

panorama

inforegio

38

Poletje 2011



Povezovanje Evrope

Prometna in regionalna politika

UVODNIK

Dirk Ahner

3

PREGLED

Konkurenčen in trajnosten prometni sistem za Evropo

4-7

INTERVJUJI

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

8-11

POLITIKA TEN-T

Multimodalno prometno omrežje za Evropo

12-13

SMERNICE ZA ČISTEJŠI IN OKOLJU PRIJAZNEJŠI PROMETNI SISTEM

14-15

IZ EVROPE

Boljše povezovanje z jugovzhodno Evropo

Scandria – približevanje Baltske regije Jadranskemu morju

Portugalska – Sistem ladijskega prometa je novi pametni sistem za nadzor pomorskega prometa

Razširitev sistema podzemne železnice v Sofiji središču mesta prinaša novo življenje

Novi objekti v pristanišču La Rochelle za rastoči trg

Izgradnja boljših avtocest v Sloveniji

Nadgradnja železniške proge z mednarodnimi koristmi – Češka republika

16-22

23

PONOVRNO NAČRTOVANJE URBANE MOBILNOSTI

Projekt Active Travel Network

24-25

KAKO PROMETNE POVEZAVE OBLIKUJEJO EU

26

REGIONALNE ZADEVE

Rezultati javne obravnave petega poročila o koheziji

27

KOLEDAR DOGODKOV

28

OGLASITE SE

Fotografije (strani):

Zasluge:

Naslovnica: © ES

Notranjost: vse fotografije © ES, razen:

Stran 10: © a-urba

Stran 11: © TransBaltic

Stran 17: © Rostock Port/Nordlicht

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

Stran 19: © podjetje Sofia Metropolitan

Stran 21: © DARS, Slovensko cestno podjetje

Stran 22: © Filip Hainall, Češko prometno ministrstvo

Ta revija je tiskana na recikliran papir v nemščini, angleščini in francoščini.

Mnenja, izražena v tej publikaciji, so mnenja avtorja in ne izražajo nujno stališč Evropske komisije.

Vsebina te revije je bila dokončno pripravljena maja 2011.



Promet je veliko več kot samo to, da pridemo iz enega kraja v drugega: gre za omrežja, ki jih podpirajo in razvijajo evropski skladi in tako pomagajo zagotoviti gospodarsko rast, trajnost in dostop do ključnih storitev. V tej številki Panorame si bomo ogledali celotno podobo, od železniških povezav med državami do okoljsko prijaznih urbanih prometnih sistemov.

Ukrepi na ravni EU so v zadnjih desetih letih znatno prispevali k pozitivnim dosežkom v evropskem prometnem sistemu. Strukturni skladi in kohezijski sklad so bili v preteklosti glavni vir financiranja za izboljšane prometne povezave v manj razvitih regijah po celotni EU. Najnovejše makroregionalne strategije na območju Baltskega morja in Podonavske regije spodbujajo uporabo novih vozil za razvoj čezmejnih prometnih povezav.

Nedavno objavljena bela knjiga o prometu z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor zajema obsežen paket novih političnih pobud, ki se bodo izvajale v prihodnosti. Kakšen je njen cilj? Konkurenčnejši in celovitejši prometni sistem, ki bo zagotovil večjo mobilnost in manjše izpuste do leta 2050. Pobude zajemajo 40 različnih področij, na katerih so potrebne spremembe za preobrazbo evropskega prometnega sistema, in obravnavajo izzive, kot so zmanjševanje naše odvisnosti od nafte, odpravljanje prometnih zastojev in izboljšanje infrastrukture.

Sogovorniki v tej številki izražajo mnenja o svojih izkušnjah, prihodnjih izzivih in o tem, kako lahko učinkovita prometna politika izboljša gospodarsko in prostorsko povezovanje. Vpogled v zadnjo fazo ocenjevanja regionalne politike kaže dosedanje dosežke in opozarja na to, kaj je treba še storiti za izboljšanje prometnih omrežij v EU. Rubrika Iz Evrope omogoča vpogled v delovanje držav na tem področju: predstavljenih je sedem projektov, ki vključujejo veliko različnih načinov prevoza.

S poudarkom na celostnem pristopu k izzivom, s katerimi se soočajo posamezne regije, lahko regionalna politika podpira določene potrebe, s katerimi se srečujejo skupnosti na svojih ozemljih. Regionalni odziv na vprašanja, kako lahko promet izboljša in poglobi povezovanje, spodbudi rast in postane trajnejši, bo ključen pri doseganju ciljev bele knjige.

Želim vam prijetno branje.

Dirk Ahner

Generalni direktor
Generalni direktorat za regionalno politiko
Evropska komisija

KONKURENČEN IN TRAJNOSTEN PROMETNI SISTEM ZA EVROPO

Promet – gonilo rasti, okoljski izziv, mednarodno vprašanje. Cilj bele knjige iz leta 2011 z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor, ki jo je Evropska komisija sprejela 28. marca 2011, je uravnovesiti te dejavnike ter zagotoviti celostno in konkurenčno integracijo evropskih regij v globalno gospodarstvo. Poleg analize dosedanjih dosežkov in prihodnjih izzivov so v njej določeni dejanski ukrepi. Ti predlogi so zlasti pomembni za evropske regije in regionalno politiko EU, saj trajnostna prometna infrastruktura izboljšuje povezave na notranjem trgu in mu zagotavlja koristi.

„Druge svetovne regije začenjajo velike, ambiciozne programe za modernizacijo prometa in naložbe v infrastrukturo, zato je ključnega pomena, da se evropski promet še naprej razvija in nadaljuje vlaganja, da bi ohranil svoj konkurenčen položaj.“

Načrt za enotni evropski prometni prostor –
Bela knjiga o konkurenčnem
in trajnostnem prometu

Eden od glavnih izzivov je uskladitev celostnega prometnega sistema z odločitvijo Komisije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov – na splošno mora EU do leta 2050 zmanjšati emisije toplogrednih plinov za 80–95 % pod raven iz leta 1990. Šestdeset odstotkov zmanjšanja mora izhajati iz prometnega sektorja. Čeprav je promet postal čistejši, je danes obseg prometa večji kot kadar koli prej, pri čemer 96 % porabljene energije še vedno izhaja iz fosilnih goriv. Prepozno ukrepanje in neodločno uvajanje novejših tehnologij bodo EU obsodili na zaostajanje za tistimi državami, ki novosti sprejemajo in izvajajo.

Ob poudarjanju tehnoloških inovacij, ki vodijo k čistejši in pametnejši infrastrukturi in sistemom, je zelo pomembna tudi gradnja kapacitet, ki bodo pomagale pri izvajanju teh inovacij.

Večja mobilnost – manjši izpusti

Naložbe v prometno infrastrukturo nedvomno spodbujajo gospodarsko rast ter izboljšujejo trgovanje in ustvarjanje premoženja. Brez učinkovitih omrežij so lahko prebivalci bolj oddaljenih regij ali prebivalci iz geografsko prikrajšanih območij odrezani od storitev in delovnih mest.

Za uravnovešanje nasprotujočih si zahtev Načrt določa načine za obvladovanje odvisnosti prometnega sistema od nafte, pri čemer ne ogroža učinkovitosti ali mobilnosti, med drugim:

- izboljšanje energetske učinkovitosti vozil pri vseh trenutnih vrstah ali načinih prevoza;
- razvoj in uporaba novih trajnostnih goriv in pogonskih sistemov;
- čim boljše delovanje multimodalnih logističnih verig z osredotočanjem na njihovo večjo energetsko učinkovitost, na primer boljše povezave med železniškim in ladijskim prometom za tovorni prevoz na dolge razdalje;
- uporaba izboljšanih sistemov za upravljanje prometa in tržnih ukrepov, kot je odprava ovir za prevoz po morju na kratkih razdaljah.



Načrt za ukrepanje

V zadnjih desetih letih se je zračni, cestni in do neke mere tudi železniški promet odprl trgu, pri čemer se je izboljšala splošna varnost. Vzpostavljeno je bilo enotno evropsko nebo, v okviru katerega se usklajuje oblikovanje in upravljanje zračnega prostora. Potniki imajo zdaj zakonite pravice, sprejeta pa so bila tudi nova pravila v zvezi z delovnimi pogoji za zaposlene v sektorju.

Vseevropska prometna omrežja TEN-T so prispevala k teritorialni koheziji, zlasti s spodbujanjem železniških povezav za visoke hitrosti. Velik poudarek je namenjen izboljševanju okoljevarstvene učinkovitosti prometa.

V okviru strategije Evropa 2020 bi se moral nadaljnji razvoj evropske prometne infrastrukture usmeriti k vzpostavitvi prometnega sistema z učinkovito porabo virov, ki temelji na inovativnosti in se spopada s podnebnimi spremembami, okoljevarstvenimi izzivi in teritorialno kohezijo.

Bela knjiga iz leta 2011 s seznamom ukrepov, ki temeljijo na preteklih dosežkih, Evropo spodbuja k ukrepanju na način, ki ustreza potrebam tega novega desetletja in vseh naslednjih desetletij. Nekatere predlagane zamisli so:

Učinkovit in povezan sistem mobilnosti

- Enotni evropski prometni prostor
- Spodbujanje kakovostnih delovnih mest in dobrih delovnih pogojev
- Varen promet
- Z ukrepi za varen promet rešiti na tisoče življenj
- Kakovost in zanesljivost storitev

Inovacije za prihodnost – tehnologija in obnašanje

- Raziskava evropskega prometa in politika inovacij
- Spodbujanje bolj trajnostnega obnašanja
- Integrirana mobilnost v mestih

Moderna infrastruktura in pametno financiranje

- Prometna infrastruktura, ozemeljska kohezija in gospodarska rast
- Okvir za dosledno financiranje
- Zagotovitev ustreznih cen in preprečevanje izkrivljanj

Zunanja razsežnost

- Spodbujanje mednarodnih podnebnih ciljev in energetske učinkovitosti
- Razvoj okvira za sodelovanje, v katerem bi našo prometno in infrastrukturno politiko razširili na sosednje države



Električna vozila predstavljajo ključen način za doseganje ciljev glede emisij.

KONKURENČEN IN TRAJNOSTEN PROMETNI SISTEM ZA EVROPO

Učinkovita prometna omrežja izboljšujejo teritorialno kohezijo

Ukrepi na ravni EU so v zadnjih desetih letih znatno prispevali k pozitivnim dosežkom v evropskem prometnem sistemu. Strukturni skladi in kohezijski sklad so bili v preteklosti glavni vir financiranja za naložbe v izboljšanje prometnih povezav v manj razvitih regijah po celotni EU.

Kohezijska politika dejavno spodbuja ukrepe na regionalni in nacionalni ravni za izvajanje prednostnih nalog na področju prometa in čezmejnega sodelovanja. Nedavne makroregionalne strategije – strategija za Podonavsko regijo in strategija za regijo Baltskega morja – zagotavljajo okrepljene okvire za čezmejno načrtovanje in omogočajo celostni prometni razvoj.

Vpliv gospodarske krize je v EU še vedno prisoten – vedno večja brezposelnost in manjša javna poraba nakazujeta, da je potreba po cenovno učinkoviti mobilnosti večja kot kadar koli prej, pri čemer je sredstev za zagotavljanje mobilnosti vse manj. Več moramo doseči z manj sredstev. Obstoječi sistemi z dokazano učinkovitostjo, kot je kohezijska politika, so odlično izhodišče za izboljšanje kakovosti veliko različnih ukrepov, ki se izvajajo v različnih regijah in državah, kot je na primer podpora evropski železniški industriji.

Evropska železniška industrija

„Ko so se leta 1986 v Španiji začela dela na prvi železniški progi za visoke hitrosti, je bila Španija ena najrevnejših držav v Evropski uniji, pri čemer je bila Andaluzija ena najrevnejših regij v Španiji. Kljub temu se je španska vlada odločila z uporabo najboljše obstoječe tehnologije zgraditi popolnoma novo železniško povezavo za visoke hitrosti med glavnim mestom države, Madridom, in glavnim mestom regije, Sevillo. Od takrat je država doživela veliko rast, Andaluzija pa je postala znatno konkurenčnejša regija, kot je bila v preteklosti. Ta razvoj brez obstoja kohezijske politike in njenih teritorialnih učinkov ne bi bil mogoč.“

Kaj je TEN-T?

Vseevropsko prometno omrežje TEN-T je podlaga za pretok dobrin in sredstev, s katerimi se lahko ljudje prosto gibljejo po Evropski uniji. Je ključna politika, ki združuje zahodne in vzhodne dele EU ter oblikuje prihodnji enotni evropski prometni prostor.

Večje povezovanje zaradi večjega notranjega trga, dekarbonizacija prometa, vloga EU v globalnem boju proti podnebnim spremembam – zaradi teh izzivov je bil potreben pregled politike, ki je bila vzpostavljena leta 2009.

Omrežje TEN-T podpira EU v okviru programa TEN-T ter Evropskega sklada za regionalni razvoj in kohezijskih skladov, saj je boljša dostopnost nujna za zagotavljanje konkurenčne, povezane Evrope.

Kaj je zajeto?

Skupne investicije EU v promet v programskem obdobju 2007–2013 vključujejo:

- TEN-T, nacionalne, regionalne in lokalne ceste predstavljajo več kot 41 milijard €;
- železniško infrastrukturo, vključno z omrežjem TEN-T in drugimi projekti predstavljajo 24 milijard €;
- mestni promet – 8,1 milijarde €;
- pristanišča in celinske plovne poti – 4,3 milijarde €;
- multimodalni promet in inteligentni sistemi – 3,3 milijarde € in
- letališča – 1,84 milijarde €.

Poleg TEN-T

Za TEN-T se zdaj namenja približno polovica sredstev kohezijske politike za promet. Druge prednostne naloge vključujejo nacionalna, regionalna in lokalna omrežja ter čist mestni promet. Razdeljevanje sredstev v prihodnosti bo vroča tema. Jasno je, da bosta pritisk v zvezi z dekarbonizacija prometnih sistemov in dodeljevanje večje podpore EU za naložbe, ki jasno prispevajo k skupnim prednostnim nalogam, izpostavila ozka grla v infrastrukturi, poudarila pomembnost vzpostavitve inteligentnih omrežij in čistega mestnega prometa.



Mestni promet

Mesta spodbujajo rast v svoji širši okolici. V regijah zagotavljajo storitve, možnosti za delo in preživljanje prostega časa. Zelo pomembno je, da je mestni prometni sistem v celoti integriran v prometne storitve širše regije. Vendar so mesta najbolj izpostavljena prometnim zastojem, onesnaženju zraka in onesnaženju s hrupom. Četrtna izpustov CO₂ iz celotnega prometnega sektorja nastaja pri mestni vožnji, pri čemer se 69 % prometnih nesreč zgodi v mestih. Če želimo doseči cilje v zvezi z emisijami toplogrednih plinov in zmanjšati odvisnost od nafte, bo potrebno postopno izginjanje konvencionalnih vozil v naših mestih.

Če bo kolektivna prevozna sredstva uporabljalo več ljudi, se bo vzpostavila pozitivna razvojna spirala za javna prevozna sredstva, zaradi česar bodo ljudje v kombinaciji s prizadevanji za varnejše in prijetnejše pešačenje in kolesarjenje opuščali uporabo avtomobilov.

Ljudi, ki avtomobil vseeno potrebujejo, bomo spodbujali k uporabi manjših, lažjih in bolj specializiranih vozil. Veliki vozni parki avtobusov in taksijev, manjši, čistejši kamioni in dostavni kombiji – vsi so primerni za uvedbo alternativnih načinov pogona in goriv, pri čemer zagotavljajo preskusno polje za inovacije. Javni prevoz lahko spodbudimo s cestninami in preglednimi sistemi obdavčevanja ter uvedbo novih tehnologij.



„Z ukrepanjem se ne sme odlašati. Načrtovanje, izgradnja in oprema infrastrukture traja več let, vlaki, letala in ladje pa zdržijo desetletja, zato bodo današnje odločitve določile, kakšen bo promet leta 2050. Ukrepati moramo na evropski ravni, da bi preoblikovali promet skupaj z našimi partnerji in da se o tem ne bi odločalo nekje drugje na svetu.“

Načrt za enotni evropski prometni prostor
– Bela knjiga o konkurenčnem
in trajnostnem prometu

MATTHIAS RUETE

Intervju z generalnim direktorjem za mobilnost in promet Matthiassom Ruetejem

Pred letom 2010, ko je prevzel svoj položaj v Generalnem direktoratu za mobilnost in promet, je bil Matthias Ruete generalni direktor združenega direktorata za energetiko in promet pri Evropski komisiji.

Kaj so glavne ugotovitve, ki smo se jih naučili na podlagi izkušenj iz preteklosti? Kaj bodo glavni prihodnji izzivi v prometnem sektorju ob upoštevanju ciljev, ki jih je treba doseči do leta 2020?

Naš velik izziv je prometnemu sektorju pomagati odpravljati omejitve, ki ga čakajo v prihodnosti, ne da bi pri tem žrtvovali učinkovitost sektorja, pri čemer bi ohranili in izboljšali konkurenčnost sektorja.

V preteklem desetletju je Evropa dosegla veliko. Odprli smo trge v zračnem, cestnem in delno v železniškem prometu, uspelo nam je povečati varnost prometa pri vseh načinih prevoza. Vendar sistem ni trajnosten. Zanimarjanje ali podcenjevanje prihodnjih omejitev in odlašanje nujnih sprememb bi bilo zelo napačno.

Odvisnost od nafte, prometni zastoji in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov so neposredni izzivi, pri čemer je zadnji najpomembnejši. Zavezali smo se zmanjšanju emisij za 80 % do leta 2050. Prometni sektor bo moral svoje emisije zmanjšati vsaj za 60 % glede na leto 1990 (70 % manj kot danes). Bela knjiga, ki jo je Komisija sprejela 28. marca, obravnava te izzive in določa strategijo, ki bo Uniji omogočila učinkovito spopadanje z njimi.



Kako lahko po vašem mnenju prometna politika EU prispeva h gospodarskemu in ozemeljskemu povezovanju?

Bela knjiga predlaga razvoj „osrednjega“ vseevropskega omrežja koridorjev po vsej celini, prek katerih bi učinkovito potekal večji del tovornega in potniškega prometa, pri čemer bi bili izpusti nizki.

Tako bi se zagotovilo multimodalne povezave med glavnimi mesti v EU in drugimi večjimi mesti, gospodarskimi središči, pristanišči, letališči in ključnimi mejnimi prehodi na kopnem. To bi predstavljalo „hrbtenico“ It will represent the backbone of the „enotnega evropskega prometnega prostora“ in okrepi povezovalno med vsemi regijami.

Kaj so glavni elementi strategije EU za prihodnji razvoj prometnega sistema, ki je predlagan v beli knjigi?

Štirje glavni koraki so:

- enotni evropski prometni prostor, ki bo olajšal gibanje državljanov in tovora, znižal stroške in izboljšal trajnost evropskega prometa;
- boljše povezanost razvoja tehnoloških inovacij in njihovega uvajanja s celostno raziskovalno politiko;
- načrtovanje infrastrukture za večjo rast in manjši vpliv na okolje;
- razvoj infrastrukturnih povezav s sosednjimi državami za spodbujanje odpiranja trgov tretjih držav za storitve prometa, izdelke in naložbe za podporo razvoja trgovine.

„ Naš velik izziv je prometnemu sektorju pomagati odpravljati omejitve, ki ga čakajo v prihodnosti, ne da bi pri tem žrtvovali učinkovitost sektorja. “

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Evropski koordinator za pomorske avtoceste

Luis Valente de Oliveira se je do zdaj srečal že z več kot 400 zainteresiranimi skupinami v vseh obmorskih državah članicah EU in predstavil tri letna poročila o dejavnostih.

Kaj so glavne ugotovitve, ki smo se jih naučili na podlagi izkušenj iz preteklosti? Kaj bodo glavni prihodnji izzivi v prometnem sektorju ob upoštevanju ciljev, ki jih je treba doseči do leta 2020?

Največji izziv je usklajevanje med različnimi načini prevoza – bistvo problema je vprašanje, kako izdelke prenesti iz enega kraja v drugega na najhitrejši, najvarčnejši in najudobnejši način, ki bo hkrati najmanj onesnaževal. Če upoštevamo samo en način, so odgovori togi v smislu delovanja ali neracionalni v stroškovnem smislu.

Če želimo zagotoviti odgovore, moramo poznati značilnosti vsakega načina, multimodalne rešitve pa morajo postati pravilo.

Kako lahko prometna politika EU po vašem mnenju prispeva h gospodarskem in ozemeljskem povezovanju?

Raven dejavnosti določene regije je nujna pri zagotavljanju blaginje vseh njenih prebivalcev: za večjo proizvodnjo in potrošnjo je treba urediti področje transporta. Če želimo ohranjati razvoj in povezovanje, je treba okrepiti vezi med regijami, ki se dopolnjujejo.

Več kot 90 % izdelkov iz uvoza in za izvoz se v EU in iz nje pošilja prek evropskih pristanišč. Zagotavljanje najboljših možnih pristanišč ter najprimernejših povezav med njimi in notranjostjo je zato pomemben prvi korak.

Za nekatere načine je treba zagotoviti neko količino tovora, da bi postali ekonomični, zato morajo biti izbire prilagodljive. Zaradi koncentracije tovora na nekaterih oseh lahko povezave postanejo ekonomsko trajnostne. Stroške in čas je treba omejiti na najnižjo raven, kar lahko dosežemo le z združevanjem in izločanjem najboljšega pri vsakem načinu. Prometna politika EU mora obravnavati vse načine prevoza ter zagotoviti, da je bolj skladen in učinkovit.

Kakšne so ugotovitve, ki ste se jih pridobili kot evropski koordinator TEN-T za prednostni projekt?

Prednostni projekt pomorske avtoceste se zdaj v celoti izvaja: osem nedavno odobrenih projektov zajema evropski pomorski prostor. Gre za zamisli, o katerih smo razpravljali z ljudmi iz celotne Evrope.

Če pri projektu sodeluje več držav, je to dober način za izmenjavo najboljših praks in rezultatov raziskav. Skupinska izmenjava omogoča zbiranje prilagodljivih rešitev.

Vztrajal sem pri okrepitevi programov za usposabljanje o logistiki za osebe in odgovorne v podjetjih v zvezi s premikanjem tovora v skladu z zahtevami zapletene logistike, s katero se soočamo.



” Več kot 90 % izdelkov iz uvoza in za izvoz se v EU in iz nje pošilja prek evropskih pristanišč. “

JEAN-MARC OFFNER

Generalni direktor pisarne za urbanistično načrtovanje v glavnem mestu Akvitanije Bordeauxu

Inženir urbanističnega načrtovanja in politični analitik Jean-Marc Offner je generalni direktor pisarne za urbanistično načrtovanje v glavnem mestu Akvitanije Bordeauxu, a'urba.

Kaj so glavne ugotovitve, ki smo se jih naučili na podlagi izkušenj iz preteklosti? Kaj bodo glavni prihodnji izzivi v prometnem sektorju ob upoštevanju ciljev, ki jih je treba doseči do leta 2020?

Zmanjšanje cestnega, mestnega in medmestnega cestnega prometa je že nekaj desetletij eden od glavnih ciljev politike javnega prevoza v številnih državah članicah EU.

V okviru javnega prevoza ni uspelo zagotoviti zmanjšanja prometa, eden od glavnih izzivov za prometni sektor do leta 2020 pa bo izvajanje storitev javnega prevoza, ki bo ustrezal sodobnim načinom življenja, in bo zagotavljal: bolj prilagodljive vozne rede, uporabne in visokokakovostne storitve ter izkoriščanje časa med prevozom.

Kako lahko prometna politika EU po vašem mnenju prispeva h gospodarskem in ozemeljskem povezovanju?

Nekaj desetletij je bil razvoj omrežij za visoke hitrosti izbirno orodje za medsebojno približevanje evropskih območij iz različnih strani meja, hkrati pa je spodbujal socialno in gospodarsko povezovanje. Ta prizadevanja je treba še naprej podpirati.

Prav tako pomembno je zagotavljanje naložb na regionalni ravni, ki so nujne za dobro delovanje mestnih območij. Javni organi in upravitelji omrežij so večkrat kritizirani zaradi zanemarjanja regionalne

infrastrukture in namesto tega spodbujanja bolj donosnih prog za visoke hitrosti. Menimo, da sta pomembni obe ravni.

Glede na okoljske izzive potrebujemo dober kompromis med željo po ustvarjanju omrežij, ki bi zajemala vsa območja, in potrebo po nadziranju prometnih tokov.

Kakšno vlogo pripisujete prometu kot delu celostnega razvoja mest?

Potrebna je boljša usklajenost med prometom in politiko urbanističnega načrtovanja. Bolj zgoščene konurbacije so primernejše, saj olajšajo poti na kratkih razdaljah. Rešitev bi lahko bila zemljiška politika, ki omogoča rezervacijo zemlje, načrtuje povečanje vrednosti zaradi nove infrastrukture in gradi socialna stanovanja.

Povečanje gostote storitev nad neke minimalne vrednosti v območjih, ki so najbolj oskrbovana z javnim prevozom, in sočasno izvajanje stroge politike parkiranja bi morala postati obvezna.

Obstoječe mestne organizacije morajo začeti delovati bolj trajnostno. Razmisliti moramo zlasti o novih načinih uporabe avtomobila: skupinski prevozi, delitev avtomobila in vključevanje avtomobilov v javni prevoz. Iz okoljskega vidika bi povečanje števila oseb v avtomobilih in razdelitev dolžine potovanja na pol lahko izenačili učinek vseh politik za razvoj javnega prevoza.



” Zmanjšanje cestnega, mestnega in medmestnega cestnega prometa je že nekaj desetletij eden od glavnih ciljev politike javnega prevoza v številnih državah članicah EU. “

Kot vodja sektorja za evropski prostorski razvoj v Oddelku za skupno prostorsko načrtovanje je Horst Sauer odgovoren za vključitev regije glavnega mesta Berlin - Brandenburg v prostorski razvoj EU. Zdaj se ukvarja z regionalnim vplivom omrežij TEN-T, zlasti v regiji med Skandinavijo in Jadranskim morjem.

Katere so glavne ugotovitve, ki smo se jih naučili na podlagi izkušenj iz preteklosti? Kaj bodo glavni prihodnji izzivi v prometnem sektorju ob upoštevanju ciljev, ki jih je treba doseči do leta 2020?

Vse bolj očitno je, da bomo lahko novo infrastrukturo uresničili le, ko bodo gospodarske koristi na regionalni ravni postale jasne. Sodelujemo z več kot 30 partnerji in si prizadevamo vzpostaviti koridor SCANDRIA, ki bo Skandinavijo prek Berlina povezoval z Jadranskim morjem. Naš cilj je bolje povezati inovativna središča z glavnimi regijami vzdolž tega koridorja. V tem delu Evrope je veliko možnosti za regionalno rast.

Osredotočamo se predvsem na čim boljšo uporabo obstoječe infrastrukture in na okolju prijaznejši promet glede izpustov, manj pa poudarjamo nove velike naložbe v infrastrukturo.



Kako lahko prometna politika EU po vašem mnenju prispeva h gospodarskem in ozemeljskem povezovanju?

Načrtovano osrednje omrežje kot ogrodje prometne politike EU temelji na povezovanju glavnih vozlišč. Ta vozlišča, kot je nemška regija glavnega mesta Berlin - Brandenburg, bi morala zajemati vse načine prevoza in se povezovati z drugimi vozlišči, kot so pristanišča ali pomembna gospodarska središča.

Boljša dostopnost v srednji Evropi bo omogočila več gospodarskih dejavnosti na tem območju in tako prispevala k teritorialni koheziji. Močno osrednje omrežje bo lahko izkoriščale tudi tiste regije, ki so dobro povezane z glavnimi prometnimi potmi.

Kako bi opredelili dober sistem upravljanja pri načrtovanju prometne infrastrukture?

Po mojem mnenju morata biti regionalno načrtovanje in regionalna politika pri načrtovanju prometa tesno povezana. Promet ni namenjen samemu sebi, ampak mora zadovoljevati tudi potrebe ljudi in podjetij.

V regiji Berlin - Brandenburg imamo zelo pozitivne izkušnje ne samo s čezmejnimi načrtovanjem, ki je zajemalo mesto Berlin in okoliško deželo Brandenburg, ampak tudi z usklajevanjem prostorskega in prometnega načrtovanja.

To še bolj velja za storitve javnega prevoza, ki jih že več kot desetletje usklajeno upravlja Združenje prevoznih podjetij Berlin Brandenburg (Verkehrsverbund Berlin Brandenburg, VBB).

” Promet ni namenjen samemu sebi, ampak mora zadovoljevati tudi potrebe ljudi in podjetij. “

MULTIMODALNO PROMETNO OMREŽJE ZA EVROPO

Evropska unija si za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T) prizadeva že od sprejetja Maastrichtske pogodbe leta 1992. TEN-T podpira razvoj notranjega trga EU, krepi gospodarsko in socialno kohezijo ter povezuje otoke, neobalne in obrobne regije z osrednjimi regijami Unije. Prav tako bo EU približal trgov sosednjih držav in svetovnim trgov.

Prve smernice, ki so države članice podpirale pri razvoju omrežja TEN-T, so bile sprejete leta 1996 z odločitvijo Evropskega parlamenta in Sveta. Te smernice so bile znatno revidirane in posodobljene po širitvi leta 2004.

| | |
|--|------------------------------|
| Skupni znesek dosedanjih naložb v okviru TEN-T (1996–2013) | pribl. 800 milijard € |
| Dosedanja finančna sredstva EU* | pribl. 230 milijard € |
| Finančna sredstva, ki jih je treba nameniti za naložbe v prihodnosti (do 2020) | pribl. 550 milijard € |

*Program TEN-T, kohezijski sklad, ESRR, posojila in kreditna jamstva EIB.

V okviru politike TEN-T je bilo izvedeno že nekaj projektov, ki so zgodbe o uspehu, na primer železniška os za visoke hitrosti Pariz–Bruselj–Köln–Amsterdam–London ali železniška in cestna povezava Øresund med Dansko in Švedsko. Pomembni so tudi železniška povezava za visoke hitrosti Madrid–Barcelona, letališče Malpensa v Milanu, železniška povezava Cork–Dublin–Belfast–Larne–Stranraer ter številni drugi projekti, ki se še vedno izvajajo.

Uglaševanje za prihodnost

Na podlagi izkušenj v zadnjih petnajstih letih je Evropska komisija izvedla celovit pregled politike TEN-T ter predlagala nove smernice za načrtovanje in izvajanje. Te nove smernice, ki jih bosta pred sprejetjem obravnavala Evropski parlament in Svet v drugi polovici leta 2011, vključujejo znatno revidiran pristop k politiki, ki temelji na prednostih, si prizadeva za odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti in se spopada z novimi izzivi.

Do zdaj je razvoj omrežja TEN-T temeljil na postopnem opredeljevanju in izvajanju prednostnih projektov posameznih držav članic s posameznim pristopom od spodaj navzgor. Ta pristop je pomagal pri opredelitvi in razvoju pomembnih projektov v omrežju TEN-T, kot so projekti, navedeni zgoraj, vendar sam po sebi ni zagotovil celostno integriranega multimodalnega vseevropskega omrežja.

Dopolnilni omrežji

Novi okvir za načrtovanje bo sestavljen iz dveh ravni: celovito omrežje kot osnovna raven in osrednje omrežje, ki bo zajemalo celovito omrežje in bo sestavljeno iz strateško najpomembnejših delov omrežja TEN-T.

Celovito omrežje bo rezultat posodabljanja in prilagajanja sedanjega omrežja TEN-T, pri čemer bo vključevalo ustrezno obstoječo in načrtovano infrastrukturo v državah članicah. Osrednje omrežje bo sestavljeno iz tistih delov omrežja TEN-T, na katerih je pretok mednarodnega tovornega in potniškega prometa najbolj skoncentriran, ter tistih, ki zagotavljajo učinkovito povezovanje vzhodnih in zahodnih delov Unije ter njenih perifernih regij z osrednjimi regijami.

Omrežji bosta skupaj tvorili infrastrukturno podlago za enotni evropski prometni prostor, pri čemer bosta zagotavljali učinkovite multimodalne povezave med glavnimi mesti EU, glavnimi gospodarskimi središči EU in mejnimi vstopnimi točkami v evropski prometni sistem.

Usklajeno načrtovanje in razvoj

Nova politika TEN-T bo bolj uskladila predvsem načrtovanje in razvoj omrežja. Temeljila bo na skladni in pregledni evropski metodologiji načrtovanja, ki jo nadzoruje Komisija in je bila oblikovana po izčrpnem posvetovanju zainteresiranih strani.



Usklajeno izvajanje

Izvajanje nove politike TEN-T bo bolj usklajeno. Skladno s potrebami razvijajočih se kapacitet bodo opredeljeni in zasnovani številni koridorji, ki se povezujejo z osrednjim omrežjem. Na splošno bo izvajanje dejavnosti v zvezi s koridorji spadalo pod pokroviteljstvo evropskega koordinatorja, pri čemer se bodo v večletnih načrtih za razvoj koridorjev v določenih časovnih rokih opredelile potrebe po večjih naložbah in manj obsežnih kratkoročnih izboljšavah.

Poleg tega bo novi pristop politike več poudarka namenil pogojem in usklajevanju finančnega sodelovanja EU. Sofinanciranje projektov bo odvisno od tega, ali projekt pomaga odpraviti manjkajoče povezave in ozka grla v opredeljenem osrednjem omrežju ter ali zagotavlja učinkovito somodalnost, pri čemer bodo imeli prednost projekti, ki zagotavljajo največ evropske dodane vrednosti (npr. dopolnitev čezmejnih povezav). Hkrati bo integriran okvir za financiranje v prometu zagotovil boljše usklajevanje Kohezijskega in strukturnih skladov s cilji politike TEN-T, pri čemer bo vplival na hitrost in učinkovitost njihovega izvajanja.



Zagotavljanje multimodalnosti je življenjskega pomena za industrijske regije.

ČISTEJŠI IN OKOLJU PRIJAZNEJŠI PROMET

V skladu s strategijo za gospodarsko rast Evropa 2020 in nedavno objavljeno belo knjigo Komisije o prometu morata učinkovita in trajnostna raba virov postati osrednji temi evropske prometne politike. Dekarbonizacija prometa, ki bo sektorju zagotovila znatno zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov, je zato postala glavna prednostna naloga evropske gospodarske in okoljske politike.

Evropa 2020 določa gospodarsko strategijo EU v naslednjih desetletjih. Osredotoča se na spodbujanje pametne, trajnostne in vključujoče rasti. Njen cilj je vzpostaviti nizkoogljično gospodarstvo, ki bo temeljilo na znanju in inovacijah ter bo bolj učinkovito uporabljalo vire, pri čemer bo hkrati ohranjalo socialno in teritorialno kohezijo.

Prometni sektor je za gospodarsko prihodnost Evrope zelo pomemben in ima ključno vlogo pri izpolnjevanju ciljev strategije Evropa 2020. Januarja 2011 je Komisija začela izvajati pobudo „Evropa, gospodarna z viri“, ki je ena od vodilnih pobud strategije Evropa 2020. Pobuda izpostavlja, da mora biti učinkovita raba virov vodilno načelo prometne politike EU.

Trajnostne rešitve

Izboljšanje učinkovitosti prometa za zagotavljanje blaginje in napredka v Evropi v prihodnosti je prav tako ključna tema nove bele knjige, „Načrt za enotni prometni prostor“, ki jo je Komisija sprejela 28. marca 2011.

Bela knjiga predstavlja vizijo konkurenčnega in trajnostnega prometnega sistema v Evropi z učinkovito rabo virov. Knjiga daje prednost zlasti čistemu mestnemu prometu in dekarbonizaciji.

Promet mora ob novih in vedno večjih izzivih postati bolj trajnosten. V naslednjih desetletjih bo zalog nafte vedno manj, pri čemer bo nafta zaradi negotove oskrbe vse dražja. Če želimo doseči cilje in podnebne spremembe omejiti na razliko manj kot 2 °C, mora EU do leta 2050 zmanjšati emisije toplogrednih plinov za 80–95 % pod raven iz leta 1990. Od prometnega sektorja se zahteva vsaj 60-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Cesta Laukaantie – gradnja cest – Jyväskylä, Finska.
Gradnja podhoda za kolesarje in pešce.



Zmanjševanje ogljika

Težava je v tem, da je promet pomemben in vedno večji vir emisij toplogrednih plinov. Zato je dekarbonizacija glavna tema v beli knjigi.

Razviti je treba trajnostna goriva in okolju prijazna vozila ter jih uveljaviti na trgu, če želi Evropa izboljšati energetske učinkovitost vseh vozil. Evropa mora postopno nadomestiti fosilne vire energije, ki ustvarjajo CO₂, z okolju prijaznejšimi alternativami.

Zato namerava Komisija oblikovati strategijo alternativnih goriv, da bo evropski prometni sektor bolj neodvisen od nafte in da se bo sčasoma dosegla popolna dekarbonizacija.

Komisija v zvezi z doseganjem ciljev EU za zmanjšanje toplogrednih plinov veliko pozornosti namenja mestnemu prometu. Številna evropska mesta se spopadajo s prometnimi zastoji in slabo kakovostjo zraka ter hrupom. Avtomobili, tovornjaki in avtobusi, ki se prevažajo po evropskih mestih, so odgovorni za približno četrtino izpustov CO₂ v prometnem sektorju.

Komisija si želi postopnega izginjanja vozil s konvencionalnim gorivom iz mest, pri čemer je njen cilj 50-odstotno zmanjšanje do leta 2030 in 100-odstotno zmanjšanje do leta 2050. To bo znatno zmanjšalo odvisnost Evrope od nafte in pomagalo doseči cilj prometnega sektorja za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Spodbujati je treba uporabo manjših in lažjih cestnih vozil za potnike. Hkrati si je treba bolj prizadevati za uporabo alternativnih goriv in namestitev motorjev v mestnih avtobusih, taksijih in dostavnih vozilih, s čimer bi zmanjšali onesnaževanje in izpuste, ki jih povzročata mestni prevoz.

Celostni pristopi

Komisija si prav tako želi mestnih logističnih sistemov, ki bodo dosegali skoraj nične emisije toplogrednih plinov in bodo v večjih mestih nameščeni do leta 2030. Z uporabo inteligentnih prometnih rešitev lahko mestna središča razvijejo učinkovite sisteme za dostavo v zadnjem delu poti.

Z dostavnimi vozili z nizkimi izpusti, ki jih poganjajo električne, vodikove ali hibridne tehnologije, bi lahko izdelke razvažali med mestnimi trgovinami in pisarnami. Vozni park okolju prijaznih vozil bi prav tako zmanjšal onesnaževanje zraka in onesnaževanje s hrupom. Poleg tega je treba več truda vložiti v spodbujanje ljudi, da bi se posluževali javnih prevoznih sredstev ter da bi več hodili in kolesarili.

Celostni pristop je najboljši način za spopadanje z izzivi mestnega prometa in za razvoj prometne infrastrukture ter storitev. Oblikovanje politike mora promet povezati z načrtovanjem rabe zemljišč, zaščito okolja, stanovanjsko politiko, dostopnostjo, mobilnostjo in potrebami industrije.

VEČ O TEJ TEMI:

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



BOLJŠE POVEZOVANJE Z JUGOVZHODNO EVROPO

Projekt se izvaja v obdobju 2009–2012

Podpora ESRR za projekt znaša 1,7 milijona €

Skupni proračun: 2,38 milijona €

Jugovzhodna Evropa je ključno tranzitno območje za EU, vendar njen razvoj zaradi nezadostnih naložb in nadnacionalnega sodelovanja zaostaja za drugimi regijami celine. Z izzivi, kot je ta, se ukvarja projekt Evropska jugovzhodna prometna os (South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC), tj. triletni projekt, katerega cilj je okrepiti sodelovanje med EU in državami v regiji, ki niso članice EU, zlasti na področju prometa.

V projektu, ki je sofinanciran iz programa EU za vzhodno Evropo, sodeluje 17 partnerjev (večinoma nacionalnih prometnih ministrstev) iz devetih držav v regiji. V njega so vključeni tudi štirje opazovalci iz Bosne in Hercegovine, Madžarske, Slovaške in Ukrajine.

Prometna infrastruktura v regiji se zelo razlikuje. Države, kot so Avstrija, Slovenija, Madžarska in Hrvaška, imajo obsežno in sodobno avtocestno omrežje, medtem ko veliko njihovih sosednjih držav tega nima. Čezmejne cestne in železniške povezave med manjšimi državami v regiji so pogosto nezadostne ali jih ni. Te razmere ovirajo prost pretok blaga, storitev in ljudi, hkrati pa ovirajo tudi trajnostni razvoj celotne regije.

Projekt TEN-T

„Naš projekt na edinstven način združuje države članice EU in države, ki niso članice EU, pri skupnem ustvarjanju večjega prostorskega vključevanja in boljših prometnih povezav v regiji,“ je dejal Carlo Fortuna, predstavnik sekretariata Srednjeevropske pobude v Trstu, Italija, ki poskusno izvaja projekt SEETAC. To prispeva k razpravi o prometni infrastrukturi za države kandidatke in potencialne države kandidatke EU, prav tako pa prispeva k načrtovani razširitvi omrežja TEN-T (vseevropska prometna omrežja) na Zahodni Balkan. Carlo Fortuna meni, da bo projekt prav tako prispeval k boljšemu povezovanju EU z jugovzhodno Evropo.

Nedavno zbiranje podatkov je partnerjem omogočilo vzpostavitev podatkovne baze, ki kaže sedanje stanje cestnih, železniških in pomorskih omrežij v regiji. V naslednjih mesecih bo oblikovan model prihodnjih scenarijev, ki bo povezan s prednostnimi projekti, kot je avtocesta med Ljubljano in Beogradom.

Na konferenci v okviru projekta v Tirani, Albanija, novembra 2010 so se številni predstavniki ministrstev na visoki ravni pogovarjali o nekaterih glavnih temah. Mednje spadajo naložbe, celostni razvoj dostopnosti v regiji in poti za vzpostavitev celostnega prometnega sistema v srednjeročnem smislu in v skladu s strategijo EU.



Obnova proge in useka Križni vrh na progi Ljubljana–Maribor.

VEČ O TEJ TEMI:

- SEETAC: www.seetac.eu
- Program za Jugovzhodno Evropo (SEE): www.southeast-europe.net
- Srednjeevropska pobuda: www.ceinet.org

Koridor Scandria, ki povezuje Skandinavijo in Jadransko morje, ima pomembno vlogo za regije vzdolž te osi med severom in jugom. Poleg razbremenitve prometa zagotavljajo dodano vrednost boljše povezave tudi gospodarski, socialni in okoljski vidiki.

„Projekt ni pomemben samo za promet,“ poudarja Jürgen Neumüller, projektni vodja Scandrie. „Njegov cilj je zagotoviti gospodarski razvoj v regiji kot celoti. Skandinavski potencial za inovacije želimo povezati z drugimi regijami v Srednji Evropi, kot so Berlin, Praga in Dunaj, in tako spodbujati rast.“

V skladu s ciljem EU za doseganje okolju prijaznejšega prometa vključuje projekt tudi dejavnosti za doseganje ciljev v zvezi s podnebnimi spremembami. Dejanski primer je spodbujanje uporabe biogoriv za tovorna vozila.

Projekt se izvaja v obdobju 2009–2012

Prispevek ESRR: 2,8 milijona €

Skupni proračun projekta: 3,8 milijona €

Sodelovanje vseh strani je ključ do uspeha

19 partnerjev projekta iz Nemčije, Danske, Švedske, Finske in Norveške lahko razdelimo v tri skupine: raziskovalne institucije, regije in pristanišča. Glavni partner je Oddelek za skupno prostorsko načrtovanje v regiji Berlin - Brandenburg.

Raziskovalne institucije zagotavljajo potrebno znanstveno podlago pri sprejemanju odločitev, regije pa imajo bolj strateško vlogo. Pomemben del njihovega dela je začetek izvajanja infrastrukturnih projektov, kar poteka predvsem prek dogovarjanj z akterji, kot so državna ministrstva.

Cilj neposrednega sodelovanja med pristanišči Halmstad (Švedska) in Rostock (Nemčija) je razvoj novih storitev. Projekt Scandria je trajektni liniji med mestoma Rostock in Gedser (Danska) z vključitvijo v program EU za pomorske avtoceste zagotovil začetno spodbudo ter omogočil sredstva za posodobitev pristaniške infrastrukture in nakup novih trajektov.

Vključevanje podjetij v sodelovanje ostaja ključni cilj: zaradi njihovih kratkoročnih zahtev jih je težko vključiti v dolgoročni strateški koncept. „Izvedli smo številne delavnice in komunikacijske dejavnosti na lokalni ravni, s katerimi smo ljudi želeli seznaniti z gospodarskimi koristmi projekta,“ je izpostavil Neumüller.

Projekt Scandria je bil vzpostavljen leta 2009 kot odziv na deklaracijo iz Berlina novembra 2007, ki je pozvala k privlačni prometni infrastrukturi in konkurenčnim načinom prevoza v koridorju Skandinavija–Jadransko morje. Projekt Scandria pokriva severni del območja, partnerski projekt SoNorA pa podobne dejavnosti izvaja v južnem delu.

VEČ O TEJ TEMI:

www.scandriaproject.eu

Pristanišče Rostock.



PORTUGALSKA – SISTEM LADIJSKEGA PROMETA JE NOVI PAMETNI SISTEM ZA NADZOR POMORSKEGA PROMETA

Projekt se je začel leta 2008 in se še vedno izvaja

Prispevek ESRR: 53 milijonov €

Državno sofinanciranje: 57 milijonov €

Dolga portugalska obala predstavlja številne izzive za nadzor pomorskega prometa, od spremljanja pomorskih prometnih tokov v zelo prometnih vodah do uveljavljanja mednarodnih varnostnih standardov. Vrhunska računalniška oprema organom zdaj omogoča ohranjanje nadzora nad vsem gibanjem in shranjevanje podatkov v državno bazo pomorskega prometa.

Obala, ki je dolga več kot 800 km, je na strateški poti med severnoevropskimi pristanišči ter pristanišči v Sredozemlju in severni Afriki. Te vode vsako leto uporablja okrog 70.000 plovil, v vsakem trenutku se na teh pomorskih poteh nahaja 250–300 ladij, vključno s podobnim številom ribiških in športnih plovil. Sistem ladijskega prometa VTS (Vessel Traffic System) je rešitev za nadzorovanje vseh gibanj, ki pomaga ohranjati varnost v obalnih vodah in upravljati zastoje.

Kako deluje?

Od januarja 2008 obalni center za nadzor pomorskega prometa uporablja sistem VTS za spremljanje pomorskih prometnih tokov. Hkrati lahko sistem prepozna okrog 300 ladij in podatke pošlje v državno bazo pomorskega prometa.

V okviru sistema se prav tako izvajata dve shemi TSS za ločitev prometa (Traffic Separation Schemes), ena na rtu Roca in druga na rtu Sao Vicente. Pomagata upravljati zastoje na dveh znanih ozkih grlih blizu obale, pri čemer sta hkrati del varnostnih predpisov. V zvezi z nevarnimi tovari, vrstami plovil, varnostjo potnikov in zahtevami za ribiška plovila veljajo stroga mednarodna pravila. Obe shemi TSS sta vključeni v sistem obveznega poročanja COREP (Coast of Portugal Mandatory Reporting System), ki velja od 1. Junija 2010.

Najboljši sistemi zagotavljajo koristi za državo

Sistem je sestavljen iz obalnega sistema VTS in petih sistemov VTS, ki so nameščeni v pristaniščih. Vse nadzoruje državni organ za nadzor pomorskega prometa.

Koristi so naslednje:

- posodabljanje Portugalske z vrhunsko tehnologijo in ponudbami ladijskega prometa;
- zagotavljanje konkurenčnosti njenih pristanišč v prihodnosti;
- izrazito poudarjanje ohranjanja kakovosti portugalskih voda ter podpiranje takšnih dejanj s podatki, ki so na voljo prek sistema VTS;
- omogočanje enostavnejšega policijskega nadzora na obalnem območju z dvosmerno izmenjavo podatkov med plovili in obalnimi organi; ukrepi za nadzor tihotapljenja in protizakonitega priseljavanja predstavljajo velik del vsakodnevnih obalnih storitev že zdaj.

Na mednarodni ravni je Portugalska zdaj že v celoti vključena v sistem SafeSeaNet, tj. sistem EU za sledenje in informiranje. Veliko količino podatkov, ki jih sprejme obalni VTS, lahko zdaj pošlje neposredno v sistem SafeSeaNet, ki Portugalski omogoča prejemanje podobne vrste informacij od drugih držav članic.

VEČ O TEJ TEMI:

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

Nadzorni center za pomorski promet.



RAZŠIRITEV SISTEMA PODZEMNE ŽELEZNICE V SOFIJI SREDIŠČU MESTA PRINAŠA NOVO ŽIVLJENJE

Ta projekt je del bolgarskega operacijskega programa o prometu, ki se izvaja v obdobju 2007–2013

Prispevek ESRR: 157 milijonov €

Državno sofinanciranje: 139 milijonov €

Bolgarija s svojim splošnim glavnim načrtom intenzivno odpravlja težave v zvezi z zastoji v prometu in onesnaževanjem, zlasti pa k temu prispeva projekt za razširitev sistema podzemne železnice v Sofiji, v okviru katerega bo zgrajen manjkajoči osrednji del v središču mesta.

V Sofiji prebiva več kot 1,5 milijona ljudi, kar je skoraj petina celotnega prebivalstva. V zgodovinskem jedru se gneteje stanovanjska in trgovska območja, hitra rast v zadnjih desetih letih pa je povzročila težave s prometnimi zastoji in onesnaževanjem. Prebivalci so zelo odvisni od avtomobilov, hkrati pa za prostor na cestah tekmujejo avtobusi in tramvaji. Podroben pregled prometnih rešitev je pokazal, da je podzemna železnica najboljši način potovanja po središču mesta.

Boljši promet zagotavlja novo razsežnost življenja v mestnem središču

Novi del proge med križiščem Nadejda severno od središča mesta in ulico Cherni Vrah v južnem stanovanjskem delu mesta je glavni projekt bolgarskega operacijskega programa za promet v obdobju 2007–2013.

Njegov cilj je zgraditi 6,5 km proge s sedmimi postajami ter tako učinkovito dopolniti manjkajoči del proge II in vzpostaviti povezovalne točke severno in južno od glavne železniške postaje ter glavne avtobusne postaje. Pet postaj podzemne železnice bo popolnoma novih, dve drugi že obstajata, vendar ju je treba v celoti prenoviti.

Izboljšanje življenja zdaj

Trenutna prva faza projekta je nujen korak za izboljševanje vsakodnevnega življenja prebivalcev in dnevnih migrantov. Potovanja po cesti so v tem delu mesta počasna in stresna; hitrosti so se zdaj znižale za približno 8–10 km/h, pri čemer je razlog za zaskrbljenost tudi s tem povezano onesnaževanje.

Ko bo v začetku leta 2012 končana prva faza, bo železniški promet morda predstavljal do 25 % vseh potovanj, tako da se bo hitrost prometa znova dvignila na 40–50 km/h. To bi močno vplivalo na onesnaževanje zraka ter zmanjševanje hrupa in vibracij.

Bolj celostno in hitrejše omrežje za prihodnost

V prihodnjem obdobju do leta 2020 bo v okviru druge faze vzpostavljeno znatno bolj celostno prometno omrežje. Povezavi med glavnima železniško in avtobusno postajo bo sledila povezava z letališčem ter zagotovitev prometnega sistema, ki je primeren za 21. stoletje.

Dosedanji napredek je zelo spodbuden. Vsi vidiki projekta potekajo v skladu s časovnimi in proračunskimi omejitvami, kar je dokaz dobrega upravljanja v okviru operacijskega programa za promet. To že samo po sebi prispeva k pozitivnem vzdušju v gospodarstvu in utrjuje pot širšim zamislim za prenavo središča mesta.

VEČ O TEJ TEMI:

<http://metropolitan.bg/en>



Izboljšanje življenja prebivalcev, pospeševanje gospodarstva – nadgradnja linije podzemne železnice v Sofiji.

NOVI OBJEKTI V PRISTANIŠČU LA ROCHELLE ZA RASTOČI TRG

K razvoju pristanišča so prispevali številni časovno različni projekti.

Regionalni investicijski program 2007–2013:
52 milijonov €

Prispevek ESRR: 12,48 milijona €

Državno sofinanciranje: 39,52 milijona €

Londonski Lloyds pristanišče La Rochelle opisuje kot kot „najboljše pristanišče v Atlantskem oceanu, ki lahko sprejme ladje s skupno nosilnostjo prek 100 000 ton“. Ne glede na ta dominanten položaj se pristanišče La Rochelle širi še naprej ter izpolnjuje vse večje zahteve ladijskega prometa in trgovine. Novo pristanišče St. Marc je zgrajeno in že obratuje, načrtovan je tudi nov morski zid v pristanišču La Repentie, ki bo ustvaril dodatne zmogljivosti.

Naravne danosti pristanišča La Rochelle

To je edino globokomorsko pristanišče na obali Atlantskega oceana, ki je naravno zaščiten z otoki. Je glavno francosko pristanišče za trgovanje z gozdarskimi in kmetijskimi izdelki, zlasti žitaricami, povpraševanje pa se stalno povečuje. Strateški cilj pristanišča je do leta 2015 doseči letno količino prepustnosti 10 milijonov ton. Načrtovanje in razvoj razširitve pristanišča sta se začela leta 2000, dokončano pa naj bi bilo do leta 2012 – nastala bo privlačna vrhunška infrastruktura, ki je v skladu z najboljšimi okoljskimi standardi.

Pristanišče St. Marc

Pristanišče St. Marc je bilo dokončano leta 2011, ko je začelo obratovati, in je zasnovano zlasti za večje ladje. Zaradi globine niti pri najtežjih plovilih ne obstaja tveganje, da bi se potopila, trgovske možnosti pristanišča pa so zaradi dejstva, da lahko sprejme tako velik ladijski promet, znatno večje.

La Repentie

Dela na dodatnem globokomorskem pristanišču, ki zajema pas, ki je dolg prek 1,4 km, so se začela septembra 2010. Pristanišče je del razvojne strategije pristanišča St. Marc in bo pristanišču La Rochelle omogočilo izpolnjevanje vse večjega povpraševanja po ladijskem prometu v vseh kategorijah.

Pri tem je pomemben zlasti poudarek na trajnostnem razvoju: kadar je bilo mogoče, so se uporabili lokalni materiali, velike količine potrebnega kamena in peska pa so se večinoma reciklirale iz drugih gradbišč v regiji.

Železniški in cestni dostop

Boljši železniški in cestni dostop ter posodobljene storitve so pomemben dejavnik trenutnih naložb. Pristanišče ima zdaj v lasti 45 km železniškega omrežja, ki povezuje vse terminale. V železniške zmogljivosti so bili vloženi 4 milijoni €, s posebnim poudarkom na tovoru. Razvoj cestne infrastrukture okrog Jeumonta, glavnega vhoda v pristanišče, kaže na to, kako lahko pristanišče postane privlačnejše in bolj funkcionalno. Velike naložbe za večjo zmogljivost in več storitev podpirajo možnosti za rast v regiji Poitou-Charentes. V regiji Charentes-Maritime se število delovnih mest, povezanih s pristaniščem, stalno povečuje, pri čemer se celotna regija veseli živahne prihodnosti.

VEČ O TEJ TEMI:

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

„Najboljše pristanišče na Atlantiku“ je še boljše. Nadgradnja pristanišča La Rochelle.



Projekti se izvajajo v obdobju 2007–2010

Podpora kohezijskega sklada za projekt znaša 87,2 milijona €

Skupni proračun: 219 milijonov €

Potovanja po cestah med Slovenijo in Hrvaško so od zaključka del na zadnjih dveh odsekih avtoceste A2 na Dolenjskem bistveno preprostejša. Nova infrastruktura v skupni dolžini skoraj 15 km omogoča večjo hitrost prometa ter prednosti v časovnem in varnostnem smislu na lokalni, regionalni in mednarodni ravni.

Do leta 2013 se bo v okviru slovenskega nacionalnega programa za izgradnjo avtocest zgradilo okrog 600 km sodobnih avtocest, hitrih cest in drugih javnih cest. 175 km dolga avtocesta A2 je pomemben del tega omrežja, saj državo prek glavnega mesta Ljubljane povezuje od mejnega prehoda Karavanke z Avstrijo do mejnega prehoda Obrežje s Hrvaško.

Nova infrastruktura

Dva zadnja projekta sta se izvedla na avtocesti A2 blizu Novega mesta, od Pluske do Ponikev (7,6 km) in od Ponikev do Hrastja (7,2 km). Na odseku zdaj poteka promet, ki je prej potekal po hitri cesti.

Dela so zajemala izgradnjo 20 delov infrastrukture, izvedlo jih je družba za avtoceste DARS, delno pa so bila financirana iz Kohezijskega sklada EU. Mednje spada predor z dvema pasovoma Leščevje, viadukti v Dolah, Ponikvah in Trebnjem, devet podvozov, nadvoz za pešce in štirje nadvozi za vozila.

Koristi so že vidne

Nov odsek avtoceste je bil odprt junija 2010. Najbolj naj bi koristil prebivalcem jugovzhodne Slovenije, saj bo spodbudil trgovino in turizem ter skrajšal čas dnevnih migracij v Ljubljano. Povečali sta se tudi varnost in zmožljivost na cesti, protihrupne ograje in druga nova infrastruktura pa bodo izboljšale lokalno okolje.

Nov avtocestni odsek je prav tako izboljšal prometne povezave s Hrvaško in hkrati prispeval k dokončanju panevropskega prometnega koridorja 10 od Salzburga v Avstriji do Soluna v Grčiji. Tako predstavlja znatno razširitev omrežja TEN-T proti srednji in vzhodni Evropi še pred naslednjo širitvijo EU.

Drug pomemben odsek (10 km) avtoceste A2 med Vrbo in Peračico v severovzhodni Sloveniji se je za promet odprl septembra 2008, zadnji del odseka med Peračico in Podtaborom pa se bo odprl junija 2011. Tudi ta projekt je sofinancirala EU, izboljšal pa bo pretok lokalnega, državnega in tranzitnega prometa na območju, ki je znano po cestnih ozkih grlih.

VEČ O TEJ TEMI:

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

Slovensko cestno podjetje opazuje sistem.



NADGRADNJA ŽELEZNIŠKE PROGE Z MEDNARODNIMI KORISTMI – ČEŠKA REPUBLIKA

Projekt se izvaja v letih 2008–2011

Podpora kohezijskega sklada za projekt znaša
105 milijonov €

Skupni proračun: 144,2 milijona €

Potovanja z vlakom v Češki republiki so zaradi večjih posodobitev tretjega nacionalnega tranzitnega koridorja od vzhoda do zahoda hitrejša, udobnejša in varnejša. Dokončanje 32 km dolgega odseka proge v najbolj zahodnem delu tega koridorja je pomemben mejnik. Zagotavlja tudi boljše povezave z Nemčijo in prispeva k širšemu vseevropskemu prometnemu omrežju (TEN-T).

Projekt je zajemal dela na območju med mestoma Stribro in Planá u Mariánských Lázní. Cilj projekta je bil posodobitev železniških tirov in ostale infrastrukture na raven sodobnih evropskih standardov, sočasno izboljšanje povezave med Prago in Pilsnom ter Chebom, tj. mestom blizu češko-nemške meje. Projekt je bil delno financiran iz sredstev EU in je eden od devetih projektov za posodobitev železniške infrastrukture vzdolž železniške proge 170.

Hitrejši, težji vlaki

Od sredine 2008 so izvajalci del nadgradili zgornji ustroj tirov na glavnih železniških progah, tako da ustreza mednarodnemu standardu težkega prevoza in lahko prenese vlake pri 110 km/h z osno obremenitvijo 22,5 ton. Posodobljene so bile tudi vlečne proge, telekomunikacijska in signalizacijska oprema itd. Obnovljenih ali spremenjenih je bilo osem nivojskih križanj.

Z nameščeno novo infrastrukturo se bodo najhitrejši vlaki s tehnologijo nagibanja po tej progi peljali s hitrostjo do 140 km/h, kar ustreza povečanju za 50 km/h. To bo skrajšalo potovalne čase za notranji, mednarodni ter tranzitni potniški in tovorni promet z uporabo železniške povezave Praga–Cheb med Češko republiko in Nemčijo. „Vrednost prihranka časa v železniškem prometu je ocenjena na več kot 2 milijona € na leto,“ je povedal Filip Hainall iz češkega ministrstva za promet.

Infrastruktura po standardih EU

Večja tovarna kapaciteta pomeni, da lahko tiri prenesejo prevoz kontejnerjev po mednarodnih standardih, hkrati pa se povečuje zanesljivost tovarnega prometa. Varnostna in komunikacijska oprema so omogočile, da se lahko na progi namesti najnovejši evropski sistem za upravljanje železniškega prometa/evropski sistem za nadzor vlakov.

Večja potovalna hitrost, varnost in udobje na tej progi bodo koristile ljudem v regiji in njeni okolici. Prav tako bodo spodbudili promet in trgovino na daljših razdaljah na osi železniškega omrežja TEN-T od Aten v Grčiji do Nürnberga v Nemčiji. Tako bodo naložbe v ta projekt koristile celotni Evropski uniji.

VEČ O TEJ TEMI:

Uprava čeških železnic www.szdc.cz



Lokomotiva na pravkar obnovljeni progi pri kraju Stříbro.

PONOVO NAČRTOVANJE URBANE MOBILNOSTI: PROJEKT ACTIVE TRAVEL NETWORK

Spreminjanje vzorcev mobilnosti v mestih lahko znatno prispeva k odpravljanju prometnih težav in zmanjševanju odvisnosti od fosilnih goriv. V času gospodarske krize in stalno naraščajočih cen nafte je to še bolj pomembno. Cilj projekta Aktivno potovalno omrežje (*Active Travel Network*) je zmanjševanje uporabe avtomobila za eno samo osebo v majhnih in srednje velikih mestih z raziskovanjem možnosti za spremembo načina prevoza.

Projekt je del programa URBACT II in se nanaša na omrežje, ki kot pravi nadomestni možnosti za aktivno potovanje spodbuja pešačenje in kolesarjenje. Projekt se osredotoča predvsem na upravljanje mobilnosti in ozaveščanje.

Ozaveščanje je ključni del projekta. Ker je veliko znanja in izkušenj že zbranih v priročnikih ali načrtih za vzpostavitev in načrtovanje infrastrukture, projekt zavestno obravnava „mehkejšo razsežnost“ vprašanja:

- spodbujanje zelenega obnašanja in preprečevanje neželenega obnašanja z ustreznimi strategijami potiska in potega;
- trženje;
- spreminjanje načina razmišljanja (zainteresirane skupine) in obnašanja (državljeni);
- organizacija nemotoriziranega prevoza in povezav do sredstev javnega prevoza in
- razvijanje izobraževanja in usposabljanja.

Skupni in posebni izzivi

Partnerji projekta so najprej opravili revizije aktivnega potovanja, ki temeljijo na shemi Revizija politike na področju kolesarjenja (Bicycle Policy Audit, BYPAD), ter določili podlago za izmenjavo in izobraževalne dejavnosti, pregled izkušenj in razvoja lokalnih akcijskih načrtov. Za razliko od drugih revizijskih shem, ki jih vodijo strokovnjaki, so bili med revizorji predstavniki treh zainteresiranih skupin: politike, lokalnih organov in načrtovalcev ter tudi uporabnikov, ki so zdaj člani lokalnih podpornih skupin URBACT v vsakem partnerskem mestu. Skupaj so določili glavne elemente akcijskega načrta, vključno s prednostnimi nalogami, glavnimi ukrepi in pogoji izvajanja ter odgovornosti različnih akterjev.

Vsi partnerji se soočajo s splošnimi vprašanji, kot so pomanjkanje celostne politike na področju kolesarjenja in pešačenja, obstoj veliko možnosti, da se namesto krajših voženj z avtom izbere pešačenje ali kolesarjenje, in odsotnost zadevne zainteresirane skupine. Vendar se morajo spopadati tudi s posebnimi izzivi, zato se bo vsak lokalni akcijski načrt osredotočil na določeno temo (npr. vpliv na zdravje direktive EU o zmanjševanju hrupa).

Projekt vodi avstrijsko mesto Weiz. Partnerji so Norderstedt (Nemčija), Skanderborg (Danska), Serres (Grčija), Novara in Riccione (Italija), Radzionkov (Poljska), Sebes (Romunija), Lugo (Španija), Ljutomer (Slovenija) in Univerza v Gradcu (Avstrija).

VEČ O TEJ TEMI:

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





Prometna infrastruktura je pomembno gonilo regionalnega razvoja. Učinkovito prometno omrežje je nujno za trajnostno gospodarsko rast in ravnovesje območja. Manj razvite regije se soočajo s težavami v zvezi z gospodarskim razvojem, ki delno izhajajo iz neustreznih prometnih sistemov in slabih povezav z drugimi regijami v zadevni državi in drugimi regijami v EU. Ni naključje, da se večina regij v okviru Cilja 1 med državami EU-15 nahaja na obrobjih EU, stran od središč gospodarske dejavnosti v državah članicah in EU.

Strukturni skladi in Kohezijski sklad so bili v preteklosti glavni vir financiranja za naložbe v zmanjševanje neravnovesij v prometni infrastrukturi v manj razvitih regijah po celotni EU. Kljub znatnim naložbam v regije Cilja 1 v preteklih programskih obdobjih je ostalo veliko neskladij pri razdeljevanju sredstev po celotni EU na začetku obdobja 2000–2006, namenjenih hitremu načinu potovanja med regijami in učinkovitim povezavam znotraj regij.

Prometne težave v državah članicah EU-12 so bile celo še večje. V teh državah glavne pomanjkljivosti niso predstavljale vrzeli v omrežjih, ampak stanje cest in železnic. Potovalni časi so bili običajno veliko daljši zaradi številnih cest in železniških prog, ki so bile po več letih zanemarjanja potrebne popravila, ter zato, ker niso bile primerne za današnji obseg prometa.

Ciljno usmerjeno iskanje sredstev za povečanje trajnosti

Kohezijska politika je izboljšala cestno omrežje EU in kakovost železniške infrastrukture ter razbremenila omejene zmogljivosti v pomembnih pristaniščih in letališčih. To je pripomoglo h gospodarskemu razvoju med regijami, ki so se uvrstile na seznam za pomoč. Vendar poudarek na cestnih projektih v obdobju 2000–2006 ni pomagal spodbuditi spremembe načina prevoza, ki ostaja izziv za okoljsko trajnost, in ni odpravil zastojev ali drugih težav, ki izhajajo iz večjega obsega cestnega prometa.

Medtem ko bodo morale države članice EU-12 še naprej nadgrajevati svoja obstoječa cestna omrežja v skladu s standardi EU, se morajo naložbe na področju prometa osredotočati predvsem na trajne prometne rešitve na nacionalni in regionalni ravni. Naložbe bodo morale podpirati ključne cilje politike, kot je zmanjševanje ogljika in drugih emisij v cestnem prometu, pri čemer bodo odpravile zastoje in izboljšale cestno varnost. Te cilje bo treba podpreti s ciljno usmerjenimi naložbami, ki bodo zasnovane tako, da bodo

spodbujale spremembo načina prevoza, ki bo vključevala manjšo uporabo zasebnih avtomobilov in manj prevoza tovora po cestah.

Pri železniških povezavah, predvsem pri železniških progah za visoke hitrosti, je treba vlogo skladov EU določiti in opravičiti za vsak primer posebej, pri čemer se financiranje zagotovi le za primere, ki spodbujajo razvoj regij tudi zunaj povezanih glavnih središč. Za razvoj strateškega železniškega omrežja EU so na voljo tudi drugi viri naložb (npr. proračun TEN-T). Poleg tega dokazi kažejo, da so naložbe v standardno železnico priljubljena rešitev, pri čemer se lahko regionalni razvoj doseže z manj sredstvi in v krajšem času.

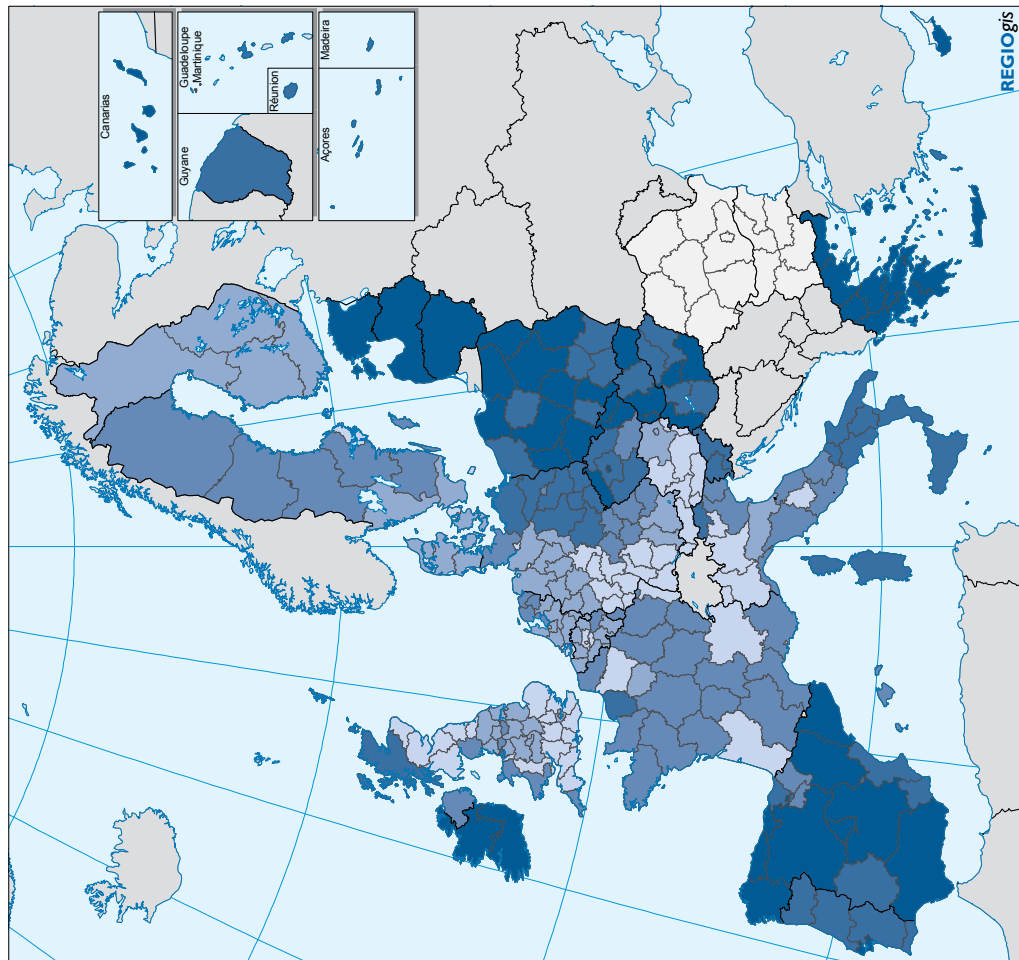
Pri drugih načinih prevoza (zračni in pomorski), pri katerih so rezultati manj jasni, bi morale naložbe spodbujati regionalni razvoj. Uporaba sredstev EU bi morala biti odvisna od drugih razpoložljivih sredstev za tovrstne naložbe. Naložba v zmogljivosti multimodalnih povezav je lahko na primer boljše kot naložba v zmogljivosti samo določenega pristanišča.

Dokazi na podlagi naknadnega ocenjevanja obdobja 2000–2006

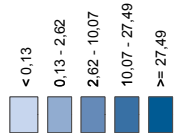
Skupno je ESRR v programskem obdobju prometnemu sektorju dodelil približno 33,8 milijarde €. 17,2 milijarde € je prispeval Kohezijski sklad.

- **ESRR** je sofinanciral 13 % vseh novih železniških prog za visoke hitrosti in 24 % razširitev avtocest.
- **ESRR** je sofinanciral 26 % od skupno 7 734 km avtocest, ki so bile dokončane v državah članicah EU-15, in posodobil 3 000 km železniških prog.
- **Kohezijski sklad** je sofinanciral 1 281 km novih cest in 3 176 km obnovljenih cest (skupaj **4 457 km novih in obnovljenih cest**).
- **Kohezijski sklad** je sofinanciral 2 010 km novih železniških prog in 3 840 km obnovljenih železniških prog (skupaj **5 850 km novih in obnovljenih železniških prog**).

Investicije regionalne politike v prometno infrastrukturo, 2000–2006



% celotnih sredstev

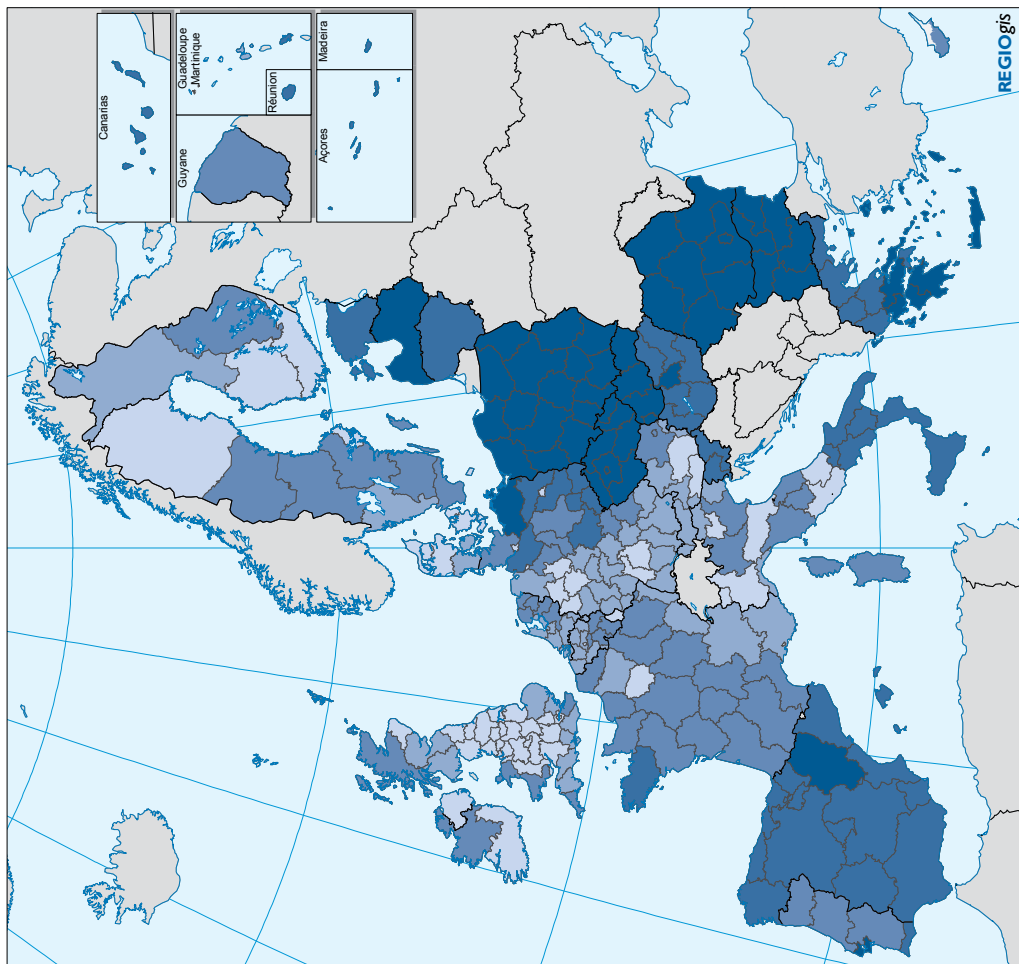


EU-27 = 22,3
 Financiranje prometne infrastrukture znaša do
 okrog 48 milijard EUR.
 Vir: DG REGIO

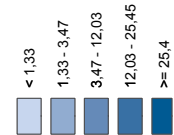
0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Načrtovane investicije regionalne politike v prometno infrastrukturo, 2007–2013



% celotnih sredstev



EU-27 = 22,0
 Financiranje prometne infrastrukture znaša do okrog
 76 milijard EUR.
 Vir: DG REGIO

0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

REZULTATI JAVNE OBRAVNAVE PETEGA POROČILA O KOHEZIJI

Z več kot 444 prispevki, prejetimi med 12. novembrom 2010 in 31. januarjem 2011, se je javni posvet o sklepnih ugotovitvah petega poročila o koheziji izkazal za zelo uspešnega, pri čemer je več sto sodelujočim omogočil, da izrazijo svoje mnenje o prihodnosti kohezijske politike.

KDO SE JE ODZVAL?

- 26 držav članic,
- 225 regionalnih in lokalnih organov,
- 66 gospodarskih in socialnih partnerjev,
- 37 evropskih zainteresiranih skupin za ozemeljska vprašanja,
- 29 organizacij civilne družbe,
- 21 državljanov,
- 15 zasebnih podjetij,
- 8 akademskih in raziskovalnih institucij,
- 1 institucija EU,
- 9 drugih zainteresiranih skupin.

Večja dodana vrednost kohezijske politike

Vlogo kohezijske politike pri spodbujanju ciljev strategije Evropa 2020 so udeleženci navdušeno pozdravili, čeprav so številni od njih izpostavili, da bo za zadovoljevanje posebnih potreb in spopadanje z izzivi potrebna prilagodljivost.

Udeležencem v posvetu se je zdela pomembna večja usklajenost med ESRR, ESS, Kohezijskim skladom in Evropskim kmetijskim skladom za razvoj podeželja (EKSRP) ter Evropskim skladom za ribištvo (ESR).

Čeprav obstaja splošno soglasje o tem, da mora kohezijska politika postati učinkovitejša, se je v prispevkih razvila razprava, ali se lahko to doseže z uvedbo pogojev, pobud ali večje učinkovitosti.

Krepitev upravljanja

Prispevki izražajo splošno strinjanje glede potrebe po ambicioznih urbanih programih, boljših povezavah med mesti in podeželjem ter oblikovanju makroregionalnih strategij. Ker kohezijska politika zajema številne različne

ravni upravljanja in zainteresirane skupine, je veliko udeležencev podprlo zamisel o okrepitvi načela partnerstva z večjo vključenostjo lokalnih partnerjev.

Poenostavljena dodelitev sredstev

Poenostavljen sistem za dodeljevanje sredstev je bila osnovna zamisel, ki jo je podprla večina udeležencev, pri čemer so izpostavili tudi zahtevo po izboljšanju revizijskega postopka in večjem usklajevanju med skladi. Izraženo je bilo splošno soglasje glede razširitve pravil za razveljavitev dodelitve sredstev N + 2 vsaj v prvem letu, z možnostjo razširitve na N + 3.

Struktura kohezijske politike

Glede na mnenje večine udeležencev bi moral ESS ohraniti sedanjo strukturo, pri čemer bi bili zaželeni večja sinergija in usklajenost z ESRR. Ustanovitev kategorije vmesnih regij, ki nadomeščajo dejanski sistem postopnega vstopanja, je večina udeležencev podprla.

Rezultati javnega posveta bodo izraženi v zakonodajnem okviru po letu 2013.

VEČ O TEJ TEMI:

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



| DATUMI 2011 | DOGODEK | KRAJ |
|-------------------|---|---------------|
| 15.–16. september | Koristi transnacionalnega sodelovanja: 13 programov, 1 cilj: izboljšati kakovost življenja v evropskih regijah | Katovice (PL) |
| 10.–13. oktober | Dnevi odprtih vrat | Bruselj (BE) |
| 24.–26. oktober | Baltski razvojni forum in drugi letni forum zainteresiranih skupin v okviru strategije EU za regijo Baltskega morja | Gdansk (PL) |
| 27.–28. oktober | Konferenca Jeremie-Jessica | Varšava (PL) |
| 24. november | Konferenca: Celosten pristop k razvoju – ključ do pametne, trajnostne in vključujoče Evrope | Poznan (PL) |
| 25. november | Neuradno srečanje ministrov | Poznan (PL) |
| 28.–29. november | Teden ESPON – Seminar Espon 2013 | Krakov (PL) |

Dodatne informacije o teh dogodkih so na voljo v rubriki Kalendar dogodkov na našem spletišču Inforegio:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/



Pri Panorami bomo veseli
vaših komentarjev in vprašanj.
Želimo slišati vaše mnenje, zato se
oglasite in delite svojo izkušnjo.

Ali želite, da bi revija Panorama v naslednjih
številkah obravnavala določene teme
s področja regionalne politike?
To nam sporočite na naslov:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-SL-C

ISSN 1725-8278

© Evropska unija, 2011
Razmnoževanje je dovoljeno, če je naveden vir.

**European Commission, Directorate-General for Regional Policy
Communication**, Information and Relations with Third Countries

Raphaël Goulet

Avenue de Tervueren 41, B-1040 Brussels

E-naslov: regio-info@ec.europa.eu

Splet: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

