést és –fejlesztést teszi összehangoltabbá. Olyan koherens és átlátható európai tervezési metodikán alapul, amelyet a Bizottság ellenőriz, és amelynek fejlesztését az érdekeltek széles körével való konzultáció előzi meg.



Összehangolt megvalósítás

Emellett az új TEN-T irányelv megvalósítása összehangoltabb lesz. Az alaphálózatra épülve egy sor folyosó kerül azonosításra és fejlesztésre, párhuzamosan a növekvő kapacitási igényekkel. A folyosók általános megvalósítása egy Európai koordinátor égíse alatt történik, míg a többéves Folyosófejlesztési Tervek megadott időkereten belül azonosítják a szükséges fő beruházásokat és a kisebb léptékű rövidtávú fejlesztéseket.

Végül az új irányelvi megközelítés nagyobb hangsúlyt fektet az EU pénzügyi részvételének feltételeességére és koordinációjára. A projektek társfinanszírozása függ az azonosított alaphálózat hiányzó láncszemeinek és szűk keresztmetszeteinek kezelésétől és a hatékony ko-modalitás biztosításától, míg azok a projektek élveznek prioritást, amelyek európai szinten a legtöbb hozzáadott értéket hozzák (pl. határok közötti kapcsolatok véglegesítése). Ezzel egyidejűleg egy integrált közlekedéstámogatási keretrendszer biztosítja a Kohéziós és Strukturális Alapok jobb koordinációját a TEN-T irányelv céljaival, befolyásolva a megvalósításuk sebességét és hatékonyságát.



A többféle közlekedési mód biztosítása létfontosságú az ipari régiókban.

ÚT A ZÖLDEBB ÉS TISZTÁBB KÖZLEKEDÉSÉRT

Az Európai Unió közlekedéspolitikájában központi szerepet kap a forráshatékonyság és fenntarthatóság, mind az Európa 2020 gazdasági növekedési stratégia, mind a közelmúltban publikált, a közlekedésről szóló Bizottsági Fehér könyv szerint. A közlekedés „dekarbonizálása” – ami az ágazat üvegházhatású gázkibocsátásának drasztikus csökkentését jelenti – így Európa gazdasági és környezetvédelmi stratégiájának kiemelt elsőbbségű eleme lett.

Az Európa 2020 stratégia meghatározza az EU gazdasági stratégiáját az elkövetkező évtizedre. A stratégia az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés támogatására koncentrál. A cél egy tudásra és fejlesztésre épülő, alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság kiépítése, amely az erőforrásokat hatékonyabban használja fel, és ezzel egyidejűleg társadalmi és területi kohéziót teremt.

A közlekedési szektor létfontosságú Európa gazdasági jövője szempontjából, így kulcsszerepet kap, ha az Európa 2020 stratégia céljai megvalósításra kerülnek. A Bizottság 2011 januárjában elindította az „Erőforrás-hatékony Európa” programját, amely az Európa 2020 egyik vezérkezdeményezése. Ez a program egyértelművé teszi, hogy az erőforrás-hatékonyság kell, hogy az EU közlekedéspolitikájának vezérelve legyen.

Fenntartható megoldások

A közlekedés hatékonyságának növelése Európa jövőbeni jólétének biztosítása érdekében szintén kulcsfontosságú témája az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című Fehér könyvnek, amelyet a Bizottság 2011. március 28-án fogadott el.

A Fehér könyv egy versenyképes, erőforrás-hatékony és fenntartható európai közlekedési rendszer jövőképét vetíti elő. A tiszta városi közlekedés és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése kiemelt prioritásként jelennek meg a könyvben.

Az új és egyre növekvő kihívások fényében a közlekedésnek fenntarthatóbbá kell válnia. Egyrészt az olaj egyre kevesebb és drágább lesz az elkövetkező évtizedekben, mivel egyre bizonytalanabbá váló forrásokból szerezhető csak be.

Másrészt annak érdekében, hogy a klímaváltozás mértékét a megcélzott 2°C alatt sikerüljön tartani, az EU-nak 2050-ig 80-95%-kal az 1990-es szint alá kell csökkentenie az üvegházhatású gázok kibocsátását. Ennek értelmében a közlekedési szektornak az üvegházhatású gázok kibocsátását legalább 60%-kal csökkentenie kell.

Laukaantie út – útépités – Jyväskylä, Finnország.
Kerékpáros és gyalogos aluljáró építése.



Karboncsökkentés

Az a gond, hogy a közlekedés jelentős és növekvő forrása az üvegházhatású gázok kibocsátásának. Emiatt lett a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése a Fehér könyv központi témája.

A fenntartható üzemanyagok és a zöld járművek fejlesztése és piacra bocsátása alapvető fontosságú, ha Európa javítani szeretné az összes járműtípus energiahatékonyágát. Európának fokozatosan ki kell váltania a szén-dioxidot termelő fosszilis energiahordozókat környezetbarátabb alternatívákkal.

Ennek érdekében a Bizottság célja egy alternatív üzemanyag-stratégia kidolgozása, amely csökkenti Európa közlekedési szektorának olajfüggőségét és végül a szén-dioxid-kibocsátás teljes megszűnéséhez vezet.

Az EU üvegházhatású gázkibocsátásának csökkentése érdekében a Bizottság jelentős mértékben a városi közlekedésre koncentrál. Európa városainak és belvárosainak jelentős része szenved a forgalomtorlódásoktól és együtt kell élniük a gyenge levegőminőséggel és nagy zajszennyezéssel. Európa városi környezeteiben az autók, teherautók és buszok forgalma a közlekedési szektor szén-dioxid-kibocsátásának mintegy egynegyedéért felelős.

A Bizottság célja a hagyományos üzemanyaggal futó járművek fokozatos kivonása a városi forgalomból – a cél 50%-os csökkenés 2030-ra, és végül a 100% elérése 2050-re. Ennek teljesítése jelentőse csökkentené Európa olajfüggőségét és segítené a közlekedési ágazat üvegházhatású gázkibocsátására vonatkozó céljainak megvalósítását.

A kisebb és könnyebb személygépkocsik használatát támogatni kell. Ezzel egyidejűleg nagyobb erőfeszítések szükségesek a városi buszok, taxik és kisteherautók alternatív üzemanyagokra és motorokra való átállítása érdekében, hogy a városi közlekedés okozta szennyezést és emissziót csökkentsék.

Integrált megközelítések

A Bizottság 2030-ra olyan városi logisztikai rendszereket szeretne látni, amelyek elérik a közel-nulla üvegházhatású gázemissziót a nagyobb városokban. Intelligens közlekedési megoldások alkalmazásával a városközpontok hatékony „utolsó kilométer” szállítási rendszereket alakíthatnak ki.

Az elektromos, hidrogén és hibrid meghajtású, alacsony emissziójú kisteherautók szállíthatják ki az árut a városi boltokba és hivatalokba. Zöld szállítójármű-flották alkalmazásával szintén csökkenthető a lég- és zajszennyezés. Továbbá több erőfeszítést kellene abba fektetni, hogy az embereket a tömegközlekedés használatára, a gyakoribb gyaloglásra és kerékpározásra ösztönözzék.

Az integrált megközelítés a legjobb módja a városi közlekedéssel kapcsolatos kihívások kezelésének, valamint a közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztésének. A politikai döntéshozatalnak össze kell kötnie a közlekedést a területfelhasználással, a tervezéssel, a környezetvédelemmel, a lakhatással, a hozzáférhetőséggel, a mobilitással és az ipar igényeivel.

A TÉMÁRÓL BŐVEBBEN

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm



A projekt futamideje: 2009-2012

ERDF támogatás: 1,7 millió €

Teljes költségvetés: 2,38 millió €

Délkelet-Európa kulcsfontosságú tranzitterület az EU számára, de fejlődés tekintetében a sor végén kullog a kontinens többi országához képest, az elégtelen befektetési és nemzetközi együttműködés miatt. Az ilyen kihívásokkal a Délkelet-európai Közlekedési Tengely Együttműködés (South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC) foglalkozik, egy három éves projekt, amelynek célja egy erősebb együttműködés kialakítása az EU-s és EU-n kívüli országok között a régió belül – elsősorban a közlekedés terén.

Az EU Délkelet-Európa Programjának társfinanszírozásával a projekt a régió kilenc országában 17 partnert foglal magában (leginkább a régió közlekedési minisztériumait). Négy megfigyelő is jelen van Bosznia-Hercegovinából, Magyarországról, Szlovákiából és Ukrajnából.

A közlekedési infrastruktúra vegyes képet mutat a régió belül. Az olyan országok például, mint Ausztria, Szlovénia, Magyarország és Horvátország, kiterjedt és modern úthálózattal büszkélkedhetnek, míg számos szomszédjuk nem. A régió kisebb országait összekötő út- és vasúthálózat sok esetben nem megfelelő, vagy egyáltalán nem is létezik. Ez az állapot akadályozza az áruk, szolgáltatások és emberek szabad áramlását, valamint az egész régió fenntartható fejlődését.

TEN-T fókusz

„Projektünk rendhagyó módon hozza össze az EU-s és EU-n kívüli országokat, hogy megfelelőbb térbeli és közlekedésbeli integrációt alakítsanak ki” – mondja Carlo Fortuna a olaszországi Triesztben székelő, a SEETAC-ot vezető Közép-Európai Kezdeményezés titkára. Ez enyhíti a közlekedési infrastruktúra körüli vitát a tagjelöltek számára, csakúgy, mint a TEN-T (Transzeurópai Közlekedési Hálózat) elsődleges projektjeinek kiterjesztését a nyugat-balkáni országokra. Carlo Fortuna szerint a projekt az EU és a dél-kelet európai országok közti kohéziót is elősegíti.

A legfrissebb adatgyűjtés lehetővé tette a partnerek számára egy adatbázis létrehozását, amely képet ad a jelenlegi közúti, vasúti és vízi hálózatokról a régió belül. Az elkövetkezendő hónapokban lehetséges jövőbeni alternatív modelleket állítanak össze, amelyek a prioritást élvező közlekedési projektekhez kapcsolódnak, mint amilyen például a Ljubljana–Belgrád autópálya.

Egy projekt konferencia keretében, amely összehozta a magas rangú miniszteri képviselőket az albániai Tiranában 2010 novemberében, megvitattak számos fő kérdést. A többi között a befektetéseket, a régió megközelíthetőségének integrált fejlesztését és egy közép távon megvalósítható, integrált közlekedési rendszer tervezetének kialakítását, amely illeszkedik az EU stratégiáihoz.



Pályafelújítás és vágás Kriznónál a Ljubljana és Maribor közötti vonalon.

A TÉMÁRÓL BŐVEBBEN

- SEETAC: www.seetac.eu
- Közép-Kelet Európa (SEE) Program www.southeast-europe.net
- Közép-európai kezdeményezés: www.ceinet.org

SCANDRIA – KÖZELEBB HOZNI A BALTIKUMOT AZ ADRIAI TÉRSÉGHEZ

A Skandináviát az adriai térséggel összekötő Scandria folyosó kiemelt fontossággal bír eme észak-déli tengely mentén elhelyezkedő régiók számára. A közlekedés lehetővé tételén kívül a javuló kapcsolatoknak gazdasági és környezeti szempontból is van hozzáadott értéke.

„A projekt nem csak a közlekedésről szól” – hangsúlyozza Jürgen Neumüller, a Scandria projektmenedzsere. „További cél, hogy az egész térség számára gazdasági fejlődést hozzon. Szeretnénk összekapcsolni Skandinávia innovációs potenciálját más közép-európai régiókkal, mint Berlin, Prága és Bécs, elősegítve ezzel a növekedést.”

Az EU „zöldebb közlekedés” irányzatának megfelelően, a projekt olyan intézkedéseket is tartalmaz, amelyek a klímaváltozással kapcsolatos célok elérését segítik. Konkrét példaként említhető a teherjárművek biogázhasználatának előmozdítása.

A projekt futamideje: 2009-2012

ERDF hozzájárulás: 2,8 millió €

Teljes projektköltségvetés: 3,8 millió €

Valamennyi fél bevonása jelenti a kulcsot a sikerhez

A projektben részt vevő 19 partner Németországból, Dániából, Svédországból, Finnországból és Norvégiából három csoportra osztható: kutatóintézetek, régiók és kikötők. A vezető partner az Összevont Területi Kutatóintézet Berlin-Brandenburg.

Míg a kutatóintézetek a döntésekhez szükséges tudományos alapot biztosítják, a régióknak stratégiai szempontból jut fontosabb szerep. Az infrastrukturális projektek bevezetésének elérésében az olyan résztvevők közti összeköttetés, mint például a miniszterek, fontos része munkájuknak.

A Halmstad (Svédország) és Rostock (Németország) kikötői közti közvetlen együttműködés az új szolgáltatások fejlesztésére összpontosít. Mindezek hatására a Scandria ösztönzőleg hat arra, hogy a Rostock és Gedser (Dánia) közti kompvonalat bevették a EU „Tengeri Utak” Programjába, lehetővé téve, hogy megkaphassa a kikötői infrastruktúra fejlesztésére szánt támogatást, valamint, hogy új kompkat szerezzen be.

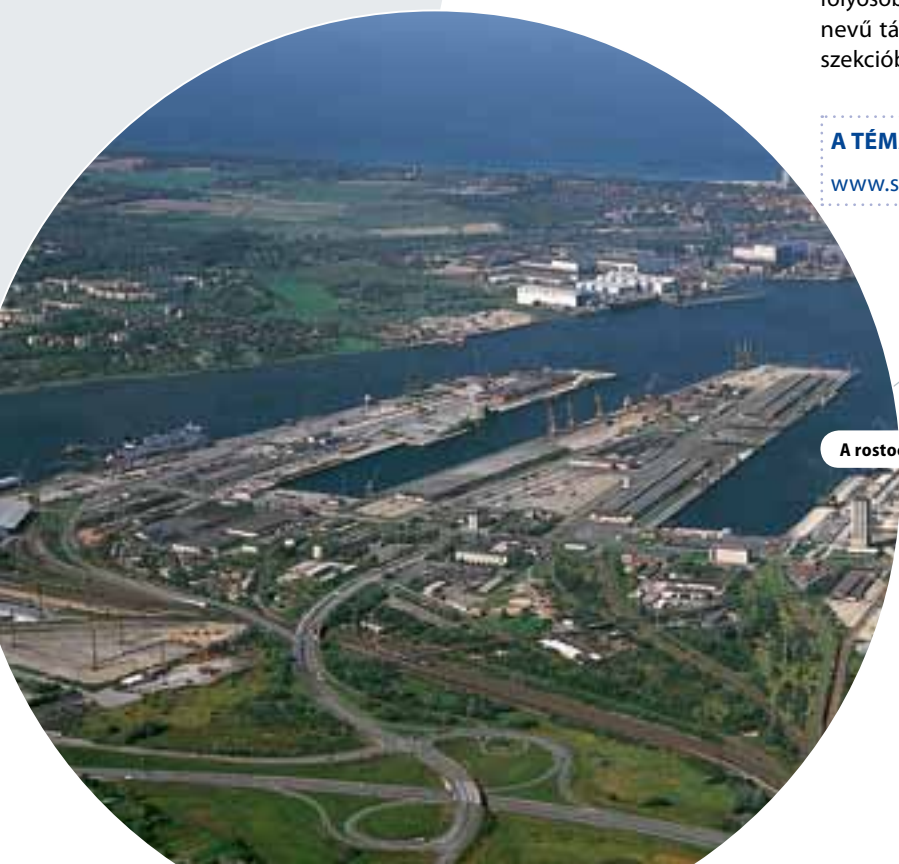
Vállalkozások bevonása az együttműködésbe az egyik legfontosabb cél: rövid távú érdekeik nehezebbé teszik bevonásukat egy hosszú távú stratégiai koncepcióba. „Számos workshopot és kommunikációs tevékenységet folytattunk helyi szinten, hogy felhívjuk a figyelmet a projekt gazdasági hatásaira” – mutat rá Neumüller.

A Scandria projektet 2009-ben indították a 2007-es berlini bejelentést követően, amelyben megfogalmazták az igényt egy vonzó közlekedési infrastruktúrára és a közlekedés versenyképes módjaira a Skandinávia és az adriai térség közti folyosóban. Míg a Scandria lefedi a térség északi részét, a SoNorA nevű társprojekt hasonló intézkedéseket fogantat a déli szekcióban.

A TÉMÁRÓL BŐVEBBEN

www.scandriaproject.eu

A rostocki kikötő.



A HAJÓFORGALMI RENDSZER A HAJÓFORGALOM IRÁNYÍTÁSÁNAK ÚJ RENDSZERE – PORTUGÁLIA

A projekt 2008-ban kezdődött, és jelenleg is tart

ERDF hozzájárulás: 53 millió €

Nemzeti társfinanszírozás: 57 millió €

A kiterjedt portugál partszakasz számos kihívást jelent a hajózásirányítás számára, kezdve a forgalmas vizeken zajló hajóforgalom ellenőrzésétől a nemzetközi biztonsági sztenderdek betartásáig. A modern számítástechnika lehetővé teszi a hatóságok számára, hogy mindenki előtt járjanak és rögzítsék őket a Nemzetközi Hajóforgalmi Adatbázisban.

A több mint 800 km hosszú partvonal egy stratégiai fontosságú útvonalon helyezkedik el az észak-európai, mediterráneumi és észak-afrikai kikötők között. Kb. 70 000 hajó használja ezeket a vizeket évente - 250-300 mindig megtalálható ezeken az útvonalakon, hasonló számú halász- és túrahajóval egyetemben. A Hajóforgalmi Rendszer, a VTS, megoldást jelent ezek ellenőrzésére, biztonságban tartva ezzel a parti vizeket és kezelve a torlódást.

Hogyan is működik?

2008. január óta a Tengeri Forgalmi Ellenőrző Központ a VTS-t használja a hajóforgalom ellenőrzésére. Egyszerre kb. 300 hajó azonosítását teszi lehetővé, és ezt az információt rögzítik a Nemzeti Tengerészeti Forgalmi Adatbázisba.

A rendszer tartalmaz továbbá két Forgalmelkülönítő Elrendezést (TSS), egyet Cape Roca-ban egy másikat pedig a Sao Vicente Foknál. Ezek kezelik a torlódást két ismert torlódási ponton a part mentén, továbbá a biztonsági előírások betartásának is részét képezik. Szigorú nemzetközi szabályok vonatkoznak a veszélyes rakományokra, hajótípusokra, az utasbiztonságra és halászhajókra. Mindkét TTS a Kötelező Portugál Bejelentési Rendszer (COPREP) része 2010. június 1. óta.

A legjobb rendszerek helyi előnyökkel járnak

A rendszer tartalmaz egy parti VTS-t, valamint öt kikötői VTS-t, mind a Nemzeti Tengeri-forgalmi Hatóság felügyelete alatt áll.

Az előnyök között szerepel:

- Portugáliát naprakészen tartja a legmodernebb hajózási technológiák és lehetőségek terén.
- A jövőre nézve gazdasági potenciált biztosít kikötői számára.
- Növeli a portugál vizek környezeti értékét, melyet a VTS-en keresztül elérhető információval támogat.
- Lehetővé teszi a partmenti hajózás szabályozását a hajók és a partiőrség közötti kétirányú információáramláson keresztül. A csempészet és illegális bevándorlás elleni intézkedések jelentős részét képezik a partiőrség napi tevékenységének.

Nemzetközi szinten Portugália teljes mértékben be van vonva a SafeSeaNet-be, az EU követő és információs rendszerébe. A parti VTS-en keresztül áramló számtalan információ közvetlenül bevihető a SafeSeaNet-be, lehetővé téve Portugália számára, hogy hasonló típusú információkhoz jusson, mint a többi tagország.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf

Tengeri forgalom-ellenőrző központ.



A SZÓFIAI METRÓ BŐVÍTÉSE ÚJ ÉLETET LEHEL A VÁROSBA – BULGÁRIA

Ez a projekt Bulgária közlekedés-műveleti programjának részét képezi, 2007-2013 között

ERDF hozzájárulás: 157 millió €

Nemzeti társfinanszírozás: 139 millió €

Bulgária általános tervezetén keresztül szembe kell hogy nézzen a torlódás és légszennyezés okozta problémákkal, különösen a szófiai metróbővítési projekteken, amelyek egyike a hiányzó központi szekciót hivatott pótolni a város szívében.

Szófiában több mint 1,5 millió ember él, a teljes népesség közel egyötöde zsúfolódik össze a városban. A történelmi városközpontban egymást sűrűn váltják a lakó és üzleti negyedek, és az elmúlt tíz év gyors beáramlása a közlekedési torlódás és légszennyezés okozta problémák növekedéséhez vezetett. A helyiek nagyban függnek az autóforgalomtól, míg a buszok és villamosok szintén a közúti forgalmat veszik igénybe. Egy, a közlekedési megoldások terén végzett alapos vizsgálat rámutatott, hogy a metró a legjobb megoldás a városközponti utak lebonyolítására.

A jobb közlekedés új dimenziókat nyit meg a városközpont életében

A vonal kiterjesztése a központtól északra lévő Nadejda csomóponttól a Cherni Vrah sugárútig a déli lakóövezetben az egyik legfontosabb projekt a Bulgáriai Közlekedésműveleti Programban 2007-2013 között.

Ez egy 6.5 km hosszú szakasz lesz hét állomással, amellyel létrejön a II-es vonal hiányzó része, és összeköti a Központi Vasútállomást és a Központi Buszpályaudvart. Öt metróállomás teljesen új lesz, két másik már elkészült, de teljesen fel kell újítani.

Az életminőség azonnali javítása

A jelenlegi első fázis egy fontos lépés a helyiek és az ingázók mindennapi életének jobbá tételében. A közúti közlekedés a városnak ebben a részében lassú és frusztráló; a közlekedési sebesség kb. 8-10km/óra, és az ezzel járó légszennyezés is aggodalomra ad okot.

Ha az I. fázis befejeződik 2012 elején, a vonatközlekedés a teljes utasforgalom 25%-át teszi majd ki, növelve ezzel a közlekedési sebességet 40-50 km/óra. Ez óriási hatással lesz a légszennyezésre, valamint csökkenti a zajt és a vibrációs szintet.

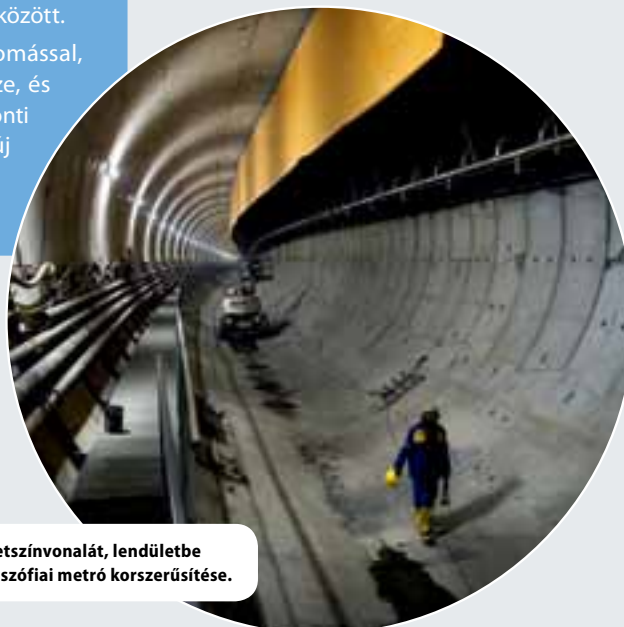
Integráltabb, gyorsabb hálózat a jövő számára

2020-ra előre tekintve, a II. fázis egy sokkal integráltabb közlekedési hálózatot hoz majd létre. Összekapcsolva a központi vasútállomást és buszpályaudvart, a következő lépés a reptér összekapcsolása lesz, egy 21. századi igényeknek megfelelő közlekedési hálózatot létrehozva ezzel.

Az eddigi fejlődés, bizakodásra ad okot. A projekt valamennyi része be van ütemezve, és a források is el vannak osztva – ez megfelelő menedzsmentre utal a közlekedésműveleti programban. Ez már önmagában is hozzájárul a pozitív gazdasági klímához, és alapot ad a városközpont megújulásához is.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

<http://metropolitan.bg/en>



Javítja a lakosok életszínvonalát, lendületbe hozza az üzletet – a szófiai metró korszerűsítése.

ÚJ LÉTESÍTMÉNYEK A LA ROCHELLE-I KIKÖTŐBEN A NÖVEKVŐ PIACI IGÉNYEKNEK MEGFELELŐEN – FRANCIAORSZÁG

Számos, különböző időtartamú projekt járult hozzá a kikötő fejlődéséhez.

Regionális Befektetési Program 2007-2013: 52 millió €

ERDF hozzájárulás: 12,48 millió €

Nemzeti társfinanszírozás: 39,52 millió €

La Rochelle kikötője a Lloyds of London szerint „a legjobb atlanti kikötő, amely több mint 100 000 t holt súlyt képes kezelni.” La Rochelle ebből a kedvező helyzetből fejlődik tovább, hogy megfeleljen a növekvő hajózási és piaci igényeknek. A St Marc kikötő már elkészült és üzemel, míg az új tengeri fal La Repentie-nél kivitelezés alatt áll, hogy növelje a kapacitást.

La Rochelle természeti előnyei

Ez az egyetlen mélyvízi kikötő az atlanti part mentén, amely ráadásul a környező szigetek természetes védelmét élvez. Erdőgazdaság, agráripari termékek, különösen gabonafélék terén ez a legjobb francia kikötő, és az igények tovább növekednek. A kikötő stratégiai célja, hogy 2015-re elérje az évi 10 millió tonnás teljesítményt. A kikötő bővítésének tervezése és fejlesztése 2000-ben kezdődött, és 2012-re tervezik befejezni, létrehozva ezzel egy vonzó, modern létesítményt, amely megfelel a legjobb környezeti sztenderdeknek.

St Marc kikötője

A St Marc kikötő 2011 márciusában készült el, azóta működik, kifejezetten az ömlesztett árukra tervezték. Vízmélységének köszönhetően még a legnehezebb hajók is kockázatmentesen közlekedhetnek, és a kikötő gazdasági kilátásait nagyban növeli, hogy ilyen méretű hajókat is képes fogadni.

La Repentie

A munka 2010 szeptemberében kezdődött azzal a céllal, hogy további 1,4 km-rel bővítse a mélyvízi kikötőt. Kiegészítve a St Marc fejlődését ez a kikötő lehetővé teszi La Rochelle számára, hogy mindenfajta hajózási feltételnek megfeleljen.

A fenntartható fejlődésre helyezett hangsúly itt különösen fontos: ahol lehetséges, csak helyi anyagokat használnak, és a szükséges hatalmas mennyiségű nyersanyagot más, környékbeli helyszínekről hasznosítják újra.

Megközelíthetőség közúton és vasúton

A továbbfejlesztett vasúti és közúti megközelíthetőség és egyéb javított kényelmi tényezők szintén fontos elemei a jelenlegi beruházásoknak. A kikötő most 45 km vasútvonallal rendelkezik, kapcsolódva valamennyi terminálhoz. 4 millió € befektetéssel növelték a vasúti kapacitást, amelyben nagy hangsúlyt kapott a teherforgalom. Jeumont és a kikötő főbejárata környékén a közúti infrastruktúra fejlesztése mutatja, hogyan lehet a kikötő még vonzóbb és működőképesebb.

Ezek a hatalmas beruházások a kapacitás növelése és a létesítmények terén megalapozzák a Poitou-Charentes régió fejlődését. Helyi szinten a Charentes-Maritime további kikötői munkahelyekkel számolhat, valamint a régió egésze szép jövő előtt áll.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

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

A „legjobb atlanti kikötő” most még jobb lett. La Rochelle kikötőjének korszerűsítése.



A projekt futamideje: 2007-2010

A Kohéziós Alap támogatása: 87,2 millió €

Teljes költségvetés: 219 millió €

A közúti utazások Szlovénia és Horvátország között könnyebbé váltak az A2 autópálya két utolsó szakaszának elkészülte óta a Dolenjska régióban. A közel 15 km-es új szakasz a sebesség, idő és biztonság terén is előnyt jelent mind helyi, mind nemzetközi szinten.

2013-ra Szlovénia nemzeti közútfejlesztési programja majd 600 km új, modern autópályával és főúttal, valamint egyéb közúttal számol. A 175 km hosszú A2 autópálya a hálózat fontos része, átszelve az országot az osztrák határon lévő Karavankétól Ljubljánán át a horvát határon lévő Obrezejig.

Új infrastruktúra

A két legutóbbi projekt az A2-n Novo mesto közelében, Pluskától Ponikvéig (7.6 km) és Ponikvétől Hrastjéig (7.2 km) terjedt. Ezek forgalmat vonnak el, amelyek korábban az autópályán zajlottak.

A DARS Motorway Company által kivitelezett, és részben az EU Kohéziós Alapja által finanszírozott projekt 20 új szakaszt foglalt magába. Ezek között volt a Leščevje kétirányú alagút, viaduktok Dole, Ponikve és Trebnje fölött, kilenc aluljáró, egy gyalogos felüljáró és négy közúti felüljáró.

Máris érezni az előnyöket

Az új útszakaszokat 2010 júniusában adták át. Főleg a délkelet szlovéniai lakosság számára szolgálnak előnyökkel, növelve a régió kereskedelmét és turizmusát, valamint lerövidítve a napi ingázók útját Ljubljánába. Az útbiztonság és kapacitás szintén növekedett, míg a zajfokok és más kellékek a helyi környezetre vannak jó hatással.

Az új autópálya javítja a közlekedési kapcsolatokat Horvátország felé, míg hozzájárul a 10-es páneurópai közlekedési folyosó elkészültéhez az ausztriai Salzburgtól a görögországi Thesszalonikiig. Éppen ezért ez képviseli a TEN-T hálózat szignifikáns bővítését Közép- és Kelet-Európa felé az EU következő bővítése előtt.

Az A2 autópálya másik kulcsfontosságú szakaszát (10 km) Vrba és Peračica között, északnyugat Szlovéniában 2008 szeptemberében adták át, az utolsó 2.4 km-es szakasszal Peračica és Podtabor között 2011. júniusi átadással. Ezt a projekt az EU társfinanszírozásában került kivitelezésre, és jelentősen javítja a helyi és átmenő forgalmat egy olyan körzetben, amely a torlódásokról ismert.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx

A szlovén autópálya-társaság felügyeli a rendszert.



A projekt futamideje: 2008-2011

A Kohéziós Alap támogatása: 105 millió €

Teljes költségvetés: 144,2 millió €

EA vonatutak Csehországban az ország kelet-nyugati vasúti folyosója fejlesztésének köszönhetően gyorsabbak, kényelmesebbek, biztonságosabbak. Fontos mérföldkő a 32 km-es vonal elkészülte a folyosó legnyugatibb részében. Ez jobb vasúti kapcsolatot jelent Németországgal, míg előnyökkel szolgál a szélesebb körű transzeurópai közlekedési hálózat számára (TEN-T).

A projekt a Stříbro és Planá u Mariánských Lázní városok közti szakaszon zajlott. A célok között szerepelt a vasútvonal és más kapcsolódó infrastruktúra európai színvonalra történő fejlesztése, míg javítja az összeköttetést Prága és Pilsen, valamint Cheb, a cseh-német határon fekvő város között. Részen az EU által finanszírozva ez egy a kilenc különálló vasúti modernizációs projekt közül a 170-es vasútvonalon.

Gyorsabb, nehezebb vonatok

2008 közepétől a vállalkozók felújították a pályaszerkezetet a főbb vonalakon a nemzetközi és a nagy forgalom által támasztott követelményeknek megfelelően, hogy a vonatok 110 km/h sebességgel közlekedhessenek 22,5 tonnás tengelyterhelésnél. Szintén modernizálták a vonatási vonalakat, telekommunikációs és jelző berendezéseket és így tovább. Nyolc vasúti átjárót átalakítottak vagy felújítottak.

Az új infrastruktúrával a leggyorsabb billenőtechnológiával rendelkező vonatok ezen a vonalon akár 140 km/h sebességgel is közlekedhetnek, amely 50 km/h növekedést jelent. Ez lerövidíti az utazási időt mind a helyi, mind a nemzetközi és tranzit utasok, valamint a teherforgalom számára a Prága-Cheb vasútvonalon Csehország és Németország között. „A vasúti közlekedés számára megtakarított idő értéke kb. 2 millió € évente” – mondja Filip Hainall a Cseh Közlekedési Minisztériumtól.

EU-sztenderd infrastruktúra

A nagyobb teherbírás azt jelenti, hogy a vágányokon nemzetközi sztenderdnek megfelelő konténereket lehet szállítani, miközben növeli a teherszállítás megbízhatóságát. A biztonsági és kommunikációs berendezések felkészítették a vonalat a legújabb Európai Vasútforgalmi Menedzsment Rendszer/ Európai Vasútforgalmi Irányító Rendszer telepítésére.

A vonalon a megnövelt utazási sebesség, biztonság és kényelem a régióon belül és kívül is előnyökkel szolgál az emberek számára. Várhatóan szintén növeli majd a forgalmat és a kereskedelmi tevékenységet a hosszú távú TEN-T vasúti tengelyen a görögországi Athéntól a németországi Nürnbergig. Ez a fejlesztés tehát az egész Európai Unió hasznára válik.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

Cseh Vasúti Infrastruktúra Hivatal www.szdc.cz



Mozdony a most korszerűsített Stříbro vonalon.

A VÁROSI MOBILITÁS ÚJRAGONDOLÁSA: AZ AKTÍV KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT

A városi közlekedési minták módosítása jelentősen hozzájárulhat a közlekedési problémák megoldásához és a fosszilis tüzelőanyagoktól való függésünk csökkentéséhez. A gazdasági válság és a folyamatosan növekvő olajárak tükrében ez egyre fontosabb szempont. Az „Aktív Közlekedési Hálózat” azért jött létre, hogy a kis- és közepes méretű városokban csökkentsük az egy személyt szállító gépjárművek számát.

A hálózat az URBACT II. program keretében a gyaloglásra és a kerékpározásra bátorít, amelyek valódi „aktív utazási” alternatívákat jelentenek. A hálózat elsősorban a mobilitás-menedzsmentre és az utazástudatosságra összpontosít.

A figyelemfelkeltés a projekt alapvető célja. Mivel már jelentős mennyiségű tudás és dokumentált ismeretanyag, pl. kézikönyvek vagy az infrastruktúra kialakítására és tervezésére vonatkozó útmutatók állnak rendelkezésre, a hálózat tudatosan a téma „lágy dimenzióját” célozza meg:

- a kívánt magatartás ösztönzése és a nem kívánt magatartás visszaszorítása a megfelelő „húzd meg, ereszd meg” stratégiákkal;
- marketing;
- az emberek gondolkodásmódjának (érintettek) és magatartásának (polgárok) megváltoztatása;
- Nem motorizált közlekedési módok szervezése és a tömegközlekedéshez történő csatlakoztatása; valamint
- az oktatás és képzések fejlesztése.

Általános és konkrét kihívások

A hálózatban szereplő partnerek első lépésben aktív közlekedési auditot végeztek - a meglévő Bicycle Policy Audit (BYPAD) mintájára -, így módon megteremtve az alapokat a tevékenységek cseréjére és megtanulására, a tapasztalatok felülvizsgálatára és a helyi cselekvési tervek fejlesztésére. Más, szakértők által vezetett audit mintákkal ellentétben az érintettek 3 csoportba oszthatók: politikusok, helyi szintű hatóságok és tervezők, valamint felhasználók, akik most a partnervárosokban az URBACT helyi támogató csoport tagjai. Ők együtt határozták meg a cselekvési terv fő elemeit, beleértve a prioritásokat, a legfontosabb intézkedéseket és a végrehajtás határidőit, valamint az egyes szereplők feladatait.

Valamennyi partner szembesül az olyan általános témákkal, mint az integrált kerékpáros-gyalogló intézkedések hiánya, a rövid autótutak gyaloglással és kerékpározással való kiváltásában rejlő nagy lehetőség, valamint az érintett csoportok távolmaradása. Egyedi kihívásokkal is meg kell azonban küzdeniük, ezért valamennyi helyi cselekvési terv egy adott témára összpontosít (pl. az EU zajcsökkentésre vonatkozó irányelvnek egészségügyi hatása).

A projektet egy osztrák város, Weiz vezeti. Partnerek: Norderstedt (Németország), Skanderborg (Dánia), Serres (Görögország), Novara és Riccione (Olaszország), Radzionkow (Lengyelország), Sebes (Románia), Lugo (Spanyolország), Ljutomer (Szlovénia), valamint a Grazi Egyetem (Ausztria).

A TÉMÁRÓ BŐVEBBEN

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





A közlekedési infrastruktúra a regionális fejlődés fontos ösztönzője. A hatékony közlekedési hálózat alapvető fontosságú a fenntartható gazdasági növekedéshez, valamint a területi egyensúly fenntartásához is. Az elmaradott régiók problémákkal küzdenek a gazdasági fejlődés területén, ami részben a nem megfelelő közlekedési rendszerekből és az adott ország, illetve az EU más régióival kialakított, hiányos kapcsolat következménye. Nem véletlen, hogy az EU15-ben a legtöbb Objective 1 régió az EU perifériáján található, a nemzeti és az EU-s gazdasági központoktól egyaránt távol.

A Strukturális Alapok és a Kohéziós Alap történelmileg is az EU elmaradott régióit összekötő közlekedési infrastruktúra kiegyensúlyozatlanságának csökkentésére irányuló, fő finanszírozási forrásaiként szolgáltak. Az előző programok időszakaiban az Objective 1 régiókba történő jelentős beruházások ellenére, 2000-2006 között szerte az EU-ban egyenlőtlenül kerültek kiosztásra a támogatások, a régiók közötti gyors utazást és a régiókon belüli hatékony csatlakozást tekintve egyaránt.

Az EU12 országokban még inkább sürgetők voltak a közlekedési problémák. Itt nem a hálózatok közötti hézagok, sokkal inkább a közutak és a vasutak állapota jelentette a fő hiányosságot. Az utazási idő mindkét esetben jellemzően sokkal hosszabb volt, mivel a sok évi elhanyagoltság után számos közút és vasút sürgősen javításra szorult, és mivel ezeket nem a jelenlegi

Alapok szerzése a fenntarthatóság növelésére

A kohéziós politika javította az EU úthálózatát és a vasúti infrastruktúra minőségét, valamint enyhítette a főbb kikötők és repülőterek kapacitási problémáit. Ez segíti a gazdasági fejlődést a segítségért pályázó régiók számára. A 2000-2006 közötti időszakban a közúti projektekre helyezett hangsúly nem mozdított elő modális váltást, ami kihívás marad a környezetvédelmi fenntarthatóság számára, valamint nem érintette a dugókat és az egyéb, a közúti közlekedés növekedéséből eredő problémákat.

Míg az EU12-nek az EU elvárásainak megfelelően folytatnia kell a meglévő közúti hálózatok korszerűsítését, addig a közlekedési beruházásokkal országos és regionális szinten egyaránt, egyre nagyobb mértékben a fenntartható közlekedési megoldásokra kell összpontosítani. A beruházásoknak támogatniuk kell a fontosabb politikai célokat, például a szén-dioxid és más anyagok kibocsátását a közúti közlekedés során, valamint a fennakadások megszüntetését és a közúti biztonság fejlesztését. Ezeket a célkitűzéseket célzott beruházásokkal kell támogatni, bátorítva a magánhasználatú gépjárművek és a közúti teherszállítás más közlekedési módokkal történő kiváltását.

Ha a vasútról, még konkrétabban a nagysebességű vasútvonalakról van szó, akkor minden esetben külön-külön meg kell vizsgálni és igazolni kell az EU alapok szerepét, és csak azokat kell támogatni, amelyek a fő központok mellett elősegítik a regionális fejlődést. Egyéb befektetési források elérhetők az EU stratégiai vasúthálózatának fejlesztéséhez (pl. TEN-T költségvetés). Emellett bebizonyosodott, hogy a standard vasút finanszírozása gyakran előnyben részesíthető megoldás, hiszen így kevesebb pénzzel és kevesebb idő alatt is végrehajtható a regionális fejlesztés.

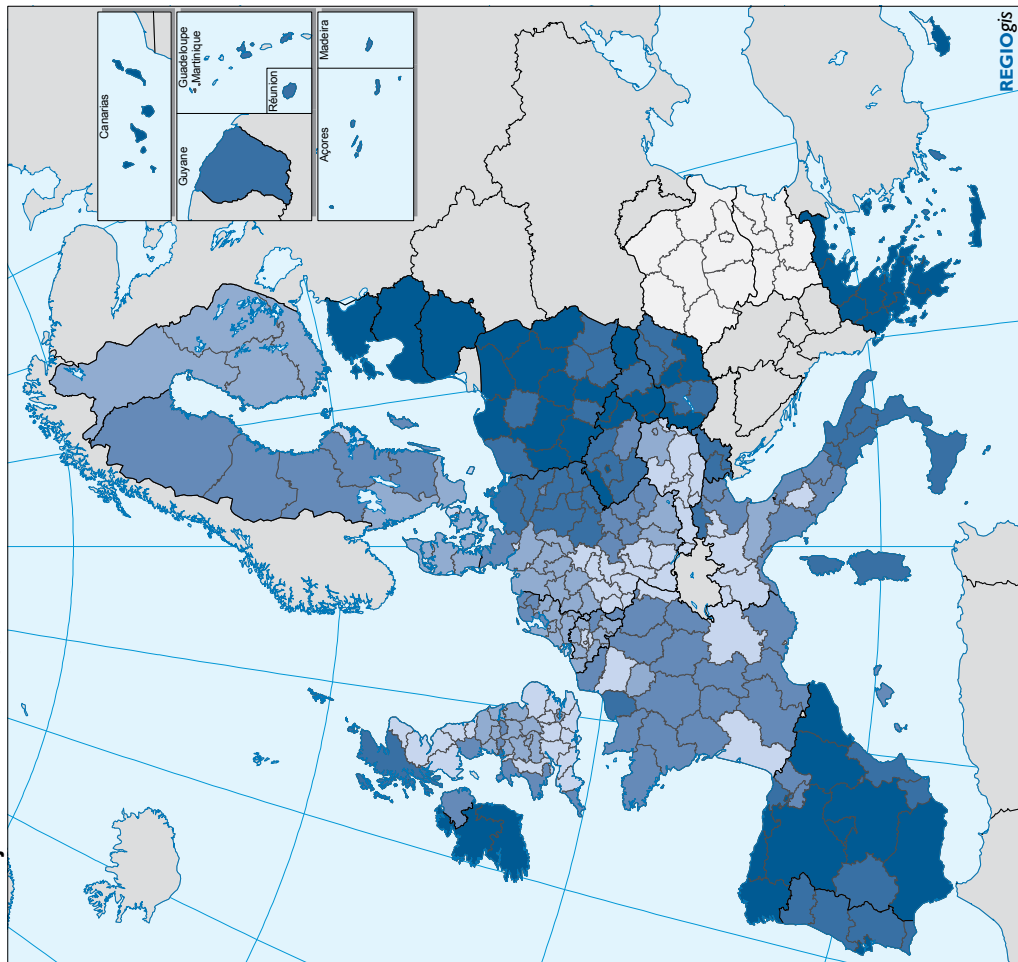
Egyéb közlekedési módok esetében (légi és tengeri), ahol az eredmény kevésbé egyértelmű, beruházásokkal kell elősegíteni a regionális fejlesztéseket. Az EU-alapok felhasználását az ilyen típusú befektetések más forrásaitól kell függővé tenni. Például a multimodális csatlakozások kapacitása jobb befektetés lehet, mint maga az adott kikötő kapacitása.

Adatok a 2000-2006-os Ex Post értékelésből

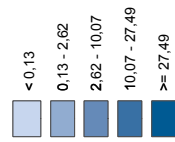
A program időszakában összesen 33,8 milliárd €-t fordítottak a közlekedésre az ERDF-ből. 17,2 milliárd €-t a kohéziós alapról bocsátottak rendelkezésre.

- Az **ERDF** 13% társfinanszírozásában vett részt az új nagysebességű vasút építéséhez, és további 24%-ot biztosított az autópálya-hálózatok bővítéséhez
- Az **ERDF** az EU15-ben épített, 7734 km hosszúságú autópálya-rendszer és 3000 km vasútvonal-korszerűsítés 26%-ának társfinanszírozásában vett részt
- A **Kohéziós Alap** 1281 km új közút és 3176 km helyreállított út társfinanszírozásában vett részt (összesen **4457 km közút** (új és helyreállított))
- A **Kohéziós Alap** 2010 km új vasút és 3840 km helyreállított vasút társfinanszírozásában vett részt (összesen **5850 km vasút** (új és helyreállított))

A regionális politika közlekedés-infrastrukturális beruházásai, 2000 - a teljes finanszírozás 6%-a



Részvények a teljes finanszírozás (%-ban)

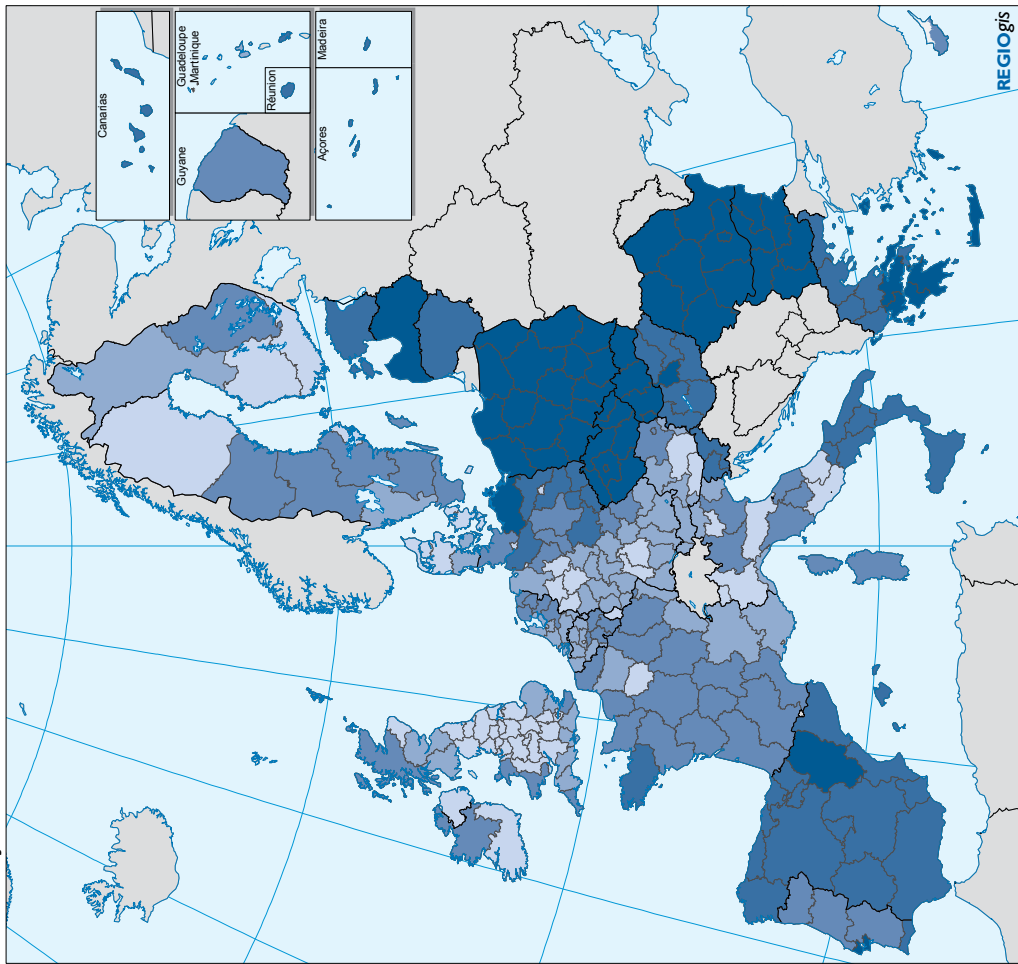


EU-27 = 22,3
A közlekedési infrastruktúra finanszírozásához szükséges összeg mintegy 48 milliárd €
Forrás: DG REGIO

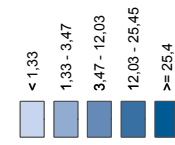


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

A regionális politika tervezett közlekedés-infrastrukturális beruházásai, 2007 - a teljes finanszírozás 13%-a



Részvények a teljes finanszírozás (%-ban)



EU-27 = 22,0
A közlekedési infrastruktúra finanszírozásához szükséges összeg mintegy 76 milliárd €
Forrás: DG REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

AZ ÖTÖDIK KOHÉZIÓS JELENTÉS NYILVÁNOS KONZULTÁCIÓJÁNAK EREDMÉNYEI

Az 5. Kohéziós Jelentés eredményeire vonatkozó nyilvános konzultáció igazán sikeresnek mondható, hiszen 2010. november 12. és 2011. január 31. között több mint 444 hozzászólás érkezett, így közreműködők száza ismertethették álláspontjukat a kohéziós politika jövőjéről.

KI VÁLASZOLT?

- 26 tagország
- 225 regionális és helyi hatóság
- 66 gazdasági és szociális partner
- 37 európai érdekcsoport a területi témákban
- 29 civil társadalmi szervezet
- 21 polgár
- 15 magáncég
- 8 akadémiai és kutatóintézet
- 1 EU-intézmény
- 9 egyéb érdekelt

RA kohéziós politika hozzáadott értékének növelése

A kohéziós politikának az Európa 2020 stratégia céljainak népszerűsítésében betöltött szerepét egyöntetűen üdvözték a válaszadók, habár többen kiemelték, hogy a konkrét igények és kihívások teljesítéséhez szükséges a rugalmasság.

Az ERDF, az ESF, a Kohéziós Alap, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EAFRD) és az Európai Halászati Alap (EFF) közötti jobb koordinálás egyformán fontos volt a válaszadók számára.

Habár széleskörű volt a konszenzus arra vonatkozóan is, hogy a kohéziós politika legyen hatékonyabb, nagymértékben vitatott volt a válaszokban, hogy ezt a feltételeesség, az ösztönzők, illetve a teljesítménytartalékok bevezetésével kell-e elérni.

A kormányzat erősítése

A válaszokban általános volt az egyetértés abban, hogy szükség van egy nagyratörő városi napirendre, emellett jobb összeköttetésre a városi és vidéki területek között, valamint a makroregionális stratégiák fejlesztésére. Mivel a kohéziós politika több különböző kormányzati szintet és szereplőt is magában foglal, sok válaszadó támogatta azt az ötletet, hogy a helyi partnerek nagyobb mértékű bevonásával meg kell erősíteni a partnerség elvét.

„Áramvonalas” végrehajtási rendszer

Az egyszerűbb végrehajtási rendszer alapötletét a legtöbb válaszadó támogatta, valamint megújult auditálási folyamatot, valamint az alapok közötti jobb koordinálást sürgettek. Általános volt az egyetértés az N+2 visszavonási szabályok meghosszabbításáról az első évben, lehetőleg N+3-ra hosszabbítva.

A kohéziós politika szerkezete

Az ESF-et a legtöbb válaszadó szerint a jelenlegi állapotában kell fenntartani, azonban szükség lenne együttműködésre és jobb koordinálásra az ERDF-fel. Végül a közepes régiók kategóriájának a jelenlegi, fokozatos rendszert helyettesítendő bevezetését a legtöbb válaszadó üdvöztölte.

A nyilvános konzultáció eredményei a 2013 utáni törvényhozási keretrendszerre adott válaszokba illeszkednek be.

A TÉMÁRÓL BŐVEBBEN

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5cr/index_hu.cfm



2011-ES DÁTUMOK	ESEMÉNY	HELYSZÍN
Szeptember 15-16.	A transznacionális együttműködés előnyei 13 program - 1 cél: az életminőség javítása az európai régiókban!	Katowice (PL)
Október 10-13.	Open Days	Brüsszel (BE)
Október 24-26.	Balti fejlesztési fórum és a 2. éves fórum az EU balti-tengeri régiós stratégiájában érintettek számára	Gdańsk (PL)
Október 27-28.	Jeremie-Jessica konferencia	Varsó (PL)
November 24.	Konferencia: Integrált szemlélet a fejlesztés érdekében - az intelligens, fenntartható és inkluzív Európa kulcsa	Poznań (PL)
November 25.	Miniszterek nem hivatalos találkozója	Poznań (PL)
November 28-29.	ESPON hét – Espon 2013 szeminárium	Kraków (PL)

A fenti eseményekről Inforegio weboldalunk Eseménynaptár rovatában talál bővebb tájékoztatást:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda



A Panorama szívesen fogadja az Ön megjegyzéseit és kérdéseit. Szeretnénk hallani a véleményét, ezért kérjük, lépjen kapcsolatba velünk, és ossza meg velünk tapasztalatait.

Van azzal kapcsolatban kívánsága, hogy milyen konkrét témákról szeretne olvasni az Inforegio Panorama következő számaiban? Kérjük, vegye fel velünk a kapcsolatot a következő címen, és mondja el nekünk:

regio-panorama@ec.europa.eu

