

# panorama

inforegio

38

Lato 2011



## Połączenia w Europie

Transport a polityka regionalna

## ARTYKUŁ WSTĘPNY

Dirk Ahner

3

## PRZEGLĄD

Konkurencyjny i zrównoważony system transportu dla Europy

4-7

## WYWIAD

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

8-11

## POLITYKA TEN-T

Multimodalna sieć transportowa dla Europy

12-13

## KIERUNEK: CZYSTSZY I BARDZIEJ EKOLOGICZNY TRANSPORT

14-15

## WOKÓŁ EUROPY

Tworzenie lepszych połączeń z Europą Południowo-Wschodnią

Scandria – zbliżanie Bałtyku do Adriatyku

Portugalia – System Kontroli Ruchu Statków (Vessel Traffic System, VTS): nowy inteligentny system nadzorowania okrętów

Sofia: rozszerzenie sieci metra – tchnienie nowego życia w centrum miasta

Nowa infrastruktura portowa w La Rochelle: odpowiedź na rosnący rynek

Nowa autostrada dla Słowenii

Modernizacja linii źródłem międzynarodowych korzyści – Czechy

16-22

23

## TRANSPORT MIEJSKI

Active Travel Network: nowe spojrzenie na mobilność w miastach

24-25

## JAK POŁĄCZENIA TRANSPORTOWE KSZTAŁTUJĄ UE

26

## SPRAWY REGIONALNE

Wyniki konsultacji publicznych na temat 5. sprawozdania dotyczącego spójności

27

## DATY Z KALENDARZA

28

## WYRAŹ SWOJĄ OPINIĘ

Zdjęcia (na stronach):

Prawa autorskie

Okladka: © KE

W magazynie: wszystkie zdjęcia © KE, z wyjątkiem następujących:

strona 10: © a-urba

strona 11: © TransBaltic

strona 17: © Port w Rostock/Nordlicht

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

strona 19: © Sofia Metropolitèn Company

strona 21: © DARS, słoweński operator autostrad

strona 22: © Filip Hainall, Ministerstwo Transportu w Czechach

Niniejszy magazyn jest drukowany na papierze utylizowanym w językach niemieckim, angielskim i francuskim.

Opinie przedstawione w niniejszej publikacji wyrażają poglądy autora i niekoniecznie odzwierciedlają stanowisko Komisji Europejskiej.

Opracowywanie treści niniejszego wydania zakończono w maju 2011 r.



Transport to znacznie więcej niż tylko przemieszczanie się z miejsca na miejsce: to sieci wspierane i rozwijane z funduszy unijnych, pomagające w kształtowaniu wzrostu gospodarczego, zrównoważonego rozwoju i dostępu do podstawowych usług. W niniejszym wydaniu Panoramy prezentujemy całościowy obraz: od szybkiej kolei łączącej ze sobą kraje po ekologiczne systemy transportu miejskiego.

Działania podejmowane na szczeblu unijnym zdecydowanie przyczyniły się do pozytywnych osiągnięć ostatniej dekady w zakresie europejskiego systemu transportowego. W przeszłości fundusze strukturalne i Fundusz Spójności w znacznym stopniu finansowały usprawnienia transportowe w pozostałych w tyle regionach na terenie UE. Najnowsze strategie makroregionalne na rzecz regionów Morza Bałtyckiego i naddunajskiego zapewniają nowe narzędzia umożliwiające rozwój transportu ponadgranicznego.

Jeżeli chodzi o przyszłość, w niedawno opublikowanej białej księdze na temat transportu, pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”, zapowiedziano pokaźny pakiet nowych inicjatyw politycznych. Celem jest stworzenie do roku 2050 bardziej konkurencyjnego i zintegrowanego systemu transportu umożliwiającego zwiększoną mobilność przy zmniejszonej emisji CO<sub>2</sub>. Inicjatywy te obejmują 40 różnych obszarów, niezbędnych dla przekształcenia europejskiego systemu transportu, i uwzględniają takie wyzwania, jak zmniejszenie zależności od paliw kopalnych, rozwiązanie problemu zatorów w ruchu ulicznym i poprawa infrastruktury.

W rozmowach opublikowanych w niniejszym numerze przedstawiono różne spostrzeżenia na temat dotychczasowych wniosków, nadchodzących wyzwań, a także – w jaki sposób efektywna polityka transportowa może wzmocnić spójność gospodarczą i terytorialną. Wgląd w ostatnią rundę oceny polityki regionalnej ukazuje dotychczasowe osiągnięcia oraz przyszłe przedsięwzięcia niezbędne dla poprawy europejskich sieci transportu. W dziale Wokół Europy publikujemy rozmowy na temat siedmiu projektów obejmujących rozmaite formy transportu, z których dowiadujemy się o działaniach w terenie poszczególnych państw.

Polityka regionalna – poprzez nacisk na zintegrowane podejście do wyzwań stojących przed danymi regionami – może wspierać konkretne potrzeby społeczności na ich terytoriach. Jasne jest, że kluczowym osiągnięciem w ramach celów zawartych w białej księdze będzie uzyskanie regionalnej odpowiedzi na wyzwanie, jak uczynić z transportu narzędzie poprawy spójności, wzrostu gospodarczego i jak przyczynić się do bardziej zrównoważonego rozwoju tej dziedziny.

Życzę przyjemnej lektury.

**Dirk Ahner**

*Dyrektor Generalny  
Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej  
Komisja Europejska*



## KONKURENCYJNY I ZRÓWNOWAŻONY SYSTEM TRANSPORTU DLA EUROPY

**Transport – siła napędowa wzrostu gospodarczego, wyzwanie dla środowiska, kwestia międzynarodowa. Biała księga pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”, przyjęta 28 marca 2011 r. przez Komisję Europejską, ma na celu zrównoważenie tych czynników i zapewnienie regionom Europy całkowitej i konkurencyjnej integracji z gospodarką globalną. Po dokonaniu analizy poczynionych dotychczas wysiłków oraz przyszłych wyzwań ustalono konkretne działania. Propozycje te są istotne zwłaszcza dla regionów europejskich i dla polityki regionalnej UE, gdyż zrównoważona infrastruktura transportowa wzmacnia połączenia i przynosi korzyści rynkowi wewnętrznemu.**

„Inne regiony świata podejmują ogromne i ambitne programy modernizacji transportu i inwestycji w infrastrukturę. Niezwykle istotny jest dalszy rozwój transportu europejskiego i inwestycje w ten sektor, służące utrzymaniu jego konkurencyjnej pozycji”.

Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – biała księga na temat konkurencyjnego i zrównoważonego transportu

Jednym z kluczowych wyzwań jest osiągnięcie zbieżności wszechstronnego systemu transportu z zadeklarowanym przez Komisję zobowiązaniem w zakresie obniżenia poziomu emisji gazów cieplarnianych. Ogólnie rzecz biorąc, UE powinna do roku 2050 zredukować poziom emisji o 80-95 % poniżej poziomu z roku 1990. W sektorze transportu konieczne jest dokonanie 60-procentowej redukcji. Choć poziom czystości transportu poprawił się, jego natężenie jest dotychczas niespotykane, a 96% zużywanej energii pochodzi wciąż z paliw kopalnych.

Opóźnienie działań lub nieśmiałe próby przyjmowania nowszych technologii zepchną UE na miejsce w tyle za państwami wdrażającymi innowacje.

Chociaż wyraźny nacisk kładzie się na innowacje technologiczne prowadzące do czystszych i inteligentniejszych systemów i infrastruktury, wysoką pozycję w hierarchii zadań zajmuje także budowanie potencjału umożliwiające ludziom wdrażanie owych innowacji.

### Zwiększona mobilność – niższy poziom emisji

Bez wątpienia inwestycje w infrastrukturę transportową korzystnie wpływają na tempo wzrostu gospodarczego i poprawiają handel oraz przyczyniają się do tworzenia majątku. Bez wydajnych sieci mieszkańcom bardziej oddalonych regionów lub stref o niekorzystnym położeniu geograficznym grozi odcięcie dostępu do usług i rynku pracy.

Aby zrównoważyć te – postrzegane jako sprzeczne – wymagania, w powyższym planie określono sposoby ograniczania zależności systemów transportu od ropy naftowej przy jednoczesnym zachowaniu efektywności i mobilności, między innymi poprzez:

- poprawę efektywności energetycznej obiegowych typów pojazdów we wszystkich rodzajach i formach transportu;
- opracowanie i wdrożenie nowych zrównoważonych systemów paliwowych i napędowych;
- optymalizację działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, ze szczególnym uwzględnieniem ich większej wydajności energetycznej, np. połączeń opcji obejmujących kolej i spedycję w przypadku transportu dalekobieżnego;
- korzystanie z innowacyjnych systemów zarządzania ruchem i środków rynkowych, np. w postaci zniesienia istniejących barier w żegludze morskiej bliskiego zasięgu.



## Plan działania

W ostatnich dziesięciu latach miał miejsce proces urynkowania transportu powietrznego, drogowego, a także – do pewnego stopnia – kolejowego. Wszędzie poprawił się też poziom bezpieczeństwa. Zaczęła funkcjonować również jednolita europejska przestrzeń powietrzna, koordynująca projektowanie przestrzeni powietrznej i zarządzanie nią. Pasażerom przysługują teraz konkretne prawa. Przyjęto też nowe zasady dotyczące warunków pracy w tym sektorze.

Transeuropejskie sieci transportowe, TEN-T, przyczyniły się do spójności terytorialnej, również dzięki zachętom programowym do tworzenia szybkich połączeń kolejowych. Oprócz tego znaczny nacisk położono na poprawę wydajności środowiskowej w sektorze transportu.

W ramach strategii „Europa 2020” dalszy rozwój europejskiej sieci infrastruktury transportowej powinien być nastawiony na stworzenie systemu transportowego cechującego się efektywnym wykorzystaniem zasobów, opartego na innowacyjnych rozwiązaniach i uwzględniającego kwestie zmiany klimatu, wyzwań środowiskowych oraz spójności terytorialnej.

Aby skierować Europę na drogę rozwoju odpowiadającego potrzebom nowej dekady i nadchodzących lat, w białej księdze z 2011 r. wyliczono planowane działania, oparte na przeszłych osiągnięciach. Oto niektóre z przedstawionych pomysłów:

### Efektywny i zintegrowany system mobilności

- Jednolity europejski obszar transportu
- Promowanie miejsc i warunków pracy wysokiej jakości
- Bezpieczny transport
- Działania w zakresie bezpieczeństwa transportu: ratowanie życia tysiącom osób
- Jakość i wiarygodność usług

### Innowacje z myślą o przyszłości: technologia i zachowanie

- Europejska polityka badań i innowacji w dziedzinie transportu
- Promowanie zachowania zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju
- Zintegrowana mobilność w miastach

### Nowoczesna infrastruktura i inteligentne finansowanie

- Infrastruktura transportowa: spójność terytorialna i wzrost gospodarczy
- Spójne ramy finansowania
- Właściwe ceny i unikanie zakłóceń

### Wymiar zewnętrzny

- Promowanie międzynarodowych celów związanych ze zmianą klimatu oraz efektywności energetycznej
- Rozwój ram współpracy w celu włączenia naszych sąsiadów do unijnej polityki transportowej i infrastrukturalnej



Pojazdy elektryczne to kluczowy sposób na zrealizowanie założeń dotyczących redukcji poziomu emisji.

# KONKURENCYJNY I ZRÓWNOWAŻONY SYSTEM TRANSPORTU DLA EUROPY

## Poprawa spójności terytorialnej dzięki efektywnym sieciom transportowym

Działania podejmowane na szczeblu unijnym zdecydowanie przyczyniły się do pozytywnych osiągnięć ostatniej dekady w zakresie europejskiego systemu transportowego. W przeszłości fundusze strukturalne i Fundusz Spójności w znacznym stopniu finansowały inwestycje konieczne do usprawnienia połączeń transportowych w słabiej rozwiniętych regionach UE.

W ramach polityki spójności aktywnie wspierane są działania regionalne i krajowe w zakresie priorytetów transportowych i współpracy transgranicznej. Najnowsze strategie makroregionalne na rzecz regionów naddunajskiego i Morza Bałtyckiego zapewniają wzmocnione ramy planowania transgranicznego i tworzą potencjał dla zintegrowanego rozwoju sektora transportu.

Wpływ kryzysu gospodarczego w dalszym ciągu odbija się szerokim echem w całej UE. Wzrost bezrobocia i zmniejszony poziom wydatków publicznych oznacza większą niż kiedykolwiek potrzebę wydajnej mobilności przy kurczących się zasobach umożliwiających jej zapewnienie. Trzeba osiągnąć więcej mniejszymi środkami. Istniejące i wypróbowane systemy, jak polityka spójności, zajmują idealną pozycję umożliwiającą poprawę jakości licznych działań podejmowanych w rozmaitych regionach i krajach, jak np. wspieranie europejskiego przemysłu kolejowego.

### Europejski przemysł kolejowy

„Kiedy w 1986 r. rozpoczęto prace przy budowie pierwszej hiszpańskiej szybkiej linii kolejowej, Hiszpania była jednym z najuboższych krajów w Unii Europejskiej, a Andaluzja – jednym z najuboższych regionów w Hiszpanii. Jednak rząd hiszpański zdecydował się wybudować nową szybką linię kolejową pomiędzy stolicą kraju, Madrytem, a głównym miastem regionu, Sewillą, wykorzystując do tego celu najlepszą istniejącą wówczas technologię. Od tego czasu w kraju odnotowano gwałtowny wzrost gospodarczy, a Andaluzja stała się o wiele bardziej konkurencyjnym regionem niż w przeszłości. Taki rozwój byłby niemożliwy bez istnienia polityki spójności oraz jej wpływu terytorialnego”.

## Czym jest TEN-T?

Transeuropejska sieć transportowa, TEN-T, umożliwia wolny przepływ dóbr i osób na terytorium Unii Europejskiej. To kluczowa polityka zbliżająca do siebie zachodnią i wschodnią część UE i kształtująca przyszłość jednolitego europejskiego obszaru transportu.

Wzmocniona integracja w ramach większego rynku wewnętrznego, obniżenie emisyjności transportu, rola UE w globalnej walce ze zmianą klimatu – wszystkie te wyzwania wymagają rewizji polityki zainicjowanej w 2009 r.

Sieć TEN-T wspierana jest w całej UE przez program TEN-T oraz ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, gdyż poprawa dostępności stanowi podstawę konkurencyjnej i spójnej Europy.

### Zakres

Całkowity wkład UE w transport dla okresu programowania 2007–2013 obejmuje:

- TEN-T oraz drogi krajowe, regionalne i lokalne stanowią ponad 41 mld €;
- Kolej, łącznie z TEN-T i pozostałymi projektami, stanowi około 24 mld €;
- Transport miejski – 8,1 mld €;
- Porty i śródlądowe drogi wodne – 4,3 mld €;
- Multimodalne i inteligentne systemy transportu – ponad 3 mld €;
- Lotniska: 1,84 mld €.

## Poza TEN-T

Sieć TEN-T otrzymuje obecnie około połowy przydziału środków na transport w ramach polityki spójności. Inne priorytety obejmują sieci krajowe, regionalne i lokalne oraz czysty transport miejski. Najkorzystniejszy podział przyszłych środków stanowi przedmiot gorących dyskusji. Jasne jest, że presja dotycząca zmniejszenia emisyjności systemów transportu oraz koncentracja unijnego wsparcia na inwestycjach wnoszących widoczny wkład w realizację wspólnych priorytetów oznaczać będą większy nacisk na rozwiązanie kwestii wąskich gardeł infrastruktury, inteligentne sieci i czysty miejski transport publiczny.





## Transport miejski

Duże miasta to motory wzrostu gospodarczego w swoim otoczeniu. Zapewniają usługi, pracę i rozrywki w regionie. Niezwykle istotne jest, aby system transportu miejskiego był całkowicie zintegrowany z usługami transportowymi w szeroko pojętym regionie. Jednak miasta najbardziej cierpią z powodu zatorów ulicznych oraz zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Jedna czwarta emisji CO<sub>2</sub> w całościowo ujętym sektorze transportu pochodzi z transportu samochodowego w miastach i miasteczkach. 69% wypadków drogowych ma miejsce w miastach. Jeżeli mamy osiągnąć założenia w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych i zmniejszyć naszą zależność od paliw kopalnych, konieczne będzie stopniowe wycofanie konwencjonalnych pojazdów w naszych miastach.

Zwiększona liczba pasażerów korzystających z rozmaitych form transportu zbiorowego będzie napędzać rozwój transportu publicznego, co w połączeniu z tworzeniem bezpiecznych i przyjemnych tras pieszych i rowerowych przekona ludzi do częstszej rezygnacji z transportu samochodowego.

Osoby zależne od transportu samochodowego będą zachęcane do korzystania z mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów. Duże tabory autobusów i taksówek, mniejsze i czystsze samochody ciężarowe i dostawcze – to idealna branża do testowania innowacji w zakresie alternatywnych paliw i metod napędu. Rozwój transportu publicznego można wspierać poprzez opłaty za przejazd oraz przejrzyste systemy podatkowe i wprowadzanie nowych technologii.



**„Nie możemy zwlekać z podjęciem działań. Planowanie, budowa i wyposażenie infrastruktury trwa latami, zaś pociągi, samoloty i statki są wykorzystywane przez dziesięciolecia. Podejmowane dziś wybory będą więc decydować o transporcie w roku 2050. Musimy działać na szczeblu europejskim, aby zagwarantować, że decyzje w sprawie przemiany transportu zostaną podjęte wspólnie z naszymi partnerami, nie zaś w innym miejscu”.**

Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – biała księga na temat konkurencyjnego i zrównoważonego transportu

# MATTHIAS RUETE

Wywiad z Matthiasem Ruete, dyrektorem generalnym ds. mobilności i transportu

**Matthias Ruete objął swoje obecne stanowisko w Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu w 2010 r. Przedtem piastował urząd dyrektora generalnego połączonej Dyrekcji ds. Energii i Transportu w Komisji Europejskiej.**

*Jakie są główne wnioski płynące z przeszłych doświadczeń i – w perspektywie roku 2020 – jakie najważniejsze wyzwania będą dotyczyć sektora transportu w niedalekiej przyszłości?*

Wielkim wyzwaniem jest dla nas wspieranie sektora transportu w poszukiwaniu rozwiązań, które umożliwią przewyższenie piętrzących się przed nim w przyszłości ograniczeń – nie rezygnując ze skuteczności tej branży, ale przy jednoczesnym dążeniu do poprawy jej konkurencyjności.

Europa może pochwalić się znacznymi dokonaniem w ostatnich dziesięciu latach. Otworzyliśmy rynki transportu powietrznego, drogowego i – częściowo – kolejowego, a także udało nam się zwiększyć bezpieczeństwo wszystkich form transportu. Ale system nie jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju. Lekceważenie lub niedocenywanie przyszłych ograniczeń i odrzucanie niezbędnych zmian byłoby fatalnym błędem.

Za najbardziej naglące wyzwania należy uznać: zależność sektora od paliw kopalnych, zatory komunikacyjne oraz konieczność obniżenia emisyjności, przy czym najważniejsza jest właśnie ta ostatnia kwestia. Zobowiązaliśmy się do zredukowania poziomu emisji o 80% do roku 2050. Konieczne będzie zmniejszenie emisyjności sektora transportu o co najmniej 60% w porównaniu do poziomu z 1990 r. (o 70% niższego niż

stan obecny). W białej księdze, przyjętej 28 marca br. przez Komisję Europejską, rozważano te zagadnienia i przedstawiono strategię, dzięki której Unia Europejska będzie w stanie skutecznie stawić czoło powyższym wyzwaniom.

*W jaki sposób, Pana zdaniem, unijna polityka transportowa może przyczynić się do gospodarczej i terytorialnej spójności?*

W białej księdze zaproponowano rozwój transeuropejskiej „bazowej” sieci korytarzy, obejmującej cały kontynent i umożliwiającej przepływ znacznych skonsolidowanych mas towarów i pasażerów przy zachowaniu wysokiej skuteczności i niskiej emisyjności.

Rozwiązanie to zapewni wydajne multimodalne połączenia pomiędzy stolicami UE i innymi dużymi miastami, centrami gospodarczymi, portami, lotniskami oraz kluczowymi lądowymi przejściami granicznymi. Sieć ta będzie stanowić trzon jednolitego europejskiego obszaru transportu i przyczyni się do wzmocnienia spójności pomiędzy wszystkimi regionami.

*Jakie są główne elementy unijnej strategii na rzecz przyszłego rozwoju systemu transportu zaproponowane w białej księdze?*

Cztery główne elementy obejmują:

- utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu w celu usprawnienia przepływu obywateli i towarów, zmniejszenia kosztów i większego zrównoważenia europejskiego sektora transportu;
- ściślejsze połączenie rozwoju innowacji technologicznych i ich wdrażania poprzez zintegrowaną politykę badawczą;
- planowanie infrastruktury z myślą o maksymalizacji wzrostu gospodarczego i zminimalizowaniu wpływu na środowisko;
- rozwijanie połączeń infrastrukturalnych z sąsiednimi krajami, aby otworzyć rynki państw trzecich w zakresie usług transportowych, produktów i inwestycji w celu wspierania rozwoju branży.



” Wielkim wyzwaniem jest dla nas wspieranie sektora transportu w poszukiwaniu rozwiązań, które umożliwią przewyższenie piętrzących się przed nim w przyszłości ograniczeń. ”



# LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Europejski koordynator programu autostrad morskich

**Luis Valente de Oliveira spotkał się dotychczas z ponad 400 stronami zainteresowanymi z posiadających dostęp do morza państw członkowskich i przedstawił trzy roczne sprawozdania z podjętych działań.**

*Jakie są główne wnioski płynące z przeszłych doświadczeń i – w perspektywie roku 2020 – jakie najważniejsze wyzwania będą dotyczyć sektora transportu w niedalekiej przyszłości?*

Największym wyzwaniem jest koordynacja rozmaitych form transportu. Główny problem stanowi transportowanie towarów z miejsca na miejsce w najszybszy, najbardziej opłacalny, najwygodniejszy i najczystszy sposób. Jeżeli brać pod uwagę tylko jedną konkretną formę transportu, zakres odpowiedzi jest bardzo sztywny z funkcjonalnego punktu widzenia lub całkowicie nieracjonalny pod względem kosztów.

Aby odpowiedzieć na powyższe kwestie, musimy znać cechy charakterystyczne każdej formy transportu, a za nadrzędną zasadę przyjmując rozwiązanie multimodalne.

*W jaki sposób, Pana zdaniem, unijna polityka transportowa może przyczynić się do gospodarczej i terytorialnej spójności?*

Istotny dla zapewnienia dobrobytu mieszkańców danego regionu jest jego poziom aktywności: ani produkcja, ani konsumpcja nie mogą obyć się bez transportu. W celu wspierania rozwoju i spójności konieczne jest wzmocnienie połączeń pomiędzy uzupełniającymi się regionami.

Ponad 90% towarów importowanych i eksportowanych do/z UE przepływa przez europejskie porty. Dlatego też ważnym pierwszym krokiem jest zapewnienie jak najsprawniejszych portów i jak najbardziej odpowiednich połączeń pomiędzy nimi a obszarami śródlądowymi.

W przypadku niektórych form transportu do osiągnięcia progu rentowności konieczne jest przekroczenie pewnego wolumenu transportowanych towarów, dlatego dany wybór musi się opłacać. Koncentracja przepływu dóbr wzdłuż pewnych osi może zapewnić opłacalność niektórych połączeń. Konieczne jest utrzymywanie kosztów i zużycia czasu na jak najniższym poziomie. Stan taki można osiągnąć poprzez łączenie różnych form transportu i wyzyskiwanie najlepszych stron każdej z nich. Unijna polityka transportowa musi uwzględniać wszystkie formy transportu, a przy tym dążyć do większej spójności i efektywności całego systemu.

*Jaką naukę wyciągnął Pan ze swoich doświadczeń podczas sprawowania funkcji europejskiego koordynatora priorytetowego projektu TEN-T?*

Priorytetowy projekt autostrad morskich jest obecnie w trakcie realizacji: osiem ostatnio zatwierdzonych projektów obejmuje europejską przestrzeń morską. Zrodziły się z pomysłów przedyskutowanych z osobami pochodzącymi z różnych stron Europy.

Udział kilku krajów w projekcie to dobry sposób na dzielenie się najlepszymi praktykami i wynikami badań. Dzięki wymianie doświadczeń w grupie łatwiej wypracować elastyczne rozwiązania.

Dotychczas kładłem szczególny nacisk – i nadal to robię – na poprawę programów szkoleniowych w zakresie logistyki, przeznaczonych zarówno dla personelu, jak i dla przełożonych w przedsiębiorstwach. Zapotrzebowanie na złożone procesy logistyczne jest coraz większe, dlatego też przepływ towarów musi spełniać związane z nimi wymogi.



„ Ponad 90% towarów importowanych i eksportowanych do/z UE przepływa przez europejskie porty. ”

## JEAN-MARC OFFNER

Dyrektor naczelny biura planowania przestrzennego Bordeaux métropole Aquitaine

**Jean-Marc Offner, inżynier urbanistyki i specjalista ds. analizy politycznej jest dyrektorem naczelnym biura planowania przestrzennego Bordeaux métropole Aquitaine, a'urba.**

*Jakie są główne wnioski płynące z przeszłych doświadczeń i – w perspektywie roku 2020 – jakie najważniejsze wyzwania będą dotyczyć sektora transportu w niedalekiej przyszłości?*

Przez kilka ostatnich dziesięcioleci w wielu krajach UE jednym z głównych celów publicznej polityki transportowej było zmniejszenie natężenia ruchu drogowego w miastach i pomiędzy miastami.

Rozwój transportu publicznego nie zdołał zahamować wzrostu natężenia ruchu. Jednym z głównych wyzwań dla sektora transportu do roku 2020 będzie wdrożenie takich publicznych usług transportowych, które będą dostosowane do ewoluujących stylów życia. Niezbędne będzie zatem uelastycznienie rozkładów jazdy, zapewnienie wygodnych usług wysokiej jakości i pożyteczne wykorzystanie czasu przeznaczonego na transport.

*W jaki sposób, Pana zdaniem, unijna polityka transportowa może przyczynić się do gospodarczej i terytorialnej spójności?*

Przez kilka dziesięcioleci rozwój szybkich sieci połączeń stanowił preferowane narzędzie służące zbliżeniu terytoriów położonych po przeciwnych stronach granic, co przyczyniło się do wypracowania pewnej spójności społecznej i gospodarczej. Należy kontynuować te wysiłki.

Równie ważne jest, aby nie zapominąć o inwestycjach na szczeblu regionalnym, gdyż są one niezbędne do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania obszarów metropolii. Władze publiczne i podmioty zarządzające sieciami były często krytykowane za zaniebdywanie infrastruktury regionalnej na rzecz bardziej rentownych linii połączeń szybkobieżnych. My uważamy, że niezwykle istotne są obydwa te poziomy.



Biorąc pod uwagę wyzwania dotyczące środowiska, potrzebny jest wyważony kompromis pomiędzy ambicją stworzenia sieci obejmujących wszystkie obszary a koniecznością regulowania ruchu.

*Jaką rolę, zgodnie z Pana przewidywaniami, odgrywać będzie transport w zintegrowanym rozwoju obszarów miejskich?*

Konieczna jest zwiększona koordynacja pomiędzy transportem a polityką planowania przestrzennego. Zaleca się tworzenie większej liczby zwartych zespołów miejskich, gdyż w nich czas podróży ulega skróceniu. Rozwiązaniem mogłaby być polityka gruntowa, w ramach której możliwe jest zachowanie gruntów do późniejszego wykorzystania, przewiduje się wzrost wartości związanej z nową infrastrukturą i inwestuje w budownictwo socjalne.

Obszary o najlepiej rozwiniętej sieci transportu publicznego powinny być objęte obowiązkiem zwiększania zagęszczenia usług ponad pewien poziom minimalny przy jednoczesnym wdrażaniu restrykcyjnej polityki parkingowej.

Musimy bardziej zrównoważyć funkcjonowanie istniejących zespołów miejskich. Powinniśmy zwłaszcza rozważyć nowe sposoby korzystania z samochodów: wzajemne podwożenie się, użytkowanie samochodu przez więcej osób oraz łączenie przejazdów samochodami osobowymi z podróżowaniem środkami transportu publicznego. Biorąc pod uwagę ochronę środowiska, zwiększenie liczby pasażerów w samochodach i skrócenie czasu podróży o połowę ma podobną wartość, co wszystkie strategie rozwoju transportu publicznego!

” Przez kilka ostatnich dziesięcioleci w wielu krajach UE jednym z głównych celów publicznej polityki transportowej było zmniejszenie natężenia ruchu drogowego w miastach i pomiędzy miastami. ”

**Horst Sauer, pełniący funkcję kierownika Wydziału Europejskiego Planowania Przestrzennego we Wspólnym Departamencie Planowania Przestrzennego, odpowiada za włączenie regionu stołecznego Berlina-Brandenburgii do planowania przestrzennego UE. Obecnie koncentruje się na wpływie sieci TEN-T na regiony, w szczególności na region położony pomiędzy Skandynawią a Morzem Adriatyckim.**

*Jakie są główne wnioski płynące z przeszłych doświadczeń i – w perspektywie roku 2020 – jakie najważniejsze wyzwania będą dotyczyć sektora transportu w niedalekiej przyszłości?*

Coraz wyraźniej widać, że realizacja nowej infrastruktury możliwa jest tylko wówczas, gdy oczywiste jest, że przyniesie ona korzyści gospodarcze dla regionu. Współpracujemy obecnie z ponad 30 partnerami nad utworzeniem korytarza SCANDRIA łączącego Skandynawię z Morzem Adriatyckim, biegnącego przez Berlin. Naszym celem jest lepsze połączenie centrów innowacji z regionami stołecznymi za pomocą tego korytarza. W tej części Europy istnieje ogromny potencjał w zakresie regionalnego wzrostu gospodarczego.

Koncentrujemy się nie tyle na próbach uzyskania nowych znacznych inwestycji w infrastrukturę, co głównie na optymalizacji wykorzystania infrastruktury już istniejącej i nadaniu sektorowi transportu bardziej ekologicznego charakteru.



*W jaki sposób, Pana zdaniem, unijna polityka transportowa może przyczynić się do gospodarczej i terytorialnej spójności?*

Planowana sieć bazowa, mająca stanowić trzon unijnej polityki transportowej, jest oparta na połączeniach głównych węzłów komunikacyjnych. Węzły te, np. niemiecki region stołeczny Berlin-Brandenburgia, powinny integrować wszystkie formy transportu i łączyć się z innymi ośrodkami, np. portami lub silnymi centrami gospodarczymi.

Lepszy dostęp do Europy Centralnej zwiększy natężenie działalności gospodarczej w tym regionie, przyczyni się zatem do poprawy spójności terytorialnej. Solidna sieć bazowa będzie również obsługiwać regiony dobrze połączone z głównymi szlakami transportowymi.

*Jak zdefiniowałby Pan system dobrego zarządzania przy planowaniu infrastruktury transportowej?*

Z mojego punktu widzenia planowanie regionalne czy też polityka regionalna muszą być ściśle związane z dziedziną planowania transportu. Sektor transportu nie jest celem samym w sobie, ale powinien służyć potrzebom obywateli i przedsiębiorstw. Tutaj, w Berlinie-Brandenburgii, mieliśmy dotychczas bardzo pozytywne doświadczenia nie tylko w zakresie planowania „transgranicznego” – czyli z uwzględnieniem zarówno miejskiego obszaru Berlina, jak i okolicznego kraju związkowego Brandenburgii – ale także w zakresie harmonizacji planowania przestrzennego i planowania sektora transportu. W szczególności dotyczy to publicznych usług transportowych, które od ponad dziesięciu lat są organizowane w sposób skoordynowany przez Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).

„ Sektor transportu nie jest celem samym w sobie, ale powinien służyć potrzebom obywateli i przedsiębiorstw. ”



## MULTIMODALNA SIĘĆ TRANSPORTOWA DLA EUROPY

**Unia Europejska broniła sprawy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) od czasu przyjęcia traktatu z Maastricht w 1992 r. Sieć TEN-T wspiera rozwój unijnego rynku wewnętrznego, wzmacnia spójność gospodarczą i społeczną, a także łączy wyspy oraz najbardziej oddalone i śródlądowe obszary z regionami centralnymi Unii. Przyczyni się również do zbliżenia UE z jej sąsiadami i większej integracji rynków światowych.**

Pierwsze wytyczne wspierające państwa członkowskie w opracowywaniu sieci TEN-T zostały przyjęte w 1996 r. na mocy decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady. Owe wytyczne zostały później poddane gruntownej rewizji i zaktualizowane po rozszerzeniu UE w 2004 r.

<b>Całkowita kwota dotychczasowych inwestycji w TEN-T (1996-2013)</b>	<b>ok. 800 mld €</b>
Dotychczasowe unijne źródła finansowania*	ok. 230 mld €
Przyszłe potrzeby inwestycyjne (do 2020 r.)	<b>ok. 550 mld €</b>

\*Program TEN-T, Fundusz Spójności, EFRR, gwarancje kredytowe i pożyczki z EBI.

Niektóre warte wspomnienia udane przedsięwzięcia figurują już w polityce ramowej w zakresie TEN-T. Zaliczyć można do nich: szybkie połączenia kolejowe na trasie Paryż-Bruksela-Kolonia-Amsterdam-Londyn; połączenie kolejowo-drogowe pomiędzy Danią a Szwecją w regionie Øresund; szybką linię kolejową na trasie Madryt-Barcelona; lotnisko Malpensa w Mediolanie; linię kolejową na trasie Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer, a także wiele innych bieżących projektów.

### Precyzyjne dostosowywanie do przyszłych potrzeb

Czerpiąc z doświadczeń ostatnich piętnastu lat, Komisja Europejska podjęła wszechstronną rewizję polityki w zakresie TEN-T i zaproponowała nowe wytyczne dotyczące planowania i wdrożenia. Na początku drugiej połowy 2011 r. Parlament Europejski i Rada mają rozważyć przyjęcie nowych wytycznych, które prezentują dogłębnie zrewidowane podejście do polityki – oparte na mocnych punktach, mające zaradzić zidentyfikowanym brakom i podejmujące nowe wyzwania.

Do tej pory rozwój sieci TEN-T zasadzał się na stopniowym oddolnym określaniu i wdrażaniu projektów priorytetowych przez poszczególne państwa członkowskie. Takie podejście charakteryzowało się niespójnością. Podejście to pomogło w określeniu i opracowaniu ważnych projektów budujących sieć TEN-T, których przykłady podano powyżej, ale samo w sobie nie przyczyniło się do zbudowania w pełni zintegrowanej i multimodalnej sieci o zasięgu transeuropejskim.

### Dwie wzajemnie uzupełniające się sieci

Nowe planowane ramy będą składać się z dwóch poziomów: sieci kompleksowej – stanowiącej poziom podstawowy – oraz sieci bazowej, która pokryje sieć kompleksową i będzie złożona z najważniejszych strategicznych elementów TEN-T.

Sieć kompleksowa powstanie w wyniku aktualizacji i przystosowania bieżącej sieci TEN-T, a w jej skład wchodzić będzie stosowna istniejąca i planowana infrastruktura w państwach członkowskich. Sieć bazową utworzą te części TEN-T, w których koncentrują się główne przepływy międzynarodowe w ramach transportu dóbr i pasażerów, zapewniające skuteczne połączenie wschodnich i zachodnich obszarów Unii oraz regionów najbardziej oddalonych z regionami centralnymi.

Obydwie połączone sieci położą infrastrukturalne podwaliny pod jednolity europejski obszar transportu, zapewniając skuteczne multimodalne połączenia pomiędzy stolicami UE, a także pomiędzy głównymi unijnymi centrami gospodarczymi i granicznymi punktami wejściowymi do europejskiego systemu transportu.

### Skoordynowane planowanie i rozwój

Nowa polityka w zakresie TEN-T przede wszystkim przyczyni się do lepszej koordynacji planowania i rozwoju sieci na szczeblu europejskim. Opierać się będzie na spójnej i przejrzystej europejskiej metodologii planowania, nadzorowanej przez Komisję Europejską i opracowanej w wyniku szeroko zakrojonych konsultacji ze stronami zainteresowanymi.



## Skoordynowane wdrożenie


Poza tym wdrożenie nowej polityki w zakresie TEN-T przebiegać będzie w sposób bardziej skoordynowany. W oparciu o sieć bazową zostanie zaplanowana i opracowana pewna ilość korytarzy zgodnie ze zmieniającymi się potrzebami w zakresie wydajności. Koordynator europejski odpowiadać będzie za ogólny plan wdrożenia korytarzy, natomiast wieloletnie plany opracowania korytarzy określać będą w ramach ograniczonych harmonogramów najważniejsze konieczne inwestycje i krótkoterminowe usprawnienia na mniejszą skalę.

Wreszcie nowe podejście do polityki położy znacznie większy nacisk na warunkowy charakter i koordynację finansowego zaangażowania ze strony UE. Współfinansowanie projektów zależy będzie od tego, czy uwzględniono w nich brakujące połączenia i zatory w obrębie sieci bazowej i czy przyczyniają się one do osiągnięcia efektywnej współmodalności. Projekty o największej wartości dodanej z europejskiego punktu widzenia będą traktowane priorytetowo (np. uzupełnianie połączeń transgranicznych). Jednocześnie zintegrowane ramy finansowania sektora transportu zapewnią lepszą koordynację funduszy spójności i strukturalnych z celami polityki w zakresie TEN-T, znacznie poprawiając szybkość i skuteczność ich wdrażania.

**W regionach uprzemysłowionych zapewnienie multimodalnego charakteru transportu ma zasadnicze znaczenie.**







## KIERUNEK: CZYSTSZY I BARDZIEJ EKOLOGICZNY TRANSPORT

**Efektywna gospodarka zasobami i zrównoważony rozwój muszą stanowić centralną oś unijnej polityki transportowej – zgodnie ze strategią „Europa 2020” na rzecz wzrostu gospodarczego i niedawno opublikowaną przez Komisję Europejską białą księgą w sprawie transportu. Proces odchodzenia od paliw kopalnych w transporcie, który znacząco przyczyni się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze, osiągnął priorytetową pozycję na liście działań unijnych na rzecz gospodarki i środowiska.**

W strategii „Europa 2020” określono unijne założenia strategiczne na nadchodzącą dekadę. Szczególny nacisk położono na wspieranie inteligentnego, trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu. Strategia ma na celu zbudowanie gospodarki niskowęglowej opartej na wiedzy i innowacji oraz efektywniejszym wykorzystaniu zasobów przy jednoczesnym zapewnieniu spójności społecznej i terytorialnej.

Sektor transportu jest niezwykle istotny dla przyszłości gospodarczej Europy i ma do odegrania kluczową rolę, przyczyniając się do osiągnięcia założeń strategii „Europa 2020”. W styczniu 2011 r. Komisja rozpoczęła realizację jednej z inicjatyw przewodnich strategii „Europa 2020” – „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”. W inicjatywie tej podkreślono, że przewodnią zasadą polityki unijnej w dziedzinie transportu musi stać się efektywna gospodarka zasobami.


### Rozwiązania zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju

Zwiększenie wydajności transportu w celu zabezpieczenia przyszłego dobrobytu w Europie stanowi także kluczowy temat nowej białej księgi zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”, przyjętej przez Komisję 28 marca 2011 r.

We wspomnianej białej księdze przedstawiono wizję konkurencyjnego systemu transportowego w Europie, opartego na zasadach efektywnego wykorzystania zasobów i zrównoważonego rozwoju. Za ważny priorytet uznano działania na rzecz czystego transportu miejskiego i odchodzenia od paliw kopalnych.

W świetle nowych i coraz bardziej narastających wyzwań transport musi nabrać bardziej zrównoważonego charakteru. Przede wszystkim ropa naftowa stanie się w nadchodzących dekadach rzadszym i droższym surowcem, gdyż jest pozyskiwana z coraz bardziej niepewnych dostaw.

Ponadto, aby udało się osiągnąć założenia dotyczące ograniczenia zmiany klimatu i utrzymać średni wzrost temperatury na poziomie nieprzekraczającym 2°C, UE musi do 2050 r. zredukować emisje gazów cieplarnianych o 80-95 % poniżej poziomów z 1990 r. W tym celu konieczne jest obniżenie poziomu emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o co najmniej 60%.



**Ulica Laukaantie – budowa drogi – Jyväskylä, Finlandia. Budowa podziemnych przejazdów dla rowerzystów i przejść dla pieszych**





## Mniej dwutlenku węgla

Niestety to właśnie sektor transportu staje się coraz większym źródłem emisji dwutlenku węgla. Dlatego też odchodzenie od paliw kopalnych stanowi główny temat białej księgi.

Jeżeli wydajność energetyczna wszystkich pojazdów w Europie ma się poprawić, konieczne jest prowadzenie prac nad zrównoważonymi paliwami i ekologicznymi pojazdami, aby jak najszybciej wprowadzić je na rynek. Europa musi stopniowo zastępować generujące CO<sub>2</sub> kopalne źródła energii bardziej ekologicznymi alternatywami.

Mając to na uwadze, Komisja zamierza opracować alternatywną strategię paliwową, która uniezależni europejski sektor transportu od ropy naftowej, a w dalszej perspektywie doprowadzi do jego całkowitego uwolnienia od paliw kopalnych.

Jeżeli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych przez UE celów w zakresie redukcji gazów cieplarnianych, Komisja w znacznym stopniu koncentruje się na transporcie miejskim. Wiele europejskich miast boryka się z kwestią zatorów komunikacyjnych, a także musi stawić czoła problemowi zanieczyszczeń powietrza i natężenia hałasu. Samochody osobowe, ciężarowe i autobusy poruszające się po obszarach miejskich w Europie odpowiadają za ok. 25% emisji CO<sub>2</sub> wytwarzanych przez sektor transportu.

Komisja Europejska pragnie doprowadzić do stopniowego wycofywania pojazdów napędzanych paliwem konwencjonalnym z miast. Celem jest 50-procentowa redukcja ich liczby do roku 2030 i 100-procentowa redukcja do roku 2050. Takie działania znacznie zmniejszyłyby zależność Europy od paliw kopalnych i pomogłyby osiągnąć cele zakładane dla sektora transportu w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Należy wspierać korzystanie z mniejszych i lżejszych pojazdów osobowych. Jednocześnie konieczne jest poczynienie większych wysiłków zmierzających do wyposażenia autobusów, taksówek i samochodów dostawczych poruszających się po centrach miast w alternatywne silniki i systemy przystosowane do spalania alternatywnego paliwa, aby tym samym przyczynić się do zmniejszenia emisji i zanieczyszczeń, których źródłem jest transport miejski.

## Podejście zintegrowane

Komisja pragnie również, aby do roku 2030 wprowadzono w największych miastach sieci logistyczne, które mogą niemal całkowicie zredukować poziom emisji gazów cieplarnianych. Poprzez wykorzystanie inteligentnych rozwiązań transportowych centra miejskie mogą opracować systemy wydajnego transportu na ostatnim etapie dostawy do odbiorcy (ang. „last mile delivery”).

Niskoemisyjne furgonetki dostawcze napędzane elektrycznością, wodorem i oparte na technologiach hybrydowych mogłyby rozwozić towary do sklepów i biur położonych w miastach. Tabor ekologicznych pojazdów dostawczych przyczyniłby się także do zredukowania zanieczyszczenia powietrza i zmniejszenia poziomu hałasu. Oprócz tego należy podjąć większe wysiłki w celu zachęcania ludzi do podróżowania środkami transportu publicznego i częstszego chodzenia pieszo lub jazdy rowerem.

Zintegrowane podejście to najlepszy sposób, aby poradzić sobie z wyzwaniem sektora transportu w środowisku miejskim. Służy ono także rozwojowi infrastruktury i usług transportowych. Dlatego też proces kształtowania polityki powinien łączyć transport z takimi kwestiami, jak użytkowanie gruntu, planowanie, ochrona środowiska, gospodarka mieszkaniowa, dostępność, mobilność i potrzeby przemysłu.

### WIĘCEJ INFORMACJI:

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



## TWORZENIE LEPSZYCH POŁĄCZEŃ Z EUROPĄ POŁUDNIOWO-WSCHODNIĄ

Okres realizacji projektu: 2009-2012

Wsparcie projektu ze środków EFRR: 1,7 mln €

Całkowity budżet: 2,38 mln €

**Europa Południowo-Wschodnia stanowi kluczowy obszar tranzytowy dla UE, ale jej rozwój pozostaje w tyle za pozostałą częścią kontynentu z powodu niewystarczającego poziomu inwestycji i współpracy ponadnarodowej. Takie wyzwania wchodzą w zakres Współpracy na rzecz Południowo-wschodnioeuropejskiej Osi Transportowej (South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC). Jest to trzyletni projekt, którego celem jest umocnienie współpracy pomiędzy państwami UE a krajami trzecimi – szczególnie w dziedzinie transportu.**

Projekt jest współfinansowany z unijnego programu „Europa Południowo-Wschodnia” i obejmuje 17 partnerów (w większości krajowych ministerstw transportu) pochodzących z dziewięciu krajów w tym regionie. Ma także czterech obserwatorów, którymi są: Bośnia i Hercegowina, Węgry, Słowacja i Ukraina.

Poziom infrastruktury transportowej w regionie cechuje znaczna rozbieżność. Takie kraje, jak np. Austria, Słowenia, Węgry i Chorwacja mogą pochwalić się dobrze rozwiniętą siecią nowoczesnych autostrad, czego nie można stwierdzić o wielu ich sąsiadach. Połączenia drogowe i kolejowe pomiędzy mniejszymi krajami regionu są często niewystarczające lub w ogóle nie istnieją. Sytuacja ta ogranicza swobodny przepływ towarów, usług i osób, przez co utrudnia zrównoważony rozwój całego regionu.

### Koncentracja na TEN-T

„Nasz projekt w wyjątkowy sposób łączy państwa członkowskie UE i kraje trzecie w dążeniu do silniejszej integracji przestrzennej i do stworzenia lepszych połączeń transportowych w regionie” – mówi Carlo Fortuna z sekretariatu Inicjatywy Środkowoeuropejskiej we włoskim mieście Triest, która pilotuje projekt SEETAC. Jest to przyczynek do debaty na temat infrastruktury transportowej dla krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących do UE. Projekt wpisuje się także w serię projektów priorytetowych, w ramach których planuje się rozszerzenie transeuropejskich sieci transportowych TEN-T na obszarze Zachodnich Bałkanów. Carlo Fortuna jest przekonany, że projekt przyczyni się również do większej spójności UE z Europą Południowo-Wschodnią.

Niedawno zebrane dane umożliwiły partnerom zestawienie baz danych i stworzyły bieżący obraz sieci połączeń drogowych, kolejowych i morskich w regionie. W ciągu najbliższych kilku miesięcy zostaną stworzone przyszłe modele scenariuszy powiązane z priorytetowymi projektami w dziedzinie transportu, jak np. autostrada z Lublany do Belgradu.

Na konferencji poświęconej temu projektowi, która w listopadzie 2010 r. zgromadziła w Tiranie, stolicy Albanii, ministerialnych przedstawicieli wysokiego szczebla, przyjrano się kilku istotnym kwestiom. Chodziło między innymi o inwestycje, zintegrowany rozwój dostępności regionu, a także sposoby utworzenia tam zintegrowanego systemu transportowego w perspektywie średnioterminowej zgodnie z unijną strategią.



Odbudowa trakcji i wykop w miejscowości Krizno na trasie linii kolejowej z Lublany do Mariboru

#### WIĘCEJ INFORMACJI:

- SEETAC: [www.seetac.eu](http://www.seetac.eu)
- Program „Europa Południowo-Wschodnia” [www.southeast-europe.net](http://www.southeast-europe.net)
- Inicjatywa Środkowoeuropejska: [www.ceinet.org](http://www.ceinet.org)

**Korytarz Scandria, łączący Skandynawię i Morze Adriatyckie, odgrywa niezwykle istotną rolę dla regionów położonych wzdłuż tej północno-południowej osi. Poprawa połączeń ułatwia oczywiście transport, ale także wpływa na wymiar gospodarczy, społeczny i środowiskowy.**

„W tym projekcie nie chodzi tylko o usprawnienie transportu” – podkreśla Jürgen Neumüller, kierownik projektu Scandria. – „Celem jest całościowe ujęcie rozwoju gospodarczego na tym obszarze. Chcemy połączyć potencjał innowacyjny Skandynawii z innymi regionami Europy Środkowej, jak Berlin, Praga i Wiedeń, stymulując tym samym wzrost gospodarczy”.

Zgodnie z unijnymi celami w zakresie rozwoju bardziej ekologicznego transportu projekt obejmuje także działania zmierzające ku realizacji założeń dotyczących przeciwdziałania zmianie klimatu. Jednym z konkretnych przykładów są wysiłki podejmowane na rzecz stymulacji stosowania biogazu w taborze towarowym.

Okres realizacji projektu: 2009-2012

Wkład ze środków EFRR: 2,8 mln €

Całkowity budżet projektu: 3,8 mln €

## Zaangażowanie wszystkich stron kluczem do sukcesu

19 partnerów biorących udział w projekcie, pochodzących z Niemiec, Danii, Szwecji, Finlandii i Norwegii, można podzielić na trzy grupy: ośrodki badawcze, regiony i porty. Projektowi przewodzi Wspólny Departament Planowania Przestrzennego dla Berlina-Brandenburgii.

Ośrodki badawcze zapewniają niezbędne podstawy naukowe do podejmowania decyzji, natomiast regiony odgrywają bardziej strategiczną rolę. Ważną częścią ich pracy jest wdrażanie projektów infrastrukturalnych we współpracy z takimi podmiotami, jak np. ministerstwa.

Bezpośrednia współpraca pomiędzy portami w Halmstadzie (Szwecja) i Rostocku (Niemcy) koncentruje się na opracowywaniu nowego asortymentu usług. Oprócz tego projekt Scandria przyczynił się do włączenia linii promowej kursującej pomiędzy Rostockiem a duńskim portem w Gedser do unijnego programu autostrad morskich, czemu linia zawdzięcza uzyskanie funduszy na modernizację infrastruktury portowej i zakup nowych promów.

Głównym celem jest włączenie do współpracy firm, jednak ograniczające je krótkoterminowe imperatywy utrudniają zaangażowanie ich w długoterminowe koncepcje strategiczne. Jürgen Neumüller dodaje: „Przeprowadzono kilka warsztatów i działań komunikacyjnych na szczeblu lokalnym, aby podnieść świadomość społeczną w zakresie korzyści gospodarczych czerpanych z tego projektu”.

Projekt Scandria zainicjowano w 2009 r. po deklaracji berlińskiej z listopada 2007 r., w której wezwano do tworzenia atrakcyjnej infrastruktury transportowej i konkurencyjnych form transportu w ramach korytarza łączącego Skandynawię z Morzem Adriatyckim. Ponieważ projekt Scandria obejmuje północną część tego obszaru, w ramach siostrzanego projektu SoNorA wdrażane są podobne działania w okręgu południowym.

### WIĘCEJ INFORMACJI:

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

Port w mieście Rostock





## PORTUGALIA – SYSTEM KONTROLI RUCHU STATKÓW (VESSEL TRAFFIC SYSTEM, VTS): NOWY INTELIGENTNY SYSTEM NADZOROWANIA OKRĘTÓW

Projekt w toku. Data rozpoczęcia: 2008 r.

Wkład ze środków EFRR: 53 mln €

Współfinansowanie ze środków krajowych: 57 mln €

**Rozległa linia brzegowa Portugalii przysparza licznych wyzwań w dziedzinie kontroli ruchu okrętów – od monitorowania tras przepływu statków na zatłoczonych wodach po egzekwowanie przestrzegania międzynarodowych zasad bezpieczeństwa. Najnowocześniejsza technologia komputerowa umożliwia teraz władzom przewidywanie ruchu statków i gromadzenie danych w krajowej bazie danych o ruchu morskim.**

Ponad 800 km linii brzegowej położonej na strategicznej trasie pomiędzy portami północnoeuropejskimi, śródziemnomorskimi i północnoafrykańskimi. Corocznie na tych wodach pływa ok. 70 tys. jednostek – w obrębie tych morskich szlaków handlowych porusza się zawsze 250-300 okrętów oraz podobna liczba kutrów rybackich i jednostek wypoczynkowych. VTS to odpowiedź na wyzwanie, jakim jest monitorowanie ruchu tych jednostek i uporanie się z problemami zatorów komunikacyjnych przy zachowaniu bezpieczeństwa wód przybrzeżnych.

### Jak to działa?

Od stycznia 2008 r. Centrum Kontroli Morskiego Ruchu Przybrzeżnego korzysta z systemu VTS w celu monitorowania przepływu jednostek na szlakach morskich. System może zidentyfikować jednocześnie ok. 300 statków, a informacje te zasilają krajową bazę danych o ruchu morskim.

System obejmuje także dwa systemy rozgraniczenia ruchu (Traffic Separation Schemes, TSS), jeden ulokowany na Przylądku Roca, a drugi – na Przylądku Świętego Wincentego. Służą one do zarządzania zatorami komunikacyjnymi w dwóch znanych „wąskich gardłach” przybrzeżnych, a także przyczyniają się do egzekwowania zasad bezpieczeństwa, np. surowych międzynarodowych zasad dotyczących statków przewożących ładunki niebezpieczne, pewnych typów jednostek, zabezpieczeń pasażerów i wymogów w odniesieniu do jednostek rybackich. Obydwa systemy TSS zostały włączone do obowiązkowego systemu informowania o ruchu statków dla wybrzeża Portugalii (Coast of Portugal Mandatory Reporting System, COPREP), który funkcjonuje od 1 czerwca 2010 r.

### Korzyści dla kraju z najlepszych systemów

System obejmuje VTS nabrzeżny i pięć VTS portowych, a wszystkie podlegają krajowemu organowi kontroli ruchu morskiego.

Korzyści płynące z systemu:

- wyposażenie Portugalii w najnowocześniejszy sprzęt w zakresie technologii morskiej;
- zapewnienie wykorzystania potencjału handlowego krajowych portów w przyszłości;
- priorytetyzacja kwestii środowiskowych dotyczących wód Portugalii, poparta informacjami zebranymi dzięki VTS;
- ułatwienie utrzymania porządku wzdłuż linii brzegowej za pomocą dwukierunkowego przepływu informacji pomiędzy jednostkami pływającymi i organami nadbrzeżnymi. Obecnie na rutynowe czynności służb ochrony przybrzeża składają się w dużej mierze środki umożliwiające kontrolę działalności przemysłowej i nielegalnej imigracji.

Na szczeblu międzynarodowym Portugalia została całkowicie włączona do SafeSeaNet, unijnego systemu śledzenia i wymiany informacji. Obfity strumień danych przepływających przez nabrzeżny system VTS może teraz zasilać bezpośrednio SafeSeaNet, dzięki czemu Portugalia będzie otrzymywać podobny rodzaj informacji z innych państw członkowskich.

#### WIĘCEJ INFORMACJI:

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



Centrum Kontroli Morskiego Ruchu Przybrzeżnego

# SOFIA: ROZSZERZENIE SIECI METRA – TCHNIENIE NOWEGO ŻYCIA W CENTRUM MIASTA

Projekt ten stanowi część bułgarskiego planu operacyjnego w dziedzinie transportu. Okres realizacji: 2007-2013

Wkład ze środków EFRR: 157 mln €

Współfinansowanie ze środków krajowych: 139 mln €

**Bułgaria stawia czoło problemom zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia za pomocą ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego. Istotnym jego punktem są zwłaszcza projekty rozszerzenia sieci metra w Sofii. Jeden z nich zakłada budowę brakującego odcinka centralnego w sercu stolicy.**

W Sofii stłoczonych jest ponad 1,5 mln mieszkańców – to jedna piąta populacji kraju. W tętniącym życiem historycznym centrum zwarta zabudowa mieszkaniowa zlewa się z dzielnicami handlowymi. W ostatnim dziesięcioleciu intensywny napływ ludności do stolicy przyczynił się do niekontrolowanego nasilenia problemu zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia. Mieszkańcy są w dużym stopniu zależni od transportu samochodowego. O przestrzeń na drogach konkurują także autobusy i tramwaje. Po przeprowadzeniu dogłębnej analizy rozwiązań transportowych z przekonaniem wskazano na metro jako na najlepszą opcję masowego transportu pasażerskiego w ośrodkach miejskich.

## Wydajniejszy transport wnosi nowy wymiar do życia w centrum miasta

Nowy odcinek linii od skrzyżowania Nadejda na północ od centrum do bulwaru Cherni Vrah w dzielnicy mieszkalnej na południu miasta to flagowy projekt bułgarskiego programu operacyjnego w dziedzinie transportu na lata 2007-2013.

W ramach tego projektu nastąpi budowa 6,5 km linii obsługującej siedem stacji metra. W ten sposób faktycznie powstanie brakujący odcinek linii II oraz punkty łączące dzielnice położone na północ i południe od centralnego dworca kolejowego i autokarowego. Pięć z owych stacji metra będzie zupełnie nowych, a dwie pozostałe, już istniejące, zostaną całkowicie zmodernizowane.

## Poprawa jakości życia

Prowadzony obecnie pierwszy etap projektu stanowi zasadniczy krok ku poprawie jakości życia codziennego mieszkańców i osób dojeżdżających. Przemieszczanie się ulicami tej części miasta jest czasochłonne i frustrujące: prędkość ruchu drogowego często nie przekracza 8-10 km/h. Związane z ruchem drogowym zanieczyszczenie również stanowi poważny problem.

Szacuje się, że po zakończeniu realizacji pierwszego etapu projektu w 2012 r. nawet 25 % wszystkich przejazdów będzie odbywać się metrem, dzięki czemu ruch drogowy odzyska prędkość 40-50 km/h. Taki rozwój sytuacji wywarłby znaczny wpływ na obniżenie poziomu zanieczyszczenia, hałasu i wibracji.

## Bardziej zintegrowana i szybsza sieć (dla) przyszłości

Realizacja etapu drugiego potrwa do 2020 r. i będzie polegać na stworzeniu znacznie bardziej zintegrowanej sieci transportu. Konieczne będzie stworzenie komunikacji pomiędzy centralnym dworcem autobusowym a kolejowym, a następnie połączenie ich z lotniskiem i zapewnienie pasażerom systemu transportu godnego XXI wieku.

Dotychczasowe postępy robią wrażenie. Wszystkie aspekty projektu są jak na razie realizowane z poszanowaniem harmonogramu i budżetu – to dowód na dobre zarządzanie w ramach programu operacyjnego w dziedzinie transportu. Już samo to przyczynia się do pozytywnego klimatu gospodarczego i tworzy podwaliny pod szerzej zakrojone projekty odbudowy infrastruktury miejskiej w centrum miasta.

### WIĘCEJ INFORMACJI:

<http://metropolitan.bg/en>



Modernizacja linii metra w Sofii to poprawa jakości życia mieszkańców i bodziec dla rozwoju biznesu.

## NOWA INFRASTRUKTURA PORTOWA W LA ROCHELLE: ODPOWIEDŹ NA ROSNĄCY RYNEK

Różne projekty o różnych okresach realizacji przyczyniły się do rozwoju portu.

Program Inwestycji Regionalnych 2007-2013: 52 mln €

Wkład ze środków EFRR: 12,48 mln €

Współfinansowanie ze środków krajowych:  
39,52 mln €

**Lloyds of London opisuje port w La Rochelle jako „najlepszy atlantycki port, do którego zawijać mogą statki przekraczające 100 tys. ton nośności”. La Rochelle korzysta ze swojej dominującej pozycji i dalej rośnie w siłę, aby odpowiedzieć na zwiększające się potrzeby w zakresie handlu i transportu morskiego. Ukończono i oddano do użytku nowy port St Marc. Obecnie prowadzone są prace nad budową nowego wału nadmorskiego La Repentie, który jeszcze bardziej zwiększy wydajność portu.**

### Naturalne zalety La Rochelle

Jest to jedyny port głębokowodny na wybrzeżu atlantyckim, w dodatku naturalnie osłonięty wyspami. To główny francuski port, w którym prowadzi się handel produktami przemysłu leśniczego i rolniczego, zwłaszcza zbożem. Odnotowuje się też dalszy wzrost popytu na te towary. Strategicznym celem portu jest osiągnięcie przepustowości wynoszącej 10 mln ton w skali rocznej do 2015 r. Planowanie i opracowanie rozbudowy infrastruktury portowej rozpoczęto w roku 2000. Przewidywane jest ukończenie prac do roku 2012, a rezultatem będzie atrakcyjny i bardzo nowoczesny zespół obiektów zgodnych z najsurowszymi normami środowiskowymi.

### Port St Marc

Port St Marc, ukończony i oddany do użytku w marcu 2011 r., został zaprojektowany z myślą o transporcie towarów masowych. Port ma głębokowodny charakter, dzięki czemu nawet największe okręty mogą wpływać do przystani bez obaw, że osiadać na mieliźnie. Możliwość obsługi jednostek o takich rozmiarach znacznie poprawia perspektywy gospodarcze portu.

### La Repentie

We wrześniu 2010 r. rozpoczęto prace nad stworzeniem kolejnego portu głębokowodnego rozciągającego się na długości ponad 1,4 km. Port La Repentie, który stanowi uzupełnienie portu St Marc, jest odpowiedzią La Rochelle na rosnący popyt na transport morski we wszystkich kategoriach.

Szczególnie istotny nacisk kładzie się tutaj na zrównoważony rozwój: tam, gdzie to możliwe, użyto tylko lokalnych materiałów, a znaczne ilości podłoża gruntowego pochodzą z recyklingu materiałów z innych terenów budowlanych w regionie.

### Dostęp do portu: transport drogowy i kolejowy

Inną ważną cechą prowadzonych obecnie inwestycji jest usprawnienie transportu kolejowego i drogowego zapewniającego dostęp do portu oraz modernizacja obiektów. Obecnie do portu należy 45 km sieci kolejowej łączącej wszystkie terminale. W poprawę wydajności sieci kolejowej zainwestowano 4 mln €, ze szczególnym uwzględnieniem transportu frachtowego. Rozwój infrastruktury drogowej wokół Jeumont, głównego wjazdu do portu, ma na celu poprawę atrakcyjności i funkcjonalności portu. Owe znaczące inwestycje w zwiększenie wydajności i modernizację infrastruktury kładą podwaliny pod wzrost koniunktury w regionie Poitou-Charentes. W lokalnym departamencie Charentes-Maritime perspektywy zatrudnienia związane z portem cały czas rosną, a region optymistycznie spogląda w przyszłość.

#### WIĘCEJ INFORMACJI:

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



**„Najlepszy port atlantycki” jeszcze lepszy:  
modernizacja portu w La Rochelle**



Okres realizacji projektu: 2007-2010

Wkład ze środków Funduszu Spójności: 87,2 mln €

Całkowity budżet: 219 mln €

**Podróżowanie po drogach łączących Słowenię i Chorwację stało się znacznie łatwiejsze od czasu ukończenia dwóch pozostałych odcinków autostrady A2 w regionie Dolenjska. Ten nowy element infrastruktury o długości niemal 15 km zapewnia korzyści w sektorze transportu na szczeblu lokalnym, regionalnym i międzynarodowym w postaci zwiększenia prędkości, skrócenia czasu podróży i poprawy bezpieczeństwa.**

Do roku 2013, w wyniku realizacji w Słowenii krajowego programu budowy autostrad, w kraju tym przybędzie ok. 600 km nowoczesnych autostrad, dróg szybkiego ruchu i innych dróg publicznych. Autostrada A2 o długości 175 km stanowi ważną część tej sieci, gdyż przecina cały kraj od przejścia granicznego z Austrią w Karavanke i biegnie przez miasto stołeczne Lublanę aż po przejście graniczne z Chorwacją w miejscowości Obreze.

## Nowa infrastruktura

Dwa najnowsze projekty zostały zrealizowane na autostradzie A2 w pobliżu miejscowości Novo Mesto; są to odcinki Pluska-Ponikve (7,6 km) i Ponikve-Hrastje (7,2 km). Na odcinkach tych poruszają się teraz pojazdy wcześniej korzystające z drogi szybkiego ruchu.

Prace wykonane przez firmę DARS, specjalizującą się w budowie autostrad, zostały częściowo sfinansowane ze środków unijnego Funduszu Spójności, a obejmowały wzniesienie 20 elementów infrastruktury, między innymi tunelu dwukierunkowego w miejscowości Leševje, wiaduktów w miejscowościach Dole, Ponikve i Trebnje, dziewięciu przejść podziemnych, jednego przejścia nadziemnego dla pieszych i czterech przejazdów nadziemnych dla pojazdów.

## Dotychczasowe korzyści

Nowe odcinki autostrady oddano do użytku w czerwcu 2010 r. Skorzystają z nich przede wszystkim mieszkańcy południowo-wschodnich regionów Słowenii, gdyż infrastruktura ta wpływa pozytywnie na handel i turystykę w regionie, a także skraca czas codziennych podróży osobom dojeżdżającym do Lublany. Zwiększył się także poziom bezpieczeństwa drogowego i nastąpiła poprawa wydajności, natomiast ekrany dźwiękochłonne i inne nowe elementy infrastruktury korzystnie wpłynęły na stan miejscowego środowiska.

Nowa autostrada znacznie poprawiła także połączenia transportowe z Chorwacją. Jest to kolejny krok na drodze do ukończenia paneuropejskiego korytarza transportowego nr 10, wiodącego z Salzburga w Austrii do Salonik w Grecji, a przez to znaczący wkład w rozszerzenie sieci TEN-T w kierunku Europy Środkowo-Wschodniej przed następnym rozszerzeniem samej UE.

Inny kluczowy odcinek (10 km) autostrady A2 oddano do użytku we wrześniu 2008 r. Jest to odcinek pomiędzy miejscowościami Vrba i Peračica w północno-zachodniej Słowenii. Ostatni fragment drogi o długości 2,4 km pomiędzy miejscowościami Peračica i Podtabor zostanie otwarty w czerwcu 2011 r. Projekt ten również współfinansowano ze środków unijnych. Jego celem była poprawa przepływu ruchu na poziomie lokalnym, krajowym i tranzytowym na obszarze znanym z uporczywych zatorów komunikacyjnych.

### WIĘCEJ INFORMACJI:

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



Słoweński operator autostrad czuwa nad funkcjonowaniem systemu.

Okres realizacji projektu: 2008-2011

Wkład ze środków Funduszu Spójności: 105 mln €

Całkowity budżet: 144,2 mln €

**Podróżowanie koleją w Czechach stało się szybsze, wygodniejsze i bezpieczniejsze dzięki szeroko zakrojonej modernizacji trzeciego kolejowego korytarza tranzytowego w kraju, łączącego regiony wschodnie i zachodnie. Znaczącym osiągnięciem jest ukończenie 32-kilometrowego, najdalej wysuniętego na zachód odcinka linii tego korytarza. Projekt zwiastuje również lepsze połączenia kolejowe z Niemcami i przyczynia się do rozszerzenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).**

Projekt zrealizowano na odcinku pomiędzy miastami Stříbro i Planá u Mariánských Lázní. Celem była modernizacja sieci trakcyjnej wraz z powiązaną infrastrukturą i podniesienie ich do nowoczesnego europejskiego poziomu, poprawa połączeń kolejowych pomiędzy Pragą, Pilzнем a Chebem, miastem położonym w pobliżu granicy z Niemcami. Projekt ten, częściowo finansowany ze środków UE, jest jednym z dziewięciu osobnych projektów modernizacji kolei wzdłuż linii kolejowej nr 170.



Lokomotywa na niedawno zmodernizowanej linii kolejowej w miejscowości Stříbro

## Szybsze i cięższe pociągi

Od połowy 2008 r. wykonawcy podnieśli standard nadbudowy trakcji na głównych liniach kolejowych, tak aby odpowiadały międzynarodowym normom przemysłowym, umożliwiając ruch pociągów z prędkością 110 km/h przy obciążeniu osi wynoszącym 22,5 tony. Dokonano również modernizacji linii trakcyjnych, sprzętu telekomunikacyjnego, sygnalizacyjnego itp. Odbudowano lub zmodyfikowano też osiem przejazdów kolejowych.

Dzięki nowej infrastrukturze nowoczesne i szybkie pociągi będą poruszać się po tej linii z prędkością do 140 km/h, co oznacza przyspieszenie o 50 km/h. W ten sposób ulegnie skróceniu czas przejazdu dla krajowego, międzynarodowego i tranzytowego ruchu pasażerów i towarów na trasie Praga-Cheb pomiędzy Czechami a Niemcami. „Oszczędności czasu w zakresie transportu kolejowego przedstawiają sobą wartość ponad 2 mln € rocznie” – komentuje Filip Hainall z czeskiego ministerstwa transportu.

## Infrastruktura zgodna z normami unijnymi

Większa zdolność udźwigu oznacza, że trakcja może przyjąć kontenery o standardowych międzynarodowych parametrach, zwiększając niezawodność transportu frachtowego. Właściwe przygotowanie sprzętu zabezpieczającego i komunikacyjnego umożliwiło zainstalowanie wzdłuż linii Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym/Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami najnowszej generacji.

Skrócenie czasu podróży, poprawa bezpieczeństwa i wygody na tej trasie przyniosą korzyści mieszkańcom regionu i nie tylko. Z pewnością nastąpi również zwiększenie ruchu i handlu na długodystansowej trasie kolejowej TEN-T wiodącej z Aten w Grecji do Norymbergii w Niemczech. Tak więc na inwestycji w ten projekt skorzysta cała Unia Europejska.

### WIĘCEJ INFORMACJI:

Czeska Administracja Infrastruktury Kolejowej [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

ACTIVE TRAVEL NETWORK:  
NOWE SPOJRZENIE NA MOBILNOŚĆ W MIASTACH

**Zmiana wzorców mobilności miejskiej może stanowić trafną odpowiedź na problemy z transportem i zmniejszyć zależność tego sektora od paliw kopalnych. W obliczu kryzysu gospodarczego i stale wzrastających cen ropy naftowej ma to jeszcze większe znaczenie. Inicjatywa *Active Travel Network* („sieć aktywnego podróżowania”) ma na celu ograniczenie użytkowania samochodów przez jednego pasażera w małych i średnich miastach poprzez wykorzystanie potencjału alternatywnych metod podróżowania.**

Inicjatywa wchodząca w zakres programu URBACT II promuje chodzenie pieszo i jazdę na rowerze jako faktyczne alternatywne i aktywne sposoby podróżowania. W obrębie sieci położono główny nacisk na zarządzanie mobilnością i podnoszenie świadomości na temat metod podróżowania.

Najważniejszym priorytetem projektu jest rozwijanie świadomości społecznej. Jako że zgromadzono już znaczną wiedzę fachową na ten temat, a także istnieje zbiór udokumentowanych informacji w postaci np. podręczników lub wytycznych w zakresie projektowania infrastruktury oraz planowanych rozwiązań, w przypadku tej sieci świadomie skoncentrowano się na mniej ścisłym wymiarze powyższej kwestii poprzez:

- wspieranie pożądaných zachowań i ograniczanie zachowań niepożądanych poprzez zastosowanie odpowiednich strategii zachęcających i zniechęcających;
- marketing;

- wpływanie na zmianę myślenia u podmiotów zainteresowanych i zachowania u obywateli;
- organizowanie transportu niezmotoryzowanego i łączenie go z transportem publicznym;
- rozwijanie strategii edukacyjnych i szkoleniowych.

### Wspólne i konkretne wyzwania

Na pierwszym etapie partnerzy należący do sieci przeprowadzili audyty dotyczące aktywnych metod podróżowania, oparte na istniejącym narzędziu oceny polityki rowerowej (BYPAD), aby na tej podstawie opracować dalsze programy wymiany, zajęcia edukacyjne, analizę doświadczeń i lokalne plany działania. W przeciwieństwie do innych systemów audytu przeprowadzanych przez ekspertów w tym przypadku w audytach brały udział trzy grupy zainteresowanych podmiotów: politycy, organy samorządowe i planiści, a także użytkownicy, którzy są obecnie członkami miejscowych grup wsparcia URBACT w każdym mieście partnerskim. Wspólnie zdefiniowano główne elementy planu działania z uwzględnieniem jego priorytetów, podstawowych środków i warunków wdrożenia, a także zakres odpowiedzialności poszczególnych uczestników.

Wszyscy partnerzy muszą zmierzyć się z tymi samymi kwestiami, jak np. brak zintegrowanych strategii w zakresie jazdy rowerem i chodzenia pieszo, wysoki potencjał zastępowania krótkich przejazdów samochodem przez chodzenie pieszo lub jazdę rowerem i brak odpowiedniej grupy zrzeszającej strony zainteresowane. Jednocześnie muszą poradzić sobie z konkretnymi wyzwaniami. Dlatego też każdy lokalny plan działania będzie koncentrować się na określonym temacie (np. wpływ na zdrowie unijnej dyrektywy o ograniczaniu hałasu).

Projektowi przewodni austriackie miasto Weiz. Partnerami w projekcie są następujące miasta: Norderstedt (Niemcy), Skanderborg (Dania), Serres (Grecja), Novara i Riccione (Włochy), Radzionków (Polska), Sebeş (Rumunia), Lugo (Hiszpania), Ljutomer (Słowenia) oraz Uniwersytet w Grazu (Austria).

#### WIĘCEJ INFORMACJI:

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







**Infrastruktura transportowa to ważny czynnik napędzający rozwój regionalny. Wydajna sieć transportu jest niezbędna dla utrzymania zrównoważonego rozwoju gospodarczego, a także dla równowagi terytorialnej. Regiony słabiej rozwinięte stają w obliczu problemów z utrzymaniem tempa rozwoju gospodarczego, biorących się po części z niewydajnych systemów transportowych i niedostatecznych połączeń z innymi regionami w danych krajach, a także z innymi regionami UE. To nie zbieg okoliczności, że większość regionów objętych Celem 1 w dawnej „Piętnastce” leży na obrzeżach UE, z dala od krajowych i unijnych centrów działalności gospodarczej.**

W przeszłości fundusze strukturalne i Fundusz Spójności w znacznym stopniu finansowały inwestycje niezbędne dla zmniejszenia nierówności w zakresie infrastruktury transportowej w słabiej rozwiniętych regionach UE. Mimo znacznych inwestycji poczynionych w regionach objętych Celem 1 we wcześniejszych latach programowania na początku okresu 2000-2006 wciąż istniały na szczeblu unijnym znaczne rozbieżności w rozwoju szybkich środków transportu między regionami oraz skutecznych połączeń w obrębie regionów.

Problemy sektora transportu w krajach UE-12 były nawet jeszcze poważniejsze. Wówczas głównym jego mankamentem były nie tyle luki w sieci, co ogólny stan dróg i infrastruktury kolejowej. Czas podróży był wówczas znacznie dłuższy ze względu na nagłą konieczność naprawy wielu dróg i linii kolejowych po latach zaniedbań, a także dlatego, że nie były zaprojektowane tak, aby podołać współczesnemu natężeniu ruchu.

## Środki docelowe na poprawę zrównoważonego rozwoju

Polityka spójności zaowocowała rozwojem sieci dróg UE, przyczyniła się do poprawy infrastruktury kolejowej i likwidacji – w znacznym stopniu – ograniczeń przepustowości w głównych portach wodnych i lotniczych. Działania te wspierają rozwój gospodarczy w regionach kwalifikujących się do otrzymania pomocy. Jednak skupienie wysiłków na projektach (od)budowy dróg w latach 2000-2006 nie ułatwiło przesunięcia modalnego, które wciąż stanowi wyzwanie z perspektywy zrównoważenia środowiskowego, ani nie rozwiązało kwestii zatorów komunikacyjnych i innych problemów wynikających z nasilenia ruchu drogowego.

Chociaż kraje UE-12 będą zmuszone w dalszym ciągu podnosić standard istniejących sieci drogowych według unijnych norm, to jednak inwestycje w sektorze transportu powinny w coraz większym stopniu uwzględniać rozwiązania zgodne z założeniami transportu zrównoważonego na szczeblu krajowym i regionalnym. Inwestycje będą musiały wspierać kluczowe cele polityki, jak np. zmniejszanie emisyjności transportu drogowego, ograniczanie zatorów komunikacyjnych i poprawa bezpieczeństwa na drogach. Cele te należy wspomagać poprzez docelowe inwestycje zorganizowane w taki sposób, aby sprzyjały przesunięciu modalnemu, polegającemu na zmniejszeniu stopnia użytkowania prywatnych samochodów osobowych i znaczenia transportu drogowego towarów.

Jeżeli chodzi o kolej, a zwłaszcza o szybkie linie kolejowe, rolę funduszy unijnych należy oceniać i uzasadniać indywidualnie, a środki uruchamiać tylko wówczas, gdy dany projekt przyczynia się do rozwoju regionalnego ponad obsługiwane centra. Inne źródła inwestowania są dostępne na potrzeby rozwoju strategicznej sieci kolejowej w UE (np. budżet TEN-T). Ponadto udowodniono już, że często preferowanym rozwiązaniem jest inwestowanie w kolej standardową, dzięki czemu rozwój regionalny osiąga się mniejszymi środkami i w krótszym czasie.

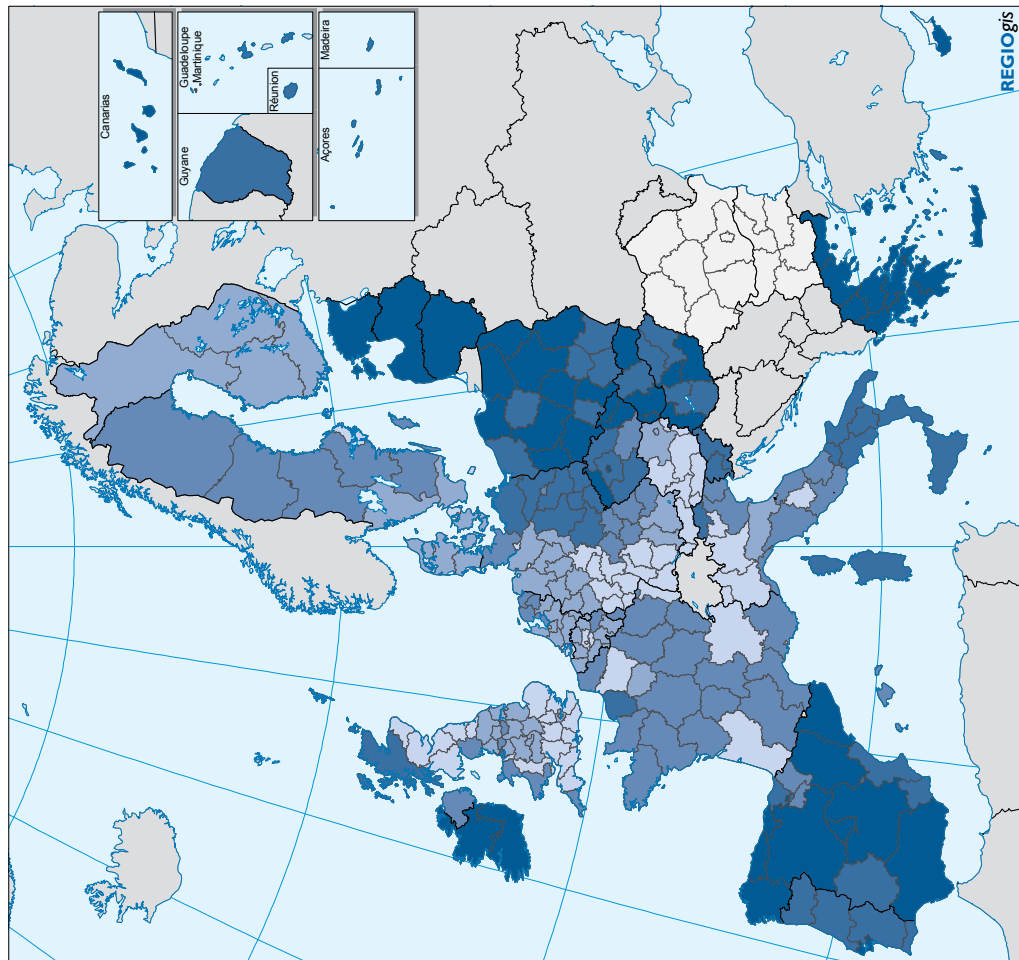
W przypadku innych rodzajów transportu (powietrznego i morskiego), gdzie trudniej oszacować wyniki, inwestycje powinny wspierać rozwój regionalny. Warunkiem przyznania funduszy unijnych powinno być udostępnienie środków na finansowanie inwestycji z innych źródeł. Na przykład poprawa wydajności połączeń multimodalnych może okazać się lepszą inwestycją niż tylko poprawa wydajności samego portu.

### Dowody z oceny ex post (2000-2006)

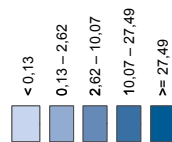
W całym okresie programowania ze środków EFRR na transport przeznaczono ogólną kwotę ok. 33,8 mld €, przy czym z Funduszu Spójności udostępniono na ten cel 17,2 mld €.

- Ze środków **EFRR** współfinansowano 13 % wszystkich nowo budowanych szybkich linii kolejowych i 24 % projektów rozbudowy autostrad.
- Ze środków **EFRR** współfinansowano 26 % z 7 734 km autostrad ukończonych na terenie „Piętnastki” oraz poprawę standardu linii kolejowych na 3 tys. km.
- Ze środków **Funduszu Spójności** współfinansowano budowę 1 281 km nowych dróg i odbudowę 3 176 km dróg (ogółem **4 457 km dróg** (nowych i odbudowanych)).
- Ze środków **Funduszu Spójności** współfinansowano budowę 2 010 km nowych linii kolejowych i odbudowę 3 840 km linii kolejowych (ogółem **5 850 km linii kolejowych** (nowych i odbudowanych)).

Inwestycje w infrastrukturę transportową w ramach polityki regionalnej, 2000–2006



% całkowitego finansowania

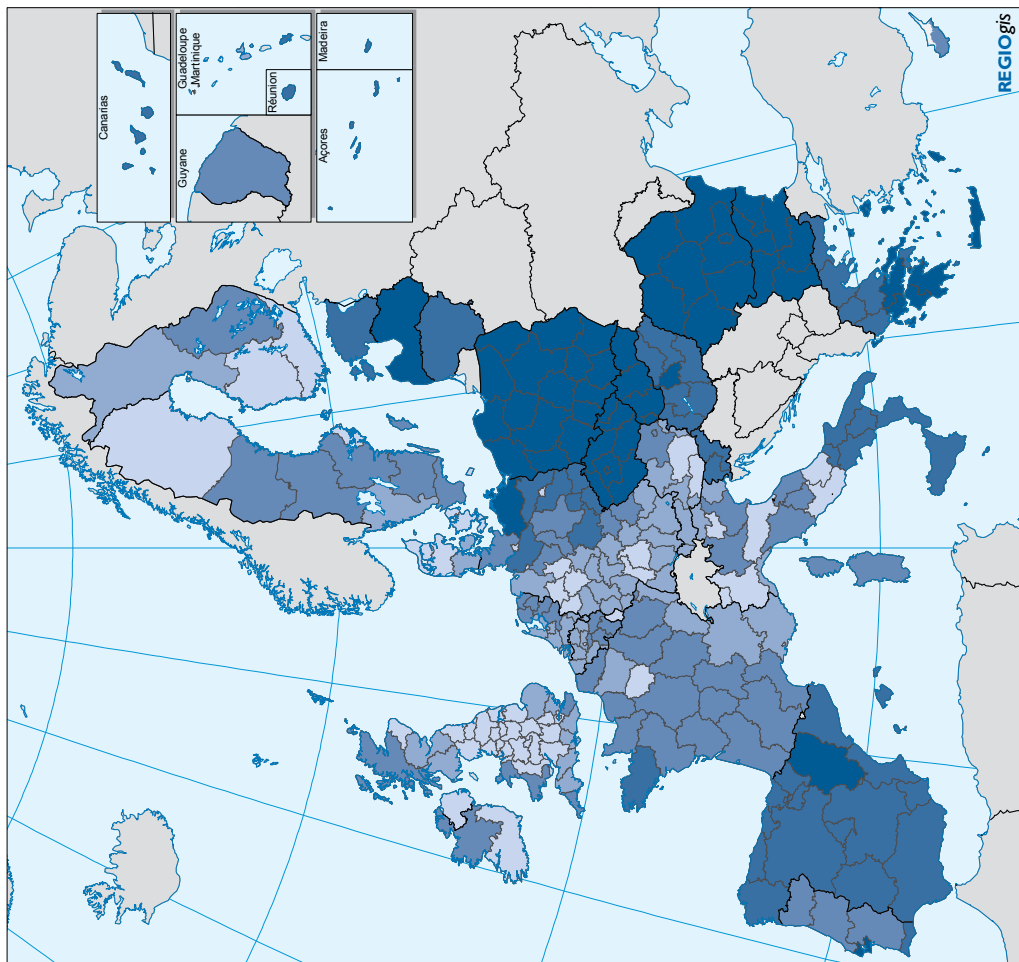


UE-27 = 22,3  
 Środki przeznaczane na finansowanie infrastruktury transportowej wynoszą ok. 48 mln €  
 Źródło: DG REGIO

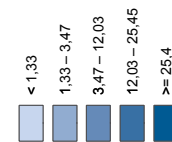


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

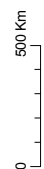
Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową w ramach polityki regionalnej, 2007–2013



% całkowitego finansowania



UE-27 = 22,0  
 Środki przewidziane na finansowanie infrastruktury transportowej wynoszą ok. 76 mln €  
 Źródło: DG REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

## WYNIKI KONSULTACJI PUBLICZNYCH NA TEMAT 5. SPRAWOZDANIA DOTYCZĄCEGO SPÓJNOŚCI

W okresie 12.11.2010-31.01.2011 uzyskano ponad 444 odpowiedzi w ramach konsultacji publicznych dotyczących wniosków 5. sprawozdania dotyczącego spójności. Konsultacje te okazały się prawdziwym sukcesem i umożliwiły setkom osób wyrażenie opinii na temat przyszłości polityki spójności.

### PRZEKRÓJ RESPONDENTÓW

- 26 państw członkowskich
- 225 amorsządowych podmiotów regionalnych i lokalnych
- 66 partnerów gospodarczych i społecznych
- 37 europejskich grup zainteresowanych kwestiami terytorialnymi
- 29 organizacji społeczeństwa obywatelskiego
- 21 obywateli
- 15 firm prywatnych
- 8 instytucji akademickich i ośrodków badawczych
- 1 instytucja unijna
- 9 innych zainteresowanych stron

### Zwiększanie wartości dodanej polityki spójności

Bardzo dobrze skomentowano rolę, jaką polityka spójności odgrywa w promowaniu celów strategii „Europa 2020”, chociaż wielu respondentów postulowało elastyczne podejście do poszczególnych potrzeb i wyzwań.

Respondenci uznali też, że istotna jest lepsza koordynacja pomiędzy EFRR, EFS, Funduszem Spójności, Europejskim Funduszem Rolnym na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) i Europejskim Funduszem Rybackim (EFR).

Chociaż respondenci bardzo zgodnie podkreślają konieczność poprawy efektywności polityki spójności, w wypowiedziach ujawniły się znaczne różnice zdań co do sposobów osiągnięcia tego celu, czy to poprzez wprowadzenie warunków, bodźce motywacyjne, czy też rezerwę na wykonanie.

### Wzmocnienie rządzenia

W odpowiedziach daje się zauważyć również znaczną zgodność co do potrzeby podjęcia ambitnych działań na rzecz rozwoju obszarów miejskich, a także na rzecz poprawy połączeń

między obszarami miejskimi i wiejskimi oraz rozwoju strategii makroregionalnych. Ponieważ polityka spójności obejmuje wiele różnych szczebli rządzenia i wiele podmiotów zainteresowanych, w licznych wypowiedziach pojawił się pomysł wzmocnienia zasady partnerstwa poprzez większe zaangażowanie partnerów miejscowych.

### Optimalizacja systemu wdrożeniowego

Podstawową sugestią wysuwaną przez większość respondentów było uproszczenie systemu wdrożeniowego – respondenci przedstawiali argumenty na rzecz przeorganizowania procesu audytu oraz lepszej koordynacji pomiędzy poszczególnymi funduszami. Konsensus dotyczył oprócz tego rozszerzenia zasad N+2 w zakresie anulowania zobowiązań przynajmniej w pierwszym roku z możliwością rozszerzenia ich do N+3.

### Architektura polityki spójności

Zgodnie z wypowiedziami większości respondentów należy utrzymać EFS w jego obecnym kształcie, natomiast z zadowoleniem zostałyby przyjęta zwiększona koordynacja i synergia EFS z EFRR. Poza tym większość respondentów poparła utworzenie kategorii regionów pośrednich, która zastąpiłaby istniejące obecnie mechanizmy phasing-in i phasing-out.

Wyniki konsultacji publicznych zostaną włączone do refleksji na temat ram legislacyjnych na okres po roku 2013.

#### WIĘCEJ INFORMACJI:

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





DATY W 2011 R.	WYDARZENIE	MIEJSCE
15–16 września	Korzyści płynące ze współpracy transnarodowej: 13 programów – 1 cel: poprawa jakości życia w regionach Europy	Katowice (PL)
10-13 października	Dni Otwarte	Bruksela (BE)
24-26 października	Forum rozwoju basenu Morza Bałtyckiego oraz 2. doroczne forum stron zainteresowanych na rzecz strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego	Gdańsk (PL)
27-28 października	Konferencja Jeremie-Jessica	Warszawa (PL)
24 listopada	Konferencja: Zintegrowane podejście do rozwoju – kluczem do inteligentnej i trwałej Europy sprzyjającej włączeniu społecznemu	Poznań (PL)
25 listopada	Nieformalne posiedzenie ministrów	Poznań (PL)
28–29 listopada	Tydzień ESPON – Seminarium Espon 2013	Kraków (PL)

Dodatkowe informacje o wymienionych imprezach znajdują się w części „Kalendarz imprez” naszego serwisu internetowego [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/agenda/index\\_pl.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/index_pl.cfm)



Panorama pragnie poznać komentarze i pytania Czytelników. Jesteśmy ciekawi Państwa spostrzeżeń i zachęcamy do dzielenia się z Redakcją własnymi doświadczeniami.

Czy chcieliby Państwo, aby kolejne wydania magazynu Inforegio Panorama obejmowały określone tematy polityki regionalnej?

Prosimy o kontakt w tej sprawie:

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

KN-LR-11-038-PL-C

ISSN 1725-8243

© Unia Europejska, 2011  
Przedruk dozwolony pod warunkiem podania źródła.

**Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej**  
Komunikacja, informacja, stosunki z państwami trzecimi,  
Raphaël Goulet  
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Bruksela  
E-mail: [regio-info@ec.europa.eu](mailto:regio-info@ec.europa.eu)  
Internet: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_pl.htm)

