



Eiropas Savienība
Reģionālā politika

panorama

inforegio

38

2011. gada vasara



Satiksmes Eiropā

Transports un reģionālā politika

lv

REDAKTORA SLEJA

Dirks Āners

3

PĀRSKATS

Konkurētspējīga un ilgtspējīga transporta sistēma Eiropai

4-7

8-11

INTERVIJAS

Matias Ruete – Luišs Valente de Oliveira – Žans Marks Ofners – Horsts Zauers

12-13

TEN-T POLITIKA

Multimodāls transporta tīkls Eiropai

14-15

VIDEI NEKAITĪGĀKS UN NEPIESĀRŅOŠĀKS TRANSPORTS

EIROPAS VALSTĪS

Kaldinot ciešākus sakarus ar Dienvidaustrumeiropu

Scandria – Baltijas un Adrijas jūras viena otrai tuvāk

Portugāle – Kuģu satiksmes sistēma ir jauna, intelektiska sistēma kuģošanas vadībai

Sofijas metro paplašināšana pilsētai dod otro elpu

Jaunas būves Larošelas ostas kompleksā, lai apmierinātu augošā tirgus vajadzības

Labākas autostrādes Slovēnijā

Dzelzceļa līniju modernizācija nāk par labu arī citām valstīm - Čehija

16-22

23

PILSĒTAS TRANSPORTS

Jaunas idejas par mobilitāti pilsētās: „Active Travel Network”

24-25

TRANSPORTA SAVIENOJUMI KĀ ES ATTĪSTĪBAS PAMATS

26

REGIO TEMATI

Sabiedriskās apspriešanas par Piekto kohēzijas ziņojumu rezultāti

27

DARBA KĀRTĪBA

28

MĒS JŪS UZKLAUSĀM

Fotoattēli (lappuses):

Autortiesības:

Vāks: © EK

Iekšlapas: visi fotoattēli © EK, izņemot:

10. lpp.: © a-urba

11. lpp.: © TransBaltic

17. lpp.: © Rostokas osta /Nordlicht

18. lpp.: © CCTMC-Centro de Control de Tráfego Marítimo do Continente

19. lpp.: © Sofia Metropolitan Company

21. lpp.: © DARS, Slovēnijas automaģistrāžu uzņēmums

22. lpp.: © Filip Hainall, Čehijas Transporta ministrija

Šis žurnāls ir iespiests vācu, angļu un franču valodā uz pārstrādāta papīra.

Šajā publikācijā paustie viedokļi ir tās autoru viedokļi un ne vienmēr atspoguļo Eiropas Komisijas nostāju.

Žurnāla satura izveide pabeigta 2011. gada maijā.



Transports ir kas vairāk nekā tikai pārvietošanās no vienas vietas uz citu: īstenībā ir jārūnā par tīkliem, ko atbalsta un attīsta par ES līdzekļiem un kas palīdz nodrošināt ekonomisko izaugsmi, ilgtspēju un piekļuvi svarīgiem pakalpojumiem. Šajā Panorama numurā mēs esam centušies atklāt ainu kopumā: sākot ar starptautiskiem ātrvilcieniem un beidzot ar videi labvēlīgām pilsētas transporta sistēmām.

Pēdējā desmitgadē novērotajā Eiropas transporta sistēmas augšupejā izšķirīga nozīme bijusi pasākumiem ES līmenī. Struktūrfondi un Kohēzijas fonds jau no laika gala bijuši ievērojams finansējuma avots, lai uzlabotu transporta savienojumus ES atpalikušākajos reģionos. Nesen pieņemtās Baltijas jūras un Donavas makroreģionālās stratēģijas piedāvā jaunas iespējas, lai transporta pilnveidošana notiktu pārrobežu mērogā.

Raugoties nākotnē, nesen publicētajā Baltajā grāmatā par transportu un Ceļvedī uz Eiropas vienoto transporta telpu minētas daudzas jaunas politikas iniciatīvas. Kāds ir to mērķis? Konkurētspējīga un saskaņotāka transporta sistēma, kas nodrošina lielākas mobilitātes iespējas un ļauj līdz 2050. gadam samazināt emisijas. Iniciatīvas aptver 40 dažādas jomas, kas nepieciešamas, lai pārveidotu Eiropas transporta sistēmu un risinātu tādus uzdevumus kā samazināt mūsu atkarību no naftas, mazināt sastrēgumus un uzlabot infrastruktūru.

Šajā numurā intervētie ļaudis stāsta par gūto pieredzi, gaidāmajiem uzdevumiem un to, kā efektīva transporta politika var sekmēt ekonomisko un teritoriālo kohēziju. Ieskats reģionālās politikas novērtēšanas pēdējā kārtā ļauj saprast, kas ir sasniegts līdz šim un kas vēl darāms, lai uzlabotu ES transporta tīklus. Lai atklātu, ko lietas labā dara atsevišķas valstis, sadaļā „Eiropas valstis” mēs runājam par septiņiem projektiem, kas aptver visdažādākos transporta veidus.

Tā kā reģionālajā politikā īpašs uzsvars likts uz to, ka problēmas, ar kurām sastopas konkrēti reģioni, risināmas, izmantojot saskaņotu pieeju, tā precīzi atbilst kopienu un teritoriju vajadzībām. Skaidrs ir viens: tas, vai izdosies sasniegt Baltās grāmatas mērķus, būs atkarīgs no tā, kā reģionālā līmenī tiks risināts jautājums, kā transports var sekmēt kohēziju, veicināt izaugsmi un kļūt ilgtspējīgāks.

Lai patīkama lasīšana!

Dirks Āners (Dirk Ahner)

ģenerāldirektors

Reģionālās politikas ģenerāldirektorāts

Eiropas Komisija

KONKURĒTSPĒJĪGA UN ILGTSPĒJĪGA TRANSPORTA SISTĒMA EIROPAI

Transports — izaugsmes dzinējspēks, vides problēma, starptautisks jautājums. 2011. gada Baltā grāmata — Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu —, ko Eiropas Komisija pieņēma 2011. gada 28.martā, tiecas rast līdzsvaru starp visiem šiem faktoriem un panākt, ka Eiropas reģioni ir pilnībā iekļauti pasaules ekonomikā, turklāt saglabājot konkurētspēju. Ceļvedī izklāstīti konkrēti pasākumi un izvērtēts, kas paveikts līdz šim un kas jāpaveic nākotnē. Šie ierosinājumi ir sevišķi svarīgi Eiropas reģioniem un Eiropas reģionālajai politikai, jo ilgtspējīga transporta infrastruktūra uzlabo savienojumus un nāk par labu iekšējam tirgum.

„Citiem pasaules reģioniem uzsākot mīlzīgas un vērienīgas transporta modernizācijas un infrastruktūras ieguldījumu programmas, ir būtiski, lai Eiropas transports turpinātu attīstīties un veiktu ieguldījumus konkurētspējas saglabāšanai.”

Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – Baltā grāmata par konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transportu

Viens no grūtākajiem uzdevumiem būs salāgot divus mērķus: visaptverošas transporta sistēmas izveidi un Komisijas paziņoto apņemšanos samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas; kopumā ES emisijas līdz 2050. gadam jāsamazina par 80-95 %, salīdzinot ar 1990. gada līmeni. 60 % no šī samazinājuma jāpanāk transporta nozarē. Lai gan tagad transports vidi piesārņo mazāk, satiksmes intensitāte ir daudz lielāka nekā agrāk, turklāt 96 % izmantotās enerģijas vēl aizvien tiek iegūta no fosilā kurināmā. Lieka kavēšanās vai gausa jaunu tehnoloģiju ieviešana nolems ES atpalicībai no pārējiem pasaules reģioniem, kas ir gatavi inovācijai.

Lai gan sevišķi liels uzsvars likts uz tehnoloģiskām inovācijām, kas ļaus izveidot nepiesārņojošas un intelektiskas sistēmas un infrastruktūru, uzmanība pievērsta arī tam, lai ļaudis spētu šādas inovācijas īstenot dzīvē.

Lielāka mobilitāte — mazākas emisijas

Nav šaubu, ka ieguldījumi transporta infrastruktūrā sekmē ekonomisko izaugsmi, vairo tirdzniecības apjomus un labklājību. Ja nav efektīvu transporta tīklu, iedzīvotāji, kas mīt attālākos reģionos vai ģeogrāfiski sarežģītos novados, var zaudēt piekļuvi pakalpojumiem un darbavietām.

Lai rastu līdzsvaru starp šīm šķietami pretrunīgajām vajadzībām, ceļvedī apzinātas iespējas, kā mazināt transporta sistēmu atkarību no naftas, tajā pašā laikā nekaitējot efektivitātei un mobilitātei, tostarp:

- uzlabot transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītājus visos transporta veidos;
- izstrādāt un ieviest ilgtspējīgas degvielas un vilces sistēmas;
- optimizēt multimodālo loģistikas ķēžu veiktspēju, galveno uzmanību veltot to energoefektivitātes uzlabošanai, piemēram, izveidojot labākus savienojumus starp dzelzceļa un jūras kravas pārvadājumiem lielos attālumos;
- izmantot inovatīvas satiksmes vadības sistēmas un tirgus pasākumus, piemēram, likvidēt pašreizējos šķēršļus īsiem jūras pārvadājumiem.



Rīcības ceļvedis

Pēdējo 10 gadu laikā gaisa pārvadājumu, autopārvadājumu un zināmā mērā arī dzelzceļa pārvadājumu nozares sākušas darboties atklāta tirgus apstākļos, un visās nozarēs ir palielinājusies arī drošība. Sākusi funkcionēt arī Eiropas vienotā gaisa telpa, kas koordinē gaisa telpas konfigurāciju un pārvaldību. Pasažieriem tagad ir ar likumu noteiktas tiesības, un ir pieņemti jauni noteikumi par nozarē strādājošo darba apstākļiem.

Eiropas transporta tīkls jeb TEN-T ir sekmējis teritoriālo kohēziju; šajā sakarā nevar nepieminēt, ka programma palīdzēja ātrgaitas dzelzceļa savienojumu izveidē. Visbeidzot, liela vēriba veltīta transporta ekoloģisko parametru uzlabošanai.

Stratēģijas „Eiropa 2020” kontekstā Eiropas transporta infrastruktūras tīkla tālākā attīstība būs vērsta uz tādas resursefektīvas transporta sistēmas izveidi, kuras pamatā ir novatoriski risinājumi un kas palīdz risināt ar klimata pārmaiņām un vidi saistītas problēmas un sekmēt teritoriālo kohēziju.

Lai Eiropa virzītos pa ceļu, kas atbilst šīs un nākamo desmitgažu vajadzībām, 2011. gada Baltajā grāmatā uzskaitīti veicamie pasākumi, kas sakrājas agrākajos sasniegumos. Iepazīstieties ar dažiem ierosinājumiem.

Efektīva un saskaņota mobilitātes sistēma

- Vienota Eiropas transporta telpa
- Kvalitatīvu darbavietu un darba apstākļu veicināšana
- Drošs transports
- Rīcība transporta drošības labā: tūkstošiem dzīvību glābšana
- Pakalpojumu kvalitāte un uzticamība

Inovācijas nākotnei: tehnoloģijas un paradumi

- Eiropas transporta inovāciju un pētniecības politika
- Ilgtspējīgāku paradumu veicināšana
- Saskaņota pilsētu mobilitāte

Moderna infrastruktūra un vieds finansējums

- Transporta infrastruktūra: teritoriālā kohēzija un ekonomiskā izaugsme
- Saskaņota finansēšanas sistēma
- Pareiza cenu izvēle un izvairīšanās no izkropļojumiem

Ārējā dimensija

- Energoefektivitātes veicināšana un starptautisko mērķu sasniegšana klimata pārmaiņu jomā
- Tādas sadarbības sistēmas izveide, lai mūsu transporta un infrastruktūras politika aptvertu arī kaimiņvalstis



Elektromobilīti palīdzēs sasniegt emisiju samazināšanas mērķus.

KONKURĒTSPĒJĪGA UN ILGTSPĒJĪGA TRANSPORTA SISTĒMA EIROPAI

Efektīvi transporta tīkli sekmē teritoriālo kohēziju

Pēdējā desmitgadē novērotajā Eiropas transporta sistēmas augšupejā izšķirīga nozīme bijusi pasākumiem ES līmenī. Struktūrfondi un Kohēzijas fonds jau no laika gala bijuši ievērojams finansējuma avots ieguldījumiem, kas nepieciešami, lai uzlabotu transporta savienojumus ES atpalikušākajos reģionos.

Kohēzijas politika aktīvi sekmē reģionālus un valstu pasākumus, kas vērsti uz transporta prioritāšu īstenošanu un pārrobežu sadarbību. Nesen pieņemtās makroreģionālās stratēģijas — Donavas reģiona stratēģija un Baltijas jūras reģiona stratēģija — sniedz stabilāku pamatu pārrobežu plānošanai un paver iespējas saskaņotai transporta attīstībai.

Ekonomiskās krīzes sekas vēl aizvien ir jūtamas visā ES — augošais bezdarbs un izdevumu samazināšana publiskajā sektorā nozīmē, ka vajadzība pēc rentablas mobilitātes ir spiedīgāka nekā jebkad agrāk, taču mobilitātes nodrošināšanai nepieciešamie līdzekļi sarūk. Jācenšas padarīt vairāk, tērējot mazāk. Esošām un sevi apliecinājušām sistēmām, kā kohēzijas politika, ir lieliskas iespējas uzlabot to daudzveidīgo pasākumu kvalitāti, ko īsteno dažādos reģionos un valstīs, piemēram, sniegt atbalstu Eiropas dzelzceļa nozarei.

Eiropas dzelzceļa nozare

„Kad 1986. gadā sākās darbi pie Spānijas pirmās ātrgaitas dzelzceļa līnijas, Spānija bija viena no nabadzīgākajām Eiropas Savienības valstīm, un Andalūzija bija viens no nabadzīgākajiem Spānijas reģioniem. Tomēr Spānijas valdība pieņēma lēmumu būvēt pilnīgi jaunu ātrgaitas dzelzceļa līniju starp galvaspilsētu Madridi un reģiona nozīmīgāko pilsētu Seviju, izmantojot vislabākās pieejamās tehnoloģijas. Kopš tā laika valsts ir piedzīvojuši strauju izaugsmi, un Andalūzija ir kļuvusi par daudz konkurētspējīgāku reģionu nekā agrāk. Tas nebūtu bijis iespējams, ja nebūtu kohēzijas politikas un tās teritoriālās ietekmes.”

Kas ir TEN-T?

Uz Eiropas transporta tīklu jeb TEN-T balstās gan preču plūsma, gan cilvēku brīva pārvietošanās Eiropas Savienībā. Tā ir viena no nozīmīgākajām programmām, kas tuvina ES rietumus un austrumus un nosaka Eiropas vienotās transporta telpas aprises.

Ciešāka integrācija, kuras nepieciešamību nosaka lielāks iekšējais tirgus, transporta radīto CO₂ emisiju samazināšana, ES loma globālajā cīņā pret klimata pārmaiņām — visu šo sarežģīto uzdevumu dēļ politika bija jāpārskata. Pārskatīšanu sāka 2009. gadā.

TEN-T saņem ES atbalstu no TEN-T programmas, Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda, jo piekļuves uzlabošana ir izšķirīgs faktors, lai veidotu konkurētspējīgāku un vienotāku Eiropu.

Kam piešķir atbalstu?

Kopējais ES ieguldījums transportam programmas 2007.-2013. gada laikposmam ir šāds:

- TEN-T, valsts nozīmes, reģionāliem un vietējiem ceļiem – vairāk nekā €41 miljards,
- dzelzceļa infrastruktūrai, ieskaitot TEN-T un citus projektus – aptuveni €24 miljardi,
- pilsētas transportam – €8,1 miljardi,
- ostām un iekšzemes ūdensceļiem – €4,3 miljardi,
- multimodālam transportam un intelektuālām sistēmām – €3,3 miljardi,
- lidostām – €1,84 miljardi.

Ne tikai TEN-T

Pašlaik TEN-T saņem aptuveni pusi no transportam paredzētajiem kohēzijas politikas līdzekļiem. Pārējās prioritātes ir valstu, reģionālie un vietējie tīkli un nepiesārņojošs pilsētas transports. Aktuāls ir jautājums, kā līdzekļus labāk sadalīt turpmāk. Ir skaidrs, ka nepieciešamība dekarbonizēt transporta sistēmas un ES atbalstu novirzīt investīcijām, kas nepārprotami sekmē kopējo prioritāšu īstenošanu, arī nozīmē, ka vairāk uzmanības jāvelta infrastruktūras vajadzīgām vietām un nepiesārņojošam sabiedriskajam transportam pilsētās.



Pilsētas transports

Pilsētas veicina izaugsmi arī plašākā apkaimē. Tās nodrošina pakalpojumus, darba un izklaides iespējas apkārtējo reģionu iedzīvotājiem. Tāpēc ir ļoti svarīgi, lai pilsētas transporta sistēma būtu pilnībā iekļauta plašāka reģiona transporta sistēmā. Tomēr tieši pilsētas visvairāk cieš no sastrēgumiem, gaisa piesārņojuma un trokšņa. Ceturto daļu no visām transporta sektora CO₂ emisijām rada autosatiksmē pilsētās, un tur notiek 69 % satiksmes negadījumu. Lai sasniegtu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķus un mazinātu atkarību no naftas, mums nāksies pakāpeniski atteikties no „tradicionālajiem” transportlīdzekļiem pilsētu ielās.

Jo vairāk cilvēku izmantos dažāda veida kolektīvo transportu, jo labvēlīgāk tas ietekmēs sabiedrisko transportu, kas, savukārt, līdztekus pūliņiem padarīt pievilcīgāku un drošāku velobraukšanu un iešanu kājām, tiks cilvēkiem atstāt automašīnu mājās.

Cilvēkus, kuri nevar iztikt bez automobiļa, rosinās izmantot mazākus, vieglākus un specializētākus transportlīdzekļus. Lieli autobusu un taksometru parki, nelieli un mazāk piesārņojoši kravas automobiļi — tieši šī joma ir vispiemērotākā, lai kļūtu par novatorisku risinājumu izmēģinājumu lauciņu, kur pārbaudīt alternatīvas vilces sistēmas un degvielas. Sabiedriskā transporta izmantošanu var veicināt, nosakot maksu par ceļu izmantošanu un pārredzamas nodokļu iekasēšanas sistēmas, kā arī ieviešot jaunas tehnoloģijas.



„Kavēties nedrīkst. Infrastruktūras plānošanai, izbūvei un aprikošanai nepieciešami daudzi gadi, un vilcieni, lidmašīnas un kuģi tiek ekspluatēti gadu desmitiem. Tas nozīmē, ka no tā, ko izvēlamies pašlaik, būs atkarīgs transports 2050. gadā. Ir jārikojas Eiropas līmenī, lai nodrošinātu, ka transporta transformācija tiek noteikta kopā ar mūsu partneriem, nevis citviet pasaulē.”

Ceļvedis uz vienoto Eiropas transporta telpu – baltā grāmata par konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transportu

MATIASS RUETE

Intervija ar Transporta un mobilitātes ĢD ģenerāldirektoru Matiasu Rueti

Līdz 2010. gadam Matias Ruete (Matthias Ruete) bija Eiropas Komisijas Enerģētikas un transporta ĢD ģenerāldirektors, bet pēc tam kļuva par jaunā Transporta un mobilitātes ĢD ģenerāldirektoru.

Kādas ir nozīmīgākās pagātnes atziņas? Raugoties uz 2020. gadu, kādi ir galvenie uzdevumi nākotnes transporta nozarē?

Mūsu sarežģītākais uzdevums ir palīdzēt transportam risināt nākotnes problēmas, tajā pašā laikā neapdraudot tā efektivitāti, un uzturēt un kāpināt nozares konkurētspēju.

Pēdējā desmitgadē Eiropa ir daudz sasniegusi. Ir atvērti gaisa satiksmes un autosatiksmes tirgi, daļēji arī dzelzceļa tirgus, un ir izdevies uzlabot drošību un drošumu visos transporta veidos. Tomēr šī sistēma nav ilgtspējīga. Ja atstāsim novārtā vai nepietiekami novērtēsim nākotnes grūtības un kavēsimies ar vajadzīgajām pārmaiņām, tā būs liktenīga kļūda.

Atkarība no naftas, sastrēgumi un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana ir steidzami risināmas problēmas, no kurām SEG emisiju samazināšana ir vissvarīgākā. Mēs esam apņēmušies līdz 2050. gadam samazināt emisijas par 80 %. Transporta nozarē emisijas jāsamazina vismaz par 60 %, salīdzinot ar 1990. gadu (par 70 % mazāk nekā tagad). Komisijas 28. martā pieņemtajā Baltajā grāmatā iztirzātas šīs problēmas un iezīmēta stratēģija, lai Savienība varētu tās sekmīgi risināt.

Jūsprāt, kā ES transporta politika var sekmēt Savienības ekonomisko un teritoriālo kohēziju?

Baltajā grāmatā ierosināts izveidot Eiropas koridoru „pamatīklu”, pa kuriem ar augstu efektivitāti un zemām emisijām pārvadā lielus un konsolidētus kravu un pasažieru apjomus un kas aptver visu kontinentu.

Tas nodrošinās efektīvus multimodālus savienojumus starp ES dalībvalstu galvaspilsētām un citām svarīgākajām pilsētām, ekonomikas centriem, ostām, lidostām un nozīmīgākajiem sauszemes robežšķērsošanas punktiem. Tas veidos Eiropas vienotās transporta telpas mugurkaulu un stiprinās kohēziju starp visiem reģioniem.

Kādi ir galvenie elementi ES stratēģijā par transporta sistēmas attīstību nākotnē, kas ierosināta Baltajā grāmatā?

Četri galvenie soļi ir šādi:

- Eiropas vienotās transporta telpas izveide, kas atvieglos iedzīvotāju un kravu kustību, samazinās izmaksas un vairo Eiropas transporta ilgtspējību;
- labāka saikne starp tehnoloģisku novatorisko risinājumu izstrādi un to ieviešanu dzīvē, izmantojot saskaņotu pētniecības politiku;
- tāda infrastruktūras plānošana, lai maksimāli palielinātu izaugsmi un līdz minimumam samazinātu ietekmi uz vidi; un
- infrastruktūras savienojumu izveide ar kaimiņvalstīm, lai atvērtu trešo valstu transporta pakalpojumu, produktu un ieguldījumu tirgus un tādējādi sekmētu tirdzniecības attīstību.



” Mūsu sarežģītākais uzdevums ir palīdzēt transportam risināt nākotnes problēmas, tajā pašā laikā neapdraudot tā efektivitāti. ”

LUIŠS VALENTE DE OLIVEIRA

Jūras maģistrāļu Eiropas koordinators

Luišs Valente de Oliveira (Luis Valente de Oliveira) līdz šim ir ticis ar vairāk nekā 400 ieinteresētajām personām no ES jūras valstīm un iesniedzis trīs ikgadējos darbības ziņojumus.

Kādas ir nozīmīgākās pagātnes atziņas? Raugoties uz 2020. gadu, kādi ir galvenie uzdevumi nākotnes transporta nozarē?

Grūtākais uzdevums ir dažādu transporta veidu koordinēšana — proti, kā preces no vienas vietas nogādāt citā visātrākajā, ekonomiskākajā, ērtākajā un nepiesārņojošākajā veidā. Ja mēs aplūkojam tikai vienu transporta veidu, iespējamie risinājumi ir vai nu funkcionāli neelastīgi, vai izmaksu ziņā neracionāli.

Lai rastu atbildes, mums jāiepazīst katra transporta veida īpatnības un par pamatprincipu jāizvirza multimodāli risinājumi.

Jūsuprāt, kā ES transporta politika var sekmēt ekonomisko un teritoriālo kohēziju?

Reģiona iedzīvotāju labklājība ir atkarīga no tā saimnieciskās aktivitātes, savukārt ražošana un patēriņš nav iespējami bez transporta. Lai sekmētu attīstību un kohēziju, jānostiprina sakari starp komplementāriem reģioniem.

Vairāk nekā 90 % ES importa un eksporta pārvadā caur Eiropas ostām. Tāpēc svarīgs pirmais solis ir nodrošināt iespējami labākas ostas un vispiemērotākos savienojumus starp tām.

Dažos transporta veidos pastāv minimālais kravas apjoms, lai pārvadājumi būtu ekonomiski izdevīgi, tāpēc risinājumiem jābūt dzīvotspējīgiem. Ja kravu pārvadājumi koncentrējas noteiktos virzienos, tad savienojumi var būt ekonomiski ilgtspējīgi. Izmaksas un laika patēriņš jāsamazina līdz minimumam, un vienīgais veids, kā to panākt, ir kombinēt dažādus transporta veidus un izmantot to priekšrocības. ES transporta politika jāattiecinā uz visiem transporta veidiem, lai transportēšana būtu saskaņotāka un efektīvāka.

Kādas ir būtiskākās atziņas, ko esat guvis kā TEN-T prioritārā projekta Eiropas koordinators?

Prioritārais projekts „Jūras maģistrāles” jau tiek aktīvi īstenots: astoņi nesen apstiprināti projekti aptver Eiropas jūras telpu. To pamatā ir idejas, kas apspriestas ar cilvēkiem no visas Eiropas.

Ja projektā ir iesaistītas vairākas valstis, tas ir labs veids, kā dalīties paraugpraksē un pētījumu rezultātos. Domu apmaiņa grupā dod iespēju rast elastīgus risinājumus.

Es esmu pārliecināts, ka ir jānostiprina mācību programmas loģistikā gan darbiniekiem, gan tiem, kas uzņēmumos atbild par kravu pārvadājumiem, lai pienācīgi risinātu sarežģītās loģistikas problēmas tagad un nākotnē.



” Vairāk nekā 90 % ES importa un eksporta pārvadā caur Eiropas ostām. ”

ŽANS MARKS OFNERS

Bordo metropoles (Akvitānijā) pilsētplānošanas biroja ģenerāldirektors

Pilsētplānošanas inženieris un politikas analītiķis Žans Marks Ofners (Jean-Marc Offner) ir Bordo metropoles (Akvitānijā) pilsētplānošanas biroja „a’urba” ģenerāldirektors.

Kādas ir nozīmīgākās pagātnes atziņas? Raugoties uz 2020. gadu, kādi ir galvenie uzdevumi nākotnes transporta nozarē?

Jau vairākas desmitgades daudzās ES valstīs viens no sabiedriskā transporta politikas galvenajiem mērķiem ir pilsētu un starppilsētu autosatiksmes samazināšana.

Sabiedriskajam transportam nav izdevies apturēt satiksmes apjomu pieaugumu, un viens no galvenajiem uzdevumiem transporta nozarē līdz 2020. gadam būs ieviest tādus sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas atbilst mūsu mainīgajam dzīvesveidam: elastīgākus grafikus, ērtus un kvalitatīvus pakalpojumus, transportēšanas laika racionālu izmantošanu.

Jūsuprāt, kā ES transporta politika var sekmēt ekonomisko un teritoriālo kohēziju?

Jau vairākus desmitus gadu ātrgaitas tīklu izveide ir galvenais paņēmieni, lai tuvinātu dažādu Eiropas valstu reģionus un tādējādi veicinātu zināmu sociālo un ekonomisko kohēziju. Šiem centieniem ir jāturpinās.

Tīkpat svarīgi ir neatstāt novārtā ieguldījumus reģionālā līmenī, jo bez tiem nav iespējams iztikt, ja vēlamies, lai pienācīgi funkcionē aglomerācijas. Publiskās pārvaldes iestādes un tīklu apsaimniekotāji bieži vien uzklausa kritiku par reģionālās infrastruktūras atstāšanu novārtā, jo priekšroku dod ienesīgākajām ātrgaitas līnijām. Mēs uzskatām, ka būtiski svarīgi ir abi līmeņi.



Ņemot vērā vides problēmas, mums ir jāatrod pieņemams kompromiss starp vēlmi veidot tīklus, kas aptver pēc iespējas plašākas teritorijas, un nepieciešamību regulēt satiksmes plūsmas.

Jūsuprāt, kāda būs transporta loma integrētā pilsētattīstībā?

Ir nepieciešama arī aizvien ciešāka transporta un pilsētplānošanas politikas koordinēšana. Priekšroka dodama kompaktākām konurbācijām, jo tad iespējami īsāki braucieni. Risinājums varētu būt tāda teritoriālās plānošanas politika, lai būtu iespējams rezervēt zemi, laikus paredzēt vērtības pieaugumu, ko izraisa jaunas infrastruktūras izbūve, un būvēt sociālos mājokļus.

Būtu jānosaka, ka ir obligāts minimālais pakalpojumu blīvuma līmenis rajonos ar labu sabiedrisko transportu, un vienlaikus jāpiekopj ierobežojoša autostāvvietu politika.

Mums jāpanāk, lai pašreizējā pilsētorganizācija būtu ilgtspējīgāka. Proti, mums jāmeklē jauni automobiļu izmantošanas veidi: automobiļu kopizmantošana un koplietošana, automobiļu un sabiedriskā transporta integrēšana. Ja izdotos panākt, ka automobili ir vairāk braucēju, un brauciena laiku samazināt uz pusi, vides ziņā tas dotu tādus pašus ieguvumus kā visas sabiedriskā transporta attīstības koncepcijas kopā!

” Jau vairākas desmitgades daudzās ES valstīs viens no sabiedriskā transporta politikas galvenajiem mērķiem ir pilsētu un starppilsētu autosatiksmes samazināšana. ”

HORSTS ZAUERS

Berlīnes un Brandenburgas kopējā teritoriālās plānošanas departamenta Eiropas lietu nodaļas vadītājs

Horsts Zauers (Horst Sauer), Berlīnes un Brandenburgas teritoriālās plānošanas kopējā departamenta Eiropas lietu nodaļas vadītājs, ir atbildīgs par Berlīnes un Brandenburgas galvaspilsētas reģiona iesaistīšanu ES teritoriālajā attīstībā. Pašlaik viņš pievērsies TEN-T tīklu ietekmei uz reģioniem, īpaši uz reģionu starp Skandināviju un Adrijas jūru.

Kādas ir nozīmīgākās pagātnes atziņas? Raugoties uz 2020. gadu, kādi ir galvenie uzdevumi nākotnes transporta nozarē?

Aizvien skaidrāk redzams, ka jaunu infrastruktūru iespējams izbūvēt tikai tad, ja ir acimredzami ekonomiskie ieguvumi reģiona mērogā. Mēs strādājam kopā ar vairāk nekā 30 partneriem, lai izveidotu SCANDRIA koridoru, kas caur Berlīni savieno Skandināviju ar Adrijas jūru. Mūsu uzdevums ir labāk sasaistīt jaunus centrus ar galvaspilsētu reģioniem visā koridora garumā. Šajā Eiropas daļā ir milzīgas reģionālās izaugsmes iespējas.

Mēs galvenokārt koncentrējamies uz esošās infrastruktūras optimālu izmantošanu un transporta radīto emisiju mazināšanu, nevis lūdzam lielus ieguldījumus jaunas infrastruktūras izveidei.



Jūsaprāt, kā ES transporta politika var sekmēt ekonomisko un teritoriālo kohēziju?

Gaidāmais pamattīkls — ES transporta politikas mugurkauls — ir balstīts uz principu par galveno transporta mezglu savienošānu. Šajos mezglos (piemēram, Vācijas galvaspilsētas reģionā, ko veido Berlīne un Brandenburga) jāsaplūst visa veida transportam, un tiem jābūt savienotiem ar citiem centriem, piemēram, ostām vai nozīmīgiem ekonomikas centriem.

Uzlabojot piekļuvi Centrāleiropā, augs arī ekonomiskā aktivitāte, kas savukārt sekmē teritoriālo kohēziju. Spēcīgs pamattīkls nāks par labu reģioniem, kam ir labi savienojumi ar galvenajiem transporta maršrutiem.

Kā jūs definētu labas pārvaldības sistēmu transporta infrastruktūras plānošanā?

Manuprāt, reģionālajai plānošanai / reģionālajai politikai jābūt cieši saistītai ar transporta plānošanu. Transports nav pašmērķis, tam ir jākalpo cilvēku un uzņēmumu vajadzībām.

Mēs Berlīnes un Brandenburgas reģionā esam guvuši ļoti pozitīvu pieredzi ne tikai „pārrobežu” plānošanā, kas aptver Berlīnes pilsētu un to ieskaujošo Brandenburgas pavalsti, bet arī teritoriālās un transporta plānošanas saliedēšanā. Šādas sadarbības spilgts apliecinājums ir sabiedriskā transporta pakalpojumi, par kuriem jau vairāk nekā 10 gadus rūpējas „Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)”.

” Transports nav pašmērķis, tam ir jākalpo cilvēku un uzņēmumu vajadzībām. ”

MULTIMODĀLS TRANSPORTA TĪKLS EIROPAI

Eiropas Savienība ir nenogurstoši atbalstījusi Eiropas transporta tīkla (TEN-T) veidošanu jau kopš 1992. gada, kad tika pieņemts Māstrihtas līgums. TEN-T veicina ES iekšējā tirgus attīstību, stiprina ekonomisko un sociālo kohēziju un saista salas, cietzemes ieskautus un nomaļus reģionus ar Savienības centrālajiem reģioniem. Tas arī tuvina ES kaimiņvalstīm un pasaules tirgiem.

Pirmās dalībvalstīm domātās TEN-T attīstības pamatnostādnes tika pieņemtas 1996. gadā ar Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumu. Pēc 2004. gada paplašināšanās šīs pamatnostādnes tika būtiski pārskatītas un atjauninātas.

Pamatojoties uz TEN-T politiku, jau ir īstenoti vairāki ievērojami un sekmīgi projekti, piemēram, ātrgaitas dzelzceļa

Kopējie līdzšinējie TEN-T ieguldījumi (1996.-2013. g.)	apm. €800 miljardi
ES līdzšinējie finansējuma avoti*	apm. €230 miljardi
Nepieciešamie ieguldījumi nākotnē (līdz 2020. g.)	apm. €550 miljardi

* TEN-T programma, Kohēzijas fonds, ERAF, EIB aizdevumi un kredītgantijas.

līnija Parīze-Brisele-Ķelne-Amsterdama-Londona vai Ēresunda dzelzceļa/autoceļa tilts starp Dāniju un Zviedriju. Jāpiemin arī Madrides-Barselonas ātrgaitas dzelzceļa līnija, Milānas Malpensas lidosta, Korkas-Dublinas-Belfāstas-Lārnas-Strenrāras dzelzceļa līnija un daudzi citi projekti, kuru īstenošana vēl turpinās.

Gatavība nākotnes prasībām

Pamatojoties uz pēdējo 15 gadu pieredzi, Eiropas Komisija uzsāka visaptverošu TEN-T politikas pārskatīšanu un ierosināja jaunas īstenošanas un plānošanas pamatnostādnes. Šīs jaunās pamatnostādnes, kuru pieņemšanu Eiropas Parlamentā un Padomē sāks apspriest 2011. gada otrajā pusē, piedāvā būtiski pārskatītu politikas pieeju: tās pamatā ir stiprās puses, tā tiecas novērst konstatētos trūkumus un izvirza jaunus uzdevumus.

Līdz šim TEN-T attīstība noritēja šādi: atsevišķas dalībvalstis pakāpeniski apzināja un īstenoja prioritāros projektus, t.i., tika izmantota augšupēja un sadrumstalota pieeja. Tādējādi izdevās apzināt un attīstīt svarīgus projektus visā TEN-T tīklā, kā minēts iepriekš, tomēr ar šādu pieeju nebija iespējams izveidot pilnībā saskaņotu un multimodālu tīklu, kas aptver visu Eiropu.

Divi papildinoši tīkli

Tagad plānošana notiks divos līmeņos: pirmajā līmenī ir visaptverošais tīkls, ko pārklāj otrā līmeņa pamattīkls, kuru veido stratēģiski nozīmīgākās TEN-T daļas.

Visaptverošais tīkls veidosies, atjauninot un pielāgojot pašreizējo TEN-T, un ietvers attiecīgo esošo un plānoto infrastruktūru dalībvalstīs. Pamattīklu veidos tie TEN-T segmenti, kuros koncentrētas starptautisko kravu un pasažieru pārvaļājumu plūsmas un kuri nodrošina efektīvus savienojumus gan starp Savienības rietumiem un austrumiem, gan starp perifērajiem un centrālajiem reģioniem.

Šie abi tīkli kopā veidos infrastruktūras pamatu Eiropas vienotajai transporta telpai, nodrošinot efektīvi funkcionējošus un multimodālus transporta savienojumus starp ES galvaspilsētām un ar ES galvenajiem ekonomiskajiem centriem un robežšķērsošanas vietām Eiropas transporta sistēmā.

Saskaņota plānošana un izstrāde

Jaunā TEN-T politika galvenokārt nodrošinās, ka tiek ciešāk saskaņota tīkla plānošana un izstrāde Eiropas līmenī. Tās pamatā būs saskanīga un pārredzama Eiropas plānošanas metodoloģija, ko pārraudzīs Komisija un ko izstrādās pēc plašām apspriedēm ar ieinteresētajām apriņdām.



Saskaņota īstenošana

Otrkārt, ciešāk tiks saskaņota arī jaunās TEN-T politikas īstenošana. Par izejas punktu ņemot pamattiklu, tiks apzināti un izstrādāti vairāki koridori atbilstoši augošajām jaudas/caurlaides vajadzībām. Kopumā par koridoru izveidi būs atbildīgs Eiropas koordinators, savukārt koridoru izveides daudzgadņu plānos noteiktos termiņos tiks apzināts, kādas ir nozīmīgākās ieguldījumu vajadzības un kādi mazāka apjoma uzlabojumi jāveic īstermiņā.

Visbeidzot, jaunā politikas pieeja lielāku uzsvāru liks uz ES finansiālās iesaistīšanās saskaņošanu un nosacītību. Projektu līdzfinansējumu piešķirs tad, ja ar šiem projektiem varēs izveidot pamattīklā trūkstošos savienojumus un novērst sastrēgumus, kā arī nodrošināt efektīvu komodalitāti, savukārt par prioritāriem uzskatīs projektus, kam ir vislielākā Eiropas pievienotā vērtība (piemēram, ar tiem tiek izveidoti pārrobežu savienojumi). Tajā pašā laikā saskaņota finansēšanas sistēma ļaus Kohēzijas fonda un struktūrfondu līdzekļu piešķiršanu salāgot ar TEN-T politikas mērķiem, tādējādi pozitīvi ietekmējot projektu īstenošanas efektivitāti un ātrumu.



Multimodalitāte – rūpniecisko reģionu attīstības ķīla.

VIDEI NEKAITĪGĀKS UN NEPIESĀRŅOJOŠĀKS TRANSPORTS

Resursefektivitātei un ilgtspējībai jāklūst par Eiropas Savienības transporta politikas pamatprincipu: tas minēts gan stratēģijā „Eiropa 2020”, gan nesen publicētajā Komisijas Baltajā grāmatā par transportu. Tāpēc transporta „dekarbonizācija”, proti, nozares siltumnīcefekta gāzu emisiju ļoti krasa samazināšana, ir kļuvusi par vienu no svarīgākajām Eiropas ekonomikas un vides politikas prioritātēm.

Stratēģijā „Eiropa 2020” izklāstīta ES ekonomiskā stratēģija nākamajai desmitgadei. Tajā galvenā uzmanība pievērsta tam, lai veicinātu progresīvu, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi. Mērķis ir izveidot tādu ekonomiku, kas rada zemas oglekļa emisijas, balstās uz zināšanām un inovāciju, efektīvāk izmanto resursus un tajā pašā laikā nodrošina sociālo un teritoriālo kohēziju.

No transporta nozares lielā mērā ir atkarīga Eiropas ekonomikas nākotne, tāpēc tai būs liela loma centienos sasniegt stratēģijas „Eiropa 2020” mērķus. 2011. gada janvārī Komisija uzsāka vienu no stratēģijas „Eiropa 2020” pamatiniciatīvām: „Resursu ziņā efektīva Eiropa”. Tajā nepārprotami pausts, ka ES transporta politikas pamatprincipam jābūt resursefektivitātei.

Ilgtspējīgi risinājumi

Tas, ka transportam ir jāklūst efektīvākam, lai nodrošinātu Eiropas uzplaukumu nākotnē, ir viena no galvenajām atziņām arī Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu”, ko Komisija pieņēma 2011. gada 28. martā.

Baltajā grāmatā ieskicēts redzējums par konkurētspējīgu, resursefektīvu un ilgtspējīgu transporta sistēmu Eiropā. Dokumentā par prioritātēm izvirzīts nepiesārņojošs pilsētas transports un dekarbonizācija.

Laikā, kas mums izvirza aizvien jaunus un sarežģītākus uzdevumus, transportam jāklūst ilgtspējīgākam. Pirmkārt, nākamajās desmitgadēs nafta kļūs aizvien grūtāk pieejama un dārgāka, jo tās piegādes avoti kļūst aizvien nestabilāki.

Otrkārt, lai sasniegtu mērķi — panākt, lai globālā sasilšana nepārsniedz 2°C —, ES līdz 2050. gadam ir jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas par 80-95 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tas nozīmē, ka transporta nozarē jāpanāk siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums par vismaz 60 %.

Laukāntijas ceļš – ceļa būve – Jiveskile Somijā.
Velosipēdistu un gājēju tuneļa izbūve.



Emisiju samazināšana

Problēma ir tāda, ka transports ir ļoti liels un aizvien augošs siltumnīcefekta gāzu emisiju avots. Tāpēc Baltajā grāmatā īpaša uzmanība veltīta dekarbonizācijai.

Ja Eiropa vēlas uzlabot visu transportlīdzekļu energoefektivitāti, tad ir jārada un jāievieš tirgū ilgtspējīgas degvielas un videi nekaitīgi transportlīdzekļi. Fosilie enerģijas avoti, kas rada CO₂ emisijas, Eiropai ir pakāpeniski jāaizstāj ar videi nekaitīgākām alternatīvām.

Tālab Komisija ir paredzējusi izstrādāt alternatīvo degvielu stratēģiju, lai mazinātu Eiropas transporta nozares atkarību no naftas un galu galā panāktu pilnīgu dekarbonizāciju.

Runājot par ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķiem, Komisija daudz ievēribas velta pilsētas transportam. Daudzas Eiropas pilsētas cieš no sastrēgumiem, sliktas gaisa kvalitātes un trokšņa. Vieglās automašīnas, kravas automobiļi un autobusi Eiropas apdzīvotajās vietās rada aptuveni ceturto daļu no transporta nozares CO₂ emisijām.

Komisija vēlas, lai ar tradicionālām degvielām darbināmie transportlīdzekļi pamazām izzustu no pilsētu ielām: mērķis ir panākt samazinājumu par 50 % līdz 2030. gadam un 100 % līdz 2050. gadam. Tas ievērojami mazinātu Eiropas atkarību no naftas un palīdzētu sasniegt transporta nozares mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas.

Jāveicina mazāku un vieglāku pasažieru automobiļu izmantošana. Tajā pašā laikā lielākas pūles jāvelta tam, lai pilsētu centrā braucošos autobusus, taksometrus un vieglos kravas automobiļus varētu aprīkot ar alternatīviem dzinējiem un darbināt ar alternatīvām degvielām, lai tādējādi samazinātu pilsētas transporta radīto piesārņojumu un emisijas.

Integrēta pieeja

Komisija arīdzan vēlētos panākt, ka līdz 2030. gadam lielākajās pilsētās tiktu ieviesta tāda loģistikas sistēma, kas praktiski nerada siltumnīcefekta gāzu emisijas. Izmantojot intelektiska transporta risinājumus, pilsētās var izveidot efektīvas „pēdējā kilometra” piegāžu sistēmas.

Precis pilsētas veikalēm un birojiem varētu piegādāt vieglie kravas automobiļi, kas rada zemas emisijas un kurus darbina elektroenerģija, ūdeņradis vai hibrīdtehnoloģijas. Videi nekaitīgu piegādes transportlīdzekļu parks samazinātu arī gaisa un trokšņa piesārņojumu. Turklāt intensīvāk jācēnšas pārliecināt iedzīvotājus izmantot sabiedrisko transportu, vairāk iet kājām un braukt ar velosipēdu.

Integrēta pieeja ir labākais veids, kā risināt pilsētas transporta problēmas un pilnveidot transporta infrastruktūru un pakalpojumus. Tāpēc politikas veidošanā ir jāsaista transports ar tādiem jautājumiem kā zemes izmantojums, plānošana, vides aizsardzība, mājokļi, pieejamība, mobilitāte un nozares vajadzības.

UZZINIET VAIRĀK

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



KALDINOT CIEŠĀKUS SAKARUS AR DIENVIDAUSTRUMEIROPU

Projekts ilgst no 2009. gada līdz 2012. gadam

EARF atbalsts projektam sasniedz €1,7 miljonus

Kopējais budžets: €2,38 miljoni

Dienvidaustrumeiropa ir nozīmīga tranzīta zona ES, taču tās attīstība atpaliek no pārējā kontinenta nepietiekamu ieguldījumu un neapmierinošas starptautiskās sadarbības dēļ. Šādas problēmas risina trīs gadu projekts „Dienvidaustrumeiropas transporta ass sadarbība” (South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC), kura mērķis ir iedibināt ciešāku sadarbību starp reģiona ES dalībvalstīm un citām valstīm, jo īpaši transporta jomā.

Projekts saņem līdzfinansējumu no ES Dienvidaustrumeiropas programmas, un tajā darbojas 17 partneri (galvenokārt valstu transporta ministrijas) no 9 reģiona valstīm. Projektā darbojas arī četri novērotāji no Bosnijas un Hercegovinas, Ungārijas, Slovērijas un Ukrainas.

Transporta infrastruktūra reģionā ir ļoti dažāda. Piemēram, Austrijā, Slovēnijā, Ungārijā un Horvātijā ir plašs un moderns autoceļu tīkls, bet citās kaimiņvalstīs situācija ir bēdīgāka. Pārrobežu autoceļu un dzelzceļa savienojumi starp reģiona mazākajām valstīm bieži vien ir nepietiekami vai to nav vispār. Šāds stāvoklis kavē preču, pakalpojumu un personu brīvu kustību un ir šķērslis visa reģiona ilgtspējīgai attīstībai.

Ar skatu uz TEN-T

„Mūsu projekta unikalitāte meklējama faktā, ka tas apvieno ES dalībvalstis un trešās valstis, lai radītu labāku teritoriālo integrāciju un transporta savienojumus reģionā,” stāsta Karlo Fortuna (*Carlo Fortuna*) no Centrāleiropas iniciatīvas sekretariāta Triestē (Itālijā), kurš vada SEETAC projektu. Tas sekmē diskusijas par transporta infrastruktūru ES kandidātvalstīs un potenciālajās kandidātvalstīs, kā arī nāk par labu plānotajai TEN-T (Eiropas transporta tīkla) prioritāro projektu izvēšanai Rietumbalkānos. Karlo Fortuna cer, ka projekts arīdzan sekmēs ciešāku ES kohēziju ar Dienvidaustrumeiropu.

Nesen veiktā datu apkopošana deva partneriem iespēju izveidot datubāzi, kas sniedz aktuālu priekšstatu par autoceļu, dzelzceļa un jūras ceļu tīkliem reģionā. Tuvākajos mēnešos tiks veidots nākotnes scenāriju modelis saistībā ar prioritāriem transporta projektiem, piemēram, Ļubļanas – Belgradas šoseju.

Projekta konferencē, kas notika Tirānā (Albānijā) 2010. gada oktobrī un pulcēja augsta līmeņa pārstāvjus no ministrijām, tika apspriesti vairāki svarīgi jautājumi: piemēram, ieguldījumi, piekļuves reģionam saskaņota attīstība un iespējas reģionā vidējā termiņā izveidot saskaņotu transporta sistēmu atbilstīgi ES stratēģijai.



Sliežu ceļa un sliežu atjaunošana pie Krizno Ļubļanas- Mariboras līnijā.

UZZINIET VAIRĀK

- SEETAC: www.seetac.eu
- Dienvidaustrumeiropas programma: www.southeast-europe.net
- Centrāleiropas iniciatīva: www.ceinet.org

Scandria koridors, kas savieno Skandināviju ar Adrijas jūru, ir ļoti svarīgs reģioniem, kuri izvietoti gar šo ziemeļu-dienvidu asi. Tas ne tikai uzlabo transportu — labāki savienojumi pozitīvi ietekmē arī ekonomiskos, sociālos un vides aspektus.

„Šis projekts nav vērst tikai uz transportu,” uzsver Jirgens Noimillers (*Jürgen Neumüller*), *Scandria* projekta vadītājs. „Tā mērķis ir nest ekonomisko attīstību visam reģionam kopumā. Mēs vēlamies sasaistīt Skandināvijas novatorisko risinājumu iespējas ar citiem Centrāleiropas reģioniem (Berlīni, Prāgu, Vīni), tādējādi sekmējot izaugsmi.”

Atbilstīgi ES nolūkam padarīt transportu „videi nekaitīgāku” projekts ietver arī pasākumus, lai palīdzētu sasniegt mērķus klimata pārmaiņu jomā. Konkrēts piemērs ir centieni veicināt biogāzes izmantošanu par kravas transportlīdzekļu degvielu.

Projekts ilgst no 2009. gada līdz 2012. gadam

ERAF finansējums: €2,8 miljoni

Kopējais projekta budžets: €3,8 miljoni

Panākumu ķīla — visu pušu iesaistīšanās

19 projekta partnerus no Vācijas, Dānijas, Zviedrijas, Somijas un Norvēģijas var iedalīt trijās grupās: pētniecības iestādes, reģioni un ostas. Vadošais partneris ir Berlīnes un Brandenburgas kopējais teritoriālās plānošanas departaments.

Pētniecības iestādes nodrošina lēmumu pieņemšanai vajadzīgo zinātnisko bāzi, savukārt reģioniem uzticēta stratēģiska loma. Liela nozīme, strādājot pie infrastruktūras projektu īstenošanas, ir saiknēm ar iesaistītajām pusēm, piemēram, valstu ministrijām.

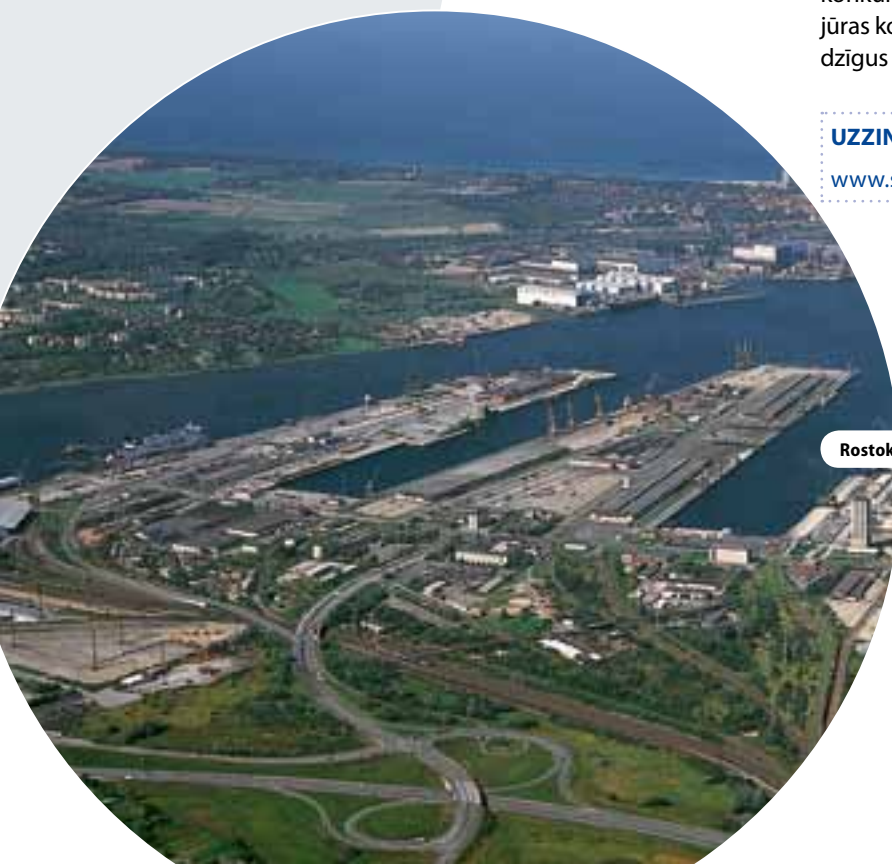
Tieša sadarbība starp Halmstades (Zviedrijā) un Rostokas (Vācijā) ostām ir vēsta uz jaunu pakalpojumu izveidi. Projektam ir arī „blakusefekti”, piemēram, *Scandria* bija impulss Rostokas un Gedseras (Dānijā) prāmja līnijas iekļaušanai ES programmā „Jūras maģistrāles”, kas deva iespēju saņemt finansējumu ostu infrastruktūras modernizēšanai un iegādāties jaunus prāmjus.

Vēl aizvien galvenais uzdevums ir sadarbībā iesaistīt uzņēmumus: tā kā uzņēmumi bieži vien lielāko uzmanību pievērš īstermiņa vajadzībām, nenākas viegli tos iekļaut ilgtermiņa stratēģiskā koncepcijā. „Vietējā līmenī ir organizēti vairāki semināri un informēšanas pasākumi, lai vairotu izpratni par ekonomiskajiem ieguvumiem no projekta,” norāda J.Noimillers.

Projektu *Scandria* izveidoja 2009. gadā pēc tam, kad 2007. gada novembrī tika pieņemta Berlīnes deklarācija, kurā aicināts izveidot pievilcīgu transporta infrastruktūru un nodrošināt konkurētspējīgus transporta veidus Skandināvijas – Adrijas jūras koridorā. *Scandria* aptver reģiona ziemeļus, savukārt līdzīgus pasākumus dienvidu daļā īsteno projekts *SoNorA*.

UZZINIET VAIRĀK

www.scandriaproject.eu



Rostokas osta.

PORTUGĀLE — KUĢU SATIKSMES SISTĒMA IR JAUNA, INTELEKTISKA SISTĒMA KUĢOŠANAS VADĪBAI

Projekts sākts 2008. gadā, un tā īstenošana vēl turpinās

ERAF finansējums: €53 miljoni

Valsts līdzfinansējums: €57 miljoni

Portugālei ir gara krasta līnija, kas ievērojami apgrūtina kuģošanas vadību, sākot ar kuģošanas plūsmu uzraudzību ūdeņos ar intensīvu satiksmi un beidzot ar starptautisko drošības standartu izpildi. Tagad vismodernākās datorspējas ļauj pārvaldes iestādēm allaž būt lietas kursā par kuģu kustību un apkopot informāciju Nacionālajā jūras satiksmes datubāzē.

Vairāk nekā 800 km garā piekrastes līnija atrodas stratēģiskajā maršrutā starp Ziemeļeiropas ostām un Vidusjūras un Ziemeļāfrikas ostām. Šajos ūdeņos ik gadus ienāk aptuveni 70 000 kuģu: jūras ceļos jebkurā brīdī atrodas 250-300 kuģu un tikpat daudz zvejas kuģu un jahtu. Kuģu satiksmes sistēma (VTS) piedāvā risinājumu, kā uzraudzīt visu šo kuģu kustību, gādāt par drošību piekrastes ūdeņos un mazināt sastrēgumus.

Darbības principi

Kopš 2008. gada janvāra Piekrastes jūras satiksmes vadības centrs izmanto VTS, lai uzraudzītu kuģu satiksmes plūsmas. Vienlaikus ir iespējams identificēt aptuveni 300 kuģu, un šī informācija tiek ievadīta Nacionālajā jūras satiksmes datubāzē.

Sistēma ietver arī divas satiksmes sadales shēmas: vienu Rokas ragā un otru Sanvisenti ragā. Šīs shēmas palīdz kontrolēt sastrēgumus divās zināmās „šaurajās vietās” piekrastē. Tāpat tās izmanto, lai panāktu drošības standartu ievērošanu. Pastāv stingri starptautiski noteikumi, kas attiecas uz bīstamām kravām, kuģu tipi, pasažieru drošību un zvejas kuģiem. Abas satiksmes sadales shēmas ir iekļautas Portugāles piekrastes obligātajā ziņošanas sistēmā (COPREP), kas pastāv no 2010. gada 1. jūnija.

Lieliskas sistēmas nāk par labu valstij

Sistēma sastāv no piekrastes VTS un piecām ostas VTS, un visas VTS pārziņina Jūras satiksmes kontroles nacionālā pārvalde.

leguvumi:

- tagad Portugālei ir pieejamas vismodernākās tehnoloģijas un piedāvājumi kuģošanas nozarē,
- tiek saglabāts valsts ostu komerciālais potenciāls nākotnē,
- Portugāles ūdeņu ekoloģiskajai kvalitātei tiek pievērsta lielāka uzmanība, un to nodrošināt palīdz ar VTS starpniecību iegūtā informācija,
- ir vieglāk nodrošināt policijas kontroli piekrastē, jo pastāv divvirzienu informācijas plūsma starp kuģiem un krasta iestādēm; kontrabandas un nelegālās imigrācijas kontroles pasākumi tagad ir daļa no krasta dienestu ikdienas darba.

Starptautiskā līmenī Portugāle tagad ir pilnībā iesaistījusies ES izsekošanas un informācijas sistēmā *SafeSeaNet*. Milzīgos informācijas daudzumus, ko saņem ar piekrastes VTS starpniecību, tagad var tieši ievadīt *SafeSeaNet*, savukārt Portugāle var saņemt šāda veida informāciju no citām dalībvalstīm.

UZZINIET VAIRĀK

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



Piekrastes jūras satiksmes vadības centrs.

SOFIJAS METRO PAPLAŠINĀŠANA PILSĒTAI DOD OTRO ELPU

Projekts ir daļa no Bulgārijas transporta rīcībprogrammas 2007.-13. gadam

ERAF finansējums: €157 miljoni

Valsts līdzfinansējums: €139 miljoni

Cīņai ar satiksmes sastrēgumiem un piesārņojumu Bulgārija ir sagatavojusi ģenerālplānu; sevišķi nozīmīgs solis būs Sofijas metro paplašināšana, izbūvējot trūkstošos posmus pilsētas centrā.

Sofijā mīt 1,5 miljoni cilvēku, gandrīz piektā daļa no valsts iedzīvotājiem. Vēsturiskajā centrā sablīvējušies dzīvojamie un komerciālie rajoni; straujais iedzīvotāju pieplūdums pēdējās desmitgades laikā ir izraisījis satiksmes sastrēgumus un piesārņojumu, turklāt problēmas aizvien saasinās. Iedzīvotāji ir ļoti atkarīgi no automobiļiem, un uz vietu pilsētas ielās pretendē arī autobusi un tramvaji. Pamatīgi izvērtējot iespējamus transporta risinājumus, secināts, ka vislabākais variants būtu vairumu braucienų pilsētas centrā novirzīt uz metro.

Labāks transports uzlabo dzīvi pilsētas centrā

Jaunais metro posms no Nadeždas krustojuma uz ziemeļiem no pilsētas centra līdz Černi Vreha bulvārim dzīvojamā rajonā pilsētas dienvidos ir pats nozīmīgākais projekts, ko īsteno saskaņā ar Bulgārijas transporta rīcībprogrammu 2007.-13. gadam.

Tiks izbūvēta metro līnija 6,5 km garumā, kas apkalpos 7 metro stacijas. Tādējādi būtībā tiks izveidots 2. līnijas trūkstošais posms un savienojumi ziemeļos un dienvidos no Centrālās dzelzceļa stacijas un autoostas. Piecas metro stacijas izbūvēs no jauna, divas esošās ir pilnībā jārenovē.

Vieglāka dzīve jau tagad

Šim projekta pirmajam posmam ir izšķirīga nozīme, lai uzlabotu iedzīvotāju un pasažieru ikdienu. Šajā pilsētas daļā pārvietošanās pa ielām ir ļoti lēna un kaitinoša; satiksmes plūsmas ātrums pašlaik ir 8-10 km/h, un lielas bažas rada arī radītais piesārņojums.

Kad 2012. gada sākumā būs pabeigts projekta pirmais posms, līdz 25 % braucienų notiktu pa dzelzceļu, bet satiksmes plūsmas ātrums virszemē atjaunosies līdz 40-50 km/h. Tas ievērojami samazinātu gan gaisa piesārņojumu, gan troksni un vibrācijas.

Saskaņotāks un ātrāks tīkls nākotnē

Projekta II posmā (līdz 2020. gadam) iecerēts izveidot daudz lielākā mērā saskaņotu transporta tīklu. Tā kā būs izveidots savienojums starp centrālo dzelzceļa staciju un autoostu, nākamais solis būs izveidot savienojumu ar lidostu, lai ceļotāji varētu izmantot 21. gadsimta cienīgu transporta sistēmu.

Līdz šim darbi noritējuši ļoti sekmīgi. Visu projekta elementu īstenošana norit saskaņā ar grafiku un budžetu, kas liecina par labu projekta vadību atbilstīgi transporta rīcībprogrammai. Tas paats par sevi rada labvēlīgus ekonomiskos apstākļus un priekšnoteikumus plašākai atjaunotnei pilsētas centrā.

UZZINIET VAIRĀK

<http://metropolitan.bg/en>



Vieglāka dzīve iedzīvotājiem, labāki laiki uzņēmumiem — Sofijas metro pilnveidošana.

JAUNAS BŪVES **LAROŠELAS** OSTAS KOMPLEKSĀ, LAI APMIERINĀTU AUGOŠĀ TIRGUS VAJADZĪBAS

Ostas attīstību ir sekmējuši vairāki dažāda ilguma projekti

Reģionālā investīciju programma 2007.-2013. gadam:
€52 miljoni

ERAF finansējums: €12,48 miljoni

Valsts līdzfinansējums: €39,52 miljoni

„Lloyds of London” raksturo Larošelas ostu kā „labāko Atlantijas okeāna ostu, kas var apkalpot kuģus, kuru kravnesība pārsniedz 100 000 t.” Tomēr Larošela negrasās dusēt uz lauriem, bet gan turpina paplašināties, lai apmierinātu augošo pieprasījumu kuģniecības un tirdzniecības jomā. Ir pabeigta un sākusi darboties jaunā Senmarka osta, un pašlaik tiek būvēts jauns dambis Larepentijā, lai palielinātu jaudas.

Larošelas dabiskās priekšrocības

Tā ir vienīgā dziļūdens osta Atlantijas okeāna piekrastē. Ostai dabisku aizsardzību nodrošina apkārtējās salas. Tā ir nozīmīgākā Francijas osta tirdzniecībai ar mežsaimniecības un lauksaimniecības produktiem (īpaši labību), un pieprasījums aizvien aug. Ostas stratēģiskais mērķis ir līdz 2015. gadam palielināt pārkraušanas jaudas līdz 10 milj. tonnu gadā. Ostas paplašināšanas plānošana un projektēšana sākās 2000. gadā, un to iecerēts pabeigt 2012. gadā, tādējādi izveidojot pievilcīgu un modernu ostu, kas atbilst stingrākajiem vides standartiem.

Senmarka specializētā osta

Senmarka specializētā osta tika pabeigta un sāka darboties 2011. gada martā. Tā ir īpaši paredzēta beramkravu pārvadājumiem. Tā ir pietiekami dziļa, lai tajā varētu ienākt pat vissmagākie kuģi. Ostai pavērušās daudz plašākas komerciālās izdevības, kopš tā var apkalpot tik lielus kuģus.

Larepentija

2010. gada septembrī sākās darbi, lai izveidotu vēl vienu dziļūdens ostu, kas stiepsies 1,4 km garumā. Tas būs papildinājums darbiem pie Senmarka specializētās ostas un ļaus Larošelai apmierināt pieprasījumu pēc visa veida pārvadājumiem.

Sevišķa ievērība veltīta ilgtspējīgai attīstībai: iespēju robežās izmantoti tikai vietējie materiāli, un izbūvē tiek izmantots liels daudzums šķembu, kas iegūts objektos citviet reģionā.

Dzelzceļš un pievedceļi

Ievērojama investīciju daļa atvēlēta arī dzelzceļa un pievedceļu uzlabošanai un iekārtu pilnveidošanai. Pašlaik ostai pieder 45 km garš dzelzceļa tīkls, kas savieno visus termināļus. Dzelzceļa jaudu palielināšanā ieguldīti 4 miljoni eiro, īpašu uzmanību pievēršot kravu pārvadājumiem. Tiek pilnveidota autoceļu infrastruktūra Žomonā pie ostas galvenās ieejas, un tas ir vēl viens paņēmieni, kā padarīt ostu pievilcīgāku un funkcionālāku. Šie milzīgie ieguldījumi jaudas palielināšanā un iekārtu uzlabošanā ir pamats izaugsmei Puatū-Šarantas reģionā. Arī pašvaldībā (Piejūras Šarantā) aug ar ostu saistīto darbavietu skaits, un reģionu kopumā gaida spoža nākotne.

UZZINIET VAIRĀK

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

Labākā Atlantijas okeāna osta kļuvusi vēl labāka. Larošelas ostas pilnveidošana.



Projekts ilgst no 2007. gada līdz 2010. gadam

Kohēzijas fonda atbalsts projektam sasniedz
€87,2 miljonus

Kopējais budžets: €219 miljoni

Tagad ir vieglāk pa autoceļiem nokļūt no Slovēnijas Horvātijā, jo ir pabeigti divi atlikušie A2 autostrādes posmi Dolenjskas (Zemās Krajinas) reģionā. Pateicoties šim jaunajam, teju 15 km garajam posmam, palielinājies transportēšanas ātrums, samazinājies ilgums un uzlabojusies drošība, kas ir ieguvums vietējā, reģionālā un starptautiskā līmenī.

Līdz 2013. gadam, pateicoties Slovēnijas valsts autoceļu būvniecības programmai, tiks izbūvētas modernas šosejas, ātrgaitas maģistrāles un citi sabiedriskas lietošanas ceļi pavisam 600 km kopgarumā. 175 km garā A2 automaģistrāle ir svarīga šī tīkla daļa: tā sākas Karavanku robežpunktā pie Austrijas robežas, šķērso galvaspilsētu Ļubjanu un beidzas Obrezjes robežpunktā pie Horvātijas robežas.

Jauna infrastruktūra

Divi jaunākie projekti saistībā ar A2 autostrādi tika īstenoti Novo Mesto tuvumā: posms no Pluskas uz Ponikvi (7,6 km) un no Ponikves uz Hrastji (7,2 km). Uz šiem posmiem novirzīja satiksmi no ātrgaitas automaģistrāles.

Darbus veica uzņēmums „DARS Motorway Company” un daļēji finansēja ES Kohēzijas fonds. Tika uzbūvēti 20 infrastruktūras objekti, tostarp Leščevjes divplūsmas tunelis, viadukti Dolē, Ponikvē un Trebnjē, deviņas caurbrauktuves, viens gaisa pārvads gājējiem un četri gaisa pārvadi transportlīdzekļiem.

Slovēnijas automaģistrāļu
uzņēmums rūpējas par sistēmu.

Ieguvumi jūtami jau tagad

Jaunos automaģistrāles posmus atklāja 2010. gada jūnijā. Tie galvenokārt uzlabo dzīvi iedzīvotājiem Slovēnijas dienvidaustrumos, jo nāk par labu tirdzniecībai un tūrismam, turklāt iespējams ātrāk nonākt Ļubjanā. Palielinājusies arī ceļu drošība un caurlaides spēja, savukārt uzstādītās trokšņa barjeras un citi jauni infrastruktūras objekti nāks par labu vietējai videi.

Jaunā automaģistrāle arīdza uzlabo transporta savienojumus ar Horvātiju, kā arī ir viens no elementiem, lai pabeigtu Eiropas mēroga transporta koridoru Nr. 10 no Zalcburgas (Austrija) uz Salonikiem (Grieķija). Tādējādi tā ir arī būtisks TEN-T tīkla paplašinājums Centrāleiropas un Austrumeiropas virzienā, kas īstenots vēl pirms ES nākamās paplašināšanās kārtas.

Cits nozīmīgs A2 autostrādes posms (10 km) tika nodots ekspluatācijā 2008. gada septembrī starp Vrba un Peračicu ziemeļrietumu Slovēnijā. Posma pēdējie 2,4 km starp Peračicu un Podtaboru tika atklāti satiksmei 2011. gada jūnijā. Arī šo projektu līdzfinansēja ES, un tas uzlabo vietējās, valsts un tranzīta satiksmes plūsmu reģionā, kas ir bēdīgi slavens ar satiksmes sāstrēgumiem.

UZZINIET VAIRĀK

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



DZELZCEĻA LĪNIJU MODERNIZĀCIJA NĀK PAR LABU ARĪ CITĀM VALSTĪM - ČEHIJA

Projekts ilgst no 2008. gada līdz 2011. gadam

Kohēzijas fonda atbalsts projektam sasniedz
€105 miljonus

Kopējais budžets: €144,2 miljoni

Tagad Čehijā braukt ar vilcienu ir daudz ātrāk, ērtāk un drošāk, jo ir ievērojami uzlabots valsts austrumu-rietumu trešais dzelzceļa tranzīta koridors. Liels sasniegums bija 32 km gara posma pabeigšana koridora rietumu daļā. Tas dos iespēju izveidot labākus dzelzceļa savienojumus ar Vāciju un nāks par labu plašākam Eiropas transporta tīklam (TEN-T).

Projektu īstenoja starp Stribro un Planas pilsētām. Mērķis bija sliežu ceļus un attiecīgo infrastruktūru pārbūvēt atbilstoši moderniem Eiropas standartiem un uzlabot savienojumu starp Prāgu, Plzeņu un Hebu (pilsētu Čehijas un Vācijas pierobežā). Projektu daļēji finansēja ES, un tas ir viens no 9 atsevišķiem dzelzceļa modernizācijas projektiem 170. dzelzceļa līnijā.



Lokomotive nesen atjaunotajā līnijā pie Stribro.

Ātrāki un smagāki vilcieni

Kopš 2008. gada vidus apakšuzņēmēji ir modernizējuši galveno dzelzceļa līniju sliežu ceļa virsbūvi atbilstīgi starptautiskajiem standartiem par smagsvara pārvadājumiem, lai sliežu ceļu varētu izmantot vilcieni ar ātrumu 110 km/h un asslodzi 22,5 t. Tika modernizēti arī vadi, telekomunikāciju un signalizācijas aprīkojums utt. Tika rekonstruētas vai pārveidotas astoņas pārbrauktuves.

Pateicoties jaunajai infrastruktūrai, ātrākie vilcieni, kas aprīkoti ar nolieces tehnoloģiju, šajā maršrutā pārvietosies pat 140 km/h ātrumā jeb par 50 km/h ātrāk nekā tagad. Tas samazinās brauciena laiku vietējiem, starptautiskajiem un tranzīta pasažieriem, kā arī kravas pārvadājumu laiku Prāgas - Hebas maršrutā starp Čehiju un Vāciju. „Lēš, ka dzelzceļa pārvadājumos ietaupītais laiks naudas izteiksmē mērāms €2 miljonus gadā,” saka Filips Hainalls (*Filip Hainall*) no Čehijas Transporta ministrijas.

ES standartiem atbilstoša infrastruktūra

Lielāka sliežu nestspēja nozīmē, ka ir iespējams pārvadāt starptautiskā standarta konteinerus, vienlaikus palielinot kravas pārvadājumu uzticamību. Pateicoties drošības un komunikāciju aprīkojuma modernizācijai, tagad maršrutā būs iespējams uzstādīt jaunāko Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu/ Eiropas vilcienu kontroles sistēmu.

Lielāks braukšanas ātrums, drošība un ērtības šajā maršrutā nāks par labu cilvēkiem gan reģionā, gan aiz tā robežām. Tas arī veicinās pārvadājumus un tirdzniecību TEN-T dzelzceļa tālsatiksmes asī no Atēnām (Grieķijā) līdz Nirnbergai (Vācijā). Tāpēc ieguldījumi šajā projektā ir ieguvums visai Eiropas Savienībai.

UZZINIET VAIRĀK

Čehijas Dzelzceļa infrastruktūras pārvalde www.szdc.cz

JAUNAS IDEJAS PAR MOBILITĀTI PILSĒTĀS: „ACTIVE TRAVEL NETWORK”

Pašos pamatos mainot mobilitāti pilsētās, iespējams rast risinājumu transporta problēmām un samazināt atkarību no fosilā kurināmā. Tas ir jo svarīgāk laikā, kad mūs piemeklējusi ekonomiskā krīze, bet naftas cenas nemitīgi aug. „Active Travel Network” („Aktīvas pārvietošanās tīkls”) tika izveidots, lai mazpilsētās un vidēji lielās pilsētās samazinātu personīgo automobiļu izmantošanu, atraisot pilsētu potenciālu fundamentālai pārejai uz citiem transporta veidiem.

Tīkls ir daļa no programmas URBACT II. Kā alternatīva autobraukšanai tiek piedāvāts iet kājām vai braukt ar velosipēdu. Tīkla prioritātes ir mobilitātes pārvaldība un izpratnes veidošana par dažādām pārvietošanās iespējām. Informētības vairošana ir projekta galvenais mērķis. Tā kā jau ir pieejama plaša zinātība un dokumentēta informācija, piemēram, rokasgrāmatas vai vadlīnijas par infrastruktūras un plānošanas risinājumiem, tīkls pievēršas problēmas „neformālajiem” aspektiem:

- sekmēt vēlamos un ierobežot nevēlamos uzvedības modeļus, izmantojot attiecīgas „grūdienu un pievilksanas” stratēģijas,
- mārketingu,
- mainīt cilvēku domāšanu (ieinteresētās aprindas) un uzvedību (iedzīvotāji),
- organizēt nemotorizēto transportu un savienot to ar sabiedrisko transportu un
- izstrādāt izglītības un apmācības programmas.

Kopējas un atsevišķas problēmas

Projekta pirmajā posmā tīkla partneri veica „aktīvas pārvietošanās auditus” (vadoties no esošās velobraukšanas politikas audita (BYPAD) shēmas), lai liktu pamatus informācijas apmaiņas un mācību pasākumiem, gūtās pieredzes izvērtēšanai un vietējo rīcības plānu izstrādei. Atšķirībā no citām ekspertu vadītām audita shēmām šie auditi aptvēra trīs ieinteresēto personu grupas: politiķus, pašvaldības un plānotājus, kā arī lietotājus, kas tagad pievienojušies URBACT vietējai atbalsta grupai katrā partnerpilsētā. Kopīgiem spēkiem tika noteikti rīcības plāna galvenie elementi, tostarp prioritātes, būtiskākie pasākumi, īstenošanas grafiks un dažādu iesaistīto pušu pienākumi.

Visiem partneriem risināmi kopīgi jautājumi: saskaņotas velobraukšanas/kājāmiešanas politikas trūkums, lielas iespējas īsus braucienus ar auto aizstāt ar iešanu kājām vai braukšanu ar velosipēdu, nepietiekama ieinteresēto aprindu ievērošana. Taču katram partnerim ir arī savas specifiskas problēmas, tālab katrā vietējā rīcības plānā galvenā uzmanība būs pievērsta kādam noteiktam tematam (piemēram, ES trokšņa samazināšanas direktīvas ietekme uz veselību).

Projektu vada Austrijas pilsēta Veica. Partneri ir Norderštete (Vācija), Skanderborga (Dānija), Seresa (Grieķija), Novāra un Ričone (Itālija), Radzjonkuva (Polija), Sebeša (Rumānija), Lugo (Spānija), Ļutomera (Slovēnija), kā arī Grācas universitāte (Austrija).

UZZINIET VAIRĀK

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





Transporta infrastruktūra ir viens no reģionālās attīstības dzinējspēkiem. Efektīvs transporta tīkls ir pamatnosacījums ilgtspējīgai ekonomiskajai izaugsmei un teritoriālajam līdzsvaram. Atpalikušākie reģioni sastopas ar ekonomiskās attīstības problēmām, kuru cēlonis daļēji ir neadekvātas transporta sistēmas un slikti sakari ar citiem reģioniem attiecīgajā valstī vai citiem reģioniem Eiropas Savienībā. Tā nav nejaušība, ka vairums reģionu ES-15 dalībvalstīs, uz kuriem attiecas 1. mērķis, atrodas ES nomalēs, tālu no valsts un ES ekonomikas centriem.

Struktūrfondi un Kohēzijas fonds jau no laika gala bijuši ievērojams finansējuma avots ieguldījumiem, kas nepieciešami, lai novērstu transporta infrastruktūras trūkumus ES atpalikušākajos reģionos. Lai gan 1. mērķa reģionos iepriekšējos plānošanas periodos ieguldīti ievērojami līdzekļi, sākoties 2000.-2006. gada periodam, vēl aizvien bija vērojamas būtiskas atšķirības visā ES gan attiecībā uz ātras pārvietošanās iespējām starp reģioniem, gan uz efektīviem savienojumiem reģionu iekšienē.

Transporta problēmas ES-12 valstīs bija vēl sarežģītākas. Šeit galvenās grūtības radīja nevis iztrūkstoši tīklu posmi, bet gan autoceļu un dzelzceļu stāvoklis. Šajos reģionos brauciena laiks parasti bija daudz ilgāks, gan tāpēc, ka daudzi autoceļi un dzelzceļi bija gadiem atstāti novārtā un bija steidzami jālabo, gan tāpēc, ka tie nebija paredzēti mūsdienu satiksmes apjomiem.

Līdzekļu mērķtiecīga novirzīšana ilgtspējas uzlabošanai

Pateicoties kohēzijas politikai, ir pilnveidots ES autoceļu tīkls, uzlabota dzelzceļa infrastruktūras kvalitāte un mazinātas jaudas problēmas galvenajās ostās un lidostās. Tas sekmē ekonomisko attīstību reģionos, kam ir tiesības uz atbalstu. Tomēr, tā kā 2000.-2006. gadā galvenais uzsvars tika likts uz autoceļiem, tas neveicināja pāreju uz citiem transporta veidiem, kas vēl aizvien ir neatrisināta problēma no vides ilgtspējas viedokļa. Tāpat tas nepalīdzēja novērst sastrēgumus un risināt citas problēmas, kuru cēlonis ir autosatiksmes pieaugums.

Lai gan ES-12 valstīs arī turpmāk būs jāmodernizē esošais autoceļu tīkls atbilstoši ES standartiem, ieguldījumi transporta jomā aizvien lielākā mērā jānovirza risinājumiem, kas ļautu izveidot ilgtspējīgu transportu valstu un reģionālā līmenī. Ieguldījumiem jāsekmē galveno politikas mērķu sasniegšana: samazināt CO₂ un citas emisijas no autotransporta, mazināt sastrēgumus un uzlabot satiksmes drošību. Lai šos uzdevumus varētu izpildīt, būs nepieciešami mērķtiecīgi ieguldījumi, kas sekmē pāreju no pasažieru un kravu autopārvadājumiem uz citiem transporta veidiem.

Attiecībā uz dzelzceļu un jo īpaši ātrgaitas dzelzceļa līnijām, nepieciešamība pēc ES līdzekļiem katrā atsevišķā gadījumā rūpīgi jāizvērtē un jāpamato; finansējums piešķirams tikai tādos gadījumos, kad tiek sekmēta reģionālā attīstība ārpus galvenajiem centriem. ES stratēģiskā dzelzceļa tīkla attīstībai ir pieejami citi ieguldījumu avoti (piemēram, TEN-T budžets). Turklāt pieredze liecina, ka bieži vien priekšroka dodama ieguldījumiem standarta dzelzceļa līnijās, jo tādējādi reģionālā attīstība tiek panākta, tērējot mazāk līdzekļu un laika.

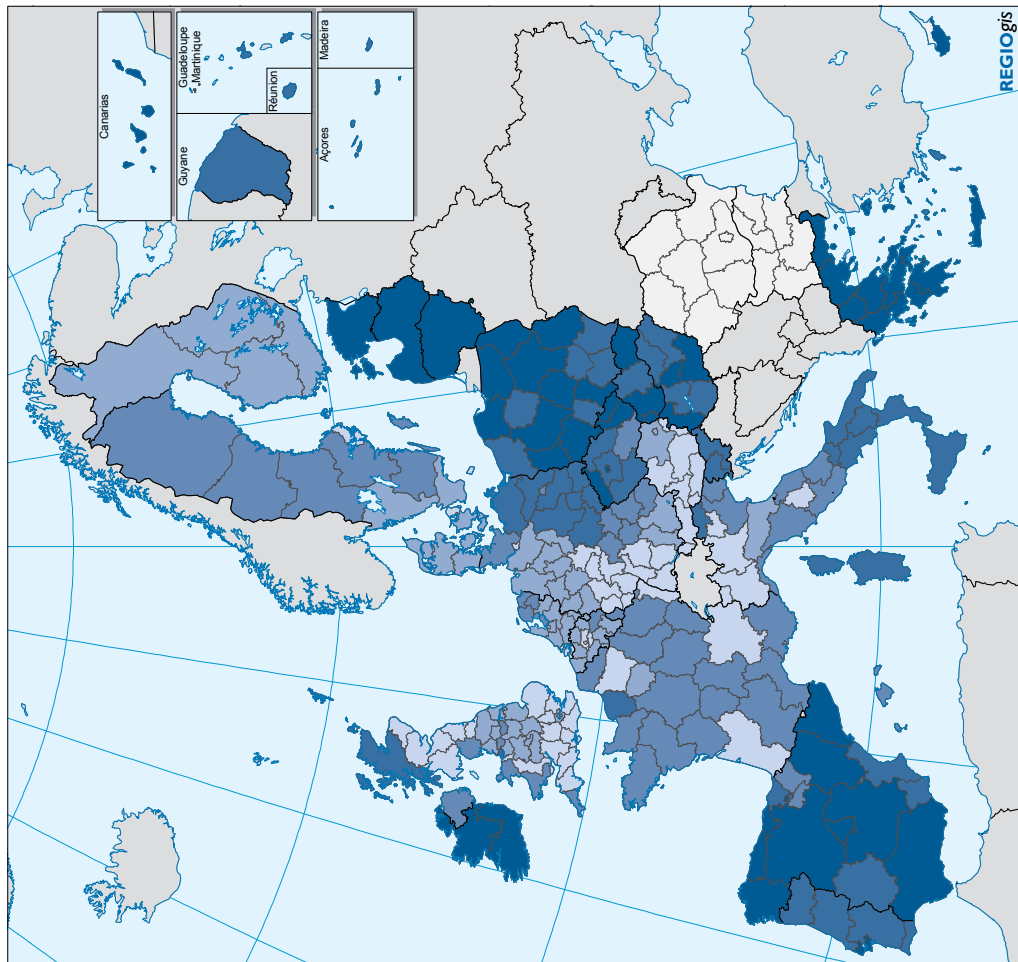
Runājot par citiem transporta veidiem (gaisa un jūras pārvadājumi), kur rezultāti ir mazāk skaidri, ieguldījumiem ir jāveicina reģionālā attīstība. ES finansējums jāpiešķir atkarībā no tā, vai šāda veida ieguldījumiem ir pieejami citi līdzekļu avoti. Piemēram, ieguldījumi multimodālu savienojumu jaudā varētu būt labāks mērķis nekā ieguldījumi tikai ostas jaudas palielināšanā.

2000.-2006. gada perioda *ex post* novērtējuma galvenie dati

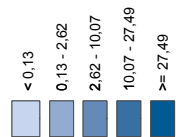
Kopumā minētajā plānošanas periodā no ERAF līdzekļiem transportam bija atvēlēti aptuveni 33,8 miljardi eiro. No Kohēzijas fonda tika piešķirti 17,2 miljardi eiro.

- **ERAF** līdzfinansējumu saņēma 13 % no visām jaunajām ātrgaitas dzelzceļa līnijām un 24 % no automaģistrāļu tīkla paplašināšanas darbiem.
- **ERAF** līdzfinansējumu piešķīra, lai izbūvētu 26 % no pavisam 7734 km garajām automaģistrālēm ES-15 valstīs un lai modernizētu dzelzceļa līnijas 3000 km kopgarumā.
- **Kohēzijas fonds** piešķīra līdzfinansējumu jaunu ceļu izbūvei 1281 km kopgarumā un esošo ceļu rekonstrukcijai 3176 km kopgarumā (pavisam **4457 km** jaunu un rekonstruētu ceļu).
- **Kohēzijas fonds** piešķīra līdzfinansējumu jaunu dzelzceļa līniju izbūvei 2010 km kopgarumā un esošo dzelzceļa līniju rekonstrukcijai 3840 km kopgarumā (pavisam **5850 km** jaunu un rekonstruētu līniju).

Reģionālās politikas ieguldījumi transporta infrastruktūrā, 2000.-2006. g.



% no kopējā finansējuma

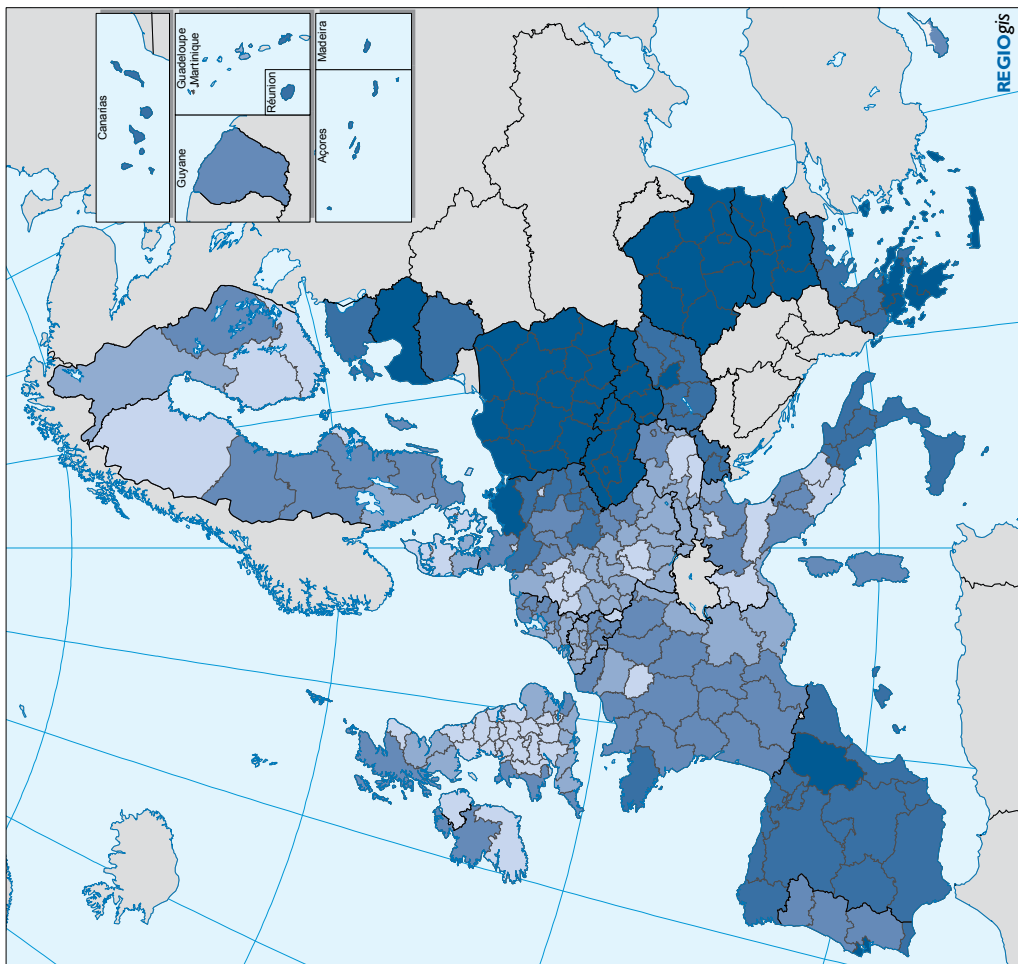


ES-27 = 22,3
 Finansējums transporta infrastruktūrai ir aptuveni
 48 miljardi eiro
 Avots: REGIO ĢD

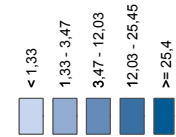


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Plānotie reģionālās politikas ieguldījumi transporta infrastruktūrā, 2007.-2013. g.



% no kopējā finansējuma



ES-27 = 22,0
 Finansējums transporta infrastruktūrai ir aptuveni
 67 miljardi eiro
 Avots: REGIO ĢD



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS PAR PIEKTO KOHĒZIJAS ZIŅOJUMU REZULTĀTI

Sabiedriskā apspriešana par Piektā kohēzijas ziņojuma secinājumiem bija ļoti sekmīga: laikā no 2010. gada 12. novembra līdz 2011. gada 31. janvārim tika saņemtas vairāk nekā 444 atsauksmes, kas nozīmē, ka simtiem interesentu bija iespēja paust viedokli par kohēzijas politikas nākotni.

RESPONDENTI

- 26 dalībvalstis
- 225 reģionālās iestādes un pašvaldības
- 66 ekonomiskie un sociālie partneri
- 37 Eiropas interešu grupas teritoriālos jautājumos
- 29 pilsoniskās sabiedrības organizācijas
- 21 iedzīvotājs
- 15 privāti uzņēmumi
- 8 akadēmiskās un pētniecības iestādes
- 1 ES iestāde
- 9 citas ieinteresētās personas

Celt kohēzijas politikas pievienoto vērtību

Lielākā respondentu daļa ļoti atzinīgi vērtēja kohēzijas politikas lomu, veicinot stratēģijas „Eiropa 2020” mērķu sasniegšanu, lai gan daudzi uzsvēra, ka vajadzīga elastība, lai risinātu specifiskas vajadzības un problēmas.

Respondenti atzīmēja, ka svarīga ir ciešāka koordinācija starp ERAF, ESF, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Zivsaimniecības fondu (EZF).

Lai gan valda vienprātība, ka kohēzijas politikai jāklūst efektīvākai, iesniegtajās atsauksmēs tika plaši iztirzāts, kā to panākt: ieviest nosacījumus, stimulus vai izpildes rezervi.

Nostiprināt pārvaldību

Iesniegtajās atsauksmēs visumā vienprātīgi atzīts, ka vajadzīga vērienīga pilsētu attīstības programma, taču arī norādīts, ka jāuzlabo saikne starp pilsētām un laukiem un jāizstrādā makroreģionālās stratēģijas. Tā kā kohēzijas politika aptver daudzus atšķirīgus pārvaldes līmeņus un

plašu ieinteresēto personu loku, daudzi respondenti atbalstīja domu, ka jānostiprina partnerības princips, proti, ciešāk jāiesaista vietējie partneri.

Optimizēt līdzekļu piešķiršanas sistēmu

Līdzekļu piešķiršanas sistēmas vienkāršošanu atbalstīja vairums respondentu, kuri aicināja uzlabot revīzijas procedūras un nodrošināt ciešāku koordināciju starp fondiem. Vairums respondentu piekrita, ka uz noteikumu par neizmantoto piešķirumu atcelšanu, ja tos neizmanto 2 gadu laikā (N+2 princips), vismaz pirmajā gadā būt jāattiecinā izņēmums, iespējams, tā vietā iedibinot N+3 principu.

Kohēzijas politikas uzbūve

Vairums respondentu atzina, ka ESF būtu jāsaģlabā pašreizējā veidolā, bet vēlams būtu sinerģija un lielāka koordinācija ar ERAF. Visbeidzot, vairums respondentu atzinīgi vērtēja „starposma reģionu” kategorijas izveidi, ar ko aizstāj pašreizējo pakāpeniskas iekļaušanas un izslēgšanas sistēmu.

Sabiedriskās apspriešanas rezultātus ņems vērā, izsverot tiesisko regulējumu laikiem pēc 2013. gada.

UZZINIET VAIRĀK

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



DATUMI, 2011. GADS	PASĀKUMS	NORISES VIETA
15.-16. septembris	Leguvumi no starptautiskas sadarbības: 13 programmas, 1 mērķis: uzlabot dzīves kvalitāti Eiropas reģionos!	Katovice (PL)
10.-13. oktobris	Atvērto durvju dienas	Brisele (BE)
24.-26. oktobris	Baltijas attīstības forums un II ikgadējais ieinteresēto aprindu forums ES Baltijas jūras reģiona stratēģijai	Gdaņska (PL)
27.-28. oktobris	<i>Jeremie</i> un <i>Jessica</i> konference	Varšava (PL)
24. novembris	Konference: integrēta pieeja attīstībai — ceļš uz progresīvu, ilgtspējīgu un iekļaujošu Eiropu	Poznaņa (PL)
25. novembris	Neoficiāla ministru tikšanās	Poznaņa (PL)
28.-29. novembris	ESPON nedēļa – Espon 2013 seminārs	Krakova (PL)

Sīkāku informāciju par šiem pasākumiem meklējiet mūsu Inforegio tīmekļa vietnes sadaļā „Darba kārtība”:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda



Panorama aicina jūs izteikties
un uzdot jautājumus. Mēs
priecāsimies, ja dalīsieties savā pieredzē.

Vai vēlaties, lai nākamajos Inforegio
Panorama numuros tiktu apskatīti kādi īpaši
reģionālās politikas temati? Lūdzu, rakstiet uz
e-pasta adresi:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-LV-C

