



Europeiska unionen
Regionalpolitik

panorama

inforegio

38

Sommaren 2011



Europa kopplas sammans

Transport och regionalpolitik

SV

LEDARE

Dirk Ahner

3

ÖVERSIKT

Ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem för Europa

4-7

INTERVJU

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

8-11

12-13

TEN-T-POLITIKEN

Ett multimodalt transportnätverk för Europa

14-15

PÅ VÄG MOT RENARE, GRÖNARE TRANSPORTER

16-22

EUROPA RUNT

Att skapa bättre förbindelser med Sydösteuropa

Scandria – för Östersjön närmare Adriatiska havet

Portugal – Fartygstrafiksystem är det nya smarta systemet för sjöfartskontroll

Utbyggnaden av Sofias tunnelbana blåser nytt liv i stadens hjärta

Ny anläggning i hamnen i La Rochelle för att möta en växande marknad

Att bygga en bättre motorväg i Slovenien

Förbättrad förbindelse med internationella fördelar – Tjeckien

23

STADSTRANSPORT

Rörligheten i städerna omprövas: nätverk för aktivt resande

24-25

HUR TRANSPORTFÖRBINDELSER FORMAR EU

26

REGIO GÖR SKILLNAD

Resultatet av det offentliga samrådet om den femte sammanhållningsrapporten

27

KALENDARIUM

28

TALA OM VAD DU TYCKER

Foton (sidor):

Upphovsrätt:

Omslag: © EC

Insidan: Alla foton © EC, utom:

Sida 10: © a-urba

Sida 11: © TransBaltic

Sida 17: © Rostock Port/Nordlicht

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

Sida 19: © Sofia Metropolitän Company

Sida 21: © DARS, motorvägsföretag i Slovenien

Sida 22: © Filip Hainall, tjeckiska transportdepartementet

Denna tidskrift är tryckt på återvunnet papper och ges ut på engelska, franska och tyska.

De åsikter som framförs i denna publikation är författarens och återspeglar inte nödvändigtvis Europeiska kommissionens åsikt.

Innehållet i denna tidskrift färdigställdes i maj 2011.



Transport handlar om mycket mer än att ta sig från en plats till en annan: Det handlar om nätverken som stöttats och utvecklats med hjälp av EU-medel och som hjälper till att skapa ekonomisk tillväxt, hållbarhet och tillgång till livsnödvändiga tjänster. I detta nummer av Panorama tittar vi på alla komponenter, från höghastighetståg som knyter samman ett land med ett annat till miljövänliga transportsystem i städerna.

Åtgärder på EU-nivå har på ett avgörande sätt bidragit till de positiva insatserna för det europeiska transportsystemet under de senaste tio åren. Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden har historiskt varit en viktig finansieringskälla för förbättrade transportförbindelser i EU-regioner som hamnat på efterkälken. De senaste makroregionala strategierna för Östersjöregionen och Donau erbjuder nya metoder för utveckling av anslutande transporter över gränserna.

Om vi blickar framåt tillkännager den nyligen publicerade vitboken om trafik, Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde, ett helt paket med nya politiska initiativ. Syftet? Ett mer konkurrenskraftigt och integrerat transportsystem som ger ökad rörlighet och minskar utsläppen till år 2050. Initiativen omfattar 40 olika områden som är nödvändiga för omvandlingen av Europas transportsystem och angriper utmaningar som att minska vårt beroende av olja, ta itu med överbelastning och förbättra infrastrukturen.

Intervjupersonerna i detta nummer delar med sig av sina insikter och lärdomar, framtida utmaningar och hur ekonomisk och territoriell sammanhållning kan stimuleras av en effektiv transportpolitik. En inblick i den senaste omgången av utvärdering av regionalpolitiken visar vad som uppnåtts hittills och vad som fortfarande behöver göras för att förbättra EU:s transportnätverk. För att se vad länderna gör på hemmaplan, talar Europa runt med personer involverade i sju projekt som omfattar en mängd olika transportsätt.

Med betoning på integrerade tillvägagångssätt för de utmaningar som vissa regioner står inför, kan regionalpolitiken stötta de exakta behov som samhällen möter. Tydligt är att det regionala svaret på utmaningen hur transport på bästa sätt kan främja sammanhållning, driva tillväxt och bli mer hållbar kommer att vara nyckeln till att uppnå vitbokens mål.

Trevlig läsning!

Dirk Ahner

Generaldirektör
Generaldirektoratet för regionalpolitik
Europeiska kommissionen

ETT KONKURRENSKRAFTIGT OCH HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM FÖR EUROPA

Transport – en drivkraft för tillväxt, en miljömässig utmaning, en internationell fråga. 2011 års vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde, som antogs av Europeiska kommissionen den 28 mars 2011, syftar till att balansera dessa faktorer och garantera att Europas regioner förblir fullständigt och konkurrenskraftigt integrerade i den globala ekonomin. Konkreta åtgärder fastställs vid sidan av analys av vad som har gjorts hittills och vilka utmaningar vi har framför oss. Dessa förslag är särskilt viktiga för Europas regioner och EU:s regionalpolitik, eftersom en hållbar transportinfrastruktur stimulerar förbindelser och gagnar den inre marknaden.

Andra regioner i världen lanserar enorma, ambitiösa program för att modernisera transporter och investera i infrastruktur; det är av högsta vikt att europeisk transport fortsätter att utvecklas och investera för att behålla sin konkurrenskraftiga position.

Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

En av de största utmaningarna är att anpassa ett omfattande transportsystem till kommissionens uttalade åtagande att minska utsläppen av växthusgaser – sammantaget behöver EU minska utsläppen med 80–95 % under 1990 års nivåer till år 2050. Sextio procent av minskningen måste komma från transportsektorn. Även om transportererna har blivit renare är trafiken mer omfattande än någonsin och 96 % av den använda energin härstammar fortfarande från fossila bränslen. För sena åtgärder eller försiktiga steg mot att anta nyare teknik – och EU är dömt att hamna på efterkälken efter de regioner som tar till sig innovation.

Medan det läggs stor vikt vid att teknisk innovation leder till renare, smartare infrastruktur och system, står också kapacitetsuppbyggnad för att hjälpa människor att förverkliga sådan innovation högt på dagordningen.

Öka rörligheten – minska utsläppen

Det är ingen tvekan om att investeringar i transportinfrastruktur stimulerar ekonomisk tillväxt och främjar handeln och skapandet av välstånd. Utan effektiva nätverk riskerar invånare i mer avlägsna regioner eller på platser med en mer utmanande geografi att avskämmas från tjänster och jobb.

För att balansera vad som kan ses som motstridiga krav, fastställs i färdplanen olika sätt att begränsa transportsystemets oljeberoende utan att kompromissa när det gäller effektivitet eller rörlighet, bland andra

- att förbättra energieffektiviteten hos befintliga fordonstyper för alla typer av transporter,
- att utveckla och införa nya, resurseffektiva drivmedel och framdrivningssystem,
- att optimera resultatet i multimodala logistikkedjor genom att fokusera på att göra dem mer energieffektiva, t.ex. bättre förbindelser mellan järnväg och sjöfart för långväga frakt,
- att använda innovativa trafikledningssystem och marknadsåtgärder som t.ex. att avskaffa befintliga hinder för närsjöfart.



En färdplan för åtgärder

Under de senaste tio åren har luftrummet, vägarna och till viss del järnvägen öppnats för marknaden och säkerheten har generellt blivit bättre. Det gemensamma europeiska luftrummet, som samordnar utformningen och förvaltningen av luftrummet, har också grundats. Passagerarna har numera lagliga rättigheter och nya regler gällande arbetsvillkor för de människor som arbetar i sektorn har också antagits.

De transeuropeiska transportnäten, TEN-T, har bidragit till territoriell sammanhållning, inte minst genom programmets främjande av förbindelser för höghastighetståg. Slutligen har stor vikt lagts vid att förbättra transporternas miljöprestanda.

Inom ramen för Europa 2020-strategin bör den fortsatta utvecklingen av Europas transportnätverk inriktas på framväxten av ett resurseffektivt transportsystem som bygger på innovation och hanterar klimatförändringar och miljömässiga utmaningar liksom territoriell sammanhållning.

För att få Europa att röra sig i en riktning som motsvarar det nya decenniets och framtidens behov, listas i 2011 års vitbok åtgärder som ska vidtas och som bygger på vad som tidigare uppnåtts. Här är några av de framförda idéerna:

Ett effektivt och integrerat mobilitetssystem

- Ett gemensamt europeiskt transportområde
- Främja arbeten av hög kvalitet och goda arbetsvillkor
- Säkra transporter
- Arbeta för transportsäkerhet och rädda tusentals liv
- Kvalitetstjänster och tillförlitlighet

Innovation för framtiden: teknik och beteende

- En europeisk forsknings- och innovationspolitik på transportområdet
- Främja ett mer hållbart beteende
- Integrerad rörlighet i städer

Modern infrastruktur och smart finansiering

- Transportinfrastruktur: territoriell sammanhållning och ekonomisk tillväxt
- En enhetlig finansieringsram
- Rätt priser och ingen snedvridning

Den externa dimensionen

- Främja internationell klimatmålspolitik och energieffektivitet
- Utveckla samarbetsramar för att utvidga vår transportpolitik och infrastrukturpolicy med våra grannar



Eldrivna fordon är en viktig metod för att uppfylla utsläppsmål.

ETT KONKURRENSKRAFTIGT OCH HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM FÖR EUROPA

Effektiva transportnätverk stimulerar territoriell sammanhållning

Åtgärder på EU-nivå har på ett betydande sätt bidragit till de positiva insatserna i det europeiska transportsystemet under de senaste tio åren. Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden har historiskt varit en viktig finansieringskälla för nödvändiga investeringar för att förbättra transportförbindelser i EU-regioner som hamnat på efterkälken.

Sammanhållningspolitiken uppmuntrar aktivt regionala och nationella åtgärder som syftar till transportprioriteringar och gränsöverskridande samarbete. De senaste makroregionala strategierna – Donaustrategin och strategin för Östersjöregionen – ger tydligare ramar för gränsöverskridande planering och erbjuder möjligheter till utveckling av integrerad transport.

Effekterna av den ekonomiska krisen ekar fortfarande runtom i EU – stigande arbetslöshet och minskade offentliga satsningar innebär att behovet av kostnadseffektiv rörlighet är större än någonsin, medan medlen för att säkerställa denna rörlighet krymper. Mer måste åstadkommas med mindre. Befintliga, beprövade system som sammanhållningspolitiken är väl lämpade för att förbättra kvaliteten på en rad olika åtgärder som vidtagits i olika regioner och länder, såsom stödet till den europeiska järnvägsindustrin.

Den europeiska järnvägsindustrin

”När arbetet med den första spanska höghastighetsjärnvägen startade 1986, var Spanien ett av de fattigaste länderna i Europeiska unionen, och Andalusien var en av de fattigaste spanska regionerna. Den spanska regeringen bestämde sig emellertid för att bygga en helt ny järnvägsförbindelse för höghastighetståg mellan huvudstaden, Madrid, och regionens största stad, Sevilla, med hjälp av den bästa befintliga tekniken. Sedan dess har landet genomgått en dramatisk utveckling och Andalusien har blivit en mycket mer konkurrenskraftig region än förut. Denna utveckling hade aldrig varit möjlig utan sammanhållningspolitiken och den territoriella effekt politiken har.”

Vad är TEN-T?

De transeuropeiska transportnäten, TEN-T, är grunden för flödet av varor och det system som gör att människor kan röra sig fritt i hela Europeiska unionen. Det är en central del av politiken som sammanför de västra och östra delarna av EU och skapar det framtida gemensamma europeiska transportområdet.

Ökad integration i ljuset av en större inre marknad, utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn, EU:s roll i den globala kampen mot klimatförändringarna – dessa utmaningar krävde alla en översyn av politiken som satte i gång 2009.

TEN-T stöds av EU genom TEN-T-programmet och Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden, eftersom förbättrad tillgänglighet är grundläggande för att säkerställa ett konkurrenskraftigt, sammanhållet Europa.

Vad ingår?

Totalt omfattar EU:s bidrag till transportsektorn, för perioden 2007–2013, följande:

- TEN-T, nationella, regionala och lokala vägar står för mer än 41 miljarder euro.
- Järnvägar, inklusive TEN-T och andra projekt står för omkring 24 miljarder euro.
- Stadstransporter – 8,1 miljarder euro.
- Hamnar och inre vattenvägar – 4,3 miljarder euro.
- Multimodala transporter och intelligenta system – mer än 3 miljarder euro.
- Flygplatser: 1,84 miljarder euro.

Bortom TEN-T

TEN-T får för närvarande ungefär hälften av sammanhållningspolitikens anslag för transport. De andra prioriteringarna omfattar nationella, regionala och lokala nätverk och rena stadstransporter. Hur man bäst fördelar framtida anslag kommer att vara ett hett ämne. Det är uppenbart att pressen att fasa ut fossila bränslen inom transportsektorn och fokusera EU-stödet på investeringar som tydligt bidrar till gemensamma prioriteringar kommer att innebära ett tydligare fokus på flaskhalsar i infrastrukturen, intelligenta nätverk och ren kollektivtrafik i städerna.



Stadstransport

Städer är tillväxtmotorer i en större omgivning. De tillhandahåller tjänster, arbeten och fritidsaktiviteter i sina regioner. Det är mycket viktigt att städernas transportsystem är fullständigt integrerade i den större regionens transporttjänster. Städerna är dock de som tvingas utstå mest när det gäller överbelastning, luftföroreningar och buller. En fjärdedel av koldioxidutsläppen i transportsektorn som helhet kommer från stadskörning, medan 69% av olyckorna sker i städer. En gradvis utfasning av "konventionella" fordon i våra städer kommer att vara nödvändig om vi ska kunna uppnå våra mål för utsläpp av växthusgaser och minska vårt oljeberoende.

Om fler människor använder kollektiva transportmedel kommer detta att skapa en god cirkel för kollektivtrafiken, vilket, i kombination med ansträngningar för att göra cykling och promenader trevliga och säkra, kommer att få folk att välja bort sina bilar.

Människor som är beroende av bil ska uppmuntras att köra mindre, lättare, mer specialiserade fordon. Långa rader av bussar och taxibilar, mindre och renare lastbilar och varubilar – alla är väl lämpade att användas för att utveckla alternativa framdrivningssystem och drivmedel då de utgör underlag för att testa innovation. Kollektivtrafiken kan främjas genom vägavgifter och transparenta skattesystem samt införandet av ny teknik.



Dessa åtgärder kan inte vänta. Att planera, bygga och utrusta infrastruktur tar många år, och tåg, flygplan och fartyg kan användas under årtionden. De val vi gör i dag kommer således att avgöra hur transportsystemen ser ut 2050. Vi måste samagera på EU-nivå för att säkerställa att omdaning av vårt transportsystem beslutas tillsammans med våra partner och inte någon annanstans i världen.

Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

MATTHIAS RUETE

Intervju med generaldirektören för GD Transport och rörlighet, Matthias Ruete

Före 2010, då han tog över denna position vid Transport och rörlighet, var Matthias Ruete generaldirektör för det kombinerade generaldirektoratet för energi och transport vid EU-kommissionen.

Vilka är de viktigaste lärdomarna från det förflutna, och om du blickar framåt mot 2020, vilka är de största framtida utmaningarna för transportsektorn?

Vår stora utmaning är att hjälpa transportsektorn att hantera framtida begränsningar utan att göra avkall på effektiviteten samtidigt som sektorns konkurrenskraft upprätthålls och till och med ökar.

Under det senaste decenniet har EU utträttat mycket. Vi har öppnat upp marknader för transport i luften, på vägarna och delvis via järnväg och har lyckats öka säkerheten och tryggheten i samband med alla typer av transporter. Men systemet är inte hållbart. Att negligera eller underskatta framtida begränsningar och skjuta upp nödvändiga förändringar vore ett ödesdigert misstag.

Oljeberoendet, trafikstockningar och att minska utsläppen av växthusgaser är omedelbara utmaningar, varav den sistnämnda är den mest betydelsefulla. Vi har åtagit oss att minska utsläppen med 80 % till år 2050. Transportsektorn behöver minska sina utsläpp med minst 60 % jämfört med 1990 års nivå (70 % mindre än idag). I vitboken, som antogs av kommissionen den 28 mars, begrundas dessa utmaningar och strategin som ska göra det möjligt för unionen att hantera dem på bästa sätt läggs fram.



Hur anser du att EU:s transportpolitik kan bidra till ekonomisk och territoriell sammanhållning?

I vitboken föreslås att ett transeuropeiskt "huvudnät" av korridorer utvecklas som kan bära stora och effektiva volymer av frakt och passagerartrafik med hög effektivitet och låga utsläpp och som spänner över hela kontinenten.

Detta kommer att garantera effektiva, multimodala förbindelser mellan EU:s huvudstäder och andra storstäder, ekonomiska centrum, hamnar, flygplatser och viktiga gränsövergångar till lands. Det kommer att utgöra ryggraden i det gemensamma europeiska transportområdet och ska stärka sammanhållningen mellan samtliga regioner.

Vilka är de viktigaste inslagen i EU:s strategi för den framtida utvecklingen av transportsystemet som föreslagits i vitboken?

De fyra viktigaste åtgärderna är

- ett gemensamt europeiskt transportområde för att underlätta transport av medborgare och frakt, minska kostnader och förbättra hållbarheten för europeiska transporter,
- bättre kopplingar mellan utvecklingen av teknisk innovation och dess implementering genom en integrerad forskningspolitik,
- att planera infrastrukturen för att maximera tillväxten och minimera miljöpåverkan,
- att utveckla infrastrukturella förbindelser med grannländerna för att öppna upp marknader i tredjeländer för transporttjänster, produkter och investeringar som ska stödja utvecklingen av handeln.

” Vår stora utmaning är att hjälpa transportsektorn att hantera framtida begränsningar utan att göra avkall på effektiviteten. ”

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Europeisk samordnare för höghastighetsvattenvägar

Luis Valente de Oliveira har hittills träffat över 400 berörda parter i de EU-länder som har sjöfart och presenterat tre årliga verksamhetsrapporter.

Vilka är de viktigaste lärdomarna från det förflutna, och om du blickar framåt mot 2020, vilka är de största framtida utmaningarna för transportsektorn?

Den största utmaningen är samordningen mellan olika transportsätt – problemets kärna är hur man ska transportera gods från en plats till en annan på det snabbaste, mest ekonomiska, mest praktiska och minst förorenande sättet. Om vi ser till endast ett transportsätt, blir samtliga lösningar antingen stelbenta när det gäller själva metoden eller orimliga i fråga om kostnader.

För att kunna ge svar måste vi känna till egenskaperna för varje transportsätt, och principen måste vara multimodala lösningar.

Hur anser du att EU:s transportpolitik kan bidra till ekonomisk och territoriell sammanhållning?

Verksamhetsnivån i en viss region är grundläggande för att säkerställa invånarnas välbefinnande: produktion och konsumtion kräver transporter. För att främja utveckling och sammanhållning måste förbindelser mellan kompletterande regioner förbättras.

Mer än 90 % av EU:s import och export skeppas till och från europeiska hamnar. Att tillhandahålla så bra hamnar som möjligt och de mest lämpade förbindelserna mellan och inom dem är därför ett viktigt första steg.

Vissa transportsätt har en tröskel som måste passeras för att frakten ska bli lönsam, så valen måste vara gångbara. Koncentrationen av gods på vissa sträckor kan göra byten av transportsätt ekonomiskt hållbara. Det är nödvändigt att hålla kostnader och tidsramar på miniminivå, vilket endast kan uppnås genom att kombinera och utvinna det bästa ur varje transportsätt. EU:s transportpolitik måste omfatta alla transportsätt, vilket gör den mer kontinuerlig och effektiv.

Vilka är dina huvudsakliga lärdomar från din tid som europeisk TEN-T-samordnare för ett prioriterat projekt?

Det prioriterade projektet med höghastighetsvattenvägar pågår nu för fullt: de åtta nyligen godkända projekten omfattar det europeiska havsområdet. De är resultatet av idéer som diskuterats med människor från hela Europa.

Att ha flera länder engagerade i ett projekt är ett bra sätt att utbyta bästa praxis och resultat av studier. Utbyten mellan grupper leder till anpassningsbara lösningar.

Jag har insisterat på att förbättra utbildningsprogram inom logistik, både för personal och för de ansvariga inom företag för att transporten av gods ska kunna möta kraven från den komplexa logistik vi står inför.



” Mer än 90 % av EU:s import och export skeppas till och från europeiska hamnar. ”

JEAN-MARC OFFNER

Generaldirektör för stadsplaneringskontoret Bordeaux Métropole Aquitaine

Jean-Marc Offner, ingenjör inom stadsplanering och politisk analytiker, är generaldirektör för stadsplaneringskontoret Bordeaux Métropole Aquitaine, a'urba.

Vilka är de viktigaste lärdomarna från det förflutna, och om du blickar framåt mot 2020, vilka är de största framtida utmaningarna för transportsektorn?

Minskningen av trafiken på vägarna, i städerna och mellan städerna har varit ett av de huvudsakliga målen för kollektivtrafiken i många EU-länder under flera decennier.

Kollektivtrafiken har inte lyckats bromsa trafikökningen och en av de största utmaningarna för transportsektorn till år 2020 kommer att vara att införa en kollektivtrafik som är anpassad till nya livsstilar: mer flexibla tidtabeller, bekväma och högkvalitativa tjänster samt möjlighet att nyttja transporttiden.

Hur anser du att EU:s transportpolitik kan bidra till ekonomisk och territoriell sammanhållning?

Under några decennier har utvecklingen av höghastighetsförbindelser varit sättet framför andra att föra europeiska territorier på olika sidor om gränsen närmare varandra, vilket främjat en viss social och ekonomisk sammanhållning. Dessa ansträngningar bör fortsätta.

Det är lika viktigt att inte glömma bort investeringar på regional nivå, vilka är nödvändiga för att säkerställa att storstadsområdena fungerar bra. Offentliga myndigheter och nätverksförvaltare har ofta kritiserats för att försumma den regionala infrastrukturen till förmån för mer lönsamma höghastighetsförbindelser. Vi anser att båda nivåerna är nödvändiga.



” Minskningen av trafiken på vägarna, i städerna och mellan städerna har varit ett av de huvudsakliga målen för kollektivtrafiken i många EU-länder under flera decennier. ”

Med tanke på de miljömässiga utmaningarna behöver vi en bra kompromiss mellan ambitionen att skapa nätverk som omfattar alla olika områden och behovet att reglera trafikflödet.

Vilken roll föreställer du dig att transporten ska ha i en integrerad stadsutveckling?

Förbättrad samordning mellan transport och stadsplanering behövs också. Mer kompakta tätorter är att föredra eftersom de underlättar korta resor. En markpolitik som gör det möjligt att avsätta mark, att förutse värdeökningen i samband med ny infrastruktur och att bygga subventionerade bostäder skulle kunna vara en lösning.

Det bör vara obligatoriskt att förbättra utbudet av tjänster utöver vissa miniminivåer i de områden där kollektivtrafiken är bäst utbyggd, samtidigt som man genomför en restriktiv parkeringspolitik.

Vi måste få befintliga urbana organisationer att fungera mer hållbart. I synnerhet måste vi beakta nya sätt att använda bil: bilpool, att dela bil och att integrera bilanvändningen i kollektivtrafiken. Ur miljösynpunkt skulle en ökning av antalet passagerare per bil samt en halvering av restiden motsvara värdet av alla strategier för att utveckla kollektivtrafiken!

HORST SAUER

Chef för avdelningen för EU-frågor, enheten för gemensam fysisk planering, Berlin-Brandenburg

Som chef för avdelningen för Europas fysiska utveckling vid enheten för gemensam fysisk planering är Horst Sauer ansvarig för att integrera huvudstadsregionen Berlin-Brandenburg i EU:s fysiska utveckling. För närvarande fokuserar han på regionala konsekvenser av TEN-T, i synnerhet i regionen mellan Skandinavien och Adriatiska havet.

Vilka är de viktigaste lärdomarna från det förflutna, och om du blickar framåt mot 2020, vilka är de största framtida utmaningarna för transportsektorn?

Det har blivit mer och mer uppenbart att ny infrastruktur endast kan förverkligas när den regionala ekonomiska nyttan varit påtaglig. Vi arbetar tillsammans med fler än 30 partner för att skapa Scandria-korridoren som förbinder Skandinavien med Adriatiska havet via Berlin. Vårt mål är att på ett bättre sätt sammanbinda innovativa centrum med huvudstadsregioner längs denna korridor. Det finns en enorm potential för regional tillväxt i denna del av Europa.

Vi fokuserar huvudsakligen på en optimerad användning av befintlig infrastruktur och på att göra transporter mer miljövänliga med avseende på utsläpp snarare än på att efterfråga nya, stora infrastrukturinvesteringar.



Hur anser du att EU:s transportpolitik kan bidra till ekonomisk och territoriell sammanhållning?

Det kommande stamnät som ska utgöra ryggraden i EU:s transportpolitik bygger på att koppla samman huvudnoder. Dessa noder bör, precis som den tyska huvudstadsregionen Berlin-Brandenburg, bestå av alla transportsätt och förbindas med de andra naven som hamnar eller starka ekonomiska centrum.

Bättre tillgänglighet i Centraleuropa kommer att leda till större ekonomisk aktivitet här och på så vis bidra till territoriell sammanhållning. Ett starkt stamnät ska också vara till nytta för de regioner som har bra förbindelser till de viktigaste transportlederna.

Hur skulle du definiera ett bra samhällsstyrningssystem vid planeringen av transportinfrastruktur?

Ur mitt perspektiv måste den regionala planeringen/ regionalpolitiken vara nära knuten till transportplaneringen. Transport i sig är inget självändamål utan bör tillfredsställa behoven för människor och företag.

I Berlin-Brandenburg har vi väldigt positiva erfarenheter – inte bara av gränsöverskridande planering som omfattar både staden Berlin och förbundslandet Brandenburg – utan också av att samordna fysisk planering och transportplanering. Detta gäller i ännu större utsträckning för kollektivtrafiken som har organiserats under samordnade former av transportförbundet (Verkehrsverbund Berlin Brandenburg, VBB) i mer än ett decennium.

” Transport i sig är inget självändamål utan bör tillfredsställa behoven för människor och företag. ”

ETT MULTIMODALT TRANSPORTNÄTVERK FÖR EUROPA

Europeiska unionen har kämpat för de transeuropeiska transportnätens (TEN-T) sak sedan Maastrichtavtalet 1992. TEN-T stödjer utvecklingen av EU:s inre marknad, stärker ekonomisk och social sammanhållning och förbinder öar, inlandsområden och randområden med unionens centrala regioner. De kommer också att föra EU närmare sina grannar och världsmarknaderna.

De första riktlinjerna för att stödja medlemsländerna i utvecklingen av TEN-T antogs 1996, genom ett beslut av Europaparlamentet och rådet. Dessa riktlinjer genomgick sedan en omfattande revidering och uppdaterades till följd av 2004 års utvidgning.

| | |
|--|------------------------------|
| Totala investeringar i TEN-T hittills (1996–2013) | ca 800 miljarder euro |
| EU:s finansieringskällor hittills* | ca 230 miljarder euro |
| Framtida investeringsbehov (t.o.m. 2020) | ca 550 miljarder euro |

*TEN-T-programmet, Sammanhållningsfonden, ERUF, EIB-lån och kreditgarantier.

Några anmärkningsvärda framgångar har redan kantat TEN-T-politiken, såsom järnvägsförbindelsen för höghastighetståg sträckan Paris–Bryssel–Köln–Amsterdam–London liksom Öresundstågen och bron mellan Danmark och Sverige. Dessutom finns höghastighetsjärnvägen mellan Madrid och Barcelona, Malpensa-flygplatsen i Milano, tågförbindelsen Cork–Dublin–Belfast–Larne–Stranraer och många andra pågående projekt.

Finslipning inför framtiden

Mot bakgrund av erfarenheten från de senaste femton åren genomförde EU-kommissionen en omfattande översyn av TEN-T-politiken och föreslog nya riktlinjer för planering och genomförande. I dessa nya riktlinjer, som ska föreslås för antagande av Europaparlamentet och rådet från och med andra hälften av 2011, läggs en kraftigt reviderad strategi fram som bygger på styrkor, syftar till att åtgärda brister som upptäckts och tar upp nya utmaningar.

Hittills har utvecklingen av TEN-T baserats på fortlöpande identifiering och genomförande av prioriterade projekt hos enskilda medlemsländer med en botten-upp-strategi där bit för bit angripits. Denna strategi har bidragit till att hitta och utveckla viktiga projekt inom TEN-T, vilka exemplifieras ovan, men har i sig inte resulterat i ett helt och hållet integrerat, multimodalt, transeuropeiskt nätverk.

Två kompletterande nätverk

Den nya planeringsramen kommer att bestå av två lager: ett omfattande nätverk som grundläggande skikt och ett centralt nätverk som överlappar detta omfattande nätverk och utgör de strategiskt viktigaste delarna i TEN-T.

Det omfattande nätverket kommer att bli resultatet av en uppdatering och anpassning av nuvarande TEN-T och omfatta all relevant befintlig och planerad infrastruktur i medlemsländerna. Det centrala nätverket kommer att formas av de delar i TEN-T som bär den huvudsakliga koncentrationen av transnationella trafikflöden för både gods och passagerare och som säkerställer den effektiva förbindelsen mellan de östra och västra delarna av unionen och mellan dess randområden och de centrala regionerna.

De två nätverken kommer tillsammans att forma den infrastrukturella grunden för ett gemensamt europeiskt transportområde och tillhandahålla effektiva multimodala förbindelser mellan EU:s huvudstäder och med EU:s huvudsakliga ekonomiska centrum och gränstationer till det europeiska transportsystemet.

Samordnad planering och utveckling

Den nya TEN-T-politiken kommer först och främst att samordna planering och utveckling av näten på europeisk nivå bättre. Den kommer att förlita sig på en enhetlig och öppen europeisk planeringsmetod som övervakas av kommissionen och som utvecklats efter ett brett samråd med de berörda parterna.



Samordnat genomförande

För det andra kommer genomförandet av den nya TEN-T-politiken att samordnas bättre. Ett antal kanaler, som bygger på det centrala nätverket, kommer att identifieras och utvecklas i linje med de kapacitetsbehov som växer fram. Implementeringen av kanalerna kommer att stå under ledning av en europeisk koordinator, medan de fleråriga utvecklingsplanerna för kanaler ska bestämma, inom fastställda tidsramar, vilka större investeringar som krävs samt kortsiktiga förbättringar i mindre skala.

Slutligen kommer den nya strategin att lägga större vikt vid villkorligheten och samordningen av EU:s ekonomiska engagemang. Medfinansiering av projekt kommer att villkoras utefter hur de tar itu med felande länkar och flaskhalsar i det centrala nätverket och utefter hur de säkerställer en effektiv sam-modalitet, medan prioritet ges till de projekt som ger flest européer ett mervärde (t.ex. att slutföra gränsöverskridande förbindelser). Samtidigt kommer en integrerad finansieringsram för transport att säkerställa bättre samordning av Sammanhållningsfonden och strukturfonderna i och med TEN-T-politikens mål som kommer att nyttja snabbheten och effektiviteten i genomförandet.

Att säkerställa multimodalitet är nödvändigt för industriregioner.





PÅ VÄG MOT RENARE, GRÖNARE TRANSPORTER

Resurseffektivitet och hållbarhet måste stå i centrum för Europeiska unionens transportpolitik, enligt både Europa 2020-strategin för ekonomisk tillväxt och en nyligen publicerad vitbok från kommissionen om transport. Utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn – vilket kommer att innebära en dramatisk minskning av sektorns utsläpp av växthusgaser – har därför blivit högprioriterat på EU:s ekonomiska och miljömässiga dagordningar.

I Europa 2020 fastställs EU:s ekonomiska strategi för det kommande decenniet. I strategin fokuseras på att uppmuntra en smart och hållbar tillväxt för alla. Målet är att bygga en ekonomi med låga koldioxidutsläpp baserad på kunskap och innovation, som använder resurserna mer effektivt samtidigt som den skapar social och territoriell sammanhållning.

Transportsektorn är avgörande för Europas ekonomiska framtid och spelar därmed en huvudroll om målen i Europa 2020 ska uppnås. I januari 2011 lanserade kommissionen "Ett resurseffektivt Europa", vilket är ett av Europa 2020:s flaggskeppsinitiativ. I detta tydliggörs att resurseffektivitet måste vara den vägledande principen i EU:s transportpolitik.


Hållbara lösningar

Att göra transporter mer effektiva för att säkerställa Europas framtida välbefinnande är också ett huvudtema i den nya vitboken, "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde", som antogs av kommissionen den 28 mars 2011.

I vitboken presenteras en vision om ett konkurrenskraftigt, resurseffektivt och hållbart transportsystem i Europa. Rena stadstransporter ges hög prioritet i dokumentet, liksom utfasning av fossila bränslen.

Transporter måste bli mer hållbara i ljuset av nya och växande utmaningar. För det första kommer oljetillgångarna att bli mer begränsade och oljan dyrare under de kommande årtionden eftersom den kommer från alltmer osäkra källor.

För det andra, för att nå målet att begränsa klimatförändringarna till under 2°C, måste EU minska utsläppen av växthusgaser med mellan 80 och 95 % under 1990 års nivåer till år 2050. Transportsektorn kommer därför att vara tvungen att minska utsläppen av växthusgaser med minst 60 %.



**Laukaantie-vägen – vägbygge – Jyväskylä, Finland.
Konstruktion av cykel- och gångtunnel.**



Minskning av koldioxid

Problemet är att transporter är en betydande och växande källa till utsläpp av växthusgaser. Det är därför utfasning av fossila bränslen är ett huvudtema i vitboken.

Hållbara bränslen och miljöfordon måste utvecklas och komma ut på marknaden om Europa ska förbättra energieffektiviteten hos alla fordon. Europa måste gradvis ersätta fossila energikällor som genererar koldioxid med mer miljövänliga alternativ.

I detta syfte avser kommissionen att utveckla en strategi för alternativa bränslen, vilket kommer att leda Europas transportsektor bort från dess oljeberoende och slutligen mot fullständig utfasning av fossila bränslen.

När det gäller EU:s mål att minska växthusgaserna lägger kommissionen stort fokus på stadstransport. Många av Europas städer lider av överbelastning och måste stå ut med dålig luftkvalitet och buller. De bilar, lastbilar och bussar som trafikerar Europas tätbebyggda områden står för omkring en fjärdedel av transportsektorns koldioxidutsläpp.

Kommissionen vill se en gradvis utfasning av konventionellt drivna fordon ur städerna – målet är en minskning med 50 % till år 2030 och med 100 % till år 2050. Detta skulle avsevärt minska Europas beroende av olja och hjälpa till att uppnå transportsektorns mål att minska sina utsläpp av växthusgaser.

Användningen av mindre och lättare passagerarfordon bör uppmuntras. Samtidigt måste större ansträngningar göras för att utrusta stadsbussar, taxibilar och varubilar med alternativa bränslen och motorer för att minska föroreningar och utsläpp som orsakas av stadstransporter.

Integrerade strategier

Kommissionen skulle också vilja se stadslogistik som kan åstadkomma i princip inga utsläpp av växthusgaser i bruk i större städer till år 2030. Genom att bygga ut intelligenta transportlösningar, kan städer utveckla effektiva system för leverans även den sista sträckan.

Varubilar med låga utsläpp som drivs med el, väte och hybridteknik skulle kunna distribuera varor till städernas butiker och kontor. Tillgång till miljövänliga leveransfordon skulle också minska luftföroreningar och buller. Dessutom bör mer kraft läggas på att uppmuntra människor att resa kollektivt och att gå och cykla mer.

Ett integrerat tillvägagångssätt är bästa sättet att hantera utmaningarna inom stadstransport och att utveckla transportinfrastruktur och transporttjänster. Politiken måste därför koppla samman transport med frågor som markanvändning, planering, miljöskydd, boende, tillgänglighet, rörlighet och industrins behov.

LÄS MER:

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



ATT SKAPA BÄTTRE FÖRBINDELSER MED SYDÖSTEUROPA

Projektet pågår under 2009–2012

ERUF-stödet till projektet uppgår till 1,7 miljoner euro

Total budget: 2,38 miljoner euro

Sydöstra Europa är ett viktigt transitområde för EU, men dess utveckling släpar efter resten av kontinenten på grund av otillräckliga investeringar och ett otillräckligt transnationellt samarbete. Utmaningar som dessa hanteras av sydösteuropeiska transportsamarbetet (South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC), ett treårigt projekt som syftar till att bygga upp ett starkare samarbete mellan EU och de länder som står utanför EU i denna region – i synnerhet på transportområdet.

I programmet, som medfinansieras av EU:s program för sydöstra Europa, deltar 17 partner (huvudsakligen nationella departement för transport), från nio länder i regionen. Programmet har också fyra observatörer, från Bosnien och Hercegovina, Ungern, Slovakien och Ukraina.

Transportinfrastrukturen varierar kraftigt i regionen. Länder som Österrike, Slovenien, Ungern och Kroatien, till exempel, kan skryta med omfattande och moderna motorvägar, medan många av deras grannar inte kan ståta med det samma. Gränsöverskridande väg- och järnvägsförbindelser mellan regionens mindre länder är ofta otillräckliga eller existerar över huvud taget inte. Denna situation hämmar det fria flödet av varor, tjänster och människor och i slutändan en hållbar utveckling i hela regionen.

Med fokus på TEN-T

”Vårt projekt sammanför på ett unikt sätt länder i och utanför EU för att skapa bättre fysisk integration och kommunikationer i regionen”, säger Carlo Fortuna vid Centraleuropeiska initiativets kansli i Trieste, Italien, som leder SEETAC. Detta bidrar till debatten om transportinfrastruktur för EU:s kandidat- och potentiella kandidatländer, liksom den planerade utbyggnaden av TEN-T (de transeuropeiska transportnätverken) med deras prioriterade projekt till västra Balkan. Carlo Fortuna tror att projektet också kommer att främja bättre sammanhållning mellan EU och Sydösteuropa.

En nyligen genomförd datainsamling har gjort det möjligt för programmets partner att upprätta en databas som ger en aktuell bild av regionens väg-, järnvägs- och sjöfartsnät. Under de kommande månaderna kommer de att skapa en modell för framtida scenarier som kopplas till prioriterade transportprojekt såsom en motorväg mellan Ljubljana och Belgrad.

Vid en projektkonferens som samlade regeringsrepresentanter på hög nivå i Tirana, Albanien, i november 2010 togs flera viktiga frågor upp. Till dem hör investeringar, integrerad utveckling av regionens tillgänglighet och sätt att skapa ett integrerat transportsystem där på medellång sikt, i linje med EU:s strategi.



Förnyelse av spår och skärning vid Krizno längs linjen Ljubljana–Maribor.

LÄS MER:

- SEETAC: www.seetac.eu
- Program för sydöstra Europa (SEE): www.southeast-europe.net
- Centraleuropeiska initiativet: www.ceinet.org

Scandria-korridoren som förbinder Skandinavien med Adriatiska havet spelar en avgörande roll för regioner längs denna nord-sydliga axel. Utöver underlättade transporter har mervärdet av förbättrade kontakter ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter.

”Projektet handlar inte bara om transport”, betonar Jürgen Neumüller, projektledare för Scandria. ”Det syftar till att åstadkomma ekonomisk utveckling för området som helhet. Vi vill länka Skandinavien innovationspotential till andra regioner i Centraleuropa som Berlin, Prag och Wien, och därmed stimulera tillväxten.”

I linje med EU:s mål att skapa ”grönare transport”, omfattar projektet också åtgärder som syftar till att uppnå klimatförändringsrelaterade mål. Ett konkret exempel är ansträngningarna att stimulera användningen av biogas för lastbilar.

Detta projekt löper under perioden 2009–2012

Total projektbudget: 3,8 miljoner euro

ERUF-bidrag: 2,8 miljoner euro

Nyckeln till framgång – att involvera alla parter

Projektets 19 partner från Tyskland, Danmark, Sverige, Finland och Norge kan delas in i tre grupper: forskningsinstitutioner, regioner och hamnar. Huvudpartner är enheten för gemensam fysisk planering i Berlin-Brandenburg.

Medan forskningsinstitutionerna tillhandahåller den nödvändiga vetenskapliga grunden för beslut, spelar regionerna en mer strategisk roll. Att genomföra infrastrukturprojekt genom förbindelser med aktörer som t.ex. nationella departement är en viktig del av deras arbete.

Fokus för det direkta samarbetet mellan hamnarna i Halmstad (Sverige) och Rostock (Tyskland) ligger på utvecklingen av nya tjänster. Som positiv bieffekt var Scandria också den drivande kraften för att inkludera färjelinjen mellan Rostock och Gedser (Danmark) i EU:s program för höghastighetsvattenvägar, då det gjorde det möjligt att få finansiering för att modernisera hamninfrastruktur och förvärva nya färjor.

Att företagen deltar i samarbetet förblir ett centralt mål: deras intressen på kort sikt gör det svårt att inkludera dem i det långsiktiga strategiska konceptet. ”Åtskilliga workshops och kommunikationsinsatser på lokal nivå har genomförts för att öka medvetenheten om projektets ekonomiska fördelar”, påpekar Neumüller.

Scandria-projektet grundades 2009 efter Berlindeklarationen från november 2007, i vilken det uppmanades till attraktiv transportinfrastruktur och konkurrenskraftiga transportsätt inom den skandinavisk-adriatiska korridoren. Medan Scandria täcker den norra delen av området, genomför systerprojektet SoNorA liknande åtgärder för södra delen.

LÄS MER:

www.scandriaproject.eu



Hamnen i Rostock.

PORTUGAL – FARTYGSTRAFIKSYSTEM ÄR DET NYA SMARTA SYSTEMET FÖR SJÖFARTSKONTROLL

Detta projekt startade 2008 och pågår fortfarande

ERUF-bidrag: 53 miljoner euro

Nationell medfinansiering: 57 miljoner euro

Portugals långa kustlinje innebär många utmaningar för sjöfartskontroll, från övervakning av sjöfartsflöden i hårt trafikerade vatten till att se till att internationella säkerhetsnormer efterlevs. Moderna datorsystem gör det möjligt för myndigheterna att ligga steget före trafiken och sammanföra den i den nationella databasen för sjötrafik.

Den mer än 80 mil långa kusten ligger längs en strategisk färdväg mellan nordeuropeiska hamnar och hamnar kring Medelhavet och i Nordafrika. Omkring 70 000 fartyg trafikerar dessa vatten årligen; 250–300 fartyg befinner sig alltid i dessa farleder tillsammans med ungefär samma antal fiske- och fritidsbåtar. Fartygstrafiksystemet (Vessel Traffic System, VTS) är en lösning på den utmaning som det innebär att övervaka alla dessa rörelser, hålla kustvattnen säkra och hantera trafikstockning.

Hur fungerar det?

Sedan januari 2008 har kontrollcentrumet för kustnära sjöfart kört ett VTS för att övervaka sjöfartsflöden. Omkring 300 fartyg på en gång kan identifieras och denna information matas in i den nationella databasen för sjötrafik.

Systemet omfattar också två trafiksepareringssystem (Traffic Separation Schemes, TSS), ett vid Kap Roca och det andra vid Kap São Vicente. Dessa hanterar trafikstockning vid två kända flaskhalsar nära kusten och är också del av säkerhetstillsynen. Strikta internationella regler gäller för farligt gods, fartygstyper, passagerarskydd och krav för fiskefartyg. Båda TSS omfattas av det obligatoriska rapporteringssystemet för Portugals kust (Coast of Portugal Mandatory Reporting System, COPREP), i kraft sedan den 1 juni 2010.

De bästa systemen genererar nationella förmåner

Systemet består av ett VTS för kusten och fem hamn-VTS, som alla är under överinseende av den nationella myndigheten för sjöfartskontroll.

Fördelarna är bland andra att

- Portugal uppdateras med modern fartygsteknik och erbjudanden,
- hamnarnas kommersiella potential säkerställs inför framtiden,
- de portugisiska vattnens kvalitet ur miljösynpunkt sätts högt på dagordningen och att detta stöts med information via VTS,
- övervakning av kusten underlättas i och med tvåvägskommunikation mellan fartyg och kustmyndigheterna. Åtgärder för att kontrollera smuggling och illegal invandring är numera en stor del av kustbevakningens dagliga verksamhet.

På internationell nivå är Portugal nu fullt delaktigt i SafeSeaNet, EU:s system för spårning och information. Den stora mängd information som matas in via VTS för kusten kan nu matas in i SafeSeaNet direkt, vilket gör att Portugal kan ta emot liknande information från andra medlemsländer.

LÄS MER:

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



Kontrollcentrum för kustnära sjöfart.

UTBYGGNADEN AV SOFIAS TUNNELBANA BLÅSER NYTT LIV I STADENS HJÄRTA

Detta projekt är en del av Bulgariens operativa program för transport, 2007–2013

ERUF-bidrag: 157 miljoner euro

Nationell medfinansiering: 139 miljoner euro

Bulgarien konfronterar problemen med trafikstockningar och föroreningar utan omsvep med sin översiktsplan och i synnerhet med projekten för utbyggnaden av Sofias tunnelbana, varav ett kommer att bygga det saknade centrala avsnittet mitt i staden.

I Sofia trängs mer än en och en halv miljon människor, nästan en femtedel av landets befolkning. Den historiska stadskärnan myllrar av en kompakt blandning av bostads- och affärsområden, och den snabba tillströmningen under de senaste tio åren har skapat ett skenande problem med trafikstockningar och föroreningar. Invånarna är mycket bilberoende, medan bussar och spårvagnar också konkurrerar om utrymmet på vägarna. En grundlig analys av transportlösningar pekade tydligt på tunnelbanan som det bästa alternativet för majoriteten av resorna i stadens centrum.

Bättre transporter ger en ny dimension till livet i centrum

Den nya sträckan från Nadejda-korsningen norr om centrum till Cherni Vrah-boulevarden i södra bostadsområdet är ett flaggskeppsprojekt inom Bulgariens operativa program för transport 2007–2013.

Den kommer att bestå av 6,5 km spår och sju tunnelbanestationer, och i själva verket utgöra det saknade avsnittet av linje II, och förbinda punkter norr och söder om centralstationen och den centrala busstationen. Fem av tunnelbanestationerna kommer att vara helt nya; två existerar redan men måste genomgå en ordentlig förbättring.

Omedelbar förbättring av tillvaron

Den nuvarande första fasen är ett viktigt steg när det gäller att förbättra vardagslivet för invånare och pendlare. Resor på vägarna i denna del av staden är långsamma och frustrerande; trafikens hastighet är nu nere på omkring 8–10 km/h och föroreningarna som kommer därav är ofrånkomligen också ett stort bekymmer.

Så snart fas I har avslutats under tidiga 2012, kan järnvägstransporter stå för upp till 25 % av alla resor, vilket skulle göra det möjligt för trafiken att återgå till hastigheter på mellan 40 och 50 km/h. Detta skulle ha stor effekt på luftföroreningarna och minska buller och vibrationer.

Ett mer integrerat och snabbare nätverk inför framtiden

På längre sikt, till år 2020, kommer fas II att skapa ett mycket mer välintegrerat transportnät. När de centrala tåg- och busstationerna förbundits med varandra, är nästa steg att skapa förbindelser till flygplatsen och ge resenärerna ett transportsystem som passar 2000-talet.

De framsteg som hittills gjorts är mycket uppmuntrande. Alla aspekter av projektet håller både tid och budget – ett bevis på god ledning under det operativa transportprogrammet. Detta i sig bidrar till det positiva ekonomiska klimatet och ligger till grund för bredare perspektiv för stadsförnyelse i hjärtat av staden.

LÄS MER:

<http://metropolitan.bg/en>



Uppgradering av Sofias tunnelbana – förbättrar livet för invånarna och lyfter näringslivet.

NY ANLÄGGNING I HAMNEN I LA ROCHELLE FÖR ATT MÖTA EN VÄXANDE MARKNAD

Olika projekt, med olika varaktighet, har bidragit till hamnens utveckling.

Regionalt investeringsprogram 2007–2013:
52 miljoner euro

ERUF-bidrag: 12,48 miljoner euro

Nationell medfinansiering: 39,52 miljoner euro

Hamnen i La Rochelle beskrivs av Lloyds of London som "Atlantens bästa hamn med kapacitet att hantera fartyg på över 100 000 ton dödvikt". Från denna dominerande ställning har La Rochelle expanderat ytterligare för att möta den växande efterfrågan på sjöfart och handel. Den nya hamnanläggningen St Marc är färdig och i bruk, medan en ny fördämning vid La Repentie är på gång för att skapa ytterligare kapacitet.

La Rochelles naturliga tillgångar

Detta är den enda djupvattenhamnen längs Atlantkusten och den är naturligt skyddad av öar. Det är den största franska hamnen för handel med skogs- och jordbruksprodukter, särskilt spannmål, och efterfrågan fortsätter att växa. Hamnens strategiska mål är att nå en årlig omsättning på 10 miljoner ton till år 2015. Planering och utveckling av hamnens utbyggnad påbörjades 2000 och är på väg att slutföras till 2012. En attraktiv, modern anläggning som uppfyller bästa miljöstandard ska skapas.

Hamnanläggningen St Marc

Hamnanläggningen St Marc, färdig och i bruk sedan mars 2011, är särskilt utformad för bulksjöfart. Dess djup betyder att det inte finns någon risk ens för de tyngsta fartygen att gå på grund och hamnens kommersiella möjligheter ökar avsevärt i och med dess kapacitet att hantera frakt av denna storlek.

La Repentie

Arbetet påbörjades i september 2010 med att skapa en längre djupvattenhamn som sträcker sig över 1,4 km. Som komplement till utvecklingen av St Marc kommer denna hamn att göra det möjligt för La Rochelle att möta den ökande efterfrågan på frakt i alla kategorier.

Betoningen på hållbar utveckling är särskilt relevant här: där det varit möjligt har endast lokala material använts och de stora mängder stenmaterial som krävts har till stor del återvunnits från andra platser i regionen.

Tillgång till järnväg och vägar

Förbättrad tillgång till järnvägar och vägar och uppgraderade bekvämligheter är en annan viktig del av de aktuella investeringarna. Hamnen äger nu 45 km järnväg som förbinder alla terminaler. En investering på 4 miljoner euro har gjorts i järnvägskapaciteten, med särskild tonvikt på godstransporter. Utveckling av väginfrastrukturen kring Jeumont, det viktigaste hamninloppet, visar hur hamnen kan göras mer attraktiv och funktionell.

Dessa massiva investeringar för att öka kapaciteten och faciliteterna stöder utsikterna för tillväxt i Poitou-Charentes-regionen. Lokalt, i Charentes-Maritime, fortsätter utsikterna för jobb som är kopplade till hamnen att växa och regionen som helhet blickar framåt mot en lysande framtid.

LÄS MER:

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

"Atlantens bästa hamn" blev just ännu bättre.
Förbättring av hamnen i La Rochelle.



ATT BYGGA EN BÄTTRE MOTORVÄG I SLOVENIEN

Projektet löper under perioden 2007–2010

Sammanhållningsfondens stöd till projektet uppgår till 87,2 miljoner euro

Total budget: 219 miljoner euro

Resor på vägen mellan Slovenien och Kroatien har blivit lättare sedan de sista två avsnitten av motorväg A2 i Dolenjska-regionen färdigställts. Med sin totala sträcka på nästan 15 km medför denna nya infrastruktur snabbare transporter, tidsbesparing och säkerhetsmässiga fördelar på lokal, regional och internationell nivå.

Till år 2013 kommer Sloveniens nationella program för motorvägskonstruktion att ha åstadkommit omkring 600 km av moderna motorvägar, motortrafikleder och andra allmänna vägar. Den 175 km långa motorväg A2 korsar landet från gränsövergången till Österrike i Karawankerna via huvudstaden Ljubljana till gränsövergången till Kroatien vid Obrežje och är en viktig del av detta vägnät.

Ny infrastruktur

De två senaste projekten ägde rum vid A2 nära Novo mesto, från Pluska till Ponikve (7,6 km) och Ponikve till Hrastje (7,2 km). De sväljer trafik som tidigare använde en motortrafikled.

Arbetet, som utfördes av motorvägsföretaget DARS och delvis finansierades av EU:s sammanhållningsfond, omfattade konstruktionen av 20 avsnitt infrastruktur. Bland dem ingick Leščevoje-tunneln med dubbelt flöde, viadukter i Dole, Ponikve och Trebnje, nio underfarter, en bro för fotgängare och fyra överfarter för fordon.

Sloveniens motorvägsföretag håller ett öga på systemet.

Fördelarna redan kännbara

De nya motorvägsavsnitten öppnade i juni 2010. De bör främst vara till nytta för invånare i sydöstra Slovenien i och med att de lyfter regional handel och turism samt kortar resorna för pendlare till Ljubljana. Trafiksäkerheten och kapaciteten har också ökat, medan bullerskydd och annan ny infrastruktur kommer att förbättra den lokala miljön.

Den nya motorvägen förbättrar också transportförbindelser till Kroatien då den bidrar till att fullborda den alleuropeiska transportkorridoren nr 10 från Salzburg i Österrike till Thessaloniki i Grekland. Den utgör på så vis en betydande utvidgning av TEN-T mot Central- och Östeuropa, inför EU:s nästa utvidgning.

Ett annat nyckelavsnitt (10 km) av motorväg A2 öppnades för trafik i september 2008 mellan Vrba och Peračica i nordvästra Slovenien, och det sista avsnittet om 2,4 km mellan Peračica och Podtabor öppnar i juni 2011. Detta projekt medfinansierades också av EU och förbättrar flödet av lokal och nationell trafik samt transittrafik i ett område som är känt för sina flaskhalsar på vägarna.

LÄS MER:

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



FÖRBÄTTRAD FÖRBINDELSE MED INTERNATIONELLA FÖRDELAR I TJECKIEN

Projektet löper under perioden 2008–2011

Sammanhållningsfondens bidrag till projektet uppgår till 105 miljoner euro

Total budget: 144,2 miljoner euro

Tågresor i Tjeckien har blivit snabbare, bekvämare och säkrare tack vare en omfattande modernisering av landets öst-västliga, tredje järnvägskorridor för transitering. Fullbordandet av en 32 km lång linje i korridorens västligaste del är en viktig milstolpe. Den möjliggör också bättre järnvägsförbindelser till Tyskland, samtidigt som den gynnar de mer omfattande trans-europeiska transportnäten (TEN-T).

Projektet ägde rum mellan städerna Stříbro och Planá u Mariánských Lázní. Målet var att rusta upp järnvägsspår och relaterad infrastruktur till modern europeisk standard och samtidigt förbättra förbindelsen mellan Prag och Plzeň, och Cheb, en småstad nära den tjeckisk-tyska gränsen. Det är ett av nio separata projekt för järnvägsmodernisering längs järnvägslinje 170 och finansieras delvis av EU.

Snabbare, tyngre tåg

Från mitten av 2008 förbättrade entreprenörerna banöverbyggnaden på huvudspåren till en internationell industristandard för att bära tåg i 110 km/h med 22,5 tons axeltryck. De moderniserade också kontaktledningar, telekommunikations- och signalutrustning etc. Åtta järnvägs korsningar rekonstruerades eller modifierades.

Med den nya infrastrukturen på plats kommer de snabbaste tågen med lutningsteknik att köra denna sträcka på upp till 140 km/h, vilket innebär en ökning på 50 km/h. Detta kommer att minska restiden för inhemsk, internationell och transiterande passagerartrafik samt godstrafik som nyttjar järnvägslinjen Prag-Cheb mellan Tjeckien och Tyskland. "Värdet av tidsbesparingen för järnvägstransport här uppskattas till mer än 2 miljoner euro per år", säger Filip Hainall från det tjeckiska transportdepartementet.

Infrastruktur med EU-standard

Bättre bärförmåga innebär att spåren kan bära containrar av internationell standard och att godstrafikens tillförlitlighet ökar. Beredning av säkerhets- och kommunikationsutrustning har gjort linjen redo för installation av det senaste europeiska systemet för driftledning av järnvägen (European Rail Traffic Management System/European Train Control System, ERTMS/ETCS).

Ökad hastighet och förbättrad säkerhet och bekvämlighet på denna linje kommer att gynna människor i och utanför regionen. Det bör också öka trafiken och handeln på den långväga järnvägsförbindelsen inom TEN-T från Aten i Grekland till Nürnberg i Tyskland. Investeringar i detta projekt kommer således att främja hela EU.

LÄS MER:

Czech Railway Infrastructure Administration www.szdc.cz



Lok på den nyligen förbättrade linjen vid Stříbro.

RÖRLIGHETEN I STÄDERNA OMRÖVAS: NÄTVERK FÖR AKTIVT RESANDE

Att förändra mönstret för rörlighet i städerna kan bidra påtagligt till att få bukt med transportproblem och minska beroendet av fossila bränslen. Mot bakgrund av den ekonomiska krisen och stadigt stigande oljepriser, får detta ännu större betydelse. Nätverket för aktivt resande (*Active Travel Network*) etablerades för att minska ensamåkandet i bilar i små och medelstora städer genom att utnyttja möjligheten till en rejäl omställning vad gäller transporter.

Som en del av programmet Urbact II uppmuntrar nätverket till promenader och cykling som riktiga alternativ inom "aktivt resande". Nätverket fokuserar på att hantera rörlighet och medvetet resande.

Att öka medvetenheten är projektets centrala fokus. Eftersom det redan finns gott om know-how och dokumenterad kunskap såsom handböcker och vägledning om infrastruktur och planeringslösningar, riktar nätverket medvetet in sig på frågans "mjuka dimension", att

- främja önskat beteende och stävja oönskat beteende genom lämpliga strategier med både morot och piska,
- arbeta med marknadsföring,
- förändra människors sätt att tänka (intressenter) och bete sig (medborgare),
- organisera icke-motoriserad transport och förbindelser till kollektivtrafik,
- utveckla utbildningar.

Gemensamma och specifika utmaningar

Som ett första steg genomförde nätverkets partner en "aktivt resande"-revision – grundad på den befintliga cykelrevisionen Bicycle Policy Audit (BYPAD) – för att lägga grunden för utbyte och lärande, granskning av erfarenheter och utveckla lokala handlingsplaner. Till skillnad från andra expertledda miljörevisioner, omfattade revisionen tre grupper av intressenter: politiker, lokala myndigheter och planerare liksom användare som nu är medlemmar i Urbacts lokala stödgrupper i varje partnerstad. Tillsammans ringade de in de viktigaste delarna i handlingsplanen inklusive prioriteringar, nödvändiga åtgärder, villkoren för genomförandet och de olika aktörernas ansvar.

Alla partner står inför vanliga utmaningar såsom brist på en enhetlig politik för cykel- och promenadfrågor, stor potential att ersätta korta bilresor med promenader eller cykling och avsaknaden av en engagerad grupp intressenter. Men de måste också hantera specifika utmaningar, och det är därför varje lokal handlingsplan ska fokusera på ett visst tema (t.ex. hälsoeffekterna av EU:s direktiv om minskning av buller).

Projektet leds av den österrikiska staden Weiz. Partner är Norderstedt (Tyskland), Skanderborg (Danmark), Serres (Grekland), Novara och Riccione (Italien), Radzionkow (Polen), Sebes (Rumänien), Lugo (Spanien), Ljutomer (Slovenien) liksom universitetet i Graz (Österrike).

LÄS MER:

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





Transportinfrastruktur är en viktig drivkraft för regional utveckling. Ett effektivt transportnät är nödvändigt för en hållbar ekonomisk tillväxt och territoriell balans. Regioner som hamnat på efterkälken står inför problem med den ekonomiska utvecklingen som härrör delvis från bristfälliga transportsystem och dåliga förbindelser med de andra regionerna i de berörda länderna liksom med andra regioner i EU. Det är ingen tillfällighet att de flesta mål 1-regioner i EU-15 ligger i utkanten av EU, långt från både nationella centrum och EU:s centrum för ekonomisk verksamhet.

Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden har historiskt varit en viktig källa till finansiering för de investeringar som behövs för att minska obalanser i transportinfrastrukturen i EU:s eftersläpande regioner. Trots betydande investeringar i mål 1-regioner under tidigare programperioder, kvarstod stora skillnader i donationsmedel runtom i EU i början av perioden 2000–2006, både när det gäller snabba färdsätt mellan regioner och effektiva förbindelser inom regioner.

Transportproblemen i EU-12-länderna var ännu mer angelägna. Här var de största bristerna inte i första hand otillräckliga nätverk, utan skicket på vägar och järnvägar. Restiderna var oftast mycket längre, både för att många vägar och järnvägar var i akut behov av lagning efter år av försummelse och för att de inte var utformade för dagens trafikbelastning.

Riktad finansiering för att öka hållbarheten

Sammanhållningspolitiken har förbättrat vägnätet i EU och kvaliteten på järnvägens infrastruktur och lindrat kapacitetsproblemen vid viktiga hamnar och flygplatser. Denna hjälp gynnar den ekonomiska utvecklingen i de regioner som är stödberättigade. Tonvikten på väginriktade projekt under perioden 2000–2006 har dock inte underlättat trafikomställningen, vilket förblir en utmaning för den miljömässiga hållbarheten, och inte heller har den tagit itu med trängseln eller andra problem som uppstått till följd av ökningen av vägtrafiken.

Medan EU-12-länderna kommer att behöva förbättra sina befintliga vägnätverk i linje med EU:s standard även fortsättningsvis, bör transportinvesteringar i ökad utsträckning fokusera på att leverera hållbara transportlösningar på både nationell och regional nivå. Investeringarna kommer att behöva stödja viktiga politiska mål, som t.ex. att minska koldioxidutsläpp och andra utsläpp från vägtransporter, lindra trängseln och förbättra vägsäkerheten. Dessa mål kommer att behöva stöd genom målinriktade investeringar som utformats för att uppmuntra en trafikomställning bort från privata bilar och godstransporter på vägarna.

När det gäller järnvägen, i synnerhet höghastighetsjärnvägar, bör EU-medlens roll granskas och motiveras från fall till fall, och finansiering endast tillhandahållas i fall som uppmuntrar regional utveckling bortom de viktigaste centrumen. Andra investeringskällor finns för utvecklingen av EU:s strategiska järnvägsnät (t.ex. TEN-T-budgeten). Dessutom finns belegg för att investeringar i vanlig järnväg ofta är att föredra, då de resulterar i regional utveckling med mindre medel och på kortare tid.

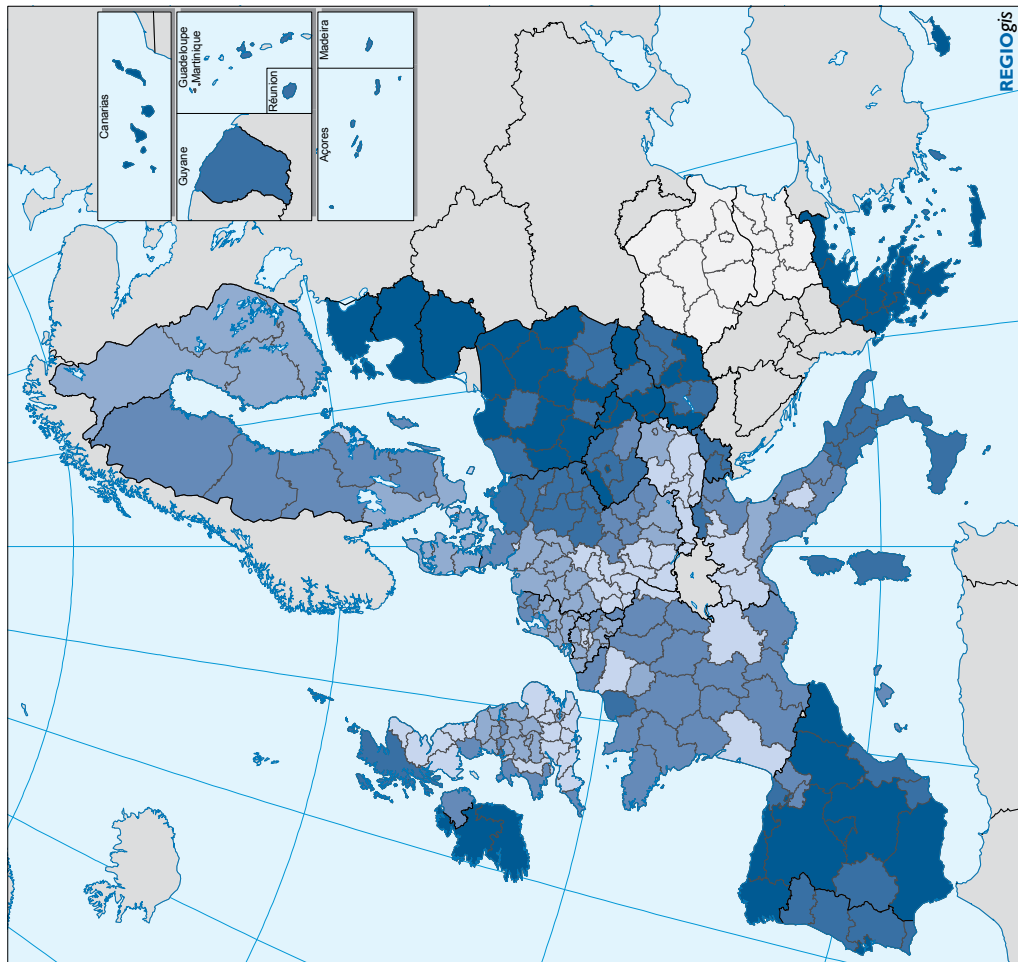
När det gäller andra transportsätt (i luften och till sjöss), där resultaten är mindre tydliga, bör investeringarna uppmuntra regional utveckling. Användningen av EU-medel bör villkoras till det faktum att det också finns andra finansieringskällor för denna typ av investeringar. Till exempel kan multimodala förbindelser vara en bättre investering än att bara utöka en viss hamns kapacitet.

Uppgifter från efterhandsutvärderingen av perioden 2000–2006

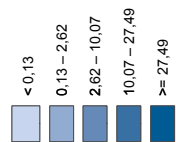
Sammanlagt tilldelades transporter cirka 33,8 miljarder euro från ERUF under programperioden. 17,2 miljarder euro ställdes till förfogande från Sammanhållningsfonden.

- **ERUF** medfinansierade 13 % av all ny höghastighetsjärnväg och 24 % av utbyggnaden av motorvägar.
- **ERUF** medfinansierade 26 % av 7 734 km motorväg som fullbordades i EU-15 och förbättringen av 3 000 km järnväg.
- **Sammanhållningsfonden** medfinansierade 1 281 km nya vägar och 3 176 km ombyggda vägar (totalt **4 457 km vägar**, nya och ombyggda).
- **Sammanhållningsfonden** medfinansierade 2 010 km ny järnväg och 3 840 km ombyggd järnväg (totalt **5 850 km järnväg**, ny och ombyggd).

Regionalpolitikens investeringar i transportinfrastruktur, 2000–06



% av total finansiering

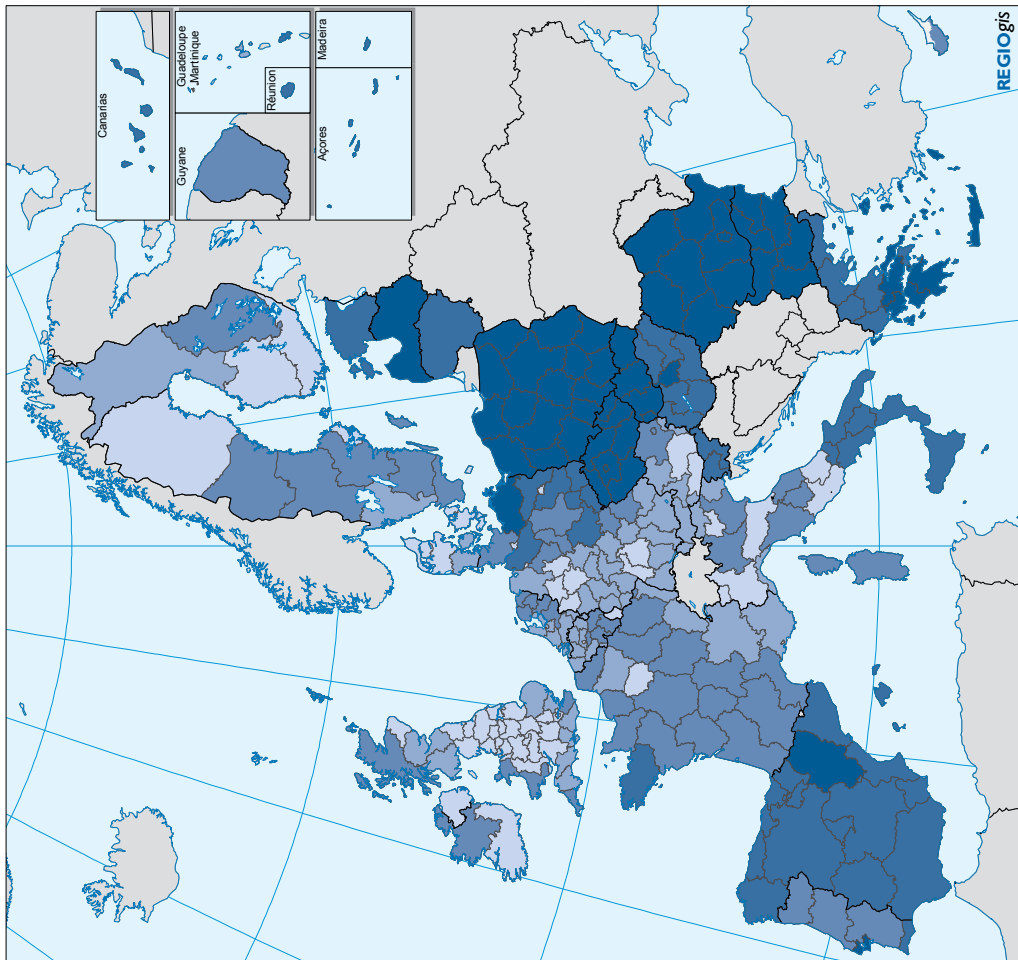


EU-27 = 22,3
 Finansieringen för transportinfrastruktur uppgår till
 cirka 48 miljarder euro
 Källa: GD Regionalpolitik

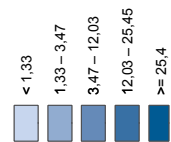


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Regionalpolitikens planerade investeringar i transportinfrastruktur, 2007–13



% av total finansiering



EU-27 = 22,0
 Finansieringen för transportinfrastruktur uppgår till
 cirka 76 miljarder euro
 Källa: GD Regionalpolitik



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

RESULTATET AV DET OFFENTLIGA SAMRÅDET OM DEN FEMTE SAMMANHÅLLNINGSRAPPORTEN

Det offentliga samrådet om slutsatserna från den femte sammanhållningsrapporten, som gav hundratals intressenter möjlighet att bidra genom att uttrycka sina åsikter om den framtida sammanhållningspolitiken, blev en riktig succé med över 444 inkomna bidrag mellan den 12 november 2010 och den 31 januari 2011.

VILKA SVARADE?

- 26 medlemsländer
- 225 regionala och lokala myndigheter
- 66 näringslivs- och arbetsmarknadsparter
- 37 europeiska intressegrupper inom området territoriella frågor
- 29 civila samhällsorgan
- 21 medborgare
- 15 privata företag
- 8 akademiska institutioner och forskningsinstitutioner
- 1 EU-institution
- 9 andra intressenter

Att öka mervärdet av sammanhållningspolitiken

Sammanhållningspolitikens roll när det gäller att främja målen i Europa 2020-strategin sågs överväldigande positivt av de svarande, även om många betonade att det är nödvändigt med flexibilitet för att möta särskilda behov och utmaningar.

Bättre samordning mellan ERUF, ESF, Sammanhållningsfonden och Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) och Europeiska fiskerifonden (EFF) var av stor vikt för de svarande.

Även om det också finns ett brett samförstånd om behovet av att göra sammanhållningspolitiken mer effektiv, var det mycket omdebatterat i inläggen att göra detta genom införandet av villkorlighet, incitament eller en resultatreserv.

Starkare styrning

Bidragen visar på en allmän enighet om behovet av en ambitiös dagordning för städerna, men också av bättre förbindelser mellan stads- och landsbygdsområden och utvecklingen av makroregionala strategier. Eftersom sammanhållningspolitiken

engagerar många olika styrvivåer och intressenter, gav många svarande sitt stöd till idén att stärka principen om partnerskap genom ett ökat deltagande av lokala partner.

Ett förenklat system för implementering

Ett enklare system för genomförande var den grundläggande idén som godkändes av de flesta svarande som argumenterade för en förnyad revisionsprocess liksom för en stärkt samordning mellan fonderna. Det rädde allmän enighet om att utvidga N+2-regeln om återtagande åtminstone för första året, eventuellt att utvidga den till N+3.

Sammanhållningspolitikens uppbyggnad

Enligt de flesta svarande bör ESF bevaras som den är, men synergieffekter och ökad samordning med ERUF vore välkomna. Slutligen fick skapandet av en mellankategori för regioner, som skulle ersätta det nuvarande systemet med in- och utfasning, ett brett stöd av de flesta svarande.

Resultaten från det offentliga samrådet kommer att beaktas i reflektionerna om de rättsliga ramarna efter 2013.

LÄS MER:

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



| DATUM 2011 | HÄNDELSE | PLATS |
|-----------------|--|---------------|
| 15–16 september | Konferensen The Benefits of Transnational Cooperation: 13 program – 1 mål: att förbättra livskvaliteten i Europas regioner! | Katowice (PL) |
| 10–13 oktober | Open Days | Bryssel (BE) |
| 24–26 oktober | Baltic Development Forum och andra årliga forumet för berörda aktörer om EU:s strategi för Östersjön | Gdańsk (PL) |
| 27–28 oktober | Konferens: Jessica och Jeremie | Warszawa (PL) |
| 24 november | Konferens: En integrerad strategi för utveckling – nyckeln till ett smart och hållbart Europa för alla | Poznań (PL) |
| 25 november | Informellt ministermöte | Poznań (PL) |
| 28–29 november | Espon-veckan – Espon 2013, seminarium | Kraków (PL) |

Ytterligare information om dessa evenemang finns i kalendariet på Inforegios webbplats:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/



Panorama tar gärna emot kommentarer och frågor. Vi vill höra från dig, så kontakta oss för att dela med dig av dina erfarenheter.

Vill du att kommande nummer av Inforegio Panorama ska ta upp några särskilda ämnen inom regionalpolitik? Tala om detta för oss genom att höra av dig till

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-SV-C

ISSN 1725-8170

© Europeiska unionen, 2011
Återgivning tillåten om källan anges.

Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för regionalpolitik
Kommunikation, information och förbindelser med tredjeland,
Raphaël Goulet
Avenue de Tervueren 41, BE-1040 Bryssel
E-post: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_sv.htm

