



Europos Sąjunga
Regioninė politika

panorama

inforegio

38

2011 M. Vasara



Europos jungtys

Transporto ir regioninė politika

lt

REDAKCIJOS SKILTIS

Dirk Ahner

3

APŽVALGA

Konkurencinga ir tvari transporto sistema Europai

4-7

INTERVIU

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

8-11

TEN-T POLITIKA

Daugiarūšio vežimo tinklas Europai

12-13

14-15

ATVIRAS KELIAS ŠVARESNIAM, EKOLOGIŠKESNIAM TRANSPORTUI

EUROPOJE

Geresni ryšiai su Pietryčių Europa

„Scandria“ – Baltijos ir Adrijos jūrų suartinimas

Portugalija: laivų eismo sistema – nauja išmani sistema laivybos valdymui

Išplėstas Sofijos metro tinklas – atgijęs miesto centras

Nauji La Rošelio uosto įrengimai augančios rinkos poreikiams tenkinti

Geresnis greitkelis Slovėnijoje

Linijos patobulinimas virsta tarptautiniais privalumais (Čekijos Respublika)

16-22

23

JUDUMO MIESTE PERŽIŪRĖJIMAS

Aktyvių kelionių tinklas

24-25

KAIP TRANSPORTO JUNGTYŠ KEIČIA ES VEIDĄ

26

„REGIO“ UŽKULISIUOSE

Penktosios sanglaudos ataskaitos viešųjų diskusijų rezultatai

27

RENGINIŲ PROGRAMA

28

BŪKITE IŠGIRSTI

Nuotraukos (puslapiai):

Autoriai:

Viršelis: © EK

Viduje: visų nuotraukų © EK, išskyrus:

10 puslapis: © „a-urba“

11 puslapis: © „TransBaltic“

17 puslapis: © Rostoko uostas / „Nordlicht“

18 puslapis: © CCTMC – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

19 puslapis: © Sofijos metropolitenos bendrovė

21 puslapis: © DARS, Slovėnijos greitkelių bendrovė

22 puslapis: © Filip Hainall, Čekijos transporto ministerija

Šis žurnalas išspausdintas anglų, prancūzų ir vokiečių kalbomis ant perdirbto popieriaus.

Šiame leidinyje išsakytos nuomonės priklauso autoriui ir nebūtinai išreiškia Europos Komisijos nuomonę.

Šio leidimo turinys paskutinį kartą buvo patvirtintas 2011 m. gegužės mėn.



Transportas yra kur kas daugiau nei nuvykimas iš vienos vietos į kitą: tai ES lėšomis remiami ir plėtojami tinklai, kuriais skatinamas ekonominis augimas, tvarumas ir svarbiausių paslaugų pasiekiamumas. Šiame „Panoramos“ žurnalo numeryje mes apžvelgsime bendrą situaciją nuo greitųjų geležinkelių, jungiančių vieną šalį su kita, iki aplinkai tinkamų miesto transporto sistemų.

Veiksmai ES lygmeniu per pastarąjį dešimtmetį akivaizdžiai padėjo siekti teigiamų permainų Europos transporto sistemoje. Tiek struktūriniai fondai, tiek Sanglaudos fondas nuo seno smarkiai finansiškai remia transporto jungčių gerinimą atsiliekančiuose regionuose visoje ES. Naujausios Baltijos jūros ir Dunojaus makroregioninės strategijos siūlo naujas priemones tarptautinių transporto vystymo pasiekimų jungimui.

Žvelgiant į ateitį, neseniai išleistoje Transporto baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas“ skelbiama nemažai naujų politikos iniciatyvų. Ko jomis siekiama? Konkurencingesnės, labiau integruotos transporto sistemos, iki 2050 m. padidinsiančios judumą ir sumažinsiančios išmetamųjų dujų apimtį. Inicijatyvos nukreiptos į 40 įvairių sričių, būtinų Europos transporto sistemos keitimui. Jomis sprendžiami tokie iššūkiai, kaip mūsų priklausomybės nuo naftos ir transporto grūsčių mažinimas, infrastruktūros tobulinimas.

Šiame numeryje kalbinti pašnekovai pateikia savo įžvalgas apie išmoktas pamokas ir būsimus iššūkius, pasakoja, kaip veiksminga transporto politika gali paspartinti ekonominę ir teritorinę sanglaudą. Įžvalgos apie regioninės politikos vertinimo paskutinį ciklą rodo, kas iki šiol pasiekta ir ką dar reikia nuveikti, tobulinant ES transporto tinklus. Skyriuje „Europa“ kalbinami septynių projektų, įgyvendinamų įvairiausių transporto rūšių srityse, vykdytojai, taip siekiant nušviesti, ko skirtingos šalys imasi šiuo atžvilgiu.

Nukreipta į integruotus būdus spręsti konkrečių regionų patiriamas problemas, regioninė politika gali padėti bendruomenėms patenkinti savo konkrečius poreikius savo teritorijose. Aišku viena – Baltosios knygos tikslų labiausiai padės siekti regioninis atsakas į klausimą, kaip transportas gali spartinti sanglaudą, skatinti augimą ir tapti tvaresnis.

Malonaus skaitymo!

Dirk Ahner

*Generalinis direktorius
Regioninės politikos generalinis direktoratas
Europos Komisija*

KONKURENCINGA IR TVARI TRANSPORTO SISTEMA EUROPAI

Transportas yra augimo variklis, iššūkis aplinkosaugai ir tarptautinė problema. 2011 m. Baltąja knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas“, kurią Europos Komisija patvirtino 2011 m. kovo 28 d., siekiama pusiausvyros tarp šių veiksnių ir garantijos, kad Europos regionai liks visiškai ir konkurencingai integruoti pasaulio ekonomikoje. Nurodomi konkretūs veiksmai, taip pat nagrinėjama, kas jau buvo nuveikta ir kokie iššūkiai laukia ateityje. Šie pasiūlymai yra ypač svarbūs Europos regionams ir ES regioninei politikai, nes tvari transporto infrastruktūra skatina jungtis ir teikia naudos vidaus rinkai.

„Kiti pasaulio regionai imasi plataus masto ambicingų transporto modernizavimo ir investicijų į infrastruktūrą programų. Kad išlaikytų savo konkurencingumą, Europos transportui nepaprastai svarbu nestovėti vietoje ir sulaukti investicijų.“

Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas:
Baltoji knyga apie konkurencingą ir tvarų transportą

Vienas svarbiausių iššūkių – suderinti plačią transporto sistemą su paskelbtu Komisijos įsipareigojimu mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą. Iš viso iki 2050 m. ES turi sumažinti išmetamųjų dujų kiekį 80–95 % žemiau 1990 m. lygio. Transporto sektorius turi sumažinti savo išmetamųjų dujų kiekį 60 %. Nors transporto priemonės tapo ekologiškesnės, eismas labai suintensyvėjo, o 96 % visos suvartojamos energijos vis dar išgaunama iš iškastinio kuro. Dėl uždelstų veiksnių arba nedrąšių bandymų įsisavinti naujas technologijas ES bus pasmerkta atsilikti nuo šalių, energingai taikančių naujoves.

Nors akivaizdžiai pabrėžiamos technologinės naujovės, leidžiančios kurti ekologiškesnes, išmanesnes sistemas ir infrastruktūrą, darbotvarkėje prioritetą turėtų būti teikiamas ir gebėjimų vystymui, siekiant padėti žmonėms įgyvendinti tokias naujoves.

Didesnis judumas – mažiau išmetamųjų teršalų

Neabejojama, kad investicijos į transporto infrastruktūrą skatina ekonominį augimą, gerina prekybą ir gerovės kūrimą. Be veiksmingų tinklų nuošalesnių regionų arba rajonų, kuriuose geografiškai sudėtingos sąlygos, gyventojai rizikuoja būti atkirsti nuo paslaugų ir darbo vietų.

Siekiant suderinti iš pažiūros prieštarigus reikalavimus, plane nustatomi būdai pažaboti transporto sistemos priklausomybę nuo naftos, nepaveikiant jos pralaidumo ar judumo, taip pat ir:

- gerinti visų tipų ir rūšių dabartinių transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumą;
- kurti ir diegti naujas tvaraus kuro ir varymo sistemas;
- optimizuoti daugiarūšės logistikos grandinių darbą, siekiant mažinti jų energijos suvartojimą, pavyzdžiui, diegiant tolimųjų atstumų krovinių pervežimui tinkamesnes jungtis tarp geležinkelio ir gabenimo laivais;
- pasitelkti naujoviškas eismo valdymo sistemas ir rinkos priemones, kaip kad dabartinių kliūčių panaikinimas trumpųjų atstumų gabenimui laivais.



Veiksmų planas

Per pastarąjį dešimtmetį rinkai atsivėrė oro, kelių ir tam tikru mastu geležinkelio transportas, taip pat buvo pagerintas saugumas šiose transporto priemonėse. Be to, sukurtas bendras Europos dangus, koordinuojantis oro erdvės projektavimą ir valdymą. Dabar keleiviai pagal įstatymus turi teises, patvirtintos ir sektoriaus darbuotojams aktualios naujos darbo sąlygų taisyklės.

Transeuropiniai transporto tinklai (TEN-T) paskatino teritorinę sanglaudą, ypač pagal programą išplėtotomis greitųjų geležinkelių linijomis. Galų gale labai daug dėmesio skirta transporto poveikiui aplinkai.

Vadovaujantis strategija „Europa 2020“, tolesnė Europos transporto infrastruktūros tinklo plėtra turėtų būti nukreipta į išteklius taupančios transporto sistemos kūrimą, pasitelkiant naujoves ir sprendžiant klimato kaitos ir aplinkosaugos iššūkius, taip pat didinant teritorinę sanglaudą.

Tam, kad Europa žengtų linkme, labiausiai atitinkančia šio naujo dešimtmečio ir ateities poreikius, 2011 m. Baltoji knyga numato praeities pasiekimais grįstus neatidėliotinus veiksmus. Štai keletas keliamų idėjų:

Efektyvi integruota judumo sistema

- Bendra Europos transporto erdvė
- Kokybiškų darbo vietų ir darbo sąlygų skatinimas
- Saugus transportas
- Transporto saugumo didinimas: tūkstančiai išgelbėtų gyvybių
- Paslaugų kokybė ir patikimumas

Naujovių diegimas ateičiai: technologija ir elgesys

- Europos transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų politika
- Darnesnio elgesio skatinimas
- Integruotas judumas mieste

Moderni infrastruktūra ir pažangus finansavimas

- Transporto infrastruktūra: teritorinė sanglauda ir ekonominis augimas
- Darni finansavimo sistema
- Tinkamas kainų nustatymas ir iškraipymų vengimas

Išorės santykių aspektas

- Tarptautinių klimato kaitos siekių ir efektyvaus energijos vartojimo skatinimas
- Bendradarbiavimo pagrindų kūrimas, siekiant į mūsų transporto ir infrastruktūros politiką įtraukti mūsų kaimynus.



Elektrinės transporto priemonės yra pagrindinis būdas pasiekti taršos mažinimo tikslus.

Efektyvūs transporto tinklai didina teritorinę sanglaudą

Veiksmi ES lygmeniu per pastarąjį dešimtmetį akivaizdžiai padėjo siekti teigiamų permąnų Europos transporto sistemoje. Tiek struktūriniai fondai, tiek Sanglaudos fondas nuo seno smarkiai finansiškai remia investicijas į transporto jungčių gerinimą atsiliekančiuose regionuose visoje ES.

Sanglaudos politika yra aktyviai skatinami regioniniai ir nacionaliniai veiksmai transporto prioritetų ir tarptautinio bendradarbiavimo srityse. Naujos makroregioninės strategijos, kaip antai Dunojaus strategija ir Baltijos jūros regiono strategija, numato tvirtus pagrindus tarptautiniam planavimui ir didina integruoto transporto vystymo potencialą.

Ekonominės krizės poveikis dar vis jaučiamas visoje ES: dėl augančio nedarbo ir sumažintų viešųjų išlaidų rentabilaus judumo poreikis išaugęs kaip niekad, tuo tarpu šį judumą užtikrinančių lėšų gerokai mažiau. Būtina nuveikti daugiau mažesnėmis išlaidomis. Dabartinės išbandytos sistemos, kaip kad sanglaudos politika, turi visas galimybes gerinti daugelio veiksmy, atliekamų įvairiuose regionuose ir šalyse, kokybę, pavyzdžiui, remti Europos geležinkelių pramonę.

Europos geležinkelių pramonė

„Kai 1986 m. buvo pradėti pirmosios Ispanijos greitųjų geležinkelių linijos tiesimo darbai, Ispanija buvo viena vargingiausių Europos Sąjungos šalių, o Andalūzija – vienas skurdžiausių Ispanijos regionų. Tačiau Ispanijos vyriausybė nutarė tiesti visiškai naują greitųjų geležinkelių liniją, jungiančią jos sostinę Madridą ir pagrindinį regiono miestą Seviliją, pasitelkiant pačias geriausias tuometines technologijas. Nuo to laiko šalis patyrė smarkų augimą, o Andalūzijos regiono konkurencingumas, lyginant su praeities rodikliais, labai sustiprėjo. Ši plėtra nebūtų buvusi įmanoma be sanglaudos politikos ir šios politikos teritorinio poveikio.“

Kas yra TEN-T?

Transeuropinis transporto tinklas (TEN-T) – tai prekių judėjimo pagrindas ir priemonė žmonėms laisvai judėti po visą Europos Sąjungą. Tai pagrindinė politika, vienijanti ES vakarines ir rytines dalis bei formuojanti būsimąją bendrą Europos transporto erdvę.

2009 m. įsigaliojusią politiką teko peržiūrėti dėl tokių iššūkių, kaip dėl platesnės vidaus rinkos sustiprėjusi integracija, transporto dekarbonizavimas ir ES vaidmuo pasaulinėje kovoje su klimato kaita.

ES remia TEN-T per savo TEN-T programą ir Europos regioninės plėtros fondą bei Sanglaudos fondą, kadangi geresnis pasiekiamumas yra esminis dalykas, užtikrinantis konkurencingą, darnią Europą.

Kas finansuojama?

Iš viso investicijos į kelių infrastruktūrą, tarp to TEN-T, nacionalinius, regioninius ir vietos kelius, viršija 41 mlrd. eurų, tuo tarpu investicijos į geležinkelių infrastruktūrą, apimančią TEN-T ir kitus projektus, siekia apie 24 mlrd. eurų.

Lėšos taip pat skiriamos investuoti į:

- TEN-T, nacionalinius, regioninius ir vietos kelius (skirta daugiau kaip 41 mlrd. eurų);
- geležinkelius, įskaitant TEN-T ir kitus projektus (skirta apie 24 mlrd. eurų);
- miesto transportą (skirta 8,1 mlrd. eurų);
- uostus ir vidaus vandens kelius (skirta 4,3 mlrd. eurų);
- daugiarūšį transportą ir intelektines sistemas (skirta daugiau kaip 3 mlrd. eurų);
- oro uostus (skirta 1,84 mlrd. eurų).

Anapus TEN-T

Šiuo metu TEN-T skiriama maždaug pusė transportui numatytų sanglaudos politikos lėšų. Kiti prioritetai – tai nacionaliniai, regioniniai ir vietos tinklai bei ekologiškas miesto transportas. Karštos diskusijos kyla, svarstant, kaip geriausia paskirstyti lėšas ateityje. Akivaizdu, kad spaudimas dekarbonizuoti transporto sistemas ir sutelkta ES parama investicijoms, aiškiai prisidedantys prie bendrų prioritetų, leis skirti daugiau dėmesio silpnosioms infrastruktūros vietoms, intelektinėms sistemoms ir ekologiškam miesto viešajam transportui.



Miesto transportas

Miestai yra platesnių teritorijų augimo varikliai. Jie teikia aplinkiniams regionams paslaugas, darbo vietas, laisvalaikio pramogas. Nepaprastai svarbu visiškai integruoti miesto transporto sistemą į platesnio regiono transporto paslaugas. Vis dėlto miestai labiausiai kenčia nuo transporto grūsčių, oro ir triukšmo taršos. Važinėjant miestuose ir gyvenvietėse, išmetama ketvirtadalis viso transporto sektoriaus CO₂, be to, miestuose įvyksta 69 % visų avarijų. Mūsų miestams teks laipsniškai atsisakyti „įprastų“ automobilių, jei norime pasiekti užsibrėžtus šiltnamio dujų efektą sukeliančių dujų emisijos uždavinius ir sumažinti savo priklausomybę nuo naftos.

Kai daugiau žmonių ims naudotis kolektyviniu transportu, susikurs didelis teisingai besielgiančių viešojo transporto naudotojų ratas, o tai, kartu su pastangomis didinti važinėjimo dviračiais ir vaikščiojimo pėsčiomis patogumą ir saugumą, padės žmonėms išlipti iš savo automobilių.

Nuo automobilių priklausomi žmonės bus skatinami naudotis mažesnėmis, lengvesnėmis specializuotomis transporto priemonėmis. Dideli autobusų ir taksi parkai, mažesni, ekologiškesni sunkvežimiai ir atsargas pristatantys automobiliai turi visas sąlygas pirmieji pradėti naudoti alternatyvius varomosios jėgos metodus ir kurą, nutiesdami bandymų kelių naujovėms. Viešąjį transportą galima skatinti apmokestinant kelius ir taikant skaidrias mokesčių sistemas bei pradėdant naudoti naujas technologijas.



„Veiksmų atidėlioti negalima. Infrastruktūra planuojama, statoma ir įrengiama daugelį metų, o traukiniai, lėktuvai ir laivai naudojami dešimtmečius. Šiandieniniai mūsų sprendimai nulems 2050 metų transportą. Mums būtina veikti Europos lygmeniu, kad transporto keitimą apibrėžtume mes su savo partneriais, o ne kitos pasaulio šalys.“

Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas – Baltoji knyga apie konkurencingą ir tvarų transportą

MATTHIAS RUETE

Interviu su Mobilumo ir transporto GD generaliniu direktoriumi Matthias Ruete

Iki 2010 m., kai pradėjo eiti Mobilumo ir transporto GD generalinio direktoriaus pareigas, Matthias Ruete buvo Europos Komisijos bendro Energetikos ir transporto direktorato generalinis direktorius.

Kokios svarbiausios praeityje išmoktos pamokos? Žvelgiant į 2020-uosius, kokie pagrindiniai iššūkiai laukia transporto sektoriaus ateityje?

Vienas svarbiausių mūsų uždavinių – padėti transportui spręsti ateities suvaržymus, nemenkinant jo efektyvumo ir tuo pat metu išlaikant ar netgi didinant sektoriaus konkurencingumą.

Per pastarąjį dešimtmetį Europa daug nuveikė. Mes atvėrėme rinkas oro, kelių ir iš dalies geležinkelių transporto srityse ir sugebėjome padidinti visų rūšių transporto saugumą ir patikimumą. Tačiau sistema nėra tvari. Nekreipti dėmesio į ateities suvaržymus ar jų reikiamai nevertinti, atidėlioti reikiamas permainas būtų didelė klaida.

Priklausomybė nuo naftos, transporto grūstys ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimas yra neatidėliotini iššūkiai, iš kurių pastarasis pats svarbiausias. Mes įsipareigojome iki 2050 m. sumažinti emisiją 80 %. Transportui teks mažinti savo emisiją bent 60 %, lyginant su 1990-ųjų rodikliais (t. y. 70 % lyginant su šiandiena). Kovo 28 d. Komisijos priimta Baltoji knyga aptaria šiuos iššūkius ir numato strategiją, leisiančią Sąjungai efektyviai juos spręsti.



Kaip, jūsų nuomone, ES transporto politika gali prisidėti prie ekonominės ir teritorinės sanglaudos?

Baltoji knyga siūlo kurti transeuropinio koridorių, kuriais keliautų milžiniški, jungtiniai krovinių ir keleivių srautai, tinklo pagrindą. Šis visą žemyną apraizgęs tinklas turėtų pasižymėti dideliu pralaidumu ir mažu išmetamųjų teršalų kiekiu.

Tai užtikrins efektyvų daugiarūšį susisiekimą su ES sostinėmis ir kitais didžiais miestais, ekonomikos centrais, uostais, oro uostais ir pagrindiniais pasienio punktais sausumoje. Šis tinklas taps Bendros Europos transporto erdvės stuburu ir stiprins visų regionų sanglaudą.

Kokius pagrindinius ES strategijos dėl būsimos transporto sistemos plėtros elementus siūlo Baltoji knyga?

Keturi pagrindiniai žingsniai:

- Bendra Europos transporto erdvė, palengvinsianti piliečių ir krovinių judėjimą, sumažinsianti išlaidas ir padidinsianti Europos transporto tvarumą;
- Geresnis ryšys tarp technologinių naujovių vystymo ir jų pritaikymo integruotoje mokslinių tyrimų politikoje;
- Infrastruktūros planavimas, kuriuo siekiama kuo labiau didinti augimą ir mažinti poveikį aplinkai;
- Infrastruktūros jungčių su kaimyninėmis šalimis kūrimas, siekiant atverti trečiųjų šalių rinkas transporto paslaugoms, gaminiams ir investicijoms, remiančiomis prekybos vystymą.

„ Vienas svarbiausių mūsų uždavinių – padėti transportui spręsti ateities suvaržymus, nemenkinant jo efektyvumo. “

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Jūrų greitkelių Europos koordinatorius

Iki šiol Luis Valente de Oliveira bendravo su daugiau kaip 400 suinteresuotųjų subjektų jūrinėse ES šalyse ir pateikė tris metines veiklos ataskaitas.

Kokios svarbiausios praeityje išmoktos pamokos? Žvelgiant į 2020-uosius, kokie pagrindiniai iššūkiai laukia transporto sektoriaus ateityje?

Didžiausias iššūkis – tai skirtingų transporto rūšių koordinavimas. Problemos esmė – klausimas, kaip nuvežti prekes iš vieno taško į kitą pačiu greičiausiu, ekonomiškiausiu, patogiausiu ir mažiausią taršą sukeliančiu būdu. Jei kalbėtume tik apie vieną konkrečią transporto rūšį, galimi atsakymai arba labai nelankstūs funkcionalumo atžvilgiu, arba neracionalūs išlaidų atžvilgiu.

Norėdami atsakyti į klausimą, turime išmanyti kiekvienos transporto rūšies savybes, o daugiarūšiai sprendimai turėtų tapti taisykle.

Kaip, jūsų nuomone, ES transporto politika gali prisidėti prie ekonominės ir teritorinės sanglaudos?

Užtikrinant konkretaus regiono gyventojų gerovę, svarbiausia – to regiono veiklos lygis: gamybai ir vartojimui būtinas pervežimas. Skatinant plėtrą ir sanglaudą, reikia stiprinti ryšius tarp papildomų regionų.

Daugiau kaip 90 % ES importo ir eksporto keliauja per Europos uostus. Tad pirmas svarbus žingsnis būtų kuo geresni uostai su pačiu tinkamiausiu susisiekimu tarpusavyje ir savo viduje.

Tam tikroms transporto rūšims reikia pervežti tam tikrą kiekį krovinių, kad tai apsimokėtų, tad rinktis reikia protingai. Krovinių sutelkimas tam tikrose linijose galėtų padėti susisiekimui tapti ekonomiškai tvariu. Būtina laikytis minimalių išlaidų ir laiko sąnaudų principo, o tai įmanoma tik derinant įvairias transporto rūšis ir kiekvieną jų panaudojant optimaliai. ES transporto politika bus nuosekli ir efektyvi tik tada, kai bus pritaikoma visoms transporto rūšims.

Kokias svarbiausias pamokas išmokote, kai dirbote TEN-T Europos prioritetinio projekto koordinatoriumi?

Prioritetinis projektas „Jūrų greitkeliai“ dabar jau įsibėgėjo: aštuoni neseniai patvirtinti projektai vykdomi Europos jūrų erdvėje. Šie projektai sumanyti, remiantis diskusijose su visos Europos gyventojais kilusiomis mintimis.

Įtraukti į projektus keletą šalių – puikus būdas dalytis geriausia praktika ir tyrimų rezultatais. Grupių mainai leidžia sukurti pritaikomus sprendimus.

Tam, kad krovinių judėjimas atitiktų sudėtingos mūsų laikų logistikos reikalavimus, reikalavau stiprinti logistikos mokymo programas tiek įmonių personalui, tiek vadovybei.



„Daugiau kaip 90 % ES importo ir eksporto keliauja per Europos uostus.“

JEAN-MARC OFFNER

Bordo métropole Aquitaine Urbanistikos skyriaus generalinis direktorius

Urbanistikos inžinierius ir politikos analitikas Jean-Marc Offner yra Bordo métropole Aquitaine Urbanistikos skyriaus ('a-urba) generalinis direktorius.

Kokios svarbiausios praeityje išmoktos pamokos? Žvelgiant į 2020-uosius, kokie pagrindiniai iššūkiai laukia transporto sektoriaus ateityje?

Kelių, miestų ir tarpmiestinio eismo mažinimas jau keletą dešimtmečių yra vienas svarbiausių viešojo transporto politikos uždavinių daugelyje ES valstybių.

Viešajam transportui nepavyksta pažaboti eismo gausėjimo, tad vienas iš pagrindinių transporto sektoriaus iššūkių iki 2020 m. bus pasiūlyti viešojo transporto paslaugą, atitinkančią kintantį gyvenimo stilių: tai – lankstesni grafikai, patogios, aukštos kokybės paslaugos ir tinkama važiavimo trukmė.

Kaip, jūsų nuomone, ES transporto politika gali prisidėti prie ekonominės ir teritorinės sanglaudos?

Jau keletą dešimtmečių greitųjų tinklų plėtra siekiama suartinti Europos teritorijas skirtingose pusėse, skatinti tam tikrą socialinę ir ekonominę sanglaudą. Šias pastangas reikėtų tęsti.

Taip pat svarbu nepamiršti investicijų regiono lygmeniu, būtinų geram didmiesčių teritorijų funkcionavimui užtikrinti. Valdžios įstaigos ir tinklo vadovai dažnai kritikuojami dėl per didelio dėmesio pelningesnėms greitosioms linijoms ir nesirūpinimu regionų infrastruktūra. Mūsų manymu, svarbūs abu lygmenys.



Atsižvelgiant į aplinkosaugos iššūkius, mums būtinas tinkamas kompromisas tarp tinklų, apimančių visas skirtingas zonas, kūrimo ambicijų ir poreikio reguliuoti eismo srautus.

Kokį vaidmenį numatote transportui integruotame miestų vystyme?

Reikalingas ir glaudesnis koordinavimas tarp transporto ir miestų planavimo politikų. Tinkamesnės yra kompaktiškos miestų aglomeracijos, nes kelionės sutrumpėja. Sprendimu galėtų tapti žemėtvarkos politika, numatanti žemės sklypų atidėjimą, laukiant vertės augimo, susijusio su nauja infrastruktūra, ir planuojant socialinius būstus.

Didinti paslaugų tankumą, viršijant konkrečius minimalius reikalavimus, turėtų būti privaloma tuose rajonuose, su kuriais viešojo transporto susisiekimas geriausias, tuo pat metu diegiant ribojančias parkavimo strategijos priemones.

Mes turėtume didinti esamų miesto organizacijų funkcionavimo tvarumą. Ypač reikėtų apsvarstyti naujus automobilių naudojimo būdus: susitarimą pavežti, dalinimąsi vienu automobiliu, automobilių integravimą į viešąjį transportą. Žvelgiant iš aplinkosaugos pusės, padidinus keleivių skaičių automobiliuose ir sutrumpinus kelionių atstumus perpus, būtų pasiekta tiek pat, kiek visomis viešojo transporto vystymo strategijomis!

” Kelių, miestų ir tarpmiestinio eismo mažinimas jau keletą dešimtmečių yra vienas svarbiausių viešojo transporto politikos uždavinių daugelyje ES valstybių. “

Eidamas Berlyno–Brandenburgo jungtinio erdvinio planavimo departamento Europos reikalų skyriaus vadovo pareigas, Horst Sauer yra atsakingas už Berlyno–Brandenburgo sostinės regiono integravimą į ES erdvinę plėtrą. Šiuo metu jo dėmesys nukreiptas į TEN-T tinklų regioninį poveikį, ypač regione tarp Skandinavijos ir Adrijos jūros.

Kokios svarbiausios praeityje išmoktos pamokos? Žvelgiant į 2020-uosius, kokie pagrindiniai iššūkiai laukia transporto sektoriaus ateityje?

Vis labiau aiškėja, kad naujos infrastruktūros kūrimas tampa įmanomas tik tada, kai ekonominė nauda regionui tampa apčiuopiama. Dirbame su daugiau kaip 30 partnerių, siekdami įgyvendinti SCANDRIA koridorius, jungiančio Skandinaviją per Berlyną su Adrijos jūra, idėją. Mūsų tikslas – geresnis susisiekimas tarp naujovių centrų ir svarbiausių regionų palei šį koridorių. Ši Europos dalis pasižymi nepaprastu regioninio augimo potencialu.

Užuot prašę didžiulių investicijų naujai infrastruktūrai, kreipiame savo pastangas į optimizuotą esamos infrastruktūros naudojimą ir emisijos atžvilgiu ekologiškesnį transportą.



Kaip, jūsų nuomone, ES transporto politika gali prisidėti prie ekonominės ir teritorinės sanglaudos?

Kuriamo pagrindinio tinklo, sudarysiančio ES transporto politikos stuburą, idėja yra paremta pagrindinių mazgų sujungimu. Šie mazgai, kaip antai Vokietijos Berlyno–Brandenburgo sostinės regionas, turėtų jungti visas transporto rūšis ir turėti susisiekimą su kitais centrais, kaip antai uostai ar stiprūs ekonominiai centrai.

Geresnis susisiekimas Vidurio Europoje čia skatins platesnę ekonominę veiklą ir taip prisidės prie teritorinės sanglaudos. Stiprus pagrindinis tinklas taip pat bus naudingas regionams, turintiems gerą susisiekimą su pagrindiniais transporto maršrutais.

Kaip apibrėžtumėte gerą valdymo sistemą transporto infrastruktūros planavimo atžvilgiu?

Mano manymu, regioninis planavimas / regioninė politika turėtų būti glaudžiai siejami su transporto planavimu. Transportas nėra pats sau tikslas, o tik priemonė, padedanti žmonėms ir įmonėms siekti savo tikslų.

Berlyne–Brandenburgėje esame įgiję labai teigiamos patirties ne tik planuojant pasienio punktus (įskaitant tiek Berlyno miestą, tiek aplinkinę Brandenburgą žemę), bet ir derinant erdvinį ir transporto planavimą. Tai dar aktualiau viešojo transporto paslaugoms, kurias „Verkehrsverbund Berlin Brandenburg“ (VBB) koordinuotai organizuoja jau daugiau kaip dešimtmetį.

” Transportas nėra pats sau tikslas, o tik priemonė, padedanti žmonėms ir įmonėms siekti savo tikslų. “

DAUGIARŪŠIO VEŽIMO TINKLAS EUROPAI

Nuo pat 1992 m. Maastrichto sutarties įsigaliojimo Europos Sąjunga ėmėsi kurti transeuropinį transporto tinklą (TEN-T). TEN-T skatina ES vidaus rinkos plėtrą, stiprina ekonominę ir socialinę sanglaudą bei jungia salas, taip pat iš visų pusių supamus sausumos ir periferinius regionus su Sąjungos centriniais regionais. Be to, šis tinklas priartins ES prie kaimyninių ir pasaulio rinkų.

Pirmosios gairės valstybėms narėms dėl TEN-T vystymo buvo patvirtintos 1996 m. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu. Po 2004 m. plėtros etapo šios gairės buvo iš esmės peržiūrėtos ir atnaujintos.

| | |
|---|-------------------------|
| Iš viso TEN-T investicijų iki šiandienos (1996–2013 m.) | apie 800 milijardų eurų |
| ES finansavimo šaltiniai iki šiandienos* | apie 230 milijardų eurų |
| Investicijų poreikis ateityje (iki 2020 m.) | apie 550 milijardų eurų |

*TEN-T programa, Sanglaudos fondas, ERPF, EIB paskolos ir kredito garantijos

TEN-T politikos programoje jau figūruoja keletas išskirtinių sėkmės istorijų, kaip antai greitojo geležinkelio linija Paryžius–Briuselis–Kelnas–Amsterdamas–Londonas arba Zundo geležinkelio ir kelių susisiekimo linija tarp Danijos ir Švedijos. Taip pat minėtini greitojo geležinkelio linija Madridas–Barselona, Malpensos oro uostas Milane, geležinkelio linija Korkas–Dublinas–Belfastas–Larnas–Stranraras ir daugelis kitų tebevykdomų projektų.

Ateičiai skirti reglamentai

Remdamasi paskutinių penkiolikos metų patirtimi, Europos Komisija ėmėsi išsamios TEN-T politikos peržiūros ir pasiūlė naujas planavimo ir įgyvendinimo gaires. Šiomis naujomis gairėmis, kurias 2011 m. antrojoje pusėje prieš patvirtinimą svarstys Europos Parlamentas ir Taryba, akcentuojamas iš esmės peržiūrėtas politikos požiūris, kurio dėmesio centre – stipriosios pusės, siekis ištaisyti nustatytus trūkumus ir imtis naujų iššūkių.

Iki šiol TEN-T plėtra buvo grįsta atskirų valstybių narių prioritetinių projektų laipsnišku nustatymu ir įgyvendinimu pagal laipsnišką „iš apačios į viršų“ metodiką. Kaip jau minėta, ši metodika padėjo nustatyti ir vystyti svarbius projektus TEN-T rėmuose, tačiau nesukūrė visiškai integruoto, daugiarūšio transeuropinio tinklo.

Du papildomi tinklai

Naująją planavimo programą sudaro du sluoksniai: platusis tinklas, t. y. bazinis sluoksnis, ir jį dengiantis pagrindinis tinklas, kurį sudaro strategiškai svarbiausios TEN-T dalys.

Platusis tinklas bus kuriamas, atnaujinant ir koreguojant esamą TEN-T, ir apims reikiamą dabartinę ir numatomą valstybių narių infrastruktūrą. Pagrindinį tinklą sudarys tos TEN-T dalys, kuriose telkiasi pagrindiniai tarpvalstybinio judėjimo (tiek krovinių, tiek keleivių) srautai ir kurios užtikrina veiksmingą susisiekimą tarp rytinių ir vakarinių Sąjungos dalių bei tarp periferinių ir centrinių jos regionų.

Abu tinklai sudarys Bendros Europos transporto erdvės infrastruktūros bazę, pralaidžiomis daugiarūšėmis jungtimis jungdami ES sostines, pagrindinius ES ekonomikos centrus ir pasienio įvažiavimo į Europos transporto sistemą punktus.

Koordinuojamas planavimas ir vystymas

Visų pirma naujoji TEN-T politika padės labiau koordinuoti tinklo planavimą ir vystymą Europos lygmeniu. Ši politika grįsta nuoseklia ir skaidria Europos planavimo metodologija, prižiūrima Komisijos ir parengta detaliai tariantis su visomis suinteresuotomis šalimis.



Koordinuojamas įgyvendinimas

Antra, pats naujosios TEN-T politikos įgyvendinimas bus labiau koordinuotas. Pagal kintančius pralaidumo poreikius bus planuojama ir tiesiama daugybė koridorių, vedančių į pagrindinį tinklą. Visų koridorių įgyvendinimą prižiūrės Europos koordinatorius, tuo tarpu daugiamečiuose koridorių plėtros planuose pagal nustatytą tvarkaraštį bus nustatomos pagrindinės reikalingos investicijos ir mažesnės apimties trumpalaikiai patobulinimai.

Galiausiai naujosios politikos metodika bus labiau akcentuojamas ES finansinio dalyvavimo sąlyginumas ir koordinavimas. Bendrasis projektų finansavimas priklausys nuo to, ar šie projektai sprendžia trūkstumų jungčių ir kelio susiaurėjimų nustatytame pagrindiniame tinkle problemą ir užtikrina veiksmingą komodalumą, tuo tarpu projektams, labiausiai didinantiems Europos pridėtinę vertę (pvz., užbaigiantiems tarptautines jungtis), bus teikiama pirmenybė. Tuo pat metu integruota transporto finansavimo programa užtikrins geresnį Sanglaudos ir struktūrinių fondų koordinavimą pagal TEN-T politikos tikslus, įtakodama jų įgyvendinimo tempą ir veiksmingumą.

Pramoniniuose regionuose svarbu užtikrinti įvairių rūšių transportą.





EKOLOGIŠKESNIS, ŠVARESNIŠ TRANSPORTAS

Vadovaujantis ekonominio augimo strategija „Europa 2020“ ir neseniai paskelbta Komisijos Baltąja knyga apie transportą, Europos Sąjungos transporto politikos centre turi būti išteklių taupymas ir tvarumas. Todėl transporto „dekarbonizavimas“, t. y. smarkus sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimas, tapo svarbiausiu Europos ekonominių ir aplinkosaugos darbotvarkių prioritetu.

„Europa 2020“ apibrėžia ateinančio dešimtmečio ES ekonominę strategiją. Jos centre – pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo skatinimas. Strategija siekiama kurti mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomiką, grįstą žiniomis ir naujovėmis, efektyviau naudojančiomis išteklius socialinės ir teritorinės sanglaudos kūrimui.

Transporto sektorius yra gyvybiškai svarbus Europos ekonomikos ateičiai, todėl jis atlieka esminį vaidmenį, siekiant strategijos „Europa 2020“ tikslų. 2011 m. sausį Komisija paskelbė iniciatyvą „Tausiai išteklius naudojanti Europa“, tapusią viena iš strategijos „Europa 2020“ pavyzdinių iniciatyvų. Joje aiškiai teigiama, kad išteklių taupymas privalo tapti pagrindiniu ES transporto politikos principu.


Tvarūs sprendimai

Tausiai išteklius naudojančio transporto kūrimas, siekiant užtikrinti Europos klestėjimą ateityje, yra viena iš svarbiausių temų naujoje Baltojoje knygoje „Bendros transporto erdvės kūrimo planas“, kurią Komisija patvirtino 2011 m. kovo 28 d.

Baltoji knyga pristato konkurencingo, išteklius tausojančio ir tvaraus transporto sistemos Europoje viziją. Knygoje pabrėžiama ekologiško miesto transporto ir dekarbonizavimo svarba.

Naujų išskylančių iššūkių akivaizdoje transportas privalo tapti tvaresnis. Pirmiausia per ateinančius dešimtmečius naftos vis mažės ir ji brangs, nes ji gaunama iš vis mažiau stabilų šaltinių.

Antra, siekiant tikslo apriboti klimato kaitą žemiau 2 °C, ES privalo iki 2050 m. sumažinti išmetamųjų dujų kiekį 80–95 % žemiau 1990 m. lygio. Todėl transporto sektorius bus įpareigotas sumažinti savo išskiriamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 60 %.



Laukaantie kelias – kelio tiesimas – Juveskiulė, Suomija.
Dviratinkų ir pėsčiųjų tunelio statyba.



Anglies dioksido išskyrimo mažinimas

Problema ta, kad transportas atsakingas už didžiulę ir vis didėjančią išskiriamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų dalį. Štai todėl Baltojoje knygoje pagrindinis dėmesys skiriamas dekarbonizavimui.

Jei Europa siekia pagerinti visų transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumą, turi būti kuriamos ir į rinką tiekiamos tvaraus kuro rūšys ir ekologiškos transporto priemonės. Europa turi palaipsniui pakeisti iškastinio kuro energijos šaltinius, išskiriančius CO₂, labiau aplinką tausojančiomis alternatyvomis.

Šiam tikslui Komisija ketina parengti alternatyvaus kuro strategiją, leisančią Europos transporto sektoriui mažinti savo priklausomybę nuo naftos ir galiausiai siekti visiško dekarbonizavimo.

Siekdama ES išmetamų šiltnamio dujų mažinimo tikslų, Komisija skiria daug dėmesio miesto transportui. Daugelį Europos miestų ir gyvenviečių vargina transporto grūstys, prasta oro kokybė ir triukšmas. Po Europos miestų teritorijas važinėjantys automobiliai, sunkvežimiai ir autobusai išmeta ketvirtadalį viso transporto sektoriaus išskiriamo CO₂.

Komisija norėtų matyti laipsnišką įprastu kuru varomų transporto priemonių atsisakymą miestuose. Ji užsibrėžė tikslą iki 2030 m. sumažinti šių automobilių kiekį 50 %, o iki 2050 m. net ir visais 100 %. Tai leis Europai gerokai mažiau priklausyti nuo naftos ir padės įgyvendinti transporto sektoriaus tikslą mažinti savo išskiriamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

Turėtų būti skatinamas važinėjimas mažesniais, lengvesniais keleiviniais automobiliais. Tuo pat metu reikia dėti daugiau pastangų aprūpinti miesto centro autobusus, taksi ir atsargas pristatančius automobilius alternatyviu kuru ir varikliais, taip siekiant mažinti taršą ir miesto transporto emisiją.

Integruoti būdai

Be to, Komisija pageidautų iki 2030 m. didžiausiuose miestuose matyti tokią miestų logistiką, kuri gali apsieiti beveik be šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos. Įvaldę intelektinius transporto sprendimus, miestų centrai gali išvystyti efektyvias „paskutinės mylios“ pristatymo sistemas.

Nedidele emisija pasižymintys krovininiai automobiliai, varomi elektros, vandenilio arba hibridiniais varikliais, galėtų išvežioti prekes miesto parduotuvėms ir biurams. Ekologiškų atsargas pristatančių transporto priemonių parkas taip pat sumažintų oro ir triukšmo taršą. Be to, žmonės turi būti labiau skatinami keliauti viešuoju transportu, vaikščioti pėsčiomis ir važinėti dviračiu.

Integruotas metodas – tai geriausias būdas įveikti miesto transporto iššūkius ir vystyti transporto infrastruktūrą ir paslaugas. Politiniais sprendimais reikia susieti transportą su tokiais sritimis, kaip žemėtvarka, aplinkosauga, būstas, pasiekiamumas, judumas ir pramonės poreikiai.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

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



GERESNI RYŠIAI SU PIETRYČIŲ EUROPA

Projektas vykdomas nuo 2009–2012 m.

ERPF parama projektui siekia 1,7 mln. eurų

Visas biudžetas: 2,38 mln. eurų

Pietryčių Europa yra pagrindinė ES tranzito zona, tačiau dėl nepakankamų investicijų ir tarpvalstybinio bendradarbiavimo jos plėtra atsilieka nuo viso žemyno vystymosi. Tokius iššūkius sprendžia Pietryčių Europos bendradarbiavimas dėl transporto magistralės (*South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC*). Tai trejų metų trukmės projektas, kuriuo siekiama užmegzti glaudesnę bendradarbiavimą, ypač transporto srityje, tarp ES ir šiame regione esančių trečiųjų šalių.

Bendrai finansuojamas pagal ES Pietryčių Europos programą, projektas jungia 17 partnerių (daugiausiai šalių transporto ministerijas) iš devynių regiono šalių. Jame dalyvauja ir keturi stebėtojai iš Bosnijos ir Hercegovinos, Vengrijos, Slovakijos Respublikos ir Ukrainos.

Transporto infrastruktūra regione labai nevienoda. Tokios šalys, kaip, pavyzdžiui, Austrija, Slovėnija, Vengrija ir Kroatija, didžiuojasi plačiais ir moderniais greitkeliais, tuo tarpu daugelis jų kaimynių tuo pasigirti negali. Dažnai trūksta ar netgi nėra tarpvalstybinių kelių ir geležinkelio linijų tarp mažesnių regiono šalių. Ši situacija kliudo laisvam prekių, paslaugų ir žmonių judėjimui ir, be abejo, tvariai viso regiono plėtrai.

TEN-T aspektai

„Mūsų projektas unikaliu būdu sutelkia ES ir trečiąsias šalis siekti geresnės erdvinės integracijos ir transporto jungčių regione,“ – sako Carlo Fortuna iš Vidurio Europos iniciatyvų sekretoriato Trieste (Italija), administruojančio SEETAC įgyvendinimą. Taip prisidedama prie diskusijų apie transporto infrastruktūrą ES šalyse kandidatėse ir potencialiose šalyse kandidatėse, taip pat prie planuojamo TEN-T (Transeuropinių transporto tinklų) plėtros etapo prioritetinių projektų Vakarų Balkanuose. Carlo Fortuna manymu, projektas padės siekti geresnės ES sanglaudos su Pietryčių Europa.

Neseniai surinkę duomenis, partneriai galėjo sukurti duomenų bazę, leidžiančią išvysti dabartinę kelių, geležinkelių ir jūros tinklų situaciją regione. Per ateinančius mėnesius jie sukurs ateities scenarijų modelį, susietą su transporto prioritetiniais projektais, kaip antai greitkelio Liubliana–Belgradas.

Projekto konferencijoje, į kurią 2010 m. lapkritį Tianoje (Albanija) susirinko aukšto lygio ministerijų atstovai, svarstyti keli pagrindiniai klausimai. Tarp jų – investicijos, integruotas regiono pasiekiamumo vystymas ir būdai kurti šiame regione integruotą transporto sistemą per vidutinį laikotarpį pagal ES strategiją.



Bėgių ir iškasos atnaujinimas prie Krizno linijoje tarp Liubianos ir Mariboro.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

- SEETAC: www.seetac.eu
- Pietryčių Europos programa www.southeast-europe.net
- Vidurio Europos iniciatyva: www.ceinet.org

„SCANDRIA“ – BALTIJOS IR ADRIJOS JŪRŲ SUARTINIMAS

Skandinavijos–Adrijos koridorius, jungiantis Skandinaviją ir Adrijos jūrą, atlieka svarbų vaidmenį regionuose palei Šiaurės ir Pietų ašį. Be transporto judėjimo palengvinimo, šių patobulintų jungčių pridėtinė vertė turi ekonominių, socialinių ir aplinkosaugos aspektų.

„Projektas susijęs ne vien su transportu,“ – pabrėžia „Scandria“ projekto vadovas Jürgen Neumüller. „Juo siekiama skatinti ir viso regiono ekonominę plėtrą. Mes norime sujungti Skandinavijos naujovių potencialą su kitais Vidurio Europos regionais, kaip Berlynas, Praha ir Viena, taip skatindami augimą.“

Vadovaujantis ES uždaviniu siekti „ekologiškesnio transporto“, projekte taip pat numatomi veiksmai, kuriais siekiama klimato kaitos tikslų. Vienas konkretus šių veiksmų pavyzdys – tai pastangos skatinti biodujų naudojimą kroviniuose automobiliuose.

Šis projektas vykdomas nuo 2009–2012 m.

ERPF įnašas: 2,8 mln. eurų

Visas projekto biudžetas: 3,8 mln. eurų

Sėkmės paslaptis – visų šalių dalyvavimas

19 projekto partnerių iš Vokietijos, Danijos, Švedijos, Suomijos ir Norvegijos gali būti suskirstyti į tris grupes: mokslinių tyrimų institucijos, regionai ir uostai. Vadovaujantis partneris yra Berlyno–Brandenburgo jungtinio erdvinio planavimo departamentas.

Mokslinių tyrimų institucijos teikia reikiamą mokslinę bazę sprendimų priėmimui, tuo tarpu regionai atlieka labiau strateginį vaidmenį. Svarbus jų darbo elementas – siekti infrastruktūros projektų įgyvendinimo, bendradarbiaujant su tokiomis institucijomis, kaip šalių ministerijos.

Tiesioginis Halmstado (Švedija) ir Rostoko (Vokietija) uostų bendradarbiavimas nukreiptas į naujų paslaugų kūrimą. Negana to, „Scandria“ taip pat paskatino įtraukti keltų liniją tarp Rostoko ir Gedserio (Danija) į ES Jūrų magistralių programą, taip sudarydama galimybę šiai linijai gauti finansavimą uosto infrastruktūros modernizavimui ir naujų keltų įsigijimui.

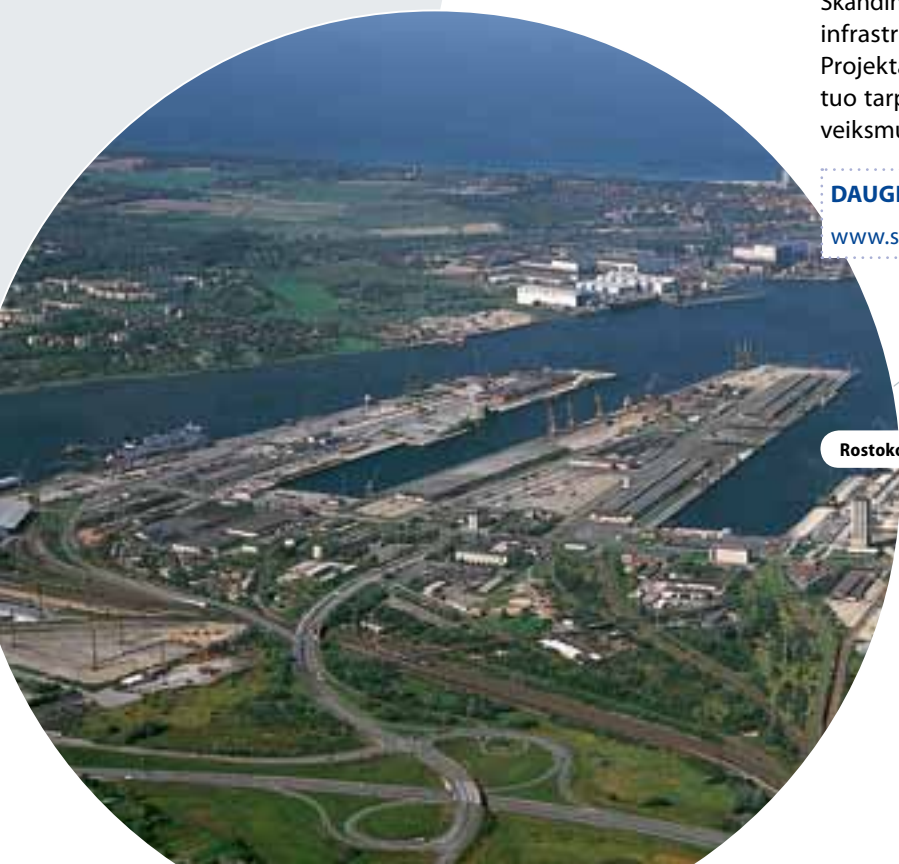
Vienas svarbiausių uždavinių – įtraukti į bendradarbiavimą įmones: dėl jų trumpalaikių poreikių sudėtinga joms pritaikyti ilgalaikę strateginę koncepciją. „Siekiant geriau informuoti apie ekonominę projekto naudą, vietos lygmeniu buvo surengti keli seminarai ir komunikacijos kampanijos,“ – pažymi Neumüller.

Projektas „Scandria“ buvo pradėtas vykdyti 2009 m. po to, kai 2007 m. lapkritį priimta Berlyno deklaracija, raginanti Skandinavijos–Adrijos koridoriuje kurti patrauklią transporto infrastruktūrą ir konkurencingus transportavimo būdus. Projektas „Scandria“ vykdomas regiono šiaurinėje dalyje, tuo tarpu susijęs projektas „SoNorA“ įgyvendina panašius veiksmus pietinėje dalyje.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

www.scandriaproject.eu

Rostoko uostas.



PORTUGALIJA: LAIVŲ EISMO SISTEMA – NAUJA IŠMANI SISTEMA LAIVYBOS VALDYMUI

Šis projektas pradėtas 2008 m. ir vis dar įgyvendinamas

ERPF įnašas: 53 mln. eurų

Bendras nacionalinis finansavimas: 57 mln. eurų

Ilgą Portugalijai priklausanti kranto linija kelia daug su laivybos valdymu susijusių problemų nuo laivų srautų stebėsenos labai judriuose vandenyse iki tarptautinių saugos standartų įgyvendinimo. Dabar pažangiausios kompiuterinės technologijos leidžia valdžios institucijoms sužiūrėti visą eismą ir apibendrinti jį Nacionalinėje jūrų eismo duomenų bazėje.

Daugiau kaip 800 km kranto linija sutampa su strateginiu maršrutu tarp Šiaurės Europos uostų ir Viduržemio bei Šiaurės Afrikos uostų. Kasmet šiuose vandenyse plaukioja apie 70 tūkst. laivų. Šiose vandens juostose visada galima išvysti 250–300 laivų ir maždaug tiek pat žvejybos ir pramoginių laivų. Laivų eismo sistema (LES) padėjo išspręsti šių laivų judėjimo stebėsenos problemą, taip padidindama pakrantės vandenų saugumą ir padėdama suvaldyti grūstis.

Kaip ji veikia?

Nuo 2008 m. sausio Pakrantės laivų eismo kontrolės centras ėmė naudoti LES laivų srautų stebėjimui. Vienu metu galima stebėti apie 300 laivų; informacija apie juos yra įvedama į Nacionalinę jūrų eismo duomenų bazę.

Sistema taip pat apima dvi Eismo atskyrimo programas (EAP) Rokos ir San Visentės iškyšuliuose. Jos padeda suvaldyti eismo grūstis dviejuose žinomuose susiaurėjimuose netoli kranto, taip pat praverčia įgyvendinant saugumo priemones. Pavojingiems kroviniams, tam tikrų tipų laivams, keleivių apsaugos priemonėms ir žvejybos laivams taikomiems reikalavimams galioja griežtos tarptautinės taisyklės. Abi EAP yra įtrauktos į Portugalijos pakrantės privalomąją pranešimų sistemą (CORPER), veikiančią nuo 2010 m. birželio 1 d.

Geriausios sistemos duoda naudos visai šaliai

Sistemą sudaro pakrantės LES ir penki uostų LES. Visus LES valdo Jūrų eismo kontrolės nacionalinė įstaiga.

LES privalumai:

- Supažindina Portugaliją su moderniausiomis laivybos technologijomis ir pasiūlymais.
- Užtikrina šalies uostų prekybos potencialą ateityje.
- Suteikia prioritetą Portugalijos vandenų aplinkosaugos kokybei ir palaiko šią kokybę informacija, gaunama iš LES.
- Abipusis informacijos srautas tarp laivų ir pakrantės institucijų lengvina pakrantės apsaugą. Kontrabandos ir nelegalios imigracijos kontrolės priemonės dabar tapo kasdienio pakrantės tarnybų darbo dalimi.

Tarptautiniu mastu Portugalija kaip pilnateisė narė dabar dalyvauja ES sekimo ir informacijos sistemoje „SafeSeaNet“. Gausybė informacijos, įvedamos į pakrantės LES, dabar gali tiesiogiai patekti į „SafeSeaNet“, tad ir Portugalija gauna panašaus pobūdžio duomenų iš kitų valstybių narių.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

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

Pakrantės jūrų eismo valdymo centras.



IŠPLĖSTAS SOFIJOS METRO TINKLAS – ATGIJĘS MIESTO CENTRAS

Šis projektas yra 2007–2013 m. Bulgarijos transporto veiklos programos dalis

ERPF įnašas: 157 mln. eurų

Bendras nacionalinis finansavimas: 139 mln. eurų

Bulgarija tiesiogiai kovoja su eismo grūščiu ir taršos problemomis savo Generalinio vystymo planu, o ypač Sofijos metro plėtros projektais. Vykdamas vieną iš šių projektų, bus nutiesta trūkstanta centrinė linija miesto centre.

Sofijoje susispaudę gyvena per 1,5 mln. žmonių, t. y. beveik penktadalis šalies gyventojų. Senamiestyje spraudžiasi tiek tankiai apgyvendinti gyvenamieji rajonai, tiek verslo zonos, o spartus gyventojų pagausėjimas per pastarąjį dešimtmetį lėmė didžiulį eismo grūščiu ir taršos problemų atsiradimą. Gyventojai labai priklausomi nuo automobilių, tuo tarpu autobusai ir tramvajai vos išsitenka keliuose. Įdėmus žvilgsnis į transporto sprendimus akivaizdžiai parodė, kad labiausiai daugumai kelionių po miesto centrą tinka metro.

Geresnis transportas suteikia gyvenimui centre naują pobūdį

Naujoji linija nuo Nadejdos plento sankryžos miesto šiaurinėje dalyje iki Černi Vrah prospekto pietiniuose gyvenamuosiuose rajonuose – tai pavyzdinis projektas, įgyvendintas pagal 2007–2013 m. Bulgarijos transporto veiklos programą.

6,5 km ilgio bėgių linija jungia septynias metro stotis, veiksmingai išbaigdamas II liniją ir jungdamas zonas, esančias į šiaurę ir pietus nuo Centrinės geležinkelio stoties ir Centrinės autobusų stoties. Penkios metro stotys bus pastatytos naujai, dvi likusios stovės seniau, tačiau turi būti visiškai atnaujintos.

Geresnis gyvenimas dabar

Dabar vykdomas pirmasis etapas – jau esminis žingsnis gyventojų ir važinėjančiųjų į darbą kasdienybei pagerinti. Važiavimas gatvėmis šioje miesto dalyje yra lėtas ir varginantis; eismo greitis dabar kritęs iki maždaug 8–10 km/h, o ir susijusi tarša neišvengiamai kelia didžiulį susirūpinimą.

Kai 2012 m. pradžioje bus baigtas I etapas, geležinkelių transportu vyks iki 25 % visų kelionių, tad eismo greitis vėl turėtų pasiekti 40–50 km/h. Taip bus iš esmės pažabota oro tarša, sumažintas triukšmo ir vibracijos lygis.

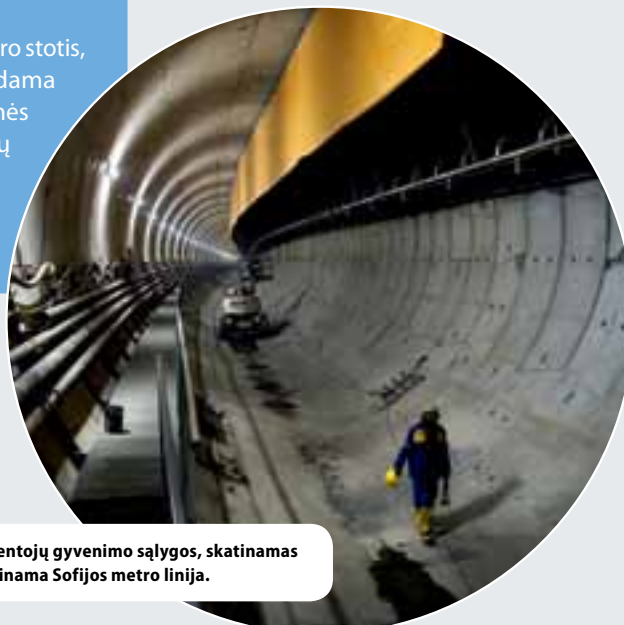
Labiau integruotas, greitesnis tinklas ateičiai

Žvelgiant į ateitį, t. y. 2020 m., II etapu bus sukurtas dar labiau integruotas transporto tinklas. Sujungus centrines geležinkelio ir autobusų stotis, kitas žingsnis bus sujungti oro uostą su miestu ir pradžiuginti keliautojus XXI-ajam amžiui priderančia transporto sistema.

Iki šiol pasiekta pažanga labai džiugina. Visi projekto aspektai vykdomi laiku ir neviršija biudžeto. Tai liudija puikų Transporto veiklos programos administravimą. Jau tai įneša savo indėlį į teigiamą ekonominį klimatą ir sudaro pagrindą platesnėms miesto centro atnaujinimo perspektyvoms.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

<http://metropolitan.bg/en>



Gerinamos gyventojų gyvenimo sąlygos, skatinamas verslas – atnaujinama Sofijos metro linija.

NAUJI LA ROŠELIO UOSTO ĮRENGIMAI AUGANČIOS RINKOS POREIKIAMS TENKINTI

Įvairūs skirtingos trukmės projektai prisidėjo prie uosto vystymo.

2007–2013 m. Regioninių investicijų programa:
52 mln. eurų

ERPF įnašas: 12,48 mln. eurų

Bendras nacionalinis finansavimas: 39,52 mln. eurų

„Lloyds of London“ įvardino La Rošelio uostą kaip „geriausią Atlanto uostą, galintį aptarnauti laivus, kurių dedveitas viršija 100 tūkst. tonų“. Pradėjęs nuo šios dominuojančios pozicijos, La Rošelis toliau plėtėsi, siekdamas tenkinti augančią laivybos ir prekybos paklausą. Jau užbaigtas ir veikia naujas Šv. Marko uostas, o jau vykstanti naujos jūros sienos ties La Repentie statyba dar labiau padidins uosto pajėgumą.

Natūralūs La Rošelio turtai

Tai vienintelis giliavandenis uostas Atlanto jūros pakrantėje, natūraliai apsaugotas salų. La Rošelis yra pagrindinis Prancūzijos uostas, per kurį vyko prekyba mediena ir žemės ūkio produktais, ypač grūdais, ir jo paklausa vis kyla. Strateginis uosto tikslas – iki 2015 m. pasiekti 10 mln. tonų metinę apyvartą. Uosto plėtros planavimas ir projektavimas prasidėjo 2000 m. ir turėtų būti užbaigtas 2012 m., kai bus atidaryti patrauklūs, modernūs įrengimai, atitinkantys griežčiausius aplinkosaugos standartus.

Šv. Marko uostas

2011 m. kovą užbaigtas ir pradėjęs veikti Šv. Marko uostas yra specialiai pritaikytas stambių krovinių gabenimui. Jis toks gilus, kad net patiems sunkiausiems laivams nekyla jokie pavojaus užplaukti ant sekumos, o prekybinės uosto perspektyvas labai gerina jo galimybės aptarnauti tokių dydžių krovinius.

La Repentie

2010 m. rugsėjį pradėtais darbais siekiama pastatyti papildomą giliavandenį uostą, kurio ilgis viršytų 1,4 km. Prisidedamas prie Šv. Marko uosto plėtros, šis uostas leis La Rošeliui patenkinti augančią visų kategorijų krovinių gabenimo paklausą.

Čia ypač svarbus tvarios plėtros akcentavimas: visur, kur įmanoma, buvo naudojamos tik vietoje gaunamos medžiagos, o didžioji dalis reikalingo skaldytų uolienu ir žvyro kiekio buvo daugiausia atvežta iš kitų regiono vietų ir perdirta.

Privažiuojamas geležinkeliais ir keliais

Patobulintas privažiuojamas geležinkeliais ir keliais bei pagerinti patogumai – tai dar vienas svarbus dabartinių investicijų bruožas. Dabar uostui priklauso 45 km geležinkelių tinklo, jungiančio visus terminalus. Į geležinkelių našumą ir ypač krovinių pervežimo galimybes investuoti 4 mln. eurų. Kelių infrastruktūros aplink Žemoną, pagrindinį uosto įvažiuojamą, sukūrimas – dar vienas pavyzdys, kaip siekti uosto patrauklumo ir didesnio funkcionalumo. Šios milžiniškos investicijos, skirtos našumo ir įrengimų gerinimui, didina Puatu-Šarantos regiono augimo perspektyvas. Pajūrio Šarantoje darbo vietų, susijusių su uostu, skaičius toliau auga, o viso regiono laukia puiki ateitis.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

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

„Geriausias Atlanto uostas“ tiesiog tapo dar geresnis. Atnaujinamas La Rošelio uostas.



Projektas vykdomas nuo 2007–2010 m.

Sanglaudos fondo parama projektui siekia 87,2 mln. eurų

Visas biudžetas: 219 mln. eurų

Pabaigus dvi likusias A2 greitkelio atkarpas Dolenskose regione, susisiekimas automobiliais tarp Slovėnijos ir Kroatijos tapo daug paprastesnis. Beveik 15 km ilgio ši nauja infrastruktūra priartina transporto greičio, važiavimo laiko ir saugumo privalumus prie vietinio, regioninio ir tarptautinio lygio.

Vykdamas Slovėnijos nacionalinę greitkelių tiesimo programą, iki 2013 m. atsiras apie 600 km modernių magistralių, autostradų ir kitų viešųjų kelių. 175 km ilgio A2 greitkelis – svarbi šio tinklo dalis. Jis prasideda nuo Karavankų pasienio punkto su Austrija ir veda per sostinę Liublianą į Obrezjės pasienio punktą su Kroatija.

Nauja infrastruktūra

Du paskutiniai projektai buvo vykdomi A2 greitkelyje netoli Novo Mesto: pirmojo atkarpa jungia Pluską ir Ponikvę (7,6 km), antrojo – Ponikvę ir Chrastję (7,2 km). Jais nukreipiamas eismas, anksčiau vykęs autostrada.

Projektą, kurio metu įrengta 20 infrastruktūros objektų, vykdė greitkelio įmonė DARS, iš dalies finansavo ES Sanglaudos fondas. Tarp šių objektų buvo dvipusis Leščevjės tunelis, Dolės, Ponikvės ir Trebnjės viadukai, devynios požeminės perėjos, vienas pėsčiųjų viadukas ir keturi tiltai automobiliams.

Juntama nauda

Naujosios greitkelio atkarpos atidarytos 2010 m. birželį. Jos turėtų daugiausia naudoti pietryčių Slovėnijos gyventojams, pagyvinti regioninę prekybą ir turizmą bei sutrumpinti kelionės laiką važiuojantiems į darbą Liublianoje. Taip pat išaugo kelių saugumas ir pralaidumas, o triukšmo slopinimo sienos ir kiti nauji infrastruktūros objektai pagerins vietos aplinką.

Be to, naujasis greitkelis leidžia greičiau susisiekti su Kroatija ir prisideda prie 10-to europinio transporto koridoriaus nuo Zalcburgo (Austrija) iki Salonikų (Graikija) užbaigimo. Todėl jis laikomas svarbiu TEN-T tinklo praplėtimu link Vidurio ir Rytų Europos prieš kitą ES plėtros etapą.

Kita svarbi A2 greitkelio atkarpa (10 km) buvo atidaryta 2008 m. rugsėjį tarp Vrbos ir Peračicos Slovėnijos šiaurės vakaruose, o paskutinįją 2,4 km atkarpa tarp Peračicos ir Podtaboro eismas bus paleistas 2011 m. birželį. Šį projektą, gerinantį vietos, šalies ir tranzitinio transporto srautus regione, garsėjančiame per siaurus kelius, bendrai finansavo ES.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

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

Slovėnijos greitkelių bendrovė prižiūri sistemą.



Projektas vykdomas nuo 2008–2011 m.

Sanglaudos fondo parama projektui siekia 105 mln. eurų

Visas biudžetas: 144,2 mln. eurų

Kelionės traukiniais po Čekijos Respubliką dabar greitesnės, patogesnės ir saugesnės dėl didelio masto atnaujinimo darbų, vykdytų šalies trečiajame tranzitinio geležinkelio koridoriuje iš rytų į vakarus. Svarbus etapas – 32 km linijos atkarpos vakarinėje koridoriaus dalyje užbaigimas. Susisiekimas geležinkeliais su Vokietija tapo sklandesnis, o tai naudinga visam plačiam Transeuropiniam transporto tinklui (TEN-T).

Projektas vykdytas tarp Strýbro ir Plana u Marianskyh Lazni miestelių. Juo siekta geležinkelio bėgių ir susijusios infrastruktūros atitikties moderniems Europos standartams, tuo pačiu patobulinant susisiekimą tarp Prahos ir Pilseno bei Chebo, miestelio greta Čekijos ir Vokietijos sienos. Projektą iš dalies finansavo ES. Tai vienas iš devynių atskirų geležinkelio modernizavimo projektų, vykdomų 170-ojoje geležinkelio linijoje.



Lokomotyvas naujai modernizuotoje linijoje prie Strýbro.

Greitesni, sunkesni traukiniai

Nuo 2008 m. vidurio rangovai gerino pagrindinių geležinkelių bėgių antžeminę dalį, kad šioji atitiktų tarptautinį sunkiasvorių traukinių standartą ir tiktų 110 km/h greičiu važiuojantiems traukiniams, kurių ašies apkrova yra 22,5 t. Jie taip pat modernizavo traukos linijas, telekomunikacijų ir signalizavimo įrangą ir pan. Buvo rekonstruotos arba perdarytos aštuonios pervažos.

Įrengus naująją infrastruktūrą, greičiausi traukiniai, aprūpinti palenkiama technologija, važiuos šia linija iki 140 km/h greičiu, t. y. 50 km/h greičiau nei anksčiau. Kelionės laikas sutrumpės vidaus, tarptautiniams ir tranzito keleiviniams, taip pat krovininiam transportui, vykstančiam geležinkelio maršrutu Praha–Chebas tarp Čekijos Respublikos ir Vokietijos. „Sutaupyto laiko vertė geležinkelio transportui čia viršija maždaug 2 mln. eurų per metus,“ – sako Čekijos Transporto ministerijos atstovas Filip Hainall.

Infrastruktūra pagal ES standartus

Dėl didesnio apkrovos našumo bėgiais gali būti vežami tarptautinius standartus atitinkantys konteineriai, o krovininio transporto patikimumas išaugo. Įrengus saugumo ir komunikacijos įrangą, linija buvo parengta naujausios Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos / Europos traukinių kontrolės sistemos diegimui.

Išaugęs važiavimo greitis, saugumas ir patogumas, vykstant šia linija, duos naudos viso regiono ir šalies gyventojams. Tai turėtų pagyvinti eismą ir prekybą tolimųjų atstumų TEN-T geležinkelio linijoje nuo Atėnų (Graikija) iki Niurnbergo (Vokietija). Tad investicijos į šį projektą bus naudingos visai Europos Sąjungai.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

Čekijos geležinkelių infrastruktūros administracija:
www.szdc.cz

JUDUMO MIESTE PERŽIŪRĖJIMAS: AKTYVIŲ KELIONIŲ TINKLAS

Keičiant judumo mieste įpročius, galima iš esmės spręsti transporto problemas ir mažinti mūsų priklausomybę nuo iškastinio kuro. Ekonominės krizės ir nuolat kylančių naftos kainų akivaizdoje tai įgyja dar didesnės reikšmės. Aktyvių kelionių tinklas įkurtas mažuose ir vidutiniuose miestuose, siekiant sumažinti kelionių automobiliais po vieną skaičių, panaudojant esminių transporto naudojimo būdų pokyčių potencialą.

Šis tinklas, sukurtas įgyvendinant URBACT II programą, propaguoja vaikščiojimą pėsčiomis ir važinėjimąsi dviračiais kaip tikras „aktyvaus keliavimo“ alternatyvas. Esminis tinklo siekis – judumo valdymas ir keliavimo sąmoningumas.

Projekto centre – informuotumo didinimas. Kadangi daugybė mokslinės informacijos ir užrašytos patirties jau egzistuoja infrastruktūros projektavimo ir planavimo vadovėlių arba žinybų forma, tinklas sąmoningai siekia išjudinti problemas „jautriąją pusę“:

- skatinti pageidautiną elgesį ir pažaboti nepageidaujamą elgesį tinkamomis „stūmimo ir traukimo“ strategijomis;
- rinkodara;
- keisti žmonių mąstyseną (suinteresuoti asmenys) ir elgseną (piliečiai);
- organizuoti nemotorinių transporto priemonių naudojimą ir susisiekimą su viešuoju transportu;
- rengti švietimo ir mokymo programas.

Bendri ir konkretūs iššūkiai

Pirmiausia tinklo partneriai, laikydamiesi dabartinio Dviračių politikos audito plano (BYPAD), atliko aktyvaus keliavimo auditą, kurio rezultatai sudarys pagrindą mainų ir mokymosi veiklai, Vietos veiksmų planų patirties peržiūrai ir vystymui. Skirtingai nuo kitų specialistų vykdytų audito planų, šiame audite dalyvavo trys suinteresuotų asmenų grupės: politikai, miesto valdžios institucijos ir planuotojai, o taip pat naudotojai, kurie dabar priklauso kiekvieno dalyvaujančio miesto URBACT Vietos paramos grupėms. Visi kartu apibrėžė pagrindinius veiksmų plano elementus, tarp to prioritetus, esmines priemones ir įgyvendinimo sąlygas, taip pat įvairių dalyvaujančių subjektų pareigas.

Visi partneriai susiduria su vienodomis problemomis, kaip antai integruoto vykdymo dviračiu / pėsčiomis politikos trūkumu, didele galimybe keisti važiavimą automobiliu vykimu pėsčiomis ar dviračiu bei suinteresuotų asmenų grupės nebuvimu. Tačiau jie taip pat turi spręsti ir konkrečius iššūkius, todėl visų Vietos veiksmų planuose dėmesys bus skiriamas konkretiems reikalams (pvz., ES triukšmo mažinimo direktyvai ar poveikiui sveikatai).

Projektui vadovauja Austrijos miestas Veicas. Projekto partneriai: Norderštetas (Vokietija), Skanderborgas (Danija), Serės (Graikija), Novara ir Ričonė (Italija), Radzionkuvas (Lenkija), Sebešas (Rumunija), Lugas (Ispanija), Liutomeris (Slovėnija) ir Graco universitetas (Austrija).

DAUGIAU INFORMACIJOS:

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





Transporto infrastruktūra – tai svarbus regioninės plėtros stimulas. Efektyvus transporto tinklas būtinas tvariam ekonomikos augimui, taip pat teritoriniam balansui. Atsiliekantys regionai susiduria su ekonominės plėtros problemomis, kurias iš dalies kelia netinkamos transporto sistemos ir prastas susisiekimas su kitais tų šalių, o taip pat ES regionais. Neatsitiktinai dauguma 1 tikslo regionų iš ES-15 yra ES periferijoje, toli nuo nacionalinių ir ES ekonominės veiklos centrų.

Tiek struktūriniai fondai, tiek Sanglaudos fondas nuo seno smarkiai finansiškai remia investicijas į transporto infrastruktūros netolygumų mažinimą atsiliekančiuose regionuose visoje ES. Nepaisant didžiulių investicijų į 1 tikslo regionus per ankstesnius programavimo laikotarpius, 2000–2006 m. laikotarpio pradžioje parama tiek greitojo susisiekimo tarp regionų, tiek efektyvių jungčių tarp regionų sritims visoje ES vis dar buvo labai netolygi.

Transporto problemos ES-12 šalyse vis labiau kėlė nerimą. Pagrindinė problema čia buvo ne trūkstamos tinklo atkarpos, o kelių ir geležinkelių būklė. Kelionės paprastai truko ilgiau dėl to, kad daugelis kelių ir geležinkelių yra avarinės būklės dėl ilgamečio aplaidumo ir dėl to, kad jie nebuvo projektuojami tokiam intensyviam šių laikų eismui.

Lėšų skyrimas tvarumo didinimui

Sanglaudos politika pagerino ES kelių tinklą ir geležinkelių infrastruktūros kokybę, taip pat panaikino pralaidumo suvaržymus pagrindiniuose taškuose ir oro uostuose. Taip remiamas ekonominis vystymasis regionuose, atitinkančiuose paramos kriterijus. Vis dėlto dėmesys kelių projektams 2000–2006 m. laikotarpiu nepalengvino transporto rūšių struktūros pokyčių (tai vis dar kelia problemų aplinkos tvarumui) ir neišsprendė transporto grūsčių ar kitų problemų, susijusių su kelių eismo intensyvėjimu.

ES-12 šalys toliau turės gerinti esamus kelių tinklus pagal ES standartus, tuo tarpu investicijos į transportą turėtų būti vis daugiau nukreipiamos į tvarių transporto sprendimų įgyvendinimą tiek nacionaliniu, tiek regionų lygmenimis. Investicijomis teks įgyvendinti pagrindinius politikos uždavinius, kaip antai kelių transporto išskiriama anglies dioksido ir kitų dujų emisija, grūsčių mažinimas ir kelių saugumo didinimas. Šie uždaviniai turės būti remiami tikslinėmis investicijomis, skirtomis skatinti transporto rūšių struktūros pokyčius, t. y. mažinti asmeninių automobilių ir krovininio kelių transporto naudojimą.

Kalbant apie geležinkelius, o konkrečiau apie greitųjų geležinkelių linijas, ES lėšų svarba turėtų būti išnagrinėta ir pagrįsta kiekvienu atveju atskirai, o tada parama skiriama tik tiems projektams, kurie skatina regioninę plėtrą, o ne teikia naudos pagrindiniams centrams. ES strateginio geležinkelių tinklo vystymui prieinami ir kiti investicijų šaltiniai (pvz., TEN-T biudžetas). Be to, patirtis rodo, kad dažniausiai tinkamesnės yra investicijos į standartinius geležinkelius, nes jos paskatina regiono plėtrą mažesnėmis sąnaudomis ir greičiau.

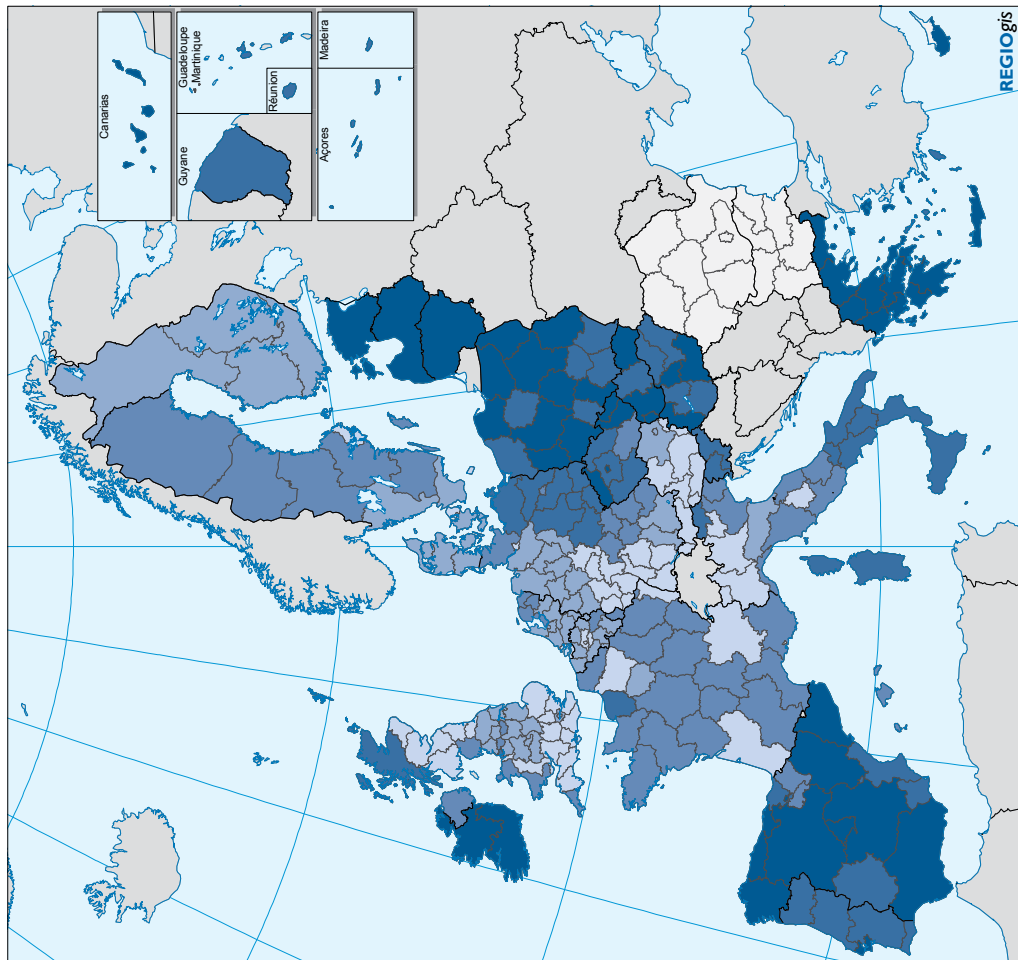
Kalbant apie kitas transporto rūšis (oru ir jūra), kur rezultatus įvertinti sunkiau, investicijos turėtų skatinti regioninę plėtrą. ES lėšos turėtų būti naudojamos tik su sąlyga, kad tokioms investicijoms skiriamos lėšos ir iš kitų šaltinių. Pavyzdžiui, verčiau investuoti į daugiarūšio transporto jungčių pralaidumą, o ne vien į konkretaus uosto našumo gerinimą.

2000–2006 m. baigiamojo vertinimo rezultatai

Iš viso per šį programavimo laikotarpį ERPF transportui skyrė maždaug 33,8 mlrd. eurų. Sanglaudos fondas skyrė 17,2 mlrd. eurų.

- ERPF bendrai finansavo 13 % visų naujų greitųjų geležinkelių linijų ir 24 % greitkelių išplėtimų.
- ERPF bendrai finansavo 26 % iš 7 734 km autostradų, užbaigtų ES-15 šalyse, ir 3 000 km geležinkelio linijų atnaujinimo darbus.
- **Sanglaudos fondas** bendrai finansavo 1 281 km naujų kelių ir 3 176 km kelių rekonstrukciją (iš viso **4 457 km** kelių (naujų ir rekonstruotų))
- **Sanglaudos fondas** bendrai finansavo 2 010 km naujų geležinkelių ir 3 840 km geležinkelių rekonstrukciją (iš viso **5 850 km kelių** (naujų ir rekonstruotų))

Regioninės politikos investicijos į transporto infrastruktūrą 2000–2006 m.



% viso finansavimo



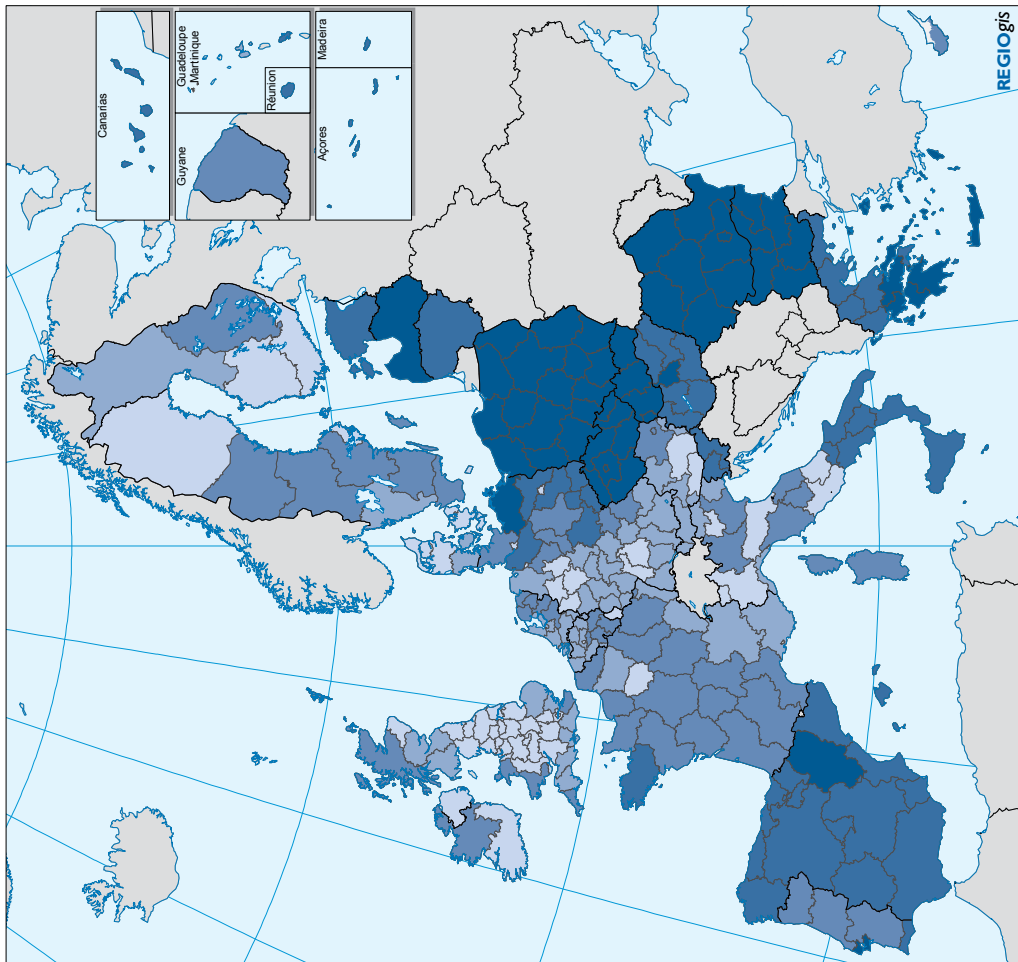
ES-27 = 22,3
Transporto infrastruktūros finansavimas sudaro apie 48 mlrd. eurų

Šaltinis: Regioninės politikos generalinis direktoratas

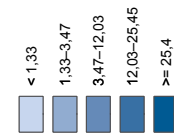
0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Planuojamos regioninės politikos investicijos į transporto infrastruktūrą 2007–2013 m.



% viso finansavimo



ES-27 = 22,0
Transporto infrastruktūros finansavimas sudaro apie 76 mlrd. eurų

Šaltinis: Regioninės politikos generalinis direktoratas

0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

PENKTOSIOS SANGLAUDOS ATASKAITOS VIEŠŲJŲ DISKUSIJŲ REZULTATAI

Penktosios sanglaudos ataskaitos rezultatų viešosios diskusijos, sėkmingai vykusios nuo 2010 m. lapkričio 12 d. iki 2011 m. sausio 31 d., sulaukė 444 nuomonių ir leido šimtams respondentų pasidalyti savo požiūriu į Sanglaudos politikos ateitį.

KAS DALYVAVO?

- 26 valstybės narės
- 225 regioninės ir vietos valdžios įstaigos
- 66 ekonominiai ir socialiniai partneriai
- 37 Europos interesų grupės teritorinių problemų klausimais
- 29 pilietinės visuomenės organizacijos
- 21 pilietis
- 15 privačių įmonių
- 8 akademinės ir mokslinių tyrimų institucijos
- 1 ES institucija
- 9 kiti suinteresuoti subjektai

Valdymo stiprinimas

Pateiktose nuomonėse bendrai sutariama dėl ambicingos darbotvarkės miestams poreikio, taip pat dėl geresnio susisiekimo tarp miesto ir kaimo vietovių bei makroregioninių strategijų vystymo būtinybės. Kadangi sanglaudos politika apima įvairius valdymo lygmenis ir suinteresuotas šalis, daugelis respondentų palaikė sumanymą stiprinti partnerystės principą, labiau į procesą įtraukiant vietos partnerius.

Supaprastinta įgyvendinimo sistema

Daugelis respondentų palaikė paprastesnę įgyvendinimo sistemą, pasisakydami už peržiūrėtą audito procesą ir glaudesnę koordinavimą tarp fondų. Bendrai sutarta dėl N+2 įsipareigojimų panaikinimo taisyklės išimčių bent jau pirmaisiais metais, galbūt tai pritaikant ir N+3 atžvilgiu.

Sanglaudos politikos architektūra

Pasak daugumos respondentų, ESF turėtų ir toliau veikti kaip veikęs, bet jo sinergija ir glaudesnis veiklos koordinavimas su ERPF būtų labai sveikintini. Galiausiai daugelis respondentų pasisakė už tarpinių regionų kategorijos, pakeisiančios faktinę laipsniško paramos mažinimo ir didinimo sistemą, sukūrimą. Viešųjų diskusijų rezultatai bus panaudoti, svarstant teisinę bazę po 2013 m.

DAUGIAU INFORMACIJOS:

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5scr/index_en.cfm

Sanglaudos politikos pridėtinės vertės didinimas

Respondentai energingai pritarė sanglaudos politikos vaidmeniui, skatinant strategijos „Europa 2020“ tikslų vykdymą, tačiau daugelis pabrėžė, kad sprendžiant konkrečius poreikius ir iššūkius, būtinas lankstumas.

Respondentų manymu, svarbus yra glaudesnis veiksmų koordinavimas tarp ERPF, ESF, Sanglaudos fondo, Europos žemės ūkio fondo kaimo plėtrai (EAFRD) ir Europos žuvininkystės fondo (EFF).

Nors respondentai iš esmės sutaria dėl būtinybės didinti sanglaudos politikos veiksmingumą, jie aktyviai svarstė, ar tai reiktų pasiekti, taikant sąlygas, skatinamąsias priemones, ar veiklos rezervą.



| 2011 M. DATOS | RENGINYS | VIETA |
|--------------------|--|------------------------|
| Rugsėjo 15–16 d. | Tarpvalstybinio bendradarbiavimo privalumai: 13 programų, bet 1 tikslas – gerinti gyvenimo kokybę Europos regionuose! | Katovica (Lenkija) |
| Spalio 10–13 d. | Atvirų durų dienos | Briuselis (Belgija) |
| Spalio 24–26 d. | Baltijos plėtros forumas ir II metinis suinteresuotų šalių forumas dėl ES Baltijos jūros regiono strategijos | Gdanskas (Lenkija) |
| Spalio 27–28 d. | „Jeremie“ ir „Jessica“ programų konferencija | Varšuva (Lenkija) |
| Lapkričio 24 d. | Konferencija: Integruotas požiūris į plėtrą – pažangios, tvarios ir integracinės Europos sėkmės raktas | Poznanė (Lenkija) |
| Lapkričio 25 d. | Neformalus ministrų susitikimas | Poznanė (Lenkija) |
| Lapkričio 28–29 d. | ESPOK savaitė – Seminaras „Espok 2013“ | Krokuva (Lenkija) |

Daugiau informacijos apie šiuos renginius galite rasti mūsų „Inforegio“ interneto svetainės skyrelyje „Dienoraščio datos“ adresu:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/



„Panorama“ laukia jūsų
pastabų ir klausimų. Mes norime
išgirsti jūsų nuomonę, tad susisieki-
kite su mumis ir pasidalinkite savo
mintimis. Norite pasiūlyti kitiems
„Inforegio Panoramos“ numeriams
konkrečių regioninės politikos
temų? Rašykite adresu:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-LT-C

ISSN 1725-8227

© Europos Sąjunga, 2011 m.
Dauginti leidžiama nurodžius šaltinį.

Europos Komisija, Regioninės politikos generalinis direktoratas
Informacijos ir ryšių su trečiosiomis šalimis skyrius,
Raphaël Goulet
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Briuselis
E. paštas: regio-info@ec.europa.eu
Tinklavietė: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

