

panorama

inforegio

38

Leto 2011



Prepojenie Európy

Doprava a regionálna politika

ÚVODNÍK

Dirk Ahner

3

PREHĽAD

Konkurencieschopný a udržateľný systém dopravy v Európe

4-7

INTERVIEW

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

8-11

POLITIKA SIETE TEN-T

Multimodálna dopravná sieť pre Európu

12-13

CESTA K ČISTEJŠEJ, EKOLOGICKEJŠEJ DOPRAVE

PO CELEJ EURÓPE

Utúžovanie väzieb s juhovýchodnou Európou

Scandria – priblížiť Baltik k Jadranu

Portugalsko – Systém pre lodnú dopravu je nový inteligentný systém riadenia lodnej dopravy

Rozšírenie metra v Sofii vdýchlo nový život centru mesta

Nové zariadenia v prístave La Rochelle Port na uspokojenie rastúceho trhu

Vybudovanie lepšej diaľnice v Slovinsku

Modernizácia trate s medzinárodnými výhodami – Česká republika

14-15

16-22

23

PREHODNOTENIE MESTSKEJ MOBILITY

Active Travel Network

24-25

AKO DOPRAVNÉ TRASY PRETVÁRAJÚ EÚ

26

NA REGIO ZÁLEŽÍ

Výsledky verejnej konzultácie o piatej správe o súdržnosti

27

TERMÍNY DIÁRA

28

NECHAJTE VÁŠ HLAS POČUŤ

Fotografie (strany):

Fotografie poskytli:

Obálka: © EK

Vnútri: všetky fotografie © EK okrem:

Strana 10: © a-urba

Strana 11: © TransBaltic

Strana 17: © Rostock Port/Nordlicht

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

Strana 19: © Sofia Metropolitèn Company

Strana 21: © DARS, Slovinská diaľničná spoločnosť

Strana 22: © Filip Hainall, Ministerstvo dopravy ČR

Tento časopis sa tlačí v nemčine, angličtine a francúzštine na recyklovanom papieri.

Názory vyjadrené v tejto publikácii sú názormi autora a nemusia nevyhnutne odrážať názory Európskej komisie.

Obsah tohto časopisu bol skompletizovaný v máji 2011.



Doprava je oveľa viac než len premiestňovanie sa z jedného miesta na druhé: ide o siete podporované a rozvíjané z prostriedkov EÚ, ktoré pomáhajú vytvárať hospodársky rast, trvalú udržateľnosť a prístup k nevyhnutným službám. V tomto čísle časopisu Panorama komplexne preberieme celú tému: počínajúc vysokorychlostnými železničnými traťami spájajúcimi jednotlivé krajiny až po mestské dopravné systémy šetrné k životnému prostrediu.

Opatrenia na úrovni EÚ prispievajú za posledných desať rokov rozhodujúcim spôsobom k pozitívnym výsledkom európskeho systému dopravy. Štrukturálne fondy a Kohézny fond boli v minulosti hlavným zdrojom financovania kvalitnejších dopravných spojení v zaostávajúcich regiónoch v rámci celej EÚ. Nedávne makroregionálne stratégie pre pobaltskú a podunajskú oblasť ponúkajú nové cezhraničné mechanizmy prepojenia vývoja v oblasti dopravy.

Čo sa týka budúcnosti, nedávno zverejnená Biela kniha o doprave, plán jednotného európskeho dopravného priestoru, prináša obrovský balík nových politických iniciatív. Cieľ? Konkurencieschopnejší a integrovanejší systém dopravy umožňujúci vyššiu mobilitu a zníženie emisií do roku 2050. Iniciatívy sa týkajú 40 rôznych oblastí potrebných pre transformáciu európskeho dopravného systému a riešia také problémy, ako je zníženie našej závislosti od ropy, boj proti dopravným preťaženiam a zlepšovanie infraštruktúry.

V rozhovoroch uverejnených v tomto čísle nájdete postrehy týkajúce sa ponaučení, budúcich úloh a spôsobov posilnenia hospodárskej a územnej súdržnosti prostredníctvom účinnej dopravnej politiky. Pohľad na posledné kolo hodnotenia regionálnej politiky ukazuje doterajšie výsledky a to, čo ešte treba urobiť v záujme zlepšenia dopravných sietí EÚ. V časti Po celej Európe sa pozrieme na sedem projektov súvisiacich s rozličnými spôsobmi dopravy a zistíme, čo sa v praxi deje v jednotlivých krajinách.

Regionálna politika, kladúca dôraz na integrovaný prístup k problémom, ktorým čelia jednotlivé regióny, môže presne podporiť potreby spoločenstiev daných území. Je zrejmé, že kľúčom k splneniu cieľov bielej knihy bude regionálna reakcia na otázku, ako môže doprava optimálne rozvíjať súdržnosť, stimulovať rast a stať sa udržateľnejšou.

Príjemné čítanie!

Dirk Ahner

Generálny riaditeľ
Generálne riaditeľstvo pre regionálnu politiku
Európska komisia

KONKURENCIESCHOPNÝ A UDRŽATEĽNÝ SYSTÉM DOPRAVY V EURÓPE

Doprava – stimul rastu, problém pre životné prostredie, medzinárodná otázka. Dňa 28. marca 2011 prijala Európska komisia bielu knihu na rok 2011 – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru, v ktorej sa usiluje o rovnováhu týchto faktorov a zabezpečenie plnohodnotnej a konkurencieschopnej integrácie európskych regiónov do globálnej ekonomiky. Okrem analýzy doterajších výsledkov a budúcich úloh stanovuje aj konkrétne opatrenia. Tieto návrhy sú dôležité najmä pre európske regióny a regionálnu politiku EÚ, keďže trvalo udržateľná dopravná infraštruktúra podporuje prepojenia a je prospešná pre vnútorný trh.

Ostatné svetové regióny zavádzajú rozsiahle ambiciózne programy modernizácie dopravy a investícií do infraštruktúry – je nevyhnutné, aby sa európska doprava aj naďalej vyvíjala a investovala do udržania svojho konkurencieschopného postavenia.

Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – biela kniha o konkurencieschopnej a trvalo udržateľnej doprave

Jednou z kľúčových úloh je zladit' komplexný dopravný systém s deklaroványm záväzkom Komisie znížiť emisie skleníkových plynov – EÚ musí do roku 2050 v súhrne znížiť emisie o 80 – 95 % pod úroveň z roku 1990. Šesťdesiat percent tohto zníženia musí pochádzať z odvetvia dopravy. Hoci doprava sa stáva čistejšou, objem premávky je doposiaľ najvyšší v histórii a 96 % spotrebovanej energie ešte stále pochádza z fosílnych palív. Oneskorená aktivita alebo nesmelé prijímanie nových technológií odsúdi EÚ k zaoštvaniu za krajinami, ktoré inovácie zavádzajú.

Okrem jasného dôrazu na technologické inovácie smerujúce k ekologickejšej, inteligentnejšej infraštruktúre a systémom sa v programe venuje veľká pozornosť aj budovaniu kapacít, ktoré pomôžu ľuďom implementovať tieto inovácie.

Zvýšenie mobility – nižšie emisie

Investície do dopravnej infraštruktúry nepochybne podporujú hospodársky rast, posilňujú obchodovanie a tvorbu bohatstva. Bez efektívnych sietí hrozí, že obyvatelia vzdialenejších regiónov alebo geograficky izolovaných miest budú odrezaní od služieb a pracovných miest.

Plán sa usiluje o vyváženie požiadaviek, ktoré možno považovať za protichodné, a hľadá spôsoby obmedzenia závislosti dopravného systému od ropy bez narušenia efektivity alebo mobility. K týmto spôsobom patrí:

- zlepšenie energetickej účinnosti súčasných typov vozidiel všetkých druhov, resp. módov dopravy,
- vývoj a zavádzanie nových trvalo udržateľných palív a pohonných systémov,
- optimalizácia výkonnosti multimodálnych logistických reťazcov so zameraním na zlepšenie ich energetickej účinnosti, napríklad pre lepšiu nadväznosť možností železničnej a lodnej dopravy pri preprave nákladov na veľké vzdialenosti,
- využívanie inovačných systémov riadenia dopravy a trhových opatrení, napríklad zrušenie existujúcich prekážok v námornej preprave na krátke vzdialenosti.



Plán opatrení

Za posledných desať rokov sa trhovo otvorila letecká, cestná a do určitej miery aj železničná doprava a celkovo sa zlepšila bezpečnosť. Odštartovala aj iniciatíva Jednotného európskeho neba, v rámci ktorej sa koordinuje plánovanie a riadenie vzdušného priestoru. Cestujúci dnes majú zákonné práva a prijali sa aj nové predpisy o pracovných podmienkach zamestnancov v tomto odvetví.

K územnej súdržnosti prispievajú transeurópske dopravné siete TEN-T v neposlednom rade prostredníctvom podpory vysokorychlostných železničných tratí. Veľký dôraz sa kladie aj na zlepšenie vplyvov dopravy na životné prostredie.

V rámci stratégie Európa 2020 by sa mal ďalší rozvoj siete dopravnej infraštruktúry v Európe uberať smerom k vytvoreniu dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, ktorý stavia na inováciách a rieši otázky zmeny klímy a životného prostredia, ako aj územnej súdržnosti.

Aby Európa napredovala v zhode s potrebami tohto nového desaťročia i nasledujúcich dekád, v bielej knihe na rok 2011 sa uvádzajú opatrenia vychádzajúce z úspechov v minulosti. Predkladajú sa v nej napríklad aj tieto myšlienky:

Efektívny a integrovaný systém mobility

- Jednotný európsky dopravný priestor
- Podpora kvalitných pracovných miest a pracovných podmienok
- Bezpečná doprava
- Konať v prospech bezpečnosti dopravy: zachrániť tisícky životov
- Kvalita a spoľahlivosť služieb

Inovácia v budúcnosti: technológia a prístup

- Európska výskumná a inovačná politika v oblasti dopravy
- Propagácia udržateľnejšieho prístupu
- Integrovaná mestská mobilita

Moderná infraštruktúra a inteligentné financovanie

- Dopravná infraštruktúra: územná súdržnosť a hospodársky rast
- Súdržný rámec financovania
- Stanovovanie správnych cien a predchádzanie nezrovnalostiam

Vonkajší rozmer

- Podpora medzinárodných cieľov v oblasti zmeny klímy a energetickej účinnosti
- Vytvorenie rámca pre spoluprácu s cieľom rozšíriť politiku dopravy a infraštruktúry na našich susedov



Elektrické vozidlá predstavujú hlavný spôsob umožňujúci splnenie emisných cieľov.

KONKURENCIESCHOPNÝ A UDRŽATEĽNÝ SYSTÉM DOPRAVY V EURÓPE

Efektívne dopravné siete zlepšujú územnú súdržnosť

Opatrenia na úrovni EÚ prispievajú za posledných desať rokov rozhodujúcim spôsobom k pozitívnym výsledkom európskeho systému dopravy. Štrukturálne fondy a Kohézny fond boli v minulosti hlavným zdrojom financovania investícií potrebných na skvalitnenie dopravných spojení v zaostávajúcich regiónoch v rámci celej EÚ.

Z politiky súdržnosti sa aktívne podporujú regionálne i celoštátne opatrenia v oblasti dopravných priorít a cezhraničnej spolupráce. Nedávne makroregionálne stratégie – stratégia pre podunajskú oblasť a stratégia pre región Baltského mora – zabezpečujú posilnené rámce cezhraničného plánovania a prinášajú potenciál pre integrovaný rozvoj dopravy.

V celej EÚ ešte stále cítiť vplyv hospodárskej krízy – rastie nezamestnanosť a znižujú sa verejné výdavky, čo znamená, že potreba nákladovo efektívnej mobility je väčšia ako inokedy, pričom prostriedky na zaistenie takejto mobility sa stenčujú. Je potrebné dosiahnuť viac a za menej. Existujúce osvedčené systémy, ako napríklad politika súdržnosti, majú výborné predpoklady na zlepšenie kvality rozmanitých opatrení prijatých v rôznych regiónoch a krajinách, napríklad v oblasti podpory pre európsky železničný priemysel.

Európsky železničný priemysel

„Keď sa v roku 1986 začali práce na prvej španielskej vysokorýchlostnej železničnej trati, Španielsko bolo jednou z najchudobnejších krajín v Európskej únii a Andalúzia patrila medzi najchudobnejšie španielske regióny. Španielska vláda sa však rozhodla vybudovať úplne nové vysokorýchlostné železničné spojenie medzi hlavným mestom Madridom a Sevilou, hlavným mestom tohto regiónu, s využitím najlepších existujúcich technológií. Krajina odvtedy prešla rapídny rastom a Andalúzia sa stala oveľa konkurencieschopnejším regiónom než v minulosti. Tento rozvoj by nikdy nebol možný bez existencie politiky súdržnosti a územného vplyvu tejto politiky.“

Čo je sieť TEN-T?

Transeurópska dopravná sieť TEN-T je základom pre tok tovarov a prostriedkov, aby sa ľudia mohli voľne pohybovať po celej Európskej únii. Ide o kľúčovú politiku, ktorá spája západné a východné časti EÚ a utvára budúci jednotný európsky dopravný priestor.

Pevnejšia integrácia so zreteľom na väčší vnútorný trh, eliminácia emisií uhlíka v doprave, úloha EÚ v celosvetovom boji proti zmene klímy – všetky tieto úlohy si vyžadovali revíziu politiky, ktorá sa začala uplatňovať v roku 2009.

EÚ podporuje sieť TEN-T prostredníctvom programu TEN-T a Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Kohézneho fondu, pretože zlepšenie dostupnosti má zásadný význam pre zabezpečenie konkurencieschopnej, súdržnej Európy.

Čo program pokrýva?

Príspevok EÚ pre rozvoj dopravy na programové obdobie 2007 – 2013 celkovo zahŕňa:

- sieť TEN-T, štátne, regionálne a miestne cestné komunikácie predstavujú vyše 41 miliárd €,
- železnice vrátane siete TEN-T a iných projektov predstavujú okolo 24 miliárd €,
- mestská doprava – 8,1 miliardy €,
- prístavy a vnútrozemské vodné cesty – 4,3 miliardy €,
- multimodálne dopravné a inteligentné systémy – viac ako 3 miliardy €,
- letiská – 1,84 miliardy €.

Nad rámec siete TEN-T

Na sieť TEN-T v súčasnosti smeruje približne polovica prostriedkov vyčlenených na dopravu z politiky súdržnosti. K ďalším prioritám patria vnútroštátne, regionálne a miestne siete a ekologická mestská doprava. Optimálne prerozdelenie budúcich prídeltov bude horúcou témou. Je zrejmé, že tlak na elimináciu emisií uhlíka v dopravných systémoch a zameranie európskej podpory na investície, ktoré by jednoznačne prispievali k spoločným prioritám, budú znamenať väčší dôraz na problematické miesta v infraštruktúre, inteligentné siete a ekologickú mestskú hromadnú dopravu.



Mestská doprava

Mestá sú motory rastu v ich širšom okolí. Svojim regiónom poskytujú služby, prácu a voľnočasové aktivity. Je nevyhnutné, aby bol systém mestskej dopravy plne integrovaný do dopravných služieb v širšom regióne. Mestá však najviac trpia preťažením, znečistením ovzdušia a hlukom. Štvrtina emisií CO₂ v sektore dopravy ako takom pochádza z mestskej a prímestskej dopravy a 69 % dopravných nehôd vzniká v mestách. Ak máme splniť ciele týkajúce sa emisií skleníkových plynov a znížiť našu závislosť od ropy, musíme postupne vyradiť „bežné“ vozidlá z našich miest.

Viac ľudí používajúcich hromadné formy dopravy vytvorí účinný kruh verejnej dopravy, ktorý v kombinácii s úsilím o spríjemnenie a zlepšenie bezpečnosti bicyklovania a chôdze vytiahne ľudí z áut.

Ľudia závislí od áut budú vyzývaní, aby používali menšie, ľahšie, účelovejšie vozidlá. Veľké vozové parky autobusov a taxíkov či menšie, ekologickejšie nákladné a dodávkové automobily – to všetko sú ideálne prostriedky, ktoré sú predzvesťou alternatívnych spôsobov pohonu a palív, pričom môžu slúžiť na odskúšanie inovácií. Verejnú dopravu možno podporiť spoplatnením ciest, transparentnými daňovými systémami a zavádzaním nových technológií.



„Prijímanie opatrení nemožno odkladať. Plánovanie, výstavba a vybavenie infraštruktúry trvá mnoho rokov – a životnosť vlakov, lietadiel a lodí sa počíta na desaťročia – rozhodnutia, ktoré prijmeme teraz, budú ovplyvňovať dopravu v roku 2050. Musíme konať na európskej úrovni, aby sme zabezpečili, že transformáciu dopravy vymedzíme spolu s našimi partnermi a nebude sa určovať v nejakej inej časti sveta.“

Plán jednotného európskeho dopravného priestoru -
biela kniha o konkurencieschopnej
a trvalo udržateľnej doprave

MATTHIAS RUETE

Rozhovor s generálnym riaditeľom pre dopravu a mobilitu Matthiasom Ruetom

Pred rokom 2010, kedy prevzal svoju funkciu pre oblasť dopravy a mobility, bol Matthias Ruete generálnym riaditeľom spojeného riaditeľstva Európskej komisie pre energetiku a dopravu.

Aké sú hlavné ponaučenia z minulosti a aké sú hlavné budúce úlohy v odvetví dopravy pri pohľade do roku 2020?

Našou veľkou úlohou je pomôcť riešiť budúce dopravné obmedzenia bez straty efektívnosti dopravy a zároveň zachovať, ba posilniť konkurencieschopnosť tohto odvetvia.

Európa dosiahla za posledných desať rokov veľa. Otvorili sme trhy v leteckej, cestnej a čiastočne i v železničnej doprave a úspešne zvyšujeme bezpečnosť a ochranu všetkých druhov dopravy. Systém ale nie je trvalo udržateľný. Zanedbávanie či podceňovanie budúcich obmedzení a odkladanie potrebných zmien by bola fatálna chyba.

Závislosť od ropy, dopravné zápchy a zníženie emisií skleníkových plynov sú bezprostredne hroziace problémy, pričom ten posledný je najvýznamnejší. Zaviazali sme sa, že do roka 2050 znížime emisie o 80 %. Doprava bude musieť znížiť emisie najmenej o 60 % vzhľadom na rok 1990 (o 70 % menej než dnes). Týmto úlohám sa venuje biela kniha prijatá Komisiou dňa 28. marca a určuje stratégiu, ktorá umožní Únii ich účinne riešiť.

Ako môže podľa Vášho názoru prispieť dopravná politika EÚ k hospodárskej a územnej súdržnosti?

Biela kniha navrhuje vytvorenie „základnej“ transeurópskej siete koridorov, ktorými by sa prepravovali veľké a konsolidované objemy nákladnej a osobnej dopravy veľmi efektívnym spôsobom a s nízkymi emisiami, a ktoré by pokrývali celý kontinent.

To zabezpečí efektívne multimodálne prepojenia medzi hlavnými mestami EÚ a ďalšími významnými mestami, hospodárskymi centrami, prístavmi, letiskami a hlavnými pozemnými hraničnými priechodmi. Pôjde o chrbticu jednotného európskeho dopravného priestoru a posilní sa súdržnosť medzi všetkými regiónmi.

Aké sú hlavné prvky stratégie EÚ pre budúci rozvoj dopravného systému navrhnuté v bielej knihe?

Štyri hlavné kroky sú:

- Jednotný európsky dopravný priestor na uľahčenie pohybu občanov a nákladnej dopravy, zníženie nákladov a zvýšenie udržateľnosti európskej dopravy
- Lepšie väzby medzi rozvojom technologických inovácií a ich nasadením prostredníctvom politiky integrovaného výskumu
- Plánovanie infraštruktúry s cieľom maximalizovať rast a minimalizovať vplyv na životné prostredie
- Rozvoj infraštruktúrnych väzieb so susednými krajinami s cieľom otvoriť trhy tretích krajín s dopravnými službami, výrobkami a investíciami na podporu rozvoja obchodu.



„ Našou veľkou úlohou je pomôcť riešiť budúce dopravné obmedzenia bez straty efektívnosti dopravy. “

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Európsky koordinátor pre námorné dialnice

Luis Valente de Oliveira sa doposiaľ stretol s viac než 400 zúčastnenými stranami z prímorských štátov EÚ a predstavil tri výročné správy o činnosti.

Aké sú hlavné ponaučenia z minulosti a aké sú hlavné budúce úlohy v odvetví dopravy pri pohľade do roku 2020?

Najväčšou úlohou je koordinácia rôznych druhov dopravy – podstata problému je v tom, ako prepraviť tovar z jedného miesta na druhé najrýchlejším, najúspornejším, najpohodlnejším a najmenej znečisťujúcim spôsobom. Ak budeme uvažovať iba o jednom druhu dopravy, rozsah odpovedí je buď nepružný, pokiaľ ide o funkčnosť, alebo neracionálny, pokiaľ ide o náklady. Aby sme našli odpovede, musíme poznať vlastnosti každého druhu dopravy a multimodálne riešenia sa musia stať pravidlom.

Ako môže podľa Vášho názoru prispieť dopravná politika EÚ k hospodárskej a územnej súdržnosti?

Pre zabezpečenie blahobytu obyvateľov je zásadná úroveň aktivity daného regiónu: výroba a spotreba si vyžadujú prepravu. V záujme podpory rozvoja a súdržnosti treba posilniť väzby medzi vzájomne sa dopĺňajúcimi regiónmi.

Viac ako 90 % dovozu a vývozu v EÚ prechádza cez európske prístavy. Dôležitým prvým krokom je teda zabezpečiť najlepšie možné prístavy a najvhodnejšie spojenia medzi nimi a ich interiérmi.

Určité druhy dopravy si vyžadujú istý minimálny objem prepravy nákladov, aby boli hospodárne, takže možnosti musia byť životaschopné. Koncentrácia nákladnej dopravy v niektorých osiach môže vytvoriť ekonomickú udržateľnosť spojení. Náklady a čas je potrebné udržať na minime, čo sa dá dosiahnuť len kombináciou a využitím toho najlepšieho z každého druhu dopravy. Dopravná politika EÚ sa musí zaoberať všetkými druhmi dopravy, aby bola súdržnejšia a účinnejšia.

Aké hlavné poznatky si odnášate zo svojich skúseností na pozícii európskeho koordinátora siete TEN-T pre prioritný projekt?

Prioritný projekt Námorné dialnice už je v plnom prúde: osem nedávno schválených projektov sa týka európskeho námorného priestoru. Sú výsledkom myšlienok, o ktorých sme diskutovali s ľuďmi z celej Európy.

Zapojenie viacerých krajín do projektu je dobrý spôsob, ako si vymieňať osvedčené postupy a výsledky štúdií. Skupinové výmeny vedú k vytvoreniu adaptabilných riešení.

Trval som na posilnení vzdelávacích programov v oblasti logistiky, a to pre zamestnancov, ako aj pre osoby nesúce zodpovednosť v rámci podnikov za pohyb tovaru, s cieľom spĺňať požiadavky komplexnej logistiky, ktorým čelíme.



” Viac ako 90 % dovozu a vývozu v EÚ prechádza cez európske prístavy. “

JEAN-MARC OFFNER

Generálny riaditeľ urbanistického úradu akvitánskej metropoly Bordeaux

Inžinier mestského plánovania a politický analytik Jean-Marc Offner je generálny riaditeľ urbanistického úradu akvitánskej metropoly Bordeaux - a'urba.

Aké sú hlavné ponaučenia z minulosti a aké sú hlavné budúce úlohy v odvetví dopravy pri pohľade do roku 2020?

Redukcia cestnej, mestskej a medzimestskej cestnej dopravy je už niekoľko desaťročí jedným z hlavných cieľov politiky verejnej dopravy v mnohých krajinách EÚ.

Verejná doprava nedokázala zastaviť nárast premávky a jednou z hlavných úloh pre odvetvie dopravy do roku 2020 bude zavedenie služieb verejnej dopravy vhodných pre meniaci sa životný štýl: flexibilnejšie cestovné poriadky, pohodlné a vysokokvalitné služby a využitie času prepravy.

Ako môže podľa Vášho názoru prispieť dopravná politika EÚ k hospodárskej a územnej súdržnosti?

Rozvoj vysokorýchlostných sietí je už niekoľko desiatok rokov preferovaným nástrojom prepájania európskych území po rôznych stranách hranice, čím podporuje určitú sociálnu a hospodársku súdržnosť. Toto úsilie by malo pokračovať.

Rovnako tak je dôležité nezabúdať na investície na regionálnej úrovni, ktoré sú nevyhnutné na to, aby metropolitné oblasti dobre fungovali. Verejné orgány a správcovia sietí sú často terčom kritiky za to, že zanedbávajú regionálnu infraštruktúru v prospech ziskovejších vysokorýchlostných trás.

Cítime, že obe úrovne sú potrebné.

Vzhľadom na environmentálne otázky potrebujeme dobrý kompromis medzi snahou o vytváranie sietí, ktoré pokrývajú rôzne oblasti, a potrebou regulácie dopravných tokov.



Aká bude podľa Vás úloha dopravy v integrovanom mestskom rozvoji?

Potrebná je aj lepšia koordinácia medzi dopravným a urbanistickým plánovaním. Vhodnejšie sú kompaktnější mestské aglomerácie, pretože uľahčujú krátke cesty. Riešením by mohla byť taká katastrálna politika, ktorá umožňuje vyčleniť pozemok, pripraviť sa na zvýšenie hodnoty v súvislosti s novou infraštruktúrou a vybudovať sociálne bývanie.

Zvýšenie hustoty služieb nad určitú minimálnu úroveň by malo byť povinné v oblastiach, ktoré majú najlepšiu obsluhu verejnou dopravou, so súbežným uplatnením reštriktívnych pravidiel parkovania.

Musíme zabezpečiť, aby existujúce mestské organizácie fungovali udržateľnejšie. Musíme zvážiť najmä nové spôsoby používania automobilov: vytváranie vozových parkov, spoločné využívanie áut a integráciu automobilov s verejnou dopravou. Z environmentálneho hľadiska by sa zdvojnásobenie obsadenosti automobilov a vydelenie dĺžky cesty dvoma rovnalo hodnote všetkých politík rozvoja verejnej dopravy!

” Redukcia cestnej, mestskej a medzimestskej cestnej dopravy je už niekoľko desaťročí jedným z hlavných cieľov politiky verejnej dopravy v mnohých krajinách EÚ. “

Horst Sauer je ako vedúci odboru európskeho územného rozvoja spoločného oddelenia územného plánovania zodpovedný za integráciu regiónu hlavného mesta Berlín – Brandenbursko do územného rozvoja EÚ. V súčasnosti sa zameriava na regionálne vplyvy sietí TEN-T predovšetkým v oblasti medzi Škandináviou a Jadranským morom.

Aké sú hlavné ponaučenia z minulosti a aké sú hlavné budúce úlohy v odvetví dopravy pri pohľade do roku 2020?

Je čoraz evidentnejšie, že nová infraštruktúra sa môže zrealizovať len vtedy, ak má zrejmý regionálny hospodársky prínos. S viac ako 30 partnermi spolupracujeme na vytváraní koridoru SCANDRIA spájajúceho Škandináviu s Jadranom cez Berlín. Naším cieľom je lepšie prepojenie inovačných centier s regiónmi hlavných miest pozdĺž tohto koridoru. V tejto časti Európy vzniká obrovský potenciál regionálneho rastu.

Sústredíme sa predovšetkým na optimalizáciu využitia existujúcej infraštruktúry a ekologizáciu dopravy vzhľadom na emisie. Nevyžadujeme nové veľké investície do infraštruktúry.

Ako môže podľa Vášho názoru prispieť dopravná politika EÚ k hospodárskej a územnej súdržnosti?

Vznikajúca základná sieť ako chrbtica dopravnej politiky EÚ je založená na prepojení hlavných uzlov. Tieto uzly, ako región nemeckého hlavného mesta Berlín – Brandenbursko, by sa mali skladať zo všetkých druhov dopravy a mali by byť napojené na ostatné strediská, akými sú napríklad prístavy alebo silné hospodárske centrá.

Lepšia dostupnosť v strednej Európe povedie v daných oblastiach k intenzívnejšej hospodárskej činnosti, a tým prispeje k územnej súdržnosti. Silná základná sieť bude slúžiť aj pre tie regióny, ktoré sú dobre napojené na hlavné dopravné trasy.

Ako by ste definovali dobrý systém riadenia pri plánovaní dopravnej infraštruktúry?

Podľa môjho názoru musí politika územného plánovania, resp. regionálna politika, úzko súvisieť s dopravným plánovaním. Doprava neexistuje „sama osebe“, ale mala by slúžiť potrebám ľudí a firiem.

My v Berlíne – Brandenbursku máme veľmi dobré skúsenosti nielen s „cezhraničným“ plánovaním, ktoré zahŕňa mesto Berlín a okolie spolkovej krajiny Brandenbursko, ale aj s harmonizáciou územného a dopravného plánovania. Dvojnásobne to platí pre služby verejnej dopravy, ktoré už viac než desať rokov koordinovane organizuje dopravné združenie Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).



” Doprava neexistuje „sama osebe“, ale mala by slúžiť potrebám ľudí a firiem. “

MULTIMODÁLNA DOPRAVNÁ SIĚŤ PRE EURÓPU

Európska únia presadzuje potrebu transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) už od Maastrichtskej zmluvy z roku 1992. Sieť TEN-T podporuje rozvoj vnútorného trhu EÚ, posilňuje hospodársku a sociálnu súdržnosť a prepája ostrovy a izolované či okrajové regióny s centrálnymi regiónmi Únie. Zároveň priblíži EÚ k svojim susedom a svetovým trhom.

Prvé usmernenia na podporu členských štátov pri rozvoji siete TEN-T boli prijaté v roku 1996 formou rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady. Tieto usmernenia boli následne po rozšírení v roku 2004 podstatne zrevidované a aktualizované.

Celkové investície do siete TEN-T k dnešnému dňu (1996 – 2013)	cca 800 miliárd €
Zdroje financovania z EÚ k dnešnému dňu*	cca 230 miliárd €
Potreba budúcich investícií (do roku 2020)	cca 550 miliárd €

*Program TEN-T, Kohézny fond, EFRR, pôžičky a úverové záruky z EIB.

V kontexte politiky siete TEN-T už vidieť niekoľko pozoruhodných úspechov, akým je napríklad vysokorýchlostná železničná os Paríž – Brusel – Kolín – Amsterdam – Londýn alebo železničné a cestné spojenie Øresund medzi Dánskom a Švédskom. Ďalej možno spomenúť vysokorýchlostnú železničnú trať Madrid – Barcelona, letisko Malpensa v Miláne, železničnú trať Cork – Dublin – Belfast – Larne – Stranraer a mnoho ďalších prebiehajúcich projektov.

Doladenie do budúcnosti

Na základe skúseností za posledných pätnásť rokov podnikla Európska komisia komplexnú revíziu politiky TEN-T a navrhla nové plánovacie a vykonávacie usmernenia. Tieto nové usmernenia, o ktorých prijatí začne rokovať Európsky parlament a Rada v druhej polovici roku 2011, prinášajú podstatne zrevidovaný prístup k tejto politike založený na silných stránkach, ktorý má zabezpečiť nápravu zistených nedostatkov a prijať nové výzvy.

Rozvoj siete TEN-T bol doposiaľ založený na postupnej identifikácii a realizácii prioritných projektov jednotlivými členskými štátmi a vyznačoval sa nejednotným prístupom zdola nahor. Tento prístup pomohol identifikovať a rozvíjať významné projekty v rámci celého programu TEN-T, ako sme videli vyššie, ale sám osebe nevytvoril plne integrovanú multimodálnu transeurópsku sieť.

Dve vzájomne sa dopĺňajúce siete

Tento nový rámec plánovania sa bude skladať z dvoch vrstiev: komplexnej siete ako prvotnej vrstvy a základnej siete, ktorá bude prekrývať komplexnú sieť a tvoriť strategicky najdôležitejšie časti siete TEN-T.

Komplexná sieť vyplynie z aktualizácie a úpravy súčasnej siete TEN-T a bude zahŕňať relevantnú existujúcu a plánovanú infraštruktúru v členských štátoch. Základnú sieť budú tvoriť tie časti siete TEN-T, ktoré vykazujú hlavnú koncentráciu medzinárodných dopravných tokov v nákladnej i osobnej preprave a zabezpečujú efektívne prepojenie východných a západných častí Európskej únie a okrajových regiónov s centrálnymi.

Tieto dve siete spolu vytvoria infraštruktúrny základ jednotného európskeho dopravného priestoru, pričom zabezpečia efektívne multimodálne spojenia medzi hlavnými mestami EÚ a hlavnými hospodárskymi centrami EÚ a hraničnými prechodmi do európskeho dopravného systému.

Koordinované plánovanie a rozvoj


Nová politika siete TEN-T v prvom rade zlepší koordináciu plánovania a rozvoja na európskej úrovni. Bude vychádzať z ucelenej a transparentnej európskej metodiky plánovania pod dohľadom Komisie, ktorá bola vyvinutá po rozsiahlych konzultáciách so zainteresovanými stranami.



Koordinovaná realizácia

Po druhé, uplatňovanie novej politiky siete TEN-T bude koordinovanejšie. V súlade s potrebami rozvoja kapacity sa identifikuje a rozvinie viacero koridorov napojených na základnú sieť. Celková implementácia koridorov sa bude realizovať pod záštitou európskeho koordinátora, pričom vo viacročných plánoch rozvoja koridorov sa v rámci určených harmonogramov stanovia hlavné potrebné investície aj menšie krátkodobé zlepšenia.

V novom politickom prístupe sa navyše bude klásť väčší dôraz na podmienenosť a koordináciu finančného zapojenia EÚ. Spolufinancovanie projektov bude podmienené tým, aby projekt riešil chýbajúce spoje či prekážky v určenej základnej sieti a zabezpečoval účinnú komodalitu, pričom prioritou dostanú projekty, ktoré prinášajú najväčšiu európsku pridanú hodnotu (napr. dokončenie cezhraničných spojení). Integrovaný rámec financovania dopravy súčasne zabezpečí lepšiu koordináciu Kohézneho fondu a štrukturálnych fondov s cieľmi politiky TEN-T, pri ktorej sa využije rýchlosť a efektívnosť ich implementácie.



Zabezpečenie multimodality je pre priemyselné oblasti nevyhnutné.



ČISTEJŠIA, EKOLOGICKEJŠIA DOPRAVA

Efektívnosť a trvalá udržateľnosť zdrojov musia byť ústredným bodom dopravnej politiky EÚ, a to podľa stratégie Európa 2020 pre hospodársky rast i nedávno zverejnenej bielej knihy Komisie o doprave. „Dekarbonizácia dopravy“ – čo bude znamenať výrazné zníženie emisií skleníkových plynov v sektore – sa teda stáva hlavnou prioritou európskych ekonomických a ekologických programov.

V stratégii Európa 2020 sa stanovuje hospodárska stratégia EÚ na nadchádzajúce desaťročie. Zameriava sa na inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast. Cieľom je vybudovať nízkouhlíkovú ekonomiku založenú na vedomostiach a inováciách, ktorá efektívnejšie využíva zdroje, pričom zabezpečuje sociálnu a územnú súdržnosť.

Odvetvie dopravy je zásadné pre hospodársku budúcnosť Európy, takže hrá kľúčovú úlohu, pokiaľ sa majú naplniť ciele stratégie Európa 2020. V januári 2011 spustila Komisia iniciatívu Európa efektívne využívajúca zdroje, ktorá je jednou z vlajkových iniciatív stratégie Európa 2020. Je z nej zrejmé, že efektívnosť zdrojov musí byť hlavnou zásadou politiky EÚ v oblasti dopravy.

Trvalo udržateľné riešenia

Zlepšenie efektívnosti dopravy v záujme zabezpečenia budúcej prosperity Európy je tiež kľúčovou témou novej bielej knihy Plán jednotného dopravného priestoru, ktorú Komisia prijala dňa 28. marca 2011.

Biela kniha predstavuje víziu konkurencieschopného, udržateľného európskeho dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. Ekologická mestská doprava dostáva v knihe vysokú prioritu, podobne ako eliminácia emisií uhlíka.

Doprava sa musí stať udržateľnejšou vzhľadom na nové a rastúce úlohy. Po prvé, ropu ubúda a v nasledujúcich desaťročiach bude drahšia, keďže pochádza z čoraz neistejších dodávateľských zdrojov.

Po druhé, EÚ musí do roku 2050 znížiť emisie skleníkových plynov o 80 – 95 % pod úroveň z roku 1990, aby dosiahla cieľ obmedzenia zmeny klímy na menej ako 2 °C. Odvetvie dopravy teda bude musieť znížiť emisie skleníkových plynov minimálne o 60 %.



**Cesta Laukaantie – výstavba komunikácie – Jyväskylä, Fínsko.
Výstavba podchodov pre cyklistov a chodcov.**



Skresanie uhlíka

Problém je v tom, že doprava predstavuje významný a rastúci zdroj emisií skleníkových plynov. Eliminácia emisií uhlíka je preto veľkou témou bielej knihy.

Ak má Európa zlepšiť výkon všetkých vozidiel z hľadiska energetickej účinnosti, musia sa vyvinúť a uviesť na trh udržateľné palivá a ekologické vozidlá. Európa musí postupne nahradiť fosílnu energetickú zdroje, ktoré vytvárajú CO₂, ekologickými alternatívami.

Komisia preto plánuje vypracovať stratégiu alternatívnych palív, ktorá vyvedie sektor európskej dopravy zo závislosti od ropy a napokon ho privedie k úplnému odstráneniu emisií uhlíka.

Čo sa týka splnenia cieľov znižovania emisií skleníkových plynov v EÚ, Komisia venuje veľkú pozornosť mestskej doprave. Mnohé európske mestá a mestečká trpia dopravným preťažením a musia sa zmieriť so zlou kvalitou ovzdušia a hlukom. Autá, nákladniaky a autobusy, ktoré sa pohybujú okolo mestských oblastí Európy, vytvárajú približne štvrtinu emisií CO₂ v odvetví dopravy.

Komisia chce dosiahnuť postupné vyradovanie vozidiel s bežným pohonom z miest – cieľom je zníženie o 50 % do roku 2030, s výhľadom na 100 % do roku 2050. Tým by sa výrazne znížila závislosť Európy od ropy a prispelo by to k dosiahnutiu cieľa zníženia emisií skleníkových plynov v sektore dopravy.

Treba podporovať používanie menších a ľahších cestných osobných vozidiel. Súčasne je potrebné vyvíjať väčšie úsilie, aby autobusy premávajúce v mestských centrách, taxíky a dodávkové vozidlá boli vybavené alternatívnymi palivami a motormi s cieľom znížiť znečistenie a emisie spôsobované mestskou dopravou.

Integrované prístupy

Vo veľkých mestách by Komisia uvítala mestskú logistiku, ktorá by do roku 2030 dokázala dosiahnuť takmer nulové emisie skleníkových plynov. Využitím inteligentných riešení dopravy môžu mestské centrá vyvíjať účinné systémy realizácie „poslednej míle“.

Tovar do mestských obchodov a kancelárií by sa mohol distribuovať nízkoemisnými nákladnými automobilmi poháňanými elektrickou, vodíkovou a hybridnou technológiou. Vozový park ekologických dodávkových automobilov by takisto znížil znečistenie ovzdušia a hluk. Okrem toho je potrebné vynakladať viac úsilia na presvedčanie ľudí, aby cestovali verejnou dopravou a viac chodili na bicykli a peši.

Integrovaný prístup je najlepší spôsob, ako sa vyrovnat' s problémami mestskej dopravy a rozvíjať dopravnú infraštruktúru a služby. Otázky ako územné plánovanie, ochrana životného prostredia, bývanie, dostupnosť či mobilita musia preto pri tvorbe politik nadväzovať na potreby odvetvia.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

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



UTUŽOVANIE VÄZIEB S JUHOVÝCHODNOU EURÓPOU

Projekt prebieha od roku 2009 do roku 2012

Podpora EFRR pre projekt dosahuje 1,7 miliónov €

Celkový rozpočet: 2,38 miliónov €

Juhovýchodná Európa je pre EÚ kľúčovou tranzitnou oblasťou, ale jej rozvoj zaostáva za zvyškom kontinentu z dôvodu nedostatočných investícií a nadnárodnej spolupráce. Podobné problémy rieši trojročný projekt Spolupráca pre dopravnú os juhovýchodnej Európy (South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC), ktorého cieľom je posilniť spoluprácu predovšetkým v oblasti dopravy medzi členskými aj nečlenskými krajinami EÚ v tomto regióne.

Projekt spolufinancovaný programom EÚ pre juhovýchodnú Európu zahŕňa 17 partnerov (najmä ministerstvá dopravy jednotlivých štátov) z deviatich krajín v regióne. Má tiež štyroch pozorovateľov z Bosny a Hercegoviny, Maďarska, Slovenskej republiky a Ukrajiny.

V dopravnej infraštruktúre sú v rámci regiónu veľké rozdiely. Krajiny, ako napríklad Rakúsko, Slovinsko, Maďarsko a Chorvátsko, sa môžu pochváliť rozsiahlymi a modernými diaľnicami, na rozdiel od mnohých svojich susedov. Cezhraničné cestné a železničné spojenie medzi menšími krajinami regiónu je často nedostatočné alebo neexistuje. Táto situácia bráni voľnému pohybu tovaru, služieb a osôb a v neposlednom rade aj trvalo udržateľnému rozvoju celej oblasti.

Zameranie siete TEN-T

„Náš projekt jedinečným spôsobom spája krajiny EÚ a mimo nej s cieľom vytvoriť lepšiu územnú integráciu a dopravné spojenia v regióne,“ hovorí Carlo Fortuna zo sekretariátu Stredoeurópskej iniciatívy v talianskom Terste, ktorá riadi projekt SEETAC. Projekt prispieva k diskusii o dopravnej infraštruktúre kandidátskych a potenciálnych kandidátskych krajín a zároveň k plánovanému rozšíreniu prioritných projektov siete TEN-T (transeurópske dopravné siete) na západný Balkán. Carlo Fortuna je tiež presvedčený, že projekt prispeje aj k väčšej súdržnosti EÚ s juhovýchodnou Európou.

Nedávno zozbierané údaje umožnili partnerom zostaviť databázu, ktorá poskytuje aktuálny prehľad o cestnej, železničnej a námornej sieti v regióne. V priebehu nadchádzajúcich mesiacov vytvoria model budúcich scenárov spojených s prioritnými dopravnými projektmi, ako je napríklad diaľnica z Ľublany do Belehradu.

Konferencia o projekte, na ktorej sa v novembri 2010 v albánskej Tirane stretli vysoko postavení predstavitelia ministerstiev, sa venovala viacerým dôležitým otázkam. Medzi ne patrili investície, integrovaný rozvoj dostupnosti regiónu a cesty k vytvoreniu integrovaného dopravného systému v strednodobom horizonte v súlade so stratégiou EÚ.



Obnova trate a prechodu v Krizne na trase Ľubľana – Maribor.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

- SEETAC: www.seetac.eu
- Program pre juhovýchodnú Európu (SEE): www.southeast-europe.net
- Stredoeurópska iniciatíva: www.ceinet.org

Koridor Scandria spájajúci Škandináviu s Jadranským morom má pre regióny ležiace pozdĺž tejto severojužnej osi kľúčový význam. Pridaná hodnota lepšieho spojenia spočíva okrem zjednodušenia dopravy aj v pozitívnom hospodárskom, sociálnom a environmentálnom vplyve.

„Tento projekt nie je len o doprave,“ zdôrazňuje Jürgen Neumüller, projektový manažér pre koridor Scandria. „Jeho cieľom je podnietiť ekonomický rozvoj oblasti ako celku. Chceme spojiť inovačný potenciál Škandinávie s ostatnými regiónmi v strednej Európe, ako je Berlín, Praha a Viedeň, a tým podporiť rast.“

V súlade s cieľom EÚ dosiahnuť „ekologickejšiu dopravu“ zahŕňa projekt aj aktivity zamerané na dosiahnutie cieľov týkajúcich sa boja proti zmene klímy. Konkrétnym príkladom je úsilie o podporu využívania bioplynu v nákladných vozidlách.

Projekt prebieha od roku 2009 do roku 2012

Celkový rozpočet projektu: 3,8 milióna €

Príspevok z EFRR: 2,8 milióna €

Zapojenie všetkých strán: kľúč k úspechu

19 partnerov projektu z Nemecka, Dánska, Švédska, Fínska a Nórska možno rozdeliť do troch skupín: výskumné inštitúcie, regióny a prístavy. Vedúcim partnerom je Spoločné oddelenie územného plánovania pre Berlín – Brandenbursko.

Zatiaľ čo výskumné inštitúcie poskytujú potrebnú vedeckú bázu pre rozhodovanie, regióny zohrávajú strategickjšiu úlohu. Dosiadnutie realizácie projektov v oblasti infraštruktúry prostredníctvom stykov so stranami, ako sú ministerstvá jednotlivých štátov, predstavuje dôležitú súčasť ich práce.

Priama spolupráca medzi prístavmi Halmstad (Švédsko) a Rostock (Nemecko) sa zameriava na rozvoj nových služieb. Vedľajším produktom projektu Scandria bol podnet pre zahrnutie trajektového spojenia medzi mestami Rostock a Gedser (Dánsko) do európskeho programu Námorné diaľnice, čo umožnilo získať finančnú podporu na modernizáciu prístavnej infraštruktúry a zakúpiť nové trajekty.

Zapojenie podnikov do spolupráce zostáva aj naďalej kľúčovým cieľom: ich krátkodobé požiadavky sa ťažko zahŕňajú do dlhodobého strategického konceptu. „V záujme zvýšenia informovanosti o hospodárskych prínosoch projektu sa uskutočnilo niekoľko seminárov a komunikačných aktivít na miestnej úrovni,“ podotýka Jürgen Neumüller.

Projekt Scandria bol spustený v roku 2009 a nadväzoval na Berlínsku deklaráciu z novembra 2007, ktorá požaduje atraktívnu dopravnú infraštruktúru a konkurenčné druhy dopravy v rámci škandinávsko-jadranského koridoru. Kým projekt Scandria pokrýva severnú časť oblasti, sesterský projekt SoNorA vykonáva podobné činnosti v rámci južnej časti.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

www.scandriaproject.eu



Prístav Rostock.

PORTUGALSKO – SYSTÉM PRE LODNÚ DOPRAVU JE NOVÝ INTELIGENTNÝ SYSTÉM RIADENIA LODNEJ DOPRAVY

Tento projekt sa začal v roku 2008 a stále prebieha

Príspevok z EFRR: 53 miliónov €

Spolufinancovanie zo štátnych zdrojov: 57 miliónov €

Rozsiahle portugalské pobrežie prináša veľa úloh pre riadenie lodnej dopravy, od monitorovania dopravných tokov v rušných vodách až po presadzovanie medzinárodných bezpečnostných noriem. Moderná výpočtová technika umožňuje úradom sledovať pohyby a zadávať ich do štátnej databázy námornej dopravy.

Zhruba 800 kilometrov dlhé pobrežie leží na strategickej trase medzi severoeurópskymi prístavmi, Stredomorím a severoafrikkými prístavmi. Každoročne využije tieto vody okolo 70 000 plavidiel – na týchto námorných trasách sa vždy pohybuje 250 až 300 lodí spolu s podobným počtom rybárskych a rekreačných plavidiel. Systém pre lodnú dopravu (VTS) predstavuje riešenie problému sledovania všetkých týchto pohybov, udržuje bezpečnosť pobrežných vôd a riadi dopravné preťaženie.

Ako to funguje?

Riadiace stredisko pobrežnej námornej dopravy používa systém VTS na monitorovanie pohybov lodnej dopravy od januára 2008. Umožňuje identifikovať okolo 300 lodí naraz a tieto údaje sa prenášajú do štátnej databázy námornej dopravy.

Systém tiež obsahuje dva modely rozdelenia premávky (TSS), jeden pri myse Cape Roca a druhý pri myse Cape Sao Vicente. Riadia preťaženie na dvoch známych úzkych dopravných uzloch pri pobreží a tiež tvoria súčasť posilňovania bezpečnosti. Na nebezpečné náklady, typy plavidiel, bezpečnosť pasažierov a požiadavky na rybárske plavidlá sa vzťahujú prísne medzinárodné pravidlá. Oba modely TSS sú zahrnuté do systému povinných hlásení v rámci portugalského pobrežia (COPREP), ktorý platí od 1. júna 2010.

Najlepšie systémy prinášajú výhody celému štátu

Systém sa skladá z pobrežného modelu VTS a piatich prístavných modelov VTS, z ktorých všetky sú pod dohľadom štátneho úradu pre riadenie námornej dopravy.

Výhody zahŕňajú:

- Zavedenie najmodernejších technológií a ponúk z oblasti lodnej dopravy v Portugalsku
- Zabezpečenie obchodného potenciálu portugalských prístavov v budúcnosti
- Zvýšenie významu riešenia otázky kvality životného prostredia v portugalských vodách, a to s podporou informácií dostupných prostredníctvom systému VTS
- Uľahčenie kontroly pobrežia prostredníctvom obojsmerného toku informácií medzi plavidlami a orgánmi na pobreží. Opatrenia na kontrolu nelegálneho obchodovania a ilegálnej imigrácie dnes patria medzi bežné pobrežné služby.

Na medzinárodnej úrovni je Portugalsko teraz plne zapojené do siete SafeSeaNet, monitorovacieho a informačného systému EÚ. Nespočetné množstvo informácií získaných prostredníctvom pobrežného systému VTS môže teraz putovať priamo do siete SafeSeaNet a umožniť tak Portugalsku dostávať podobné informácie z iných členských štátov.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

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



Centrum pobrežného riadenia námornej dopravy.

ROZŠÍRENIE METRA V SOFII VDÝCHLO NOVÝ ŽIVOT CENTRU MESTA

Tento projekt je súčasťou bulharského operačného programu pre dopravu, 2007 – 2013

Príspevok z EFRR: 157 miliónov €

Spolufinancovanie zo štátnych zdrojov: 139 miliónov €

Bulharsko sa snaží vyriešiť problémy s dopravnými zápchami a znečistením prostredníctvom svojho všeobecného plánu a predovšetkým prostredníctvom projektov rozšírenia sofijského metra, z ktorých jeden má za úlohu vybudovať chýbajúcu prostrednú časť v centre mesta.

V Sofii sa tlačí viac ako 1,5 milióna ľudí, takmer pätina celkového počtu obyvateľov štátu. V rušnom historickom centre sa strieda hustá zmes obytných a komerčných oblastí a rýchly príliv obyvateľstva v posledných desiatich rokoch vedie k prehľbujúcim sa problémom s dopravným preťažením a znečistením. Obyvatelia sú veľmi závislí od áut, kým autobusy a električky sa tiež snažia získať priestor na ceste. Z podrobného preskúmania dopravných riešení vyšlo metro jednoznačne ako najlepšia možnosť pre väčšinu komunikácií smerujúcich do centra mesta.

Lepšia doprava vnáša do života v centre nový rozmer

Nový úsek linky od križovatky ulice Nadežda severne od centra k bulváru Černi Vrah v južnej rezidenčnej štvrti je vlakovým projektom v rámci bulharského operačného programu pre dopravu na roky 2007 – 2013.

Prinesie úsek trate v dĺžke 6,5 km so siedmimi stanicami metra, čím účinne vytvorí chýbajúci úsek linky II a prepojí miesta severne a južne od hlavnej železničnej a autobusovej stanice. Päť staníc metra bude úplne nových, ďalšie dve už existujú, ale musia sa kompletne zrenovovať.

Zlepšenie života hneď teraz

Súčasná prvá fáza je základným krokom k zlepšeniu každodenného života obyvateľov a dochádzajúcich. Cestovanie v tejto časti mesta je pomalé a frustrujúce, rýchlosť premávky sa v súčasnosti znížila na približne 8 – 10 km/h a súvisiace znečistenie je teda nevyhnutne veľkým problémom.

Hneď po dokončení I. fázy začiatkom roka 2012 môže koľajová doprava tvoriť až 25 % všetkých jazd, čím sa rýchlosť premávky vráti späť na 40 až 50 km/h. To bude mať veľký vplyv na znečistenie ovzdušia, ako aj na zníženie hluku a vibrácií.

Integrovanější a rýchlejšia sieť do budúcnosti

Z hľadiska ďalšieho vývoja do roku 2020 sa v rámci II. fázy vytvorí oveľa integrovanější dopravná sieť. Po prepojení hlavnej železničnej a autobusovej stanice bude ďalším krokom spojenie s letiskom, čo poskytne cestujúcim dopravný systém hodný 21. storočia.

Doterajší pokrok je veľmi povzbudivý. Všetky stránky tohto projektu idú podľa plánu a rozpočtu, a tak dokazujú dobré hospodárenie v rámci operačného programu pre dopravu. To samo osebe prispieva k pozitívnej hospodárskej klíme a je oporou širšej perspektívy urbanistickej obnovy v centre mesta.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

<http://metropolitan.bg/en>



Zlepšenie života obyvateľov, podpora podnikania – modernizácia linky metra v Sofii.

NOVÉ ZARIADENIA V PRÍSTAVE LA ROCHELLE NA USPOKOJENIE RASTÚCEHO TRHU

K rozvoju prístavu prispelo viacero projektov s rôznou dĺžkou trvania.

Regionálny investičný program na roky 2007 – 2013:
52 miliónov €

Príspevok z EFRR: 12,48 miliónov €

Spolufinancovanie zo štátnych zdrojov:
39,52 milióna €

Poisťovací subjekt Lloyds of London opísal prístav La Rochelle ako „najlepší prístav Atlantiku, ktorý je schopný prijať lode s nosnosťou viac ako 100 000 ton“. La Rochelle sa z tejto vedúcej pozície ďalej rozvíja, aby uspokojil rastúci dopyt po lodnej doprave a obchode. Dokončil a sprevádzkoval sa nový prístav St Marc a prebieha výstavba novej hrádze v La Repentie na účely vytvorenia ďalších kapacít.

Prirodzené prednosti prístavu La Rochelle

Je to jediný hlbokovodný prístav na pobreží Atlantického oceánu a je prirodzene chránený ostrovmi. Ide o hlavný francúzsky prístav pre obchod s drevárskymi a poľnohospodárskymi produktmi, najmä obilninami, a dopyt stále rastie. Strategickým cieľom prístavu je dosiahnuť ročný obrat 10 miliónov ton do roku 2015. Plánovanie a rozvoj rozšírenia prístavu sa začali v roku 2000 a mali by sa skončiť do roku 2012 vytvorením atraktívneho, najmodernejšieho zariadenia, ktoré spĺňa najvyššie ekologické normy.

Prístav St Marc

Prístav St Marc, dokončený a uvedený do prevádzky v marci 2011, je určený špeciálne pre hromadnú prepravu. Jeho hĺbka zaisťuje, že ani najťažším lodiam nehrozí nebezpečenstvo uviaznutia na plytčine, a obchodné vyhliadky prístavu výrazne zvyšuje jeho schopnosť zvládnuť prepravu takýchto objemov.

La Repentie

Práce na vytvorení ďalšieho hlbokovodného prístavu v dĺžke viac ako 1,4 km sa začali v septembri 2010. Tento prístav doplní rozvoj prístavu St Marc a umožní prístavu La Rochelle uspokojiť rastúci dopyt po námornej doprave vo všetkých kategóriách.

Práve tu je dôležitý dôraz na trvalo udržateľný rozvoj. Pokiaľ to bolo možné, použili sa len miestne materiály a obrovské množstvo potrebnej sutiny sa vo veľkej miere recyklovalo z iných lokalít v regióne.

Železničná a cestná dostupnosť

Ďalším dôležitým rysom súčasných investícií je lepšia železničná a cestná dostupnosť a modernizované vybavenie. Prístav teraz vlastní 45 km železničnej siete spájajúcej všetky terminály. Investície vo výške 4 miliónov € sa vynaložili na zlepšenie kapacity železnice s osobitným dôrazom na nákladnú dopravu. Rozvoj cestnej infraštruktúry v okolí hlavného vstupu do prístavu Jeumont, ukazuje, ako možno urobiť prístav atraktívnejším a funkčnejším. Tieto masívne investície do zvýšenia kapacity a zariadení podporujú vyhliadky na rast v regióne Poitou-Charentes. V regióne Charentes-Maritime sa naďalej zlepšujú vyhliadky na získanie práce súvisiacej s prístavom a región ako taký sa môže tešiť na žiarivú budúcnosť.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

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

„Najlepší prístav Atlantiku“ je ešte lepší.
Modernizácia prístavu La Rochelle.



Projekt prebiehal od roku 2007 do roku 2010

Podpora EFRR pre projekt dosahuje 87,2 milióna €

Celkový rozpočet: 219 miliónov €

Cestovanie medzi Slovinskom a Chorvátskom je od dokončenia posledných dvoch zostávajúcich úsekov diaľnice A2 v regióne Dolenjska jednoduchšie. Táto nová infraštruktúra v celkovej dĺžke 15 km prináša výhody z hľadiska cestovnej rýchlosti, času a bezpečnosti na miestnej, regionálnej i medzinárodnej úrovni.

Do roku 2013 sa v rámci slovinského štátneho programu výstavby diaľnic vybuduje okolo 600 km moderných diaľnic, rýchlostných ciest a ďalších verejných komunikácií. 175-kilometrová diaľnica A2 je dôležitou súčasťou tejto siete. Krajinu pretína od hraničného priechodu s Rakúskom Karavanke cez hlavné mesto Ľubľana až po hraničný priechod s Chorvátskom Obrežje.

Nová infraštruktúra

Dva najnovšie projekty boli realizované na diaľnici A2 neďaleko mesta Novo mesto, z Plusky do Ponikve (7,6 km) a z Ponikve do Hrastje (7,2 km). Premávka, ktorá predtým využívala rýchlostnú cestu, sa presunula na tieto úseky.

Dielo realizované diaľničnou spoločnosťou DARS a čiastočne financované z Kohézneho fondu EÚ zahŕňalo výstavbu 20 jednotiek infraštruktúry. Patrí medzi ne tunel Leščevje s obojsmernou premávkou, viadukty v Dole, Ponikve a Trebnje, deväť podjazdov, nadchod pre chodcov a štyri nadjazdy pre vozidlá.

Slovinská diaľničná spoločnosť dohliada na systém.

Výhody sa už prejavujú

Nové diaľničné úseky boli otvorené v júni 2010. Mali by priniesť prospech predovšetkým obyvateľom juhovýchodného Slovinska, posilniť obchod a cestovný ruch v rámci regiónu, ako aj skrátiť cestovanie ľudí, ktorí denne dochádzajú do Ľubľany. Súčasne sa zvýšila bezpečnosť a kapacita cestnej premávky, pričom protihlukové steny a ďalšia nová infraštruktúra prispievajú k zlepšeniu životného prostredia v oblasti.

Nová diaľnica zlepšuje aj dopravné spojenie s Chorvátskom, a zároveň tak prispieva k dokončeniu paneurópskeho dopravného koridoru 10 zo Salzburgu v Rakúsku do Solúna v Grécku. Predstavuje teda podstatné rozšírenie siete TEN-T do strednej a východnej Európy pred ďalším rozšírením EÚ.

Ďalší kľúčový úsek (10 km) diaľnice A2 bol otvorený v septembri 2008 medzi mestami Vrba a Peračica v severozápadnom Slovinsku a konečný 2,4-kilometrový úsek medzi Peračicou a Podtaborom bude otvorený v júni 2011. Tento projekt bol tiež spolufinancovaný z EÚ a zlepšuje tok miestnej, vnútroštátnej a tranzitnej dopravy v oblasti známej preťaženými nepriechodnými miestami.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

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



MODERNIZÁCIA TRATE S MEDZINÁRODNÝMI VÝHODAMI V ČESKEJ REPUBLIKE

Projekt prebieha od roku 2008 do roku 2011

Podpora projektu z Kohézneho fondu dosahuje 105 miliónov €

Celkový rozpočet: 144,2 milióna €

Cestovanie vlakom naprieč Českou republikou je rýchlejšie, pohodlnejšie a bezpečnejšie, a to vďaka významnej modernizácii vnútroštátneho východozápadného tretieho tranzitného železničného koridoru. Významným míľnikom je dokončenie 32-kilometrového úseku trate v najzápadnejšej časti tohto koridoru. Prináša lepšie železničné spojenie do Nemecka a tiež výhody pre širšiu transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T).

Projekt sa realizoval medzi mestami Stříbro a Planá u Mariánských Lázní. Cieľom bolo zosúladiť železničnú trať a súvisiacu infraštruktúru s modernými európskymi normami a súčasne zlepšiť spojenie medzi Prahou, Plzňou a Chebom, mestom v tesnej blízkosti česko-nemeckej hranice. Projekt, čiastočne financovaný z EÚ, je jedným z deviatich samostatných projektov modernizácie železnice pozdĺž železničnej trate 170.

Rýchlejšie, ťažšie vlaky

Od polovice roku 2008 dodávatelia zmodernizovali železničný zvršok na hlavnej trati na medzinárodný náročný štandard, ktorý zvládne vlaky pri rýchlosti 110 km/h a so zaťažením na nápravu 22,5 ton. Zmodernizovalo sa aj trakčné vedenie, telekomunikačné a signalizačné zariadenia a podobne. Zrekonštruovalo alebo upravilo sa osem priecestí.

S novou infraštruktúrou sa najrýchlejšie vlaky s naklápacou technikou budú po tejto trati pohybovať rýchlosťou do 140 km/h, čo zodpovedá zvýšeniu o 50 km/h. To zníži dobu prepravy vo vnútroštátnej, medzinárodnej a tranzitnej osobnej a nákladnej doprave vďaka využívaniu trate Praha – Cheb medzi Českou republikou a Nemeckom. „Hodnota časových úspor pre železničnú dopravu sa tu odhaduje na viac ako 2 milióny € ročne,“ hovorí Filip Hainall, z českého ministerstva dopravy.

Infraštruktúra podľa štandardov EÚ

Väčšia nosnosť znamená, že železnice môžu prepravovať kontajnery podľa medzinárodných štandardov a zvýšiť tak spoľahlivosť nákladnej dopravy. V rámci prípravy bezpečnostných a komunikačných zariadení sa pripravila linka na zavedenie najnovšieho európskeho systému riadenia železničnej dopravy/európskeho systému riadenia vlaku.

Z vyššej rýchlosti, bezpečnosti a pohodlia na tejto trati budú mať prospech ľudia v celom regióne aj mimo neho. Tiež sa posilní doprava a obchod na dlhej železničnej osi siete TEN-T z gréckych Atén do nemeckého Norimbergu. Investícia do tohto projektu bude teda prínosom pre celú Európsku úniu.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

Česká Správa železničnej dopravnej cesty: www.szdc.cz



Lokomotíva na čerstvo zrekonštruovanej trati v Stříbre.

PREHODNOTENIE MESTSKEJ MOBILITY: ACTIVE TRAVEL NETWORK

Zmena štruktúry mestskej mobility môže významne prispieť k riešeniu dopravných problémov a zníženiu závislosti od fosílnych palív. Vzhľadom na hospodársku krízu a neustále rastúce ceny ropy nadobúda ešte väčší význam. Sieť Active Travel Network bola zriadená s cieľom znížiť používanie automobilov jednou osobou v malých a stredne veľkých mestách využitím potenciálu prechodu na iný druh dopravy.

Sieť, ktorá je súčasťou programu URBACT II, podporuje chôdzu a cyklistiku ako skutočné alternatívy „aktívneho premiestňovania sa“. Prioritne sa zameriava na manažment mobility a informovanosť o cestovaní dopravnými prostriedkami.

Kľúčovým prvkom projektu je zvyšovanie informovanosti. Keďže už existuje značné know-how a zdokumentované poznatky, ako napríklad príručky alebo návody na projektovanie infraštruktúry a plánovacích riešení, sieť sa zámernie sústreďuje na „mäkký rozmer“ tejto problematiky:

- podpora žiaduceho správania a potlačanie nežiaduceho správania prostredníctvom vhodných stratégií „cukru a biča“,
- marketing,
- zmena myslenia ľudí (zúčastnených strán) a správania (občanov),
- organizovanie nemotorizovanej prepravy a napojenie na verejnú dopravu a
- rozvoj vzdelávania a odbornej prípravy.

Spoločné a osobitné úlohy

Ako prvý krok vykonali partneri siete audity aktívneho cestovania dopravnými prostriedkami na základe existujúceho programu Bicycle Policy Audit (BYPAD), aby položili základy pre výmenu údajov a vzdelávacích činností, preskúmanie skúseností a vypracovanie miestnych akčných plánov. Na rozdiel od iných systémov auditov vedených odborníkmi sa týchto auditov zúčastnili tri záujmové skupiny: politici, miestne úrady a projektanti, ako aj používatelia. Tieto skupiny sú teraz členmi miestnej podpornej skupiny URBACT v každom partnerskom meste. Spolu definovali hlavné prvky akčného plánu vrátane jeho priorít, základných opatrení a podmienok realizácie, ako aj povinností jednotlivých subjektov.

Všetci partneri čelia spoločným problémom, napríklad nedostatku politík integrovanej cyklistiky a chôdze, vysokému potenciálu nahradenia krátkych ciest autom chôdzou alebo jazdou na bicykli a absenciou príslušnej skupiny zainteresovaných strán. Musia však riešiť aj špecifické problémy, a preto sa každý miestny akčný plán sa zameria na konkrétnu tému (napr. vplyv európskej smernice o znížení hluku na zdravie).

Projekt sa realizuje pod vedením rakúskeho mesta Weiz. Partnermi sú mestá Norderstedt (Nemecko), Skanderborg (Dánsko), Serres (Grécko), Novara a Riccione (Taliansko), Radzionków (Poľsko), Sebes (Rumunsko), Lugo (Španielsko), Ljutomer (Slovinsko), ako aj Univerzita v Grazi (Rakúsko).

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

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





Dopravná infraštruktúra je dôležitou hnacou silou regionálneho rozvoja. Efektívna dopravná sieť je nevyhnutná pre udržateľný hospodársky rast, ako aj pre územnú vyváženosť. Zaoštvávajúce regióny sa stretávajú s problémami hospodárskeho rozvoja, ktoré sčasti vyplývajú aj z nevhodných dopravných systémov a zlých spojení s ostatnými regiónmi v daných krajinách či inými regiónmi v EÚ. Nie je náhoda, že väčšina regiónov Cieľa 1 v EÚ-15 sa nachádza na okraji EÚ, mimo národných i európskych centier hospodárskej činnosti.

Štrukturálne fondy a Kohézny fond boli v minulosti hlavným zdrojom financovania investícií potrebných na zmiernenie nerovnováhy v dopravnej infraštruktúre v zaoštvávajúcich regiónoch v rámci celej EÚ. Aj napriek značným investíciám do regiónov Cieľa 1 v predchádzajúcich programových obdobiach pretrvávali na začiatku obdobia rokov 2000 – 2006 v rámci EÚ veľké rozdiely v dotáciách týkajúcich sa dopravných prostriedkov umožňujúcich rýchle cestovanie medzi regiónmi, ako aj efektívnych prepojení v rámci regiónov.

Dopravné problémy v krajinách EÚ-12 boli ešte naliehavšie. Hlavným nedostatkom tu neboli ani tak medzery v sieťach, ale stav ciest a železníc. Cestovné časy boli zvyčajne oveľa dlhšie, jednak preto, že veľa komunikácií a železníc si vyžadovalo bezodkladnú opravu po rokoch zanedbávania, a jednak preto, že neboli projektované na súčasný objem dopravy.

Zacielenie finančných prostriedkov na podporu trvalo udržateľného rozvoja

Politika súdržnosti zlepšila sieť cestných komunikácií EÚ a kvalitu železničnej infraštruktúry a odstránila kapacitné obmedzenia v kľúčových prístavoch a letiskách. To pomáha podporovať hospodársky rozvoj regiónov majúcich nárok na podporu. Dôraz na cestné projekty v období rokov 2000 – 2006 však nepriniesol presun na iný druh dopravy, čiže úloha vzhľadom k udržateľnosti životného prostredia sa nemení, ani nevyriešil dopravné preťaženie a iné problémy vyplývajúce z nárastu cestnej dopravy.

Zatiaľ čo EÚ-12 bude musieť pokračovať v modernizácii existujúcej cestnej siete podľa noriem EÚ, investície do dopravy by sa mali čoraz viac zameriavať na poskytovanie udržateľných dopravných riešení na vnútroštátnej i regionálnej úrovni. Investície budú musieť podporovať kľúčové politické ciele, ako je znižovanie emisií uhlíka a iných emisií z cestnej dopravy, odľahčenie preťaženia a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Tieto ciele sa budú musieť podporovať prostredníctvom cielených investícií určených na podnietenie prechodu od využívania súkromných automobilov a cestnej nákladnej dopravy.

Čo sa týka železníc, a to konkrétne vysokorýchlostných železničných tratí, úlohu prostriedkov z fondov EÚ je potrebné preskúmať a zdôvodniť individuálne, pričom financovanie sa poskytne iba v prípadoch, ktoré podporujú regionálny rozvoj mimo hlavných obslužných centier. Na rozvoj strategickú európskej železničnej siete sú k dispozícii aj iné zdroje investícií (napríklad rozpočet na sieť TEN-T). Okrem toho sa ukazuje, že vhodnejším riešením sú často investície do štandardnej železnice, ktoré umožňujú dosiahnuť regionálny rozvoj za menej peňazí a za kratšiu dobu.

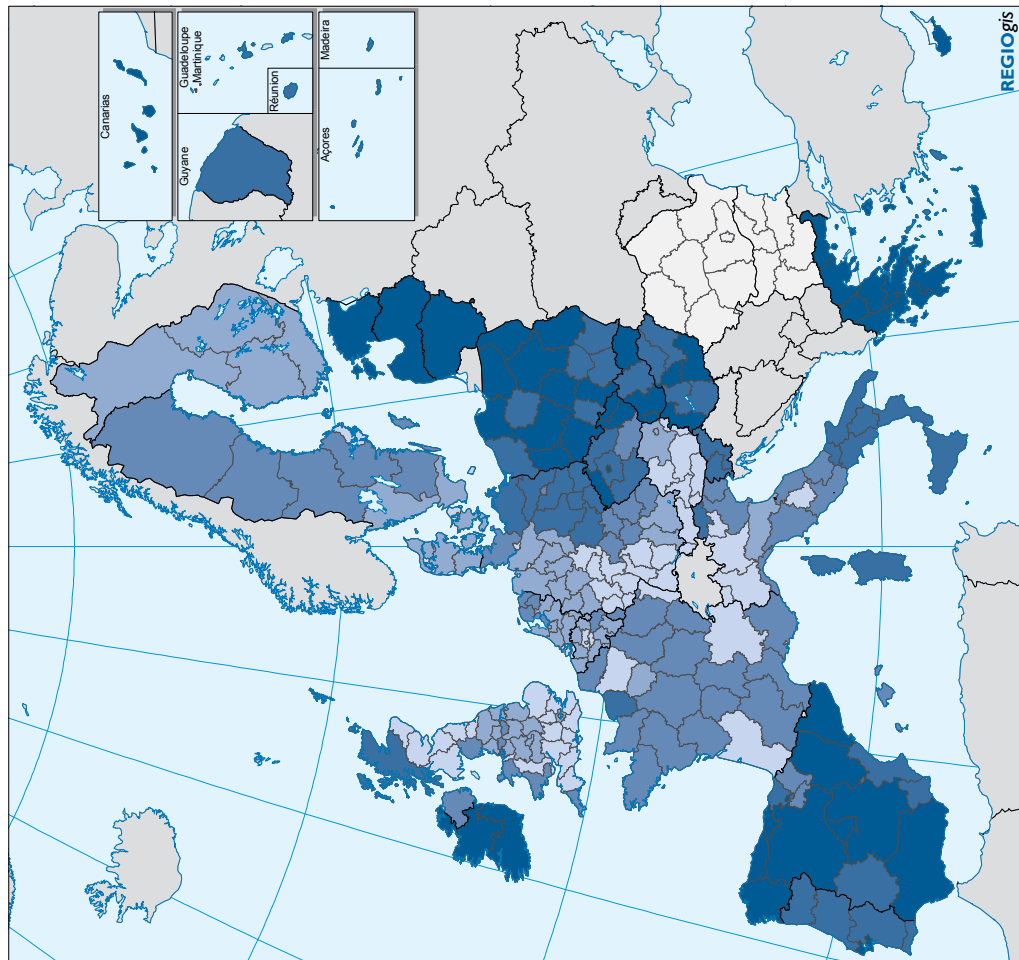
V prípade ostatných druhov dopravy (leteckej a námornej), kde výsledky nie sú také jednoznačné, by investície mali podporovať regionálny rozvoj. Využívanie fondov EÚ by malo byť podmienené aj inými zdrojmi finančných prostriedkov na daný typ investícií. Kapacita multimodálneho prepojenia môže byť napríklad lepšou investíciou než len kapacita samotného prístavu.

Dôkazy z hodnotenia ex post obdobia rokov 2000 – 2006

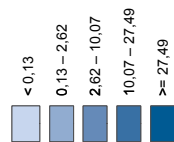
V danom programovom období sa z EFRR vyčlenilo na dopravu celkovo 33,8 miliárd €. Z Kohézneho fondu sa sprístupnilo 17,2 miliárd €.

- **EFRR** spolufinancoval 13 % všetkých nových vysokorýchlostných železničných tratí a 24 % rozšírení diaľnic
- **EFRR** spolufinancoval 26 % z 7 734 km diaľnic dokončených v EÚ-15 a modernizáciu 3 000 km železničných tratí
- **Kohézny fond** spolufinancoval 1 281 km nových ciest a 3 176 km zrekonštruovaných ciest (spolu **4 457 km ciest** (nových aj rekonštruovaných))
- **Kohézny fond** spolufinancoval 2 010 km nových železničných tratí a 3 840 km zrekonštruovaných železničných tratí (spolu **5 850 km železničných tratí** (nových aj rekonštruovaných))

Investície regionálnej politiky v oblasti dopravnej infraštruktúry, 2000 – 2006



% z celkových finančných prostriedkov

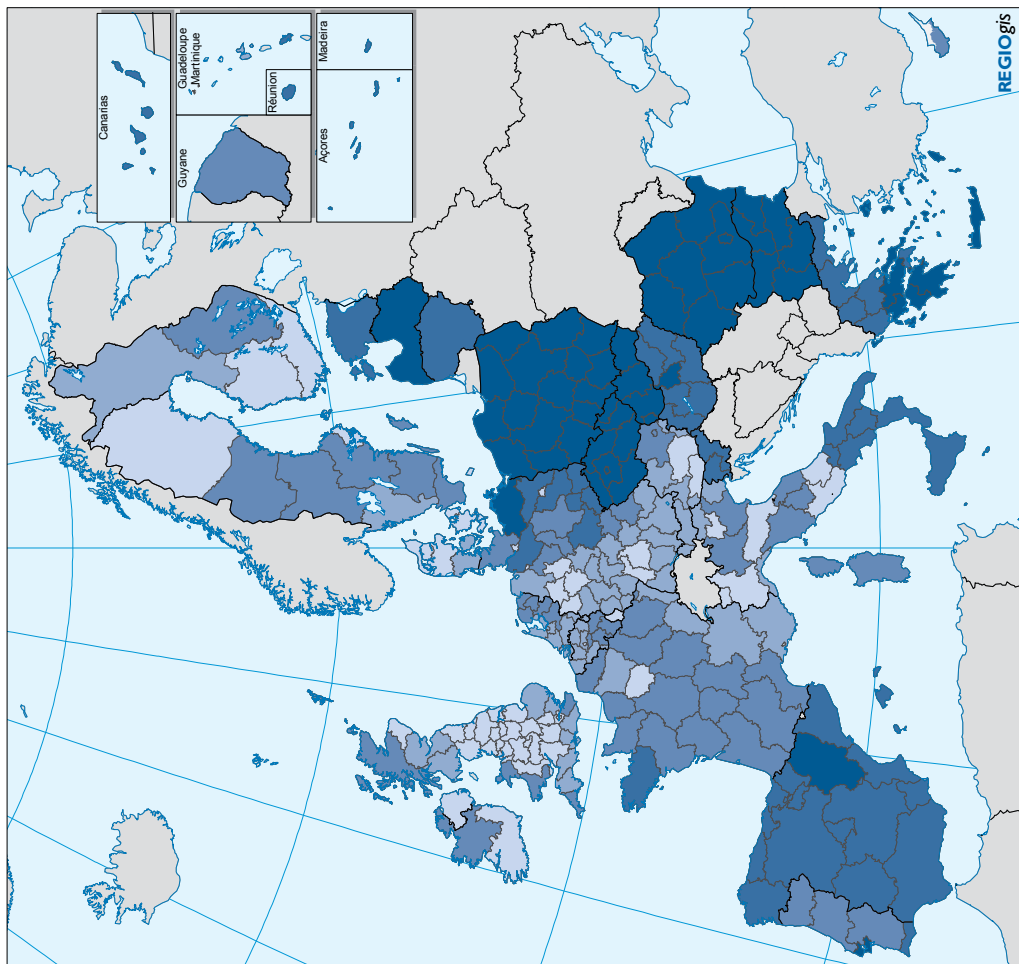


EÚ-27 = 22,3
Finančné prostriedky na dopravnú infraštruktúru dosahujú výšku približne 48 miliárd €. Zdroj: GR REGIO

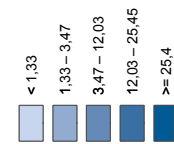


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Plánované investície regionálnej politiky v oblasti dopravnej infraštruktúry, 2007 – 2013



% z celkových finančných prostriedkov



EÚ-27 = 22,0
Finančné prostriedky na dopravnú infraštruktúru dosahujú výšku približne 76 miliárd €. Zdroj: GR REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

VÝSLEDKY VEREJNEJ KONZULTÁCIE O PIATEJ SPRÁVE O SÚDRŽNOSTI

Verejná konzultácia k záverom 5. správy o súdržnosti, ku ktorej v období od 12. novembra 2010 do 31. januára 2011 prišlo 444 príspevkov, bola veľkým úspechom. Stovkám prispievateľov umožnila vyjadriť svoj názor na budúcnosť politiky súdržnosti.

KTO ZAREAGOVAL?

- 26 členských štátov
- 225 regionálnych a miestnych orgánov
- 66 hospodárskych a sociálnych partnerov
- 37 európskych záujmových skupín pre oblasť územnej problematiky
- 29 organizácií občianskej spoločnosti
- 21 občanov
- 15 súkromných spoločností
- 8 akademických a výskumných inštitúcií
- 1 inštitúcia EÚ
- 9 ďalších zainteresovaných strán

Zvýšenie pridanej hodnoty politiky súdržnosti

Respondenti vo veľkej väčšine vítali úlohu politiky súdržnosti pri presadzovaní cieľov stratégie Európa 2020, hoci mnohí z nich kládli dôraz na potrebu flexibility pri plnení osobitných potrieb a úloh.

Pre respondentov bola dôležitá väčšia koordinácia medzi EFRR, ESF, Kohéznym fondom a Európskym poľnohospodárskym fondom pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európskym fondom pre rybné hospodárstvo (EFRH).

Hoci existuje široký konsenzus o potrebe zefektívnenia politiky súdržnosti, príspevky sa často venovali dosiahnutiu tohto cieľa zavedením podmienok, stimulov alebo výkonnostnej rezervy.

Posilnenie správy vecí verejných

Z príspevkov vyplýva všeobecný konsenzus o potrebe ambicióznej mestskej agendy, ale aj lepšieho prepojenia mestských a vidieckych oblastí a rozvoja makroregionálnych stratégií. Keďže politika súdržnosti zahŕňa veľa rôznych úrovní správy a mnoho zainteresovaných strán, veľa prispievateľov podporovalo myšlienku posilnenia princípu partnerstva prostredníctvom väčšieho zapojenia miestnych partnerov.

Efektívny systém plnení

Väčšina respondentov, ktorí vyžadovali prepracovanie procesu auditov, ako aj užšiu spoluprácu medzi fondmi, schvaľovala základnú myšlienku jednoduchšieho systému plnení. V otázke širšieho uvoľnenia pravidla N+2 aspoň v prvom roku s možnosťou rozšírenia aj na pravidlo N+3 panovala všeobecná zhoda.

Architektúra politiky súdržnosti

Podľa väčšiny respondentov by sa ESF mal zachovať v existujúcej podobe, ale uvítali by synergie a silnejšiu spoluprácu s EFRR. Väčšina prispievateľov napokon široko podporila zavedenie kategórie prechodných regiónov, ktorá by nahradila súčasný systém vyradovaných a zaraďovaných regiónov.

Výsledky verejnej konzultácie budú podkladom pre úvahy o legislatívnom rámci po roku 2013.

ĎALŠIE INFORMÁCIE:

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



DÁTUMY 2011	PODUJATIE	MIESTO
15. – 16. september	Výhody medzinárodnej spolupráce: 13 programov – 1 cieľ: zlepšiť kvalitu života v európskych regiónoch!	Katovice (PL)
10. – 13. október	Dni otvorených dverí	Brusel (BE)
24. – 26. október	Baltské rozvojové fórum a 2. ročník fóra strán zúčastnených v stratégii EÚ pre región Baltského mora	Gdansk (PL)
27. – 28. október	Konferencia iniciatív Jeremie – Jessica	Varšava (PL)
24. november	Konferencia: Integrovaný prístup k rozvoju – kľúč k inteligentnej, udržateľnej a otvorenej Európe	Poznaň (PL)
25. november	Neformálne stretnutie ministrov	Poznaň (PL)
28. – 29. november	Týždeň ESPON – seminár programu ESPON 2013	Krakov (PL)

Ďalšie informácie o týchto podujatiach sú uvedené v časti Termíny diára (Agenda) na našej internetovej stránke Inforegio:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/



Panorama víta vaše
pripomienky a otázky. Chceme
počuť váš názor, takže sa s nami spojte
a podelte sa o svoje skúsenosti.

Chceli by ste, aby budúce čísla časopisu
Inforegio Panorama pokrývali konkrétne témy
regionálnej politiky? Dajte nám vedieť na
adrese:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-SK-C



Úrad pre publikácie

ISSN 1725-826X

© Európska únia, 2011
Reprodukcia povolená pod podmienkou uvedenia zdroja.

Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre regionálnu politiku
Komunikácia, informácie a vzťahy s tretími krajinami
Raphaël Goulet
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Brussels
Courriel: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm