



Unia Europejska
Polityka regionalna

info regio

| Nr 18 | grudzień 2005 |

panorama



**Transport motorem
rozwoju regionalnego**

Spis treści

Transport *motorem rozwoju regionalnego*

Infrastruktury transportowe: połączyć wzrost i spójność w Europie

Niezbędne dla regionalnego wzrostu gospodarczego infrastruktury transportowe jedynie pod pewnymi warunkami pozytywnie wpływają na spójność społeczną.

Zrównoważony transport jednym z priorytetów polityki europejskiej

Wspieranie gałęzi transportu przyjaznych dla środowiska jest jednym z czterech filarów wspólnotowej strategii zrównoważonego rozwoju. Jednym z głównych celów polityki europejskiej będzie docelowo oddzielenie wzrostu sektora transportu od wzrostu gospodarczego.

Świadectwa dobrych praktyk: kraje znad Dunaju

EFRR w akcji: Francja, Zjednoczone Królestwo, Grecja, Finlandia

Świadectwa dobrych praktyk: Interreg III B Europa Północno-Zachodnia

Reportaż: Algarve na skrzyżowaniu dróg

Modernizacja sektora transportu zbiega się z nowym dla południa Portugalii etapem rozwoju społeczno-gospodarczego.

Świadectwa dobrych praktyk: Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Finlandia

Świadectwa dobrych praktyk: Hiszpania

Fundusz Spójności i ISPA w akcji

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Zdjęcia (strony): Komisja Europejska (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDD (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

Okładka: Kontenery tranzytowe w porcie w Belfaście (Zjednoczone Królestwo).

Przy redakcji tego numeru współpracowali również: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Wydawca: Thierry Daman, KE, DG ds. Polityki Regionalnej

Czasopismo to jest drukowane w języku angielskim i francuskim na papierze utylizowanym.

Dossier tematyczne jest dostępne w 19 oficjalnych językach Unii Europejskiej na stronie internetowej http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_pl.htm

Teksty niniejszej publikacji nie stanowią zobowiązań prawnych.

Infrastruktury transportowe: połączyć wzrost i spójność w Europie

Yves Crozet ⁽¹⁾

Niezbędne dla regionalnego wzrostu gospodarczego infrastruktury transportowe jedynie pod pewnymi warunkami pozytywnie wpływają na spójność społeczną.



Most na autostradzie Bilbao–Santander (Hiszpania)

Europejska Wspólnota Gospodarcza już od chwili powstania pod koniec lat pięćdziesiątych musiała radzić sobie z problemem różnicowanego poziomu życia w państwach członkowskich. Różnice PKB na jednego mieszkańca były wówczas bardzo odczuwalne, na przykład między Niemcami a Włochami. Stawały się jeszcze bardziej wyraźne po porównaniu regionalnego PKB na jednego mieszkańca: regiony Badenia-Wirtembergia czy Ile de France były znacznie bogatsze niż Apulia czy Sycylia. Ta kluczowa kwestia powracała przy każdym kolejnym rozszerzeniu Unii Europejskiej. Wśród nowych państw, które stopniowo przystępowały do Unii (Grecja, Hiszpania, Portugalia, Polska...), znajdowały się, i nadal się znajdują, regiony, w których PKB na jednego mieszkańca jest ponad piętnastokrotnie niższy niż w regionach najbogatszych.

Ponieważ jednym z celów Unii Europejskiej jest zniwelowanie różnic poziomu życia w państwach członkowskich, nie można było przystać na tę sytuację ani też pozwolić, by sama się rozwiązała jedynie poprzez migrację mieszkańców z obszarów biedniejszych do obszarów bardziej dynamicznych. Umożliwienie słabszym regionom poznania znacznego wzrostu gospodarczego i, jeśli to możliwe, szybszego niż w innych regionach, stało się jednym z priorytetów Unii Europejskiej. W tej sytuacji infrastrukturom transportowym wyznaczono kluczową rolę polegającą na pogodzeniu wzrostu gospodarczego ze społeczną spójnością.

To wcale nie musi być „niewykonalna misja”, trzeba jednak pamiętać, że rozwój infrastruktury nie stanowi panaceum na problemy. Infrastruktury transportowe, choć niezbędne dla regionalnego wzrostu gospodarczego, jedynie pod pewnymi warunkami przyczyniają się do zwiększenia spójności społecznej.

Wzrost i konwergencja: podwójne zadanie dla infrastruktury transportowych

Wzrost gospodarczy w gospodarce rynkowej jest oparty nie tylko na postępie technicznym i wynikającym z niego wzroście produktywności. Jak już u zarania ekonomii politycznej wykazali wielcy jej twórcy, tacy jak Adam Smith i David Ricardo, międzynarodowy podział pracy również odgrywa pierwszoplanową rolę. Nawet w świecie bez postępu technicznego zbliżenie do siebie stref produkcyjnych o różnych kosztach produkcji samo w sobie stanowi czynnik zbiorowej korzyści. Intuicję tych pionierów potwierdziły późniejsze prace współczesnych ekonomistów, uwieńczone słynnym twierdzeniem, nazywanym „teorematem HOS” (Heckscher, Ohlin, Samuelson): wolny przepływ towarów i usług jest odpowiednim substytutem dla niejednakowych czynników produkcyjnych dostępnych na danym obszarze. Nawet jeśli mamy zbyt duże skłonności do zapominania o tym, każdego dnia tego doświadczamy, za każdym razem, kiedy pijemy kawę czy herbatę, za każdym razem, kiedy korzystamy z naszego samochodu, konsumujemy produkty (produkty tropikalne, ropę), które niemal w ogóle nie są produkowane w Europie, ale z których możemy korzystać dzięki międzynarodowemu podziałowi pracy.

W tej sytuacji infrastruktury transportowe odgrywają kluczową rolę. To one umożliwiają przepływ towarów i połączenie między poszczególnymi obszarami. Niemieckie samochody, szwedzkie meble czy fińskie telefony są sprzedawane w całej Europie, podobnie jak hiszpańskie owoce i warzywa oraz włoskie ubrania. Z punktu widzenia producentów rozwój efektywnych środków

⁽¹⁾ Profesor nauk ekonomicznych, Uniwersytet Lyon2, Dyrektor LET (Laboratorium Ekonomii Transportu), UMR CNRS nr 5593 (www.let.fr).

transportu poszerza strefy zaopatrzenia, co pozwala na seryjną produkcję towarów, a co za tym idzie na obniżenie jednostkowych kosztów produkcji. Ponieważ ta obniżka jest znacznie większa niż towarzyszący jej wzrost kosztów transportu, największe korzyści z tego systemu odnosi końcowy konsument. Żyje on w gospodarce urozmaiconej, w której między państwami europejskimi dominuje wymiana „małych różnic”. Niemiec-ki miłośnik aut może także nabyć samochody hiszpańskie, a francuski gastronom może się delektować włoskimi winami...

Pierwszym zadaniem infrastruktury transportowych jest zatem wpłynięcie na ukierunkowaną obniżkę kosztów i na ogólny wzrost gospodarczy, który jest z tym związany. Jednak ich rola nie ogranicza się tylko do tego: trzeba wziąć także pod uwagę konkretne warunki panujące na danym obszarze. Doświadczenie pokazuje, że ośrodki produkcji i konsumpcji mają tendencję lokowania się w pobliżu najbardziej efektywnych infrastruktury. Rozwój kolei żelaznej w XIX wieku oraz autostrad i lotnisk w XX wieku potwierdził tę diagnozę: infrastruktury transportowe mają znaczący wpływ na rozwój i na hierarchizację terytoriów. Regiony, do których jest dobry dostęp, lepiej sobie radzą niż obszary mniej dostępne. Z tego powodu finansowanie i budowa infrastruktury transportowych od dawna stanowią kluczowe zadania państw. Chcąc skonsolidować jedność narodową, państwa już od dawna otaczały opieką budowę kanałów, kolei lub autostrad, by jak najlepiej służyły one danemu obszarowi.

Unia Europejska stanęła przed takim samym zadaniem. Jak już w 1977 r. wskazywał raport MacDougalla⁽²⁾, regiony peryferyjne i słabo rozwinięte muszą dysponować nowoczesnymi infrastrukturami transportowymi, które łączyłyby je z rynkami, zarówno w celu zdobycia zaopatrzenia, jak i zbycia towarów produkowanych lokalnie. Finansowanie infrastruktury transportowych stało się zatem jedną z głównych form solidarności wspólnotowej. Podczas gdy solidarność międzyludzka w dużej mierze pozostała w gestii państw członkowskich (ubezpieczenie społeczne, pomoc dla najbardziej potrzebujących), solidarność międzyregionalna stała się dźwignią wykorzystywaną przez Unię w celu wsparcia spójności społecznej poprzez konwergencję poziomu życia. Dlatego też takie państwa, jak Grecja, Hiszpania⁽³⁾ czy Portugalia masowo otrzymywały fundusze europejskie (subwencje i pożyczki z EBI) na poprawę sieci drogowej i kolejowej. Podobnie jest dziś, choć w znacznie mniejszym zakresie, w przypadku dziesięciu nowych



Aalborg (Dania): lotniska regionalne stymulują rozwój gospodarczy

państw członkowskich, ale również państw kandydujących. Poprawa i budowa połączeń między sieciami transportowymi stanowią konkretną formę solidarności wspólnotowej. Dowodem na to są duże europejskie „korytarze” lub niedawny raport Van Mierta⁽⁴⁾, który proponuje Unii współfinansowanie ponad dwudziestu dużych projektów infrastrukturalnych, głównie o charakterze transgranicznym, a więc międzynarodowym.

Zmagania spójności z polaryzacją

Biorąc pod uwagę wcześniejsze rozumowanie, gospodarcza i społeczna kluczowa rola infrastruktury transportowych nakazuje wznowienie programów obejmujących duże projekty budowlane. Projekty zawarte w raporcie Van Mierta zasługują na szybkie wdrożenie, a związane z tym decyzje budżetowe i finansowe powinny być podjęte. Skąd zatem bierze się wrażenie, że Unia i wiele państw członkowskich waha się przed rozpoczęciem ich realizacji? Co to za melodia, która szepcze nam do ucha, że infrastruktury transportowe nie stanowią panaceum? Że oczekiwane efekty w postaci wzrostu i spójności nie koniecznie się pojawiają? Że mogą zaskoczyć nas negatywne skutki, w szczególności związane z ochroną środowiska? Tych kwestii nie wolno przemilczać ani nie można udawać, że nie istnieją. Wręcz przeciwnie: one wymagają uważnego przeanalizowania, ponieważ to one w końcu naświetlą warunki sukcesu podwójnej misji infrastruktury transportowych.

Skupmy się najpierw na pytaniach i wątpliwościach, które wstrzymują jednostki finansujące, publiczne i prywatne przed rozpoczęciem budowy nowych infrastruktury transportowych.

Pierwsza wątpliwość jest natury technicznej i ekonomicznej: czy natężenie ruchu pojazdów przewidywane przez projektodawców zostanie potwierdzone po rozpoczęciu realizacji projektu? Liczne przykłady z ostatnich lat pokazały, że przewidywania były zdecydowanie zbyt optymistyczne: Eurotunel, autostrada M1 na Węgrzech, szlak wodny Ren–Men–Dunaj... oto inwestycje, które nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Stąd nieufność decydentów wobec ryzyka (rzeczywiste koszty budowy, dane liczbowe dotyczące natężenia ruchu pojazdów...) i odkładanie ostatecznej decyzji, jak w przypadku nowego połączenia kolejowego pomiędzy Włochami a Francją.



Nowy skład kolejowy w Drogheda (Irlandia)

⁽²⁾ Komisja Europejska, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration* (Raport MacDougalla), Bruksela, 1977.

⁽³⁾ Pomoc europejska otrzymana przez Hiszpanię w latach następujących po jej przystąpieniu do Unii przez ponad 10 lat stanowiła 1% jej PKB.

⁽⁴⁾ Komisja Europejska, „Priorytetowe Projekty Transeuropejskiej Sieci Transportowej do 2020 r. – Raport Grupy Wysokiego Szczebla”, Bruksela, 2003.

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

Druga wątpliwość dotyczy środowiska. Rozbudowując infrastrukturę, w szczególności portowe, lotnicze i drogowe, czyż nie będziemy zachęcać do niezrównoważonej mobilności przestrzennej? W sytuacji gdy niewralgiczne terytoria przecina już autostrada i kolej, tamtejsi mieszkańcy niepokoją się na samą myśl o jakimkolwiek nowym projekcie, nawet jeśli chodzi tylko o rozbudowę.

Trzecia wątpliwość jest natury społecznej i lokalnej. Kto tak naprawdę korzysta z dobroczynnych skutków budowy nowej infrastruktury transportowej? Czy oczekiwane „efekty budujące” nie okażą się raczej „rujnującymi”? Czy nowa autostrada, której zadaniem było ułatwienie dostępu do peryferyjnego regionu nie przyspieszy przechodzenia miejsc pracy i części mieszkańców do obszarów lepiej rozwiniętych? Oczekiwana konwergencja poziomów życia dokona się wówczas głównie poprzez przepływ siły roboczej, oddalając nas od logiki solidarności.

Te wątpliwości są zrozumiałe. W sytuacji gdy populacja Europy wkracza w fazę jako takiej stabilności, w chwili gdy zasady zrównoważonego rozwoju stają się obowiązujące, infrastruktura transportowa nie może być już przedstawiana jako magiczna różdżka zdolna rozwiązać wszystkie problemy. Musi być oczywiste, że niektóre projekty, pomimo silnego lobowania przez pewne grupy, należy odrzucić lub opóźnić ich wdrażanie. Wątpliwości powinny być regułą, reakcją wobec optymistycznych prognoz dotyczących natężenia ruchu pojazdów. Jednak nie należy wyciągać z tego wniosku, że Europa nie musi już finansować nowych infrastruktur transportowych. One wciąż są konieczne ze względów gospodarczych i społecznych, ale należy je przeanalizować i programować, biorąc pod uwagę pewne warunki.

Na początek widać wyraźną różnicę pomiędzy krajami, w których poziom życia nadal jest zdecydowanie niższy niż średnia europejska, a obszarami lepiej rozwiniętymi. Nie należy zabraniać Polsce czy Grecji, w imię ochrony środowiska, budowania efektywnych sieci autostrad. Wiemy, że przepływ osób i towarów jest silnym czynnikiem wzrostu gospodarczego. Nie wolno o tym zapominać. Choć należy unikać nadmiernych inwestycji w infrastrukturę dla ruchu o słabym natężeniu, nie wolno wykluczać tego typu inwestycji ani w nowych, ani w starych państwach członkowskich. Rozwój partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) jest obecnie skutecznym sposobem przesiewu i oddzielenia do-



Platforma intermodalna kolejowo-drogowa w Prato (Włochy)

brych projektów infrastrukturalnych od złych. Dzięki tej metodzie można lepiej zidentyfikować ryzyko i rozdzielić je pomiędzy poszczególnymi aktorami publicznymi. Społeczności muszą bardzo wyraźnie wypowiedzieć się na temat ryzyka dotyczącego natężenia ruchu: czy są one gotowe wziąć je na siebie?

Konieczne jest również jasne przedstawienie sprawy dotyczącej wpływu inwestycji na wzrost gospodarczy i spójność społeczną. Zamiast obiecywać ogólną poprawę, logiczniej jest pokazać, jakie będą efekty polaryzacji wynikłe ze stworzenia nowej infrastruktury. Pozytywny i negatywny wpływ dodatkowego ruchu pojazdów nie będzie rozdzielony w sposób równomierny. Zamiast w sposób ogólny odwoływać się do „efektów budujących” lepiej jest skorzystać z modeli symulujących interakcję między transportem a lokalizacją w celu unaocznienia korzyści i strat. Ta procedura może doprowadzić do bardziej lub mniej jawnych targów, które, choć może nie są najbardziej ekscytującymi formami demokracji, stanowią etap, przez który trzeba nieodzownie przejść.

Kwestia wpływu infrastruktur transportowych na wzrost gospodarczy i spójność społeczną jawi się nam dziś w nowym świetle. Choć podstawowe mechanizmy są takie same (redukcja kosztów produkcji, zwiększenie stref zaopatrzenia i polaryzacja), złożony charakter skutków ich budowy zasługuje na bardziej precyzyjne wyjaśnienie.



Usługi transportowe – poduszkiowiec w Kalmar (Szwecja)

Inwestowanie w branżę transportową to inwestowanie w rozwój regionalny: zasada i priorytet EBI

Europejski Bank Inwestycyjny, który udzielił w 2004 r. 43,2 miliarda euro kredytów na cele unijne, jest największą instytucją finansową Unii Europejskiej. Wspieranie inwestycji w sektorze transportu należy do głównych kierunków działalności EBI.

Od 1993 r. Bank zainwestował w sektor transportu ponad 60 miliardów euro i w ten sposób stał się największym pożyczkodawcą dla transeuropejskich sieci transportowych. Projekty, prawie zawsze duże i bardzo złożone, często wywołują burzliwe debaty społeczne i dotyczące środowiska. Ich wdrożenie wiąże się z dużym ryzykiem opóźnienia, stąd konieczność dobrego przygotowania projektów i zapewnienia odpowiedniego monitorowania ich realizacji.

W ostatnich dziesięciu latach EBI finansował projekty we wszystkich gałęziach transportu: transport drogowy (budowa dróg i autostrad, w szczególności modernizacja greckich, hiszpańskich i portugalskich sieci drogowych), transport kolejowy (modernizacja linii klasycznych i budowa nowych sieci TGV we Francji, w Belgii, Hiszpanii, we Włoszech, a również w Niderlandach i Zjednoczonym Królestwie); transport morski (rozbudowa lub modernizacja infrastruktury portowej szczególnie w Niderlandach, Portugalii, Hiszpanii, Grecji i Szwecji), transport lotniczy (modernizacja instalacji w portach lotniczych na przykład we Włoszech, w Grecji, Niemczech i Irlandii). EBI jest również stale obecny w nowych państwach członkowskich wspierając rozwój różnych infrastruktur transportowych koniecznych do wzmocnienia ich gospodarki.

Bank finansuje również projekty dotyczące transportu miejskiego. W ostatnich pięciu latach przeznaczył na ten typ projektów 10,7 miliarda euro, z czego 92% na działania prowadzone przez władze państwowe. Faworyzując przejście od prywatnych środków transportu do publicznych i dążąc do zmniejszenia natężenia ruchu, takie projekty przyczyniają się nie tylko do poprawy jakości powietrza i redukcji uciążliwego hałasu, ale także walczą ze zmianami klimatycznymi, zwiększając efektywność energetyczną i ograniczając emisję CO₂. Krótko mówiąc, projekty te mają na celu poprawę jakości życia.

Duże inwestycje w sektorze transportu realizowane w regionach UE przyczyniają się do większej spójności terytorialnej i zwiększają konkurencyjność regionów w rozszerzonej Unii. Ułatwiając przemieszczanie się ludzi i towarów między państwami członkowskimi, inwestycje w sektorze transportu

mają do odegrania ogromną rolę na rzecz stymulacji rynku wewnętrznego i poprawy spójności w Europie. Duża część środków z EBI przeznaczonych na sektor transportu jest kierowana do słabiej rozwiniętych regionów.

Priorytetowym zadaniem Banku jest wspieranie spójności społecznej i gospodarczej w obrębie UE poprzez działania zmierzające do redukcjonowania różnic między regionami. Działania EBI na rzecz rozwoju regionalnego, potwierdzone od czasu powstania Banku w 1958 r., były wielokrotnie wzmacniane do chwili rozszerzenia Unii do 25 państw członkowskich w 2004 r.

Suma kredytów przyznanych przez EBI na rzecz rozwoju regionalnego przekroczyła w 2004 r. 28 miliardów euro, czyli 70% wszystkich pożyczek Banku dla 25 krajów UE. Inwestycje w sektorze transportu stanowiły 40% tej pomocy dla rozwoju regionalnego. Ponad połowa pożyczek dla tego sektora w regionach korzystających ze środków Funduszy Strukturalnych została przyznana kolei, w tym liczny projektom miejskich i podmiejskich usług kolejowych (tramwaje, metro, sieci kolei podmiejskiej).

Pomoc Banku dla polityk i celów wspólnotowych opiera się na finansowaniu projektów wysokiej jakości. Aby projekt mógł skorzystać z pomocy finansowej EBI, trzeba wykazać, że jest on zrównoważony zarówno pod względem gospodarczym, jak i środowiskowym oraz wykonalny technicznie i finansowo. Część bankowej procedury selekcji projektów polega na sprawdzeniu tych poszczególnych aspektów oraz na przeanalizowaniu ram prawnych, planów inwestycji w sektorze oraz przygotowania ich wdrożenia. Bank odgrywa ważną rolę doradczą wobec projektodawców w tej fazie selekcji i jest to wartość dodana EBI, w szczególności w najbardziej słabych regionach Unii.

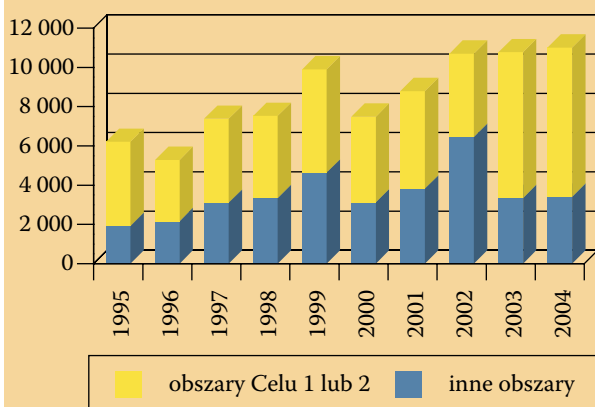
Instytucje wspólnotowe pracujące ramie w ramie

Z biegiem czasu więzi między EBI a Komisją zaczęły się coraz bardziej pogłębiać, w szczególności w dziedzinie rozwoju regionalnego. W 2000 r. Bank i Komisja podpisały układ ramowy dotyczący współpracy w celu sformalizowania tych więzi i przekonywania się, w jaki sposób pożyczki z EBI i środki Komisji mogą się uzupełniać.

EBI angażuje się w przygotowanie i realizację programów rozwoju regionalnego, mając na celu jak najlepsze wykorzystanie dostępnych środków. Na wniosek Komisji Bank dokonuje ekspertyzy niektórych projektów ubiegających się o unijne wsparcie. W 2004 r. Bank ocenił 33 wnioski o dofinansowanie. Współpraca ta obejmuje również współfinansowanie projektów, działanie coraz bardziej popularne w nowych państwach członkowskich, które widzą obecnie znacznie większe możliwości otrzymania pomocy unijnej.

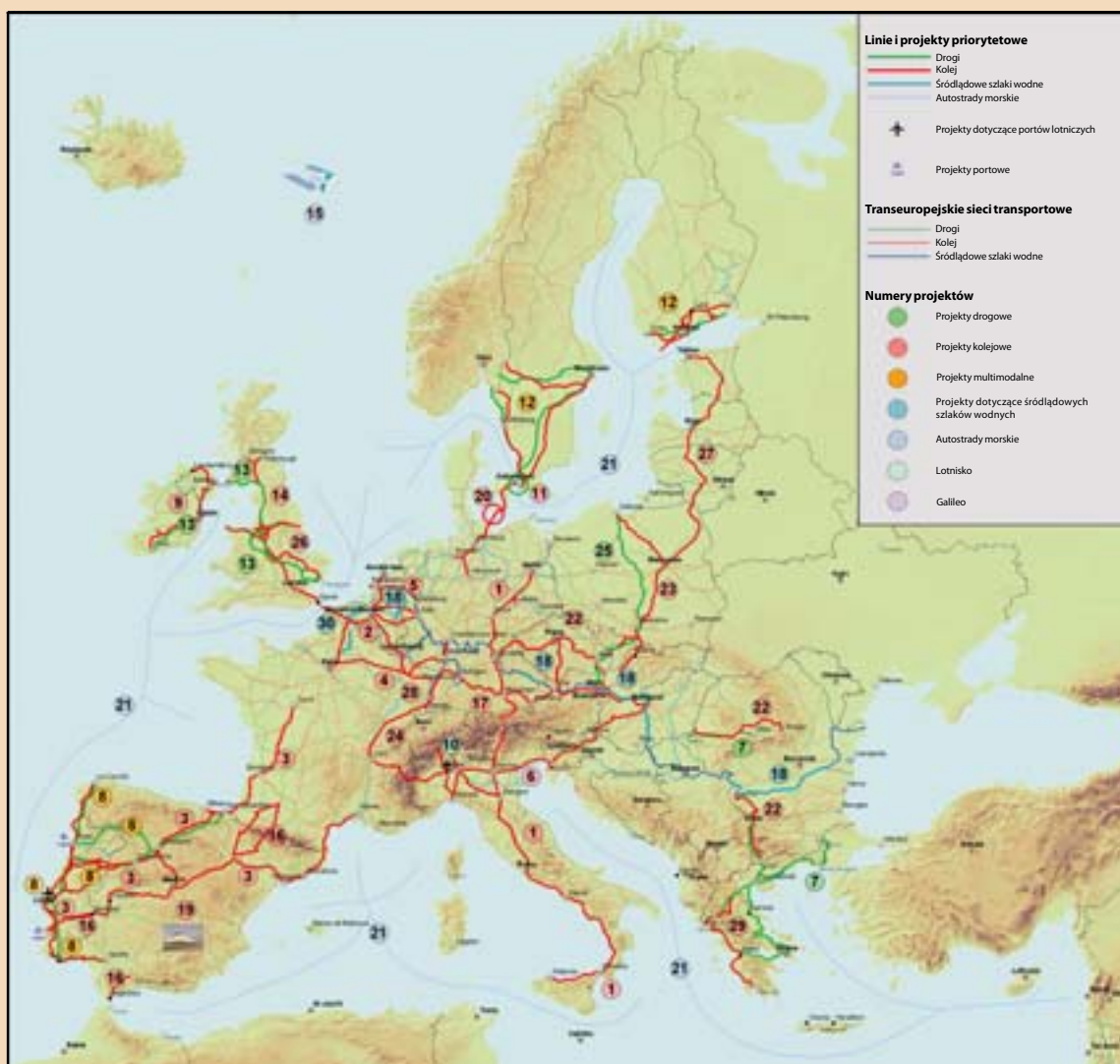
W tej sytuacji Bank i Komisja jeszcze bardziej wzmocniły swoją współpracę poprzez utworzenie nowej inicjatywy wsparcia (Jaspers – Joint Assistance to Support Projects in the European Regions / Wspólne wsparcie dla projektów w regionach europejskich) w celu zapewnienia pomocy państwom członkowskim w selekcji i przygotowaniu dużych projektów w ramach EFRR lub Funduszu Spójności. Jest to szczególnie ważne w sektorze transportu, gdzie projekty są często bardzo złożone, prowadzone na szeroką skalę i wymagają długich przygotowań.

Transport (1995–2004): podział kredytów w UE-25 według kategorii obszarów (w milionach euro)





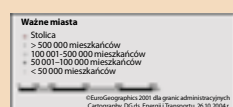
Transeuropejskie sieci transportowe (TEN-T): linie i projekty priorytetowe



Linie i projekty priorytetowe

1. Oś kolejowa Berlin–Weronia/Mediolan–Bologna–Neapol–Mesyna–Palermo
2. Linia kolejowa o dużej prędkości Paryż–Bruksela–Kolonja–Amsterdam–Londyn
3. Linia kolejowa dużych prędkości południowy zachód Europy
4. Linia kolejowa dużych prędkości Wschód
5. Linia Betuwe
6. Linia kolejowa Lyon–Triest–Divaca/Koper–Divaca–Lublana–Budapeszt–granica ukraińska
7. Autostrada Igoumenitsa/Patra–Ateny–Sofia–Budapeszt
8. Oś multimodalna Portugalia/Hiszpania–reszta Europy
9. Linia kolejowa Cork–Dublin–Belfast–Stranraer (ukończona w 2001 r.)
10. Malpensa (ukończona w 2001 r.)
11. Połączenie stałe z Öresund (ukończone w 2000 r.)
12. Linia kolejowo–drogowa trójkąta nordyckiego
13. Linia drogowa Zjednoczone Królestwo/Irlandia/Beneluks
14. Linia główna wybrzeża zachodniego
15. Galileo
16. Towarowy szlak kolejowy Sines/Algeciras–Madryt–Paryż
17. Linia kolejowa Paryż–Strasburg–Stuttgart–Wiedeń–Bratysława
18. Szlak wodny Ren/Moza–Men–Dunaj
19. Współdziałanie szybkich linii kolejowych na Półwyspie Iberyjskim
20. Linia kolejowa Fehmarn Belt
21. Autostrady morskie
 - Autostrada Morza Bałtyckiego (łączy państwa członkowskie leżące u wybrzeży Bałtyku z państwami Europy Środkowej i Zachodniej, łącznie z drogą przechodzącą przez kanał między Morzem Północnym a Morzem Bałtyckim (Kanał Kiloński);
 - Autostrada morska Europy Zachodniej (łączy Portugalię i Hiszpanię, przez łuk atlantycki, z Morzem Północnym i Morzem Irlandzkim);
 - Autostrada morska Europy Południowo–Wschodniej (łączy Adriatyk, Morze Jońskie i wschodnią część Morza Śródziemnego, obejmując Cypr);
 - Autostrada morska Europy Południowo–Zachodniej (zachodnia część Morza Śródziemnego), łączy Hiszpanię, Francję, Włochy i Maltę i dochodząca do autostrady morskiej Europy Południowo–Wschodniej.
22. Linia kolejowa Ateny–Sofia–Budapeszt–Wiedeń–Praga–Norymberga/Drezno
23. Linia kolejowa Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratysława–Wiedeń
24. Linia kolejowa Lyon/Genua–Bazylea–Duisburg–Rotterdam/Antwerpia
25. Autostrada Gdańsk–Brno/Bratysława–Wiedeń
26. Linia kolejowo–drogowa Irlandia/Zjednoczone Królestwo/Europa kontynentalna
27. „Rail Baltica”: linia Warszawa–Kowno–Ryga–Talin–Helsinki
28. „Eurocaprail” na linii kolejowej Bruksela–Luksemburg–Strasburg
29. Linia kolejowa korytarza intermodalnego Morze Jońskie/Adriatyk
30. Szlak wodny Sekwana–Skalda

(Ref.: Decyzja 884/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r.)



Zrównoważony transport jednym z priorytetów polityki europejskiej

Wspieranie gałęzi transportu przyjaznych dla środowiska jest jednym z czterech filarów wspólnotowej strategii zrównoważonego rozwoju. Jednym z głównych celów polityki europejskiej będzie docelowo oddzielenie wzrostu sektora transportu od wzrostu gospodarczego.



Zmodernizowany kanał nieopodal Coevorden (Niderlandy)

Efektywna sieć infrastruktury transportowej jest niezbędna do dobrego funkcjonowania społeczeństwa i gospodarki. Umożliwia swobodny przepływ towarów, usług i osób oraz ułatwia komunikację wewnątrz- i międzyregionalną. Zapewnia także mobilność związaną z pracą, studiami i rozrywką. Dlatego inwestowanie w sektor transportu od dawna stanowi priorytet polityk strukturalnych i spójności Unii Europejskiej.

Trzeba jednak pamiętać, że środki transportu mają również duży wpływ na zdrowie i środowisko, w szczególności na zmiany klimatyczne, zanieczyszczenie powietrza, hałas, zajmowanie gruntów i przyczyniają się do zakłóceń równowagi naturalnych siedlisk. Sektor ten jest potężnym konsumentem paliw kopalnych oraz energii z innych nieodnawialnych źródeł. Poza tym wypadki drogowe są ciągle jedną z głównych przyczyn zgonów. Oprócz strat gospodarczych, które te problemy za sobą niosą, pojawia się również podstawowa kwestia, związana z trwałością tego sektora. Tendencje w rozwoju transportu pokazują, że w przyzwyczajeniach i polityce transportowej zadowoliło się „przyzwolenie”.

Rozwój transportu będzie jednak postępował nadal. Jeśli chodzi o transport osób, decydującym czynnikiem jest zakres użytkowania samochodu. Choć poziom zmotoryzowania w większości państw Unii Europejskiej stabilizuje się, upłynie jeszcze dużo czasu, zanim do tego dojdzie tak-

że w nowych państwach członkowskich. Do 2010 r. liczba pojazdów w rozszerzonej Unii znacznie się zwiększy. Jeśli natomiast chodzi o transport towarów, wzrost i charakterystyczne cechy nowoczesnej gospodarki (np. system „just in time”) zwiększają natężenie ruchu. Przewiduje się, że do 2010 r. sam ruch samochodów ciężarowych zwiększy się o 50% w stosunku do poziomu z 1998 r.

Ponieważ poziom wzrostu jest wyższy w przypadku transportu drogowego i powietrznego, brak równowagi pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu będzie się pogłębiał. A to doprowadzi do zwiększenia konsumpcji paliw, szkodliwego hałasu i zwiększenia obszaru gruntów przeznaczonych na infrastrukturę transportową.

Sytuacja ta nie dotyczy jedynie Unii Europejskiej; podobnie jest niemal ze wszystkimi rozwiniętymi gospodarkami. Choć działania podejmowane w celu zminimalizowania negatywnych skutków wzrostu natężenia transportu są coraz liczniejsze, nie sposób równocześnie sprostać wymogom dotyczącym zrównoważonej ochrony środowiska i zwiększonemu potrzebom transportu bez zmiany przyzwyczajeń i reorientacji polityk. Dlatego w przypadku każdej pomocy unijnej przyznawanej w ramach polityki spójności należy brać pod uwagę zasadę trwałości środowiska.

Punkt zwrotny w Göteborgu

Potwierdzając istotę zrównoważonego rozwoju zapisanego w traktatach jako fundamentalny cel Unii, w maju 2001 r. Rada Europejska w Göteborgu określiła trwałość środowiska jako nowy wymiar strategii lizbońskiej na rzecz konkurencyjności i zatrudnienia. Wezwała ona również do prowadzenia polityki zrównoważonego transportu, która walczyłaby ze wzrostem ruchu na drogach, z poziomem natężenia ruchu, z hałasem i zanieczyszczeniem, zachęcając do korzystania ze środków transportu przyjaznych dla środowiska, a także do wliczenia w cenę kosztów społecznych i środowiskowych. W tej sytuacji zrównoważony transport stał się jednym z czterech filarów wspólnotowej strategii zrównoważonego rozwoju. Jednym z kluczowych celów europejskiej polityki transportowej będzie docelowo oddzielenie wzrostu sektora transportu od wzrostu gospodarczego.

Rozwój systemu zrównoważonego transportu wymaga nie tylko inwestowania w nową infrastrukturę, ale także dokonywania inwestycji w już istniejącą, by stała się ona bardziej efektywna i bardziej przyjazna dla środowiska. Zrównoważony transport potrzebuje zatem zaangażowania różnych polityk, w tym przyjęcia instrumentów prawnych (takich jak na przykład uświadomienie użytkownikom środków transportu, jakie są rzeczywiste koszty, biorące pod uwagę negatywne skutki, w szczególności efekt cieplarniany). Dotyka on dziedzin ściśle związanych z polityką regionalną (na przykład zarządzanie rozwojem obszarów miejskich).

Dlatego polityka regionalna ukierunkowana na spójność gospodarczą i społeczną powinna brać pod uwagę trwałość środowiskową nowo finansowanych infrastruktur, w szczególności tych, które mogą zainicjować zmiany środka transportu, wspierać działania mające na celu polepszenie istniejącej infrastruktury transportowej, takiej jak „inteligentne systemy transportowe”⁽¹⁾, współdziałanie i intermodalność, kłaść nacisk na zrównoważony transport miejski, rozwijać infrastruktury głównie tam, gdzie istnieją plany, środki lub odpowiednie warunki, by stymulować wzrost gospodarczy.



W Hasselt (Belgia) transport publiczny jest bezpłatny od 1997 r.



„Zielony pociąg” na Sardynii (Włochy) pozwala na ponowne użytkowanie starej linii kolejowej

Trzeba równocześnie pamiętać, że wdrożenie systemu transportu przy zachowaniu trwałości środowiska jest długim procesem. W białej Księdze transportu⁽²⁾ Komisja Europejska wyznaczyła sobie 30-letnią perspektywę. Jednak pierwsze działania zmierzające do osiągnięcia tych celów powinny być przeprowadzone natychmiast. Komisja nalegała na konieczność podjęcia bardziej stanowczych inicjatyw politycznych mających na celu ograniczenie negatywnych skutków wzrostu sektora transportu. Proponuje trzy serie działań: a) zachęcać do rezygnowania z transportu drogowego na rzecz środków transportu, których wpływ na środowisko jest mniej szkodliwy; b) wdrażać infrastruktury wpływające na obniżenie zapotrzebowania na transport i dążyć do takiej sytuacji, w której cena ponoszona przez użytkownika uwzględnia także wszystkie koszty społeczne; c) wspierać działania prowadzące do poprawy środowiska miejskiego i zagospodarowania terenu.

Działania na rzecz zrównoważonego transportu w latach 2000–2006

Wytyczne przyjęte przez Komisję zgodnie z ogólnymi postanowieniami dla Funduszy Strukturalnych na lata 2000–2006⁽³⁾ zalecają, by państwa członkowskie włączyły projekty transportowe współfinansowane przez Unię Europejską do odpowiednich strategii, ukierunkowanych na zrównoważone systemy transportu.

Dlatego jedna z czterech priorytetowych rekomendacji Komisji w 1999 r. w dziedzinie transportu na aktualny okres programowania dotyczy systemów zrównoważonych. Polegają one na jednoczesnym poszukiwaniu możliwości zmniejszenia negatywnych skutków transportu i zachęcaniu do korzystania ze środków transportu bardziej przyjaznych dla środowiska. Programy rozwoju regionalnego powinny przede wszystkim przestrzegać zobowiązania Unii Europejskiej do redukcji emisji gazów potęgujących efekt cieplarniany, co wymaga podjęcia szczególnych wysiłków w dziedzinie transportu drogowego i lotniczego. Dążenie do osiągnięcia tych celów leży jednak wyłącznie w kompetencji państw członkowskich.

Zrewidowane w 2003 r. wytyczne zawierają fundamentalne zasady strategii zrównoważonego rozwoju przyjętej przez Radę

⁽¹⁾ Wyrażenie „inteligentne systemy transportowe” określa szeroką gamę technik wykorzystywanych w sektorze transportu, by sieci stały się pewniejsze, bardziej efektywne, niezawodne i ekologiczne bez konieczności materialnej zmiany istniejącej infrastruktury.

⁽²⁾ „European transport policy for 2010: time to decide”, COM(2001) 370.

⁽³⁾ Art. 10 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999.

Europejską w Göteborgu, a Komisja zaproponowała, by te wytyczne w jak największym zakresie uwzględniać podczas śródk okresowej ewaluacji programów. Jednak wdrożenie tych zrewidowanych wytycznych i zaproponowanych działań priorytetowych wymaga terminów, które przekraczają aktualny okres programowania, jeśli chcemy, by miały one stosunkowo duży wpływ na osiągnięcie celów göteborgskich.

Według dostępnych danych w programach regionów objętych Celem 1 można zaobserwować, że sektor drogowy nadal pochłania ponad połowę środków inwestycyjnych przewidzianych na infrastrukturę transportową. W regionach objętych Celem 2 sektor ten również pozostaje największy pod względem finansowym, ale w nieco mniejszych proporcjach (42%). Jeśli chodzi o środki transportu uznawane za mniej szkodliwe dla zrównoważonego rozwoju, pochłaniają one około 40% środków przeznaczonych na Cel 1, wobec 57% środków na Cel 2.

Liczyby te wskazują, że w regionach objętych Celem 2 przeważają inwestycje prowadzone w sektorach innych niż transport drogowy czy lotniczy. Natomiast w regionach Celu 1 te dwa sektory reprezentują razem 40% wszystkich środków, czyli bez wymaganej równowagi.

Jeśli chodzi o rozwój inteligentnych systemów transportu, które pomagają efektywnie zarządzać ruchem pojazdów, planowane inwestycje sięgają 114 milionów euro.

Widać wyraźnie, że problemy z dostępnością, spowodowane oddaleniem większości regionów Celu 1, oraz przystąpienie do Unii nowych państw członkowskich, są źródłem tej silnej tendencji do inwestowania w rozwój sieci dróg bezpośrednio odpowiedzialnych za emisję gazów cieplarnianych.

Przystąpienie do Unii dziesięciu nowych państw nie było czynnikiem decydującym, ale przyczyniło się do powstania obecnej sytuacji. Choć w przeszłości kolej w tych państwach była faworyzowana w stosunku do transportu kołowego, wraz z nastaniem gospodarki rynkowej tendencja ta się odwróciła. Transport towarów bardzo szybko przeniósł się z kolei na drogi. Konieczność zwiększenia możliwości przemieszczania się niezbędnego do zaspokojenia nowych potrzeb narzucanych przez zmianę sytuacji gospodarczej znacznie zwiększyła zapotrzebowanie na transport kołowy, co doprowadziło do wzrostu liczby prywatnych środków transportu.



Tramwaj w Wolverhampton (Zjednoczone Królestwo) jest elementem działań związanych z rewitalizacją obszarów miejskich

Mówiąc ogólnie, programy infrastrukturalne obecnego okresu programowania odzwierciedlają ciągłość obserwowanej od dziesięciu lat tendencji w podziale środków transportu. Inwestycje infrastrukturalne skupiły się głównie na sektorze drogowym.

Pomimo przewagi inwestycji drogowych, które są niezaprzeczalnie konieczne dla poprawienia dostępności regionów najsłabiej rozwiniętych, przykłady dobrych praktyk zawarte w programach na lata 2000–2006 dotyczących gałęzi transportu przyjaznych dla środowiska są liczne, w szczególności w dziedzinie publicznych środków transportu.

Analiza ta dotyczy programowania na jego aktualnym etapie. W miarę włączania do programów strategii określonej w Göteborgu mogą pojawić się pewne zmiany dostosowawcze. W państwach spójności⁽⁴⁾ wyżej opisany scenariusz też będzie z pewnością inny z powodu znacznych inwestycji dokonywanych w sektorze kolejowym i portowym dzięki finansowemu wsparciu Funduszu Spójności.

Prawdą jest jednak, że niezależnie od wyników osiągniętych pod koniec aktualnego okresu programowania fundusze europejskie muszą się skupić na strategicznych celach polityki UE, by wspierać równowagę, będącą jednym z nieodróżnialnych elementów wspólnotowej wartości dodanej. To właśnie takie podejście powinno nam pomóc w określeniu przyszłych kierunków działania.

Perspektywy po 2006 r.

Propozycje reformy polityki spójności po 2007 r., zarówno pod względem rozporządzeń, jak i strategicznych wytycznych, zakładają, że warunkiem wzrostu i zwiększenia zatrudnienia jest zapewnienie przedsiębiorstwom dostępu do odpowiedniej infrastruktury transportowej. Nowoczesne infrastruktury, uwzględniające kwestie trwałości ochrony środowiska, stanowią ważny czynnik wpływający na atrakcyjność regionu.

Jeśli chcemy maksymalnie zwiększyć korzyści z inwestycji transportowych, pomoc z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności musi podlegać pewnym zasadom.

Po pierwsze, chodzi o zastosowanie obiektywnych kryteriów w celu określenia poziomu i charakteru inwestycji infrastrukturalnych. Na przykład ich potencjalne skutki powinny być mierzone w zależności od poziomu rozwoju, rodzaju działalności gospodarczej, gęstości infrastruktury lub natężenia ruchu w danym regionie. Podobnie jeśli chcemy określić skutki społeczne, należałoby dokonać dokładnej oceny wpływu projektu na środowisko.

Po drugie, zgodnie z treścią białej księgi, trzeba jak najlepiej przestrzegać zasady trwałości środowiska. Głównym celem powinno być ograniczenie w Europie transportu kołowego na rzecz rozwoju innych gałęzi transportu oraz transportu łączonego.

Po trzecie, regiony konwergencji powinny być objęte szczególną troską. Modernizacja ich sieci kolejowej powinna odbywać się na podstawie dokładnie opracowanego planu priorytetowych

⁽⁴⁾ 13 państw: Grecja, Hiszpania, Portugalia i od maja 2004 r. Republika Czeska, Estonia, Cypr, Litwa, Łotwa, Węgry, Malta, Polska, Słowacja i Słowenia.

odcinków, tak by zapewnić ich współdziałanie w ramach ERTMS (European Rail Traffic Management System / europejski system zarządzania ruchem kolejowym).

Po czwarte, inwestycjom infrastrukturalnym w sektorze transportu powinno towarzyszyć odpowiednie zarządzanie ruchem, ze szczególnym naciskiem na bezpieczeństwo, zgodnie z normami krajowymi i unijnymi. Strategie krajowe i regionalne powinny uwzględniać konieczność dążenia do bardziej zrównoważonego i bardziej ekologicznego rozdziału środków transportu, który by godził potrzeby gospodarcze i środowiskowe. Strategie te powinny również zawierać inteligentne systemy transportowe i platformy multimodalne, a w szczególności wprowadzać technologie ERTMS i SESAME (Program modernizacji zarządzania ruchem lotniczym)



Przeładunek drewna w porcie Monfalcone (Włochy)

Intermodalność, interoperacyjność: dwa główne czynniki zrównoważonego transportu

Biała księga europejskiej polityki transportu wytyczyła drogę do zrównoważenia gałęzi transportu na korzyść tych, które są najbardziej przyjazne dla środowiska.



Potrzeba przemieszczania się rośnie w Unii znacznie szybciej niż możliwości infrastrukturalne. Coraz częściej skutkiem tego jest duże natężenie ruchu na głównych arteriach drogowych i kolejowych, w miastach i w powietrzu, natomiast połączenia z regionami peryferyjnymi pozostają niewystarczające. Drugim negatywnym skutkiem, jeśli szybko nie zostaną podjęte odpowiednie kroki, będzie wzrost ruchu kołowego zamiast środków transportu bardziej przyjaznych dla środowiska, takich jak kolej lub krótkodystansowy transport morski.

Jak skutecznie zaspokoić potrzeby w zakresie przemieszczania się, ograniczając równocześnie niedogodności związane z transportem? Wobec tego dylematu Biała księga europejskiej polityki transportu (2001) określiła drogę, w perspektywie do 2010 r., prowadzącą do zrównoważenia gałęzi transportu z korzyścią dla tych najbardziej przyjaznych dla środowiska. Cel ten stanowi najbardziej widoczny wkład, jaki Komisja może wnieść w zrównoważony rozwój, w wywiązanie się z Protokołu z Kioto i w bezpieczeństwo zaopatrzenia energetycznego Unii. Wiąże się to ze znaczną redukcją zużycia paliw kopalnych, co doprowadzi również do zmniejszenia emisji CO₂, za które w 28% odpowiedzialny jest transport.

Intermodalność. Wśród alternatyw konkurencyjnych dla transportu drogowego pierwszoplanową rolę odgrywa intermodalność. Czas odosobnionych rozwiązań już minął. Należy podjąć odpowiednie kroki, by rozwinąć te gałęzie transportu, które oferują potencjalnie duże możliwości w efektywnie

zarządzanej sieci, gdzie wszystkie usługi się uzupełniają. Jest to podstawowy warunek, by walczyć z natężeniem ruchu i zanieczyszczeniem oraz by zapewnić lepszy stosunek kosztów do efektywności w wykorzystywaniu źródeł energii. Osiągnięcie tych celów w szczególności wiąże się z promocją kolei, krótkodystansowego transportu morskiego i żeglugi śródlądowej. Są ku temu ważne powody: przy odległości 1 km – 1 kg ropy pozwala przemieścić 50 ton transportem kołowym, 90 ton koleją, a 127 ton drogą wodną.

Interoperacyjność. Sukces polityki intermodalności zakłada, że na samym początku zostaną podjęte wysiłki w celu zapewnienia technicznej harmonizacji i „współdziałania” systemów. W tej sytuacji zadaniem unijnego programu Marco Polo jest doprowadzenie do tego, by intermodalność nie była jedynie pustym sloganem, ale konkurencyjną i ekonomicznie uzasadnioną rzeczywistością. 13 najlepszych działań z pierwszego cyklu programów zamierza przesunąć 13,6 miliarda t/km ładunku przewożonego zatłoczonymi drogami na inne środki transportu. Chodzi na przykład o zapewnienie przewozu towarów pomiędzy portem w Genui a portem w Barcelonie w czasie 13 godzin dzięki użyciu szybkich statków; usługa ta pomogłaby przewoźnikom zrezygnować z korzystania z najbardziej zatłoczonych autostrad w Europie i to za konkurencyjną cenę.

W lipcu 2004 r. Komisja Europejska przedstawiła drugi pakiet Marco Polo na lata 2007–2013. Dysponujący budżetem w wysokości 740 milionów euro program Marco Polo II, który będzie również obejmował kraje sąsiadujące z UE, proponuje nowe rodzaje działań – „autostrady morskie” oraz działania zmierzające do redukcji natężenia ruchu. Komisja szacuje, że każde zainwestowane euro będzie generować co najmniej 6 euro w korzyściach środowiskowych i społecznych.

Intermodalności musi towarzyszyć rozwój technologiczny zapewniający większą przepustowość sieci, ułatwiający mobilność i podnoszący poziom bezpieczeństwa we wszystkich gałęziach transportu. Te działania są niezbędne, by zapewnić techniczną intermodalność systemów transportu, w szczególności w zakresie teleinformatyki, opłat drogowych, zarządzania ruchem lotniczym i różnymi sieciami kolejowymi. Po latach badań przeszliśmy do fazy wdrożenia. Jest to dla Komisji okazja, by zrealizować trzy najbardziej ambitne projekty przemysłowe: system radionawigacji satelitarnej Galileo, europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) i projekt techniczny SESAME, który będzie operacyjnym instrumentem wsparcia przepisów prawnych dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

Kraje znad Dunaju

Pozwolić Dunajowi odegrać zasłużoną rolę w integracji europejskiej

Otto Schwetz, prezes Korytarza VII – Dunaj, ARGE Donauländer, i przewodniczący Grupy Roboczej ds. Transportu i Żeglugi



Po konferencjach ogólnoeuropejskich na temat transportu, które odbyły się na Krecie (1994) a następnie w Helsinkach (1997), utworzono w Europie dziesięć Multimodalnych Korytarzy Transportowych. Korytarz VII odpowiada szlakowi Dunaju, drugiej co do długości rzece w Europie (2500 km) i jednej z największych arterii komunikacyjnych na kontynencie. Do Dunaju wpada ponad 300 innych rzek, a jego wody nawadniają jedną dwunastą europejskiego terytorium.

Znaczenie Dunaju nie wynika tylko z faktu, że stanowi on jeden z głównych szlaków wodnych w Europie, ale również z powodu roli, jaką odgrywają jego porty rzeczne, nieograniczające się jedynie do funkcji transportowych. Oprócz portu morskiego w Konstancji, przy ujściu kanału łączącego Dunaj z Morzem Czarnym, wzdłuż Dunaju istnieją jeszcze 44 porty śródlądowe. Połączenie tego ważnego szlaku wodnego z innymi korytarzami kolejowymi i drogowymi jest niezbędne w celu zapewnienia połączeń intermodalnych całej sieci, tym bardziej że większość naddunajskich portów posiada infrastrukturę kolejową i drogową, co sprawia, że są one atrakcyjne dla transportu łączzonego.

Łączone środki transportu znacznie się dzisiaj rozwinęły i dunajski szlak wodny może z powodzeniem stać się osią różnych sieci logistycznych, które prowadzą od Morza Czarnego do centrum Europy i do Atlantyku, przechodząc przez linie Ren–Men–Dunaj i z powrotem. Żegluga staje jednak w obliczu różnych trudności, w tym wąskiego gardła, które nie pozwala Dunajowi rozwinąć całego swojego potencjału i odegrać roli, na którą zasługuje.

Optymalizacja transportu na Dunaju wymaga kilku działań: pogłębienia i poszerzenia rzeki w niektórych miejscach, modernizacji portów, stoczni i floty, racjonalizacji działań, harmonizacji i uproszczenia niektórych przepisów instytucjonalnych i prawnych.

Jednak oprócz problemów związanych z żeglugą pojawia się inne ważne wyzwanie: degradacja środowiska Dunaju i Morza Czarnego wymaga pilnej interwencji. W ostatnich dziesięciu latach rozpoczęto krajowe i międzynarodowe inicjatywy, ale podjęte do tej pory działania okazały się niewystarczające, by naprawić zaistniałą sytuację i rozwiązać związane z nią problemy sanitarne.

Jedynie wspólny, natychmiastowy wysiłek prowadzony na szeroką skalę na rzecz odnowy środowiska na poziomie regionalnym może tutaj pomóc. W tym celu niezbędna jest współpraca między przewoźnikami rzeczno- i służbami środowiskowymi. W przeciwnym razie żegluga śródlądowa przestanie zasługiwać na miano gałęzi transportu najbardziej przyjaznej dla środowiska.

Podpisany przez ministrów transportu dziesięciu państw europejskich 6 września 2001 r. w Rotterdamie List intencyjny na rzecz rozwoju korytarza VII podkreśla potrzebę wzmocnienia połączeń między Dunajem a Transeuropejskimi Sieciami Transportowymi (TEN-T) i Morzem Czarnym. Dokument przedstawia całą serię działań, które należy podjąć, by osiągnąć ten cel. Równocześnie spotkania prezesów korytarzy w Brukseli uwypukliły konieczność jeszcze ścisłej współpracy. Stąd decyzja korytarzy IV, VII i X, by wdrożyć projekt współpracy „Korytarze południowo-wschodnie”.

Utworzenie na Dunaju jednego z głównych szlaków transportowych w Europie było również głównym tematem DCP (Danube Co-operation Process / naddunajski proces współpracy) rozpoczętego podczas spotkania międzyresortowego w Wiedniu 27 maja 2002 r. i kontynuowanego 14 lipca 2004 r. w Bukareszcie. Ustalono, że Dunaj, jako szlak transportowy zarówno ekonomiczny, jak i ekologiczny, powinien być w pełni wykorzystywany na rzecz harmonijnego rozwoju państw, przez które przepływa. W tym celu należałoby:

- > Poprawić możliwości żeglugi, wprowadzając w życie decyzje Komisji ds. Dunaju dotyczące głębokości szlaku, tak aby umożliwić ruch bez przerywania ładunku (jako priorytet określono likwidację blokad, jakie istnieją między Straubing i Vilshofen oraz między Wiedniem a granicą austriacko-słowacką).
- > Inwestować w porty naddunajskie, w celu stworzenia multimodalnych platform dystrybucji ładunku, zgodnie z Europejskim porozumieniem w sprawie wielkich dróg żeglugowych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) zawartym w Genewie w 1996 r. w ramach Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych ds. Europy (UN-ECE).
- > Stworzyć telematyczny system informacji rzecznej. Taki system znacznie poprawiłby bezpieczeństwo użytkowników szlaku wodnego, zarówno przewoźników, jak i osób korzystających z rzeki w celach rekreacyjnych.
- > Sfinansować projekty wspierające włączenie żeglugi śródlądowej do całej sieci transportu opartego na węzłach intermodalnych.
- > Ułatwić procedury celne zgodnie z propozycjami Komisji ds. Dunaju.
- > Zharmonizować ramy prawne dotyczące Dunaju i Renu.

Więcej informacji: www.argedonau.at



Port w Wiedniu (Austria)

FRANCJA

Rozbudowa portu wschodniego na wyspie Reunion



Koszt całkowity: 72 740 000 EUR
Wkład UE: 29 096 000 EUR

Leżąca na Oceanie Indyjskim wyspa Reunion należy do regionów ultraperyferyjnych. Jej handel zagraniczny oparty jest głównie na szlakach morskich, przez które dokonuje się 99% wymiany handlowej (3,5 miliona ton w 2003 r.). Jedyny na wyspie port handlowy, port wschodni, obsługuje ponad 90% zawiązających tu statków. Duży wzrost demograficzny notowany na wyspie powoduje znaczne ożywienie ruchu portowego, który do 2015 r. powinien wzrosnąć o 50–100 tysięcy ton rocznie. Instalacje portowe muszą dotrzymać kroku temu wzrostowi i należy je również przystosować do wielkości statków. Prace polegają na zwiększeniu możliwości manewrowania, poszerzeniu wejściowego odcinka toru wodnego i zbudowaniu nowego nabrzeża. Dzięki tym inwestycjom port wschodni będzie mógł przyjmować statki o wyporności 80 tys. ton i rozszerzyć ofertę usług, redukując czas oczekiwania. Poza tym, w trosce o zrównoważony rozwój, wydobyte surowce będą magazynowane i ponownie zużytkowane na konserwację infrastruktury portowej.

Serge Joseph, dyrektor Komórki Europejskiej, wyspa Reunion
serge.joseph@agile-reunion.org

GRECJA

Most Harilaosa Trikouписа



Koszt całkowity: 770 000 000 EUR
Wkład UE (EFRR): 308 000 000 EUR
Pożyczka EBI: 385 000 000 EUR

Zbudowany między Rion i Antirion na zachód od Przesmyku Korynckiego most Harilaosa Trikouписа jest wiaduktem autostradowym o długości 2,88 km, łączącym na stałe Półwysep z Grecją kontynentalną. Most, otwarty w sierpniu 2004 r., w przeddzień igrzysk olimpijskich w Atenach, pozwala uniknąć tym, którzy z niego korzystają, 40-minutowego objazdu. Budowla, przez którą w pierwszym roku użytkowania przejechało 4,5 miliona pojazdów, ma odegrać znaczącą rolę w rozwoju lokalnym i regionalnym, konkretyzując w ten sposób wizję Harilaosa Trikouписа, greckiego premiera z XIX w., który już wówczas marzył o tym moście. Dlatego nadano mu jego imię.

Yannis Freris, dyrektor ds. komunikacji, GEFYRA S.A.
ifreris@gefyra.gr
www.gefyra.gr

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO

Transport wiejski na żądanie



Koszt całkowity: 408 800 EUR
Wkład UE: 201 743 EUR

Wdrożony w hrabstwie Angus w Szkocji projekt „DARTS” (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme / Program dot. wiejskiego transportu na żądanie) ma za zadanie zoptymalizować użytkowanie lokalnego transportu publicznego, oferując usługi zintegrowane, skierowane do klienta, elastyczne i zrównoważone. System obsługujący obszar 1270 km² (58% powierzchni Angus) i 9742 mieszkańców (8,9% populacji hrabstwa) jest oparty na centrali rezerwacji, wykorzystującej najnowsze technologie komunikacyjne. Chodzi o wprowadzenie rozwiązań transportowych *bottom-up* (wschodzących), dostosowanych do specyficznych warunków i potrzeb środowiska wiejskiego. Projekt pozwala również ocenić pod względem technicznym i organizacyjnym możliwość przeniesienia tej koncepcji transportu na żądanie na inne obszary działalności.

Brian Masson, szef projektu, Angus Transport Forum
brian.masson@btinternet.com

FINLANDIA

Koszyk na zakupy



Koszt całkowity: 52 647 EUR
Wkład UE: 31 102 EUR

W 1999 r. konieczność usprawnienia usług na rzecz osób starszych skłoniła do opracowania projektu „Kauppakassi” (koszyk na zakupy) w ramach programu URBAN na wschodnich przedmieściach Helsinek. Lokalne rozgłoszenie służb społecznych, stowarzyszenie Hely-koti na rzecz osób starszych oraz dwóch handlowców ściśle współpracowało przez dwa lata, by opracować innowacyjny model zaopatrzenia: handlowcy realizują zamówienia rano, przed otwarciem sklepu; pracownicy Hely-koti odbierają zamówione towary i dostarczają je do domów furgonetką zasilaną elektrycznie. Zewnętrzna ewaluacja wykazała, że wszyscy na tym zyskują: „koszyk na zakupy” zmniejsza koszty usługi dostarczanej do domu i ułatwia życie starszym gospodyniom domowym, handlowcy zdobyli nową, liczną klientelę, klienci są zadowoleni, że nie muszą się przemieszczać, a środek transportu starannie dobrany – cichy i przyjazny dla środowiska, idealnie nadaje się do użytkowania w dzielnicach mieszkaniowych. Usługą tą objęto kolejne dzielnice.

Eeva-Liisa Broman, szef projektu, URBAN II Helsinki
eeva-liisa.broman@hel.fi
www.urbanfinland.info

Interreg III B Europa Północno-Zachodnia

Współpraca TGV – wkład do europejskiej polityki gospodarki przestrzennej

Gösta Weber, koordynator projektu Interreg III B „HST4i”, South East England Development Agency (SEEDA)



Agencja Rozwoju Południowo-Wschodniej Anglii (South East England Development Agency – SEEDA) koordynuje dwa projekty współpracy ponadnarodowej w dziedzinie transportu zintegrowanego i szybkich pociągów (TGV). Współfinansowane z funduszy EFRR, angażują one 32 partnerów z pięciu państw: Zjednoczonego Królestwa, Francji, Belgii, Niemiec i Holandii.

Projekt „HST4i” (High Speed Train Integration / integracja szybkich pociągów) dotyczy wdrożenia pokazowych inwestycji związanych z siecią TGV. Przy zaangażowaniu 18 partnerów z pięciu wymienionych wcześniej państw i budżecie na poziomie 29 milionów euro, z czego 14 pochodzi z EFRR, jest to największy projekt programu Interreg III B Europa Północno-Zachodnia zatwierdzony przez Komisję Europejską.

Ścisłe związany z „HST4i” projekt „HSTconnect” ma za zadanie poprawę połączeń między drugoplanowymi sieciami transportu regionalnego a główną siecią TGV. Zgłoszony przez 14 międzynarodowych partnerów „HSTconnect” ma budżet w wysokości 19 milionów euro, z czego 8 milionów pochodzi ze źródeł unijnych.

Dwa przykłady inwestycji TGV

Inwestycje finansowane w ramach obu projektów TGV są bardzo różnorodne: od działań wartych kilka miliardów euro związanych z igrzyskami olimpijskimi w 2012 r. po bardziej skromne, takie jak poprawa połączeń transgranicznych na dworcu TGV Lille Europe.

W Stratford (Londyn) gmina Newham inwestuje w budowę pieszego ciągu przechodzącego przez nowy dworzec międzynarodowy, dworzec lokalny i centrum historyczne miasta. Połączy on nowy obszar działalności w Stratford z aktualną strefą miejską, włączając do niej okoliczne dzielnice mieszkaniowe. Oba dworce będą obsługiwały park olimpijski w 2012 r.

W Belgii przedsiębiorstwo międzykomunalne Leiedal modernizuje sieć regionalną obsługującą gminy leżące w dolinie Lys, w celu połączenia ich z Lille Europe. Ze szczególną troską traktowana jest jakość węzłów komunikacyjnych oraz dworców autobusowych i kolejowych pod względem ochrony środowiska.

Oba projekty pozwalają przetestować i potwierdzić słuszność inwestycji, których celem jest zoptymalizowanie wkładu dworców TGV w spójność wewnętrzną, w oddziaływanie zewnętrzne i konkurencyjność Europy Północno-Zachodniej. Popierają one spójne i uzupełniające się infrastruktury transportowe, które wzmacniają wielokierunkowy rozwój tej części kontynentu. Należy zagwarantować, by nowe dworce stały się ważnymi elementami rewitalizacji zniszczonych obszarów miejskich, zachowując równocześnie wszelkie walory otoczenia, będące w harmonii z charakterem całej dzielnicy, w której się znajdują. Jednym z głównych celów jest poprawa zagospodarowania i funkcjonalności dworców dla podróżnych, przy równoczesnym zadbaniu o dobrą integrację infrastruktury z lokalną strukturą przemysłową. Podjęto działania traktujące dworzec i okolice jako ważny przestrzenny, społeczny i gospodarczy obszar środowiska miejskiego.

Działania ponadnarodowe – kluczowy wymiar projektów TGV

Chcąc zwiększyć wiedzę partnerów, ale także trafić do szerszej publiczności, projekty „HST4i” i „HSTconnect” zawierają międzynarodowy program różnorodnych działań: ekspertyzy, wizyty projektów, wymiana dobrych praktyk czy też warsztaty, takie jak na przykład „HST Design Workshop”, zorganizowane w Utrechcie 10 listopada br. na temat zagospodarowania dworców TGV i ich okolic oraz ich dostępności. Efektem warsztatów było opracowanie „HST Design Guide” (Przewodnik zagospodarowania TGV).

Wspólne działanie obu projektów polega na zbadaniu ich oddziaływania („HST Impact Study”), celem określenia „wartości dodanej” oraz skutków społeczno-gospodarczych i środowiskowych inwestycji realizowanych w ramach „HST4i” i „HSTconnect”.

Podejście strategiczne

Projekty TGV tworzą dogodne warunki dla rozwoju gospodarczego i polityki zatrudnienia na dworcach i w ich okolicy. Poruszając na szczeblu lokalnym i regionalnym kwestie związane z mobilnością i konkurencyjnością, projekty te mają wkład w zrównoważony rozwój. Ze strategicznego punktu widzenia projekty TGV tworzą efekt dźwigni, jaki może wywoływać EFRR w zakresie projektów transportowych o znaczeniu lokalnym lub regionalnym. Zapewniają wartość dodaną, wspierając lepsze zagospodarowanie terenu, szybszą realizację, budowę dodatkowej infrastruktury i pojawienie się większych kompetencji. Powodują, że projekty transportu regionalnego są rozpatrywane w szerszym, europejskim kontekście i są dowodem na to, jak zaangażowanie regionalnych i lokalnych partnerów może być potrzebne przy wdrażaniu polityki europejskiej.

Więcej informacji: <http://www.hst4i.net>



Transport w dobie nowego etapu społeczno-gospodarczego na południu Portugalii

Algarve na skrzyżowaniu dróg

Pomimo głębokich różnic pomiędzy wnętrzem kraju a wybrzeżem najbiedniejszy jeszcze pięćdziesiąt lat temu region w Portugalii znajduje się obecnie na trzecim miejscu w kraju pod względem dochodu na jednego mieszkańca. Dlatego po 2006 r. region Algarve nie powinien już należeć do Celu 1. Unia Europejska bardzo mocno przyczyniła się do tego awansu, przede wszystkim finansując masową modernizację infrastruktury transportowej, zarówno drogowej, kolejowej, lotniczej, jak i morskiej. Poza tymi bardzo ważnymi i bardzo widocznymi wysiłkami pojawia się jednak pewien niepokój: region Algarve, od zawsze peryferyjny i zależny od turystyki, będzie musiał dokonać słuszných wyborów, by utrzymać tempo wzrostu i pozostać konkurencyjnym.



Bezkolizyjne skrzyżowanie autostrad: Algarve dysponuje obecnie szybkim połączeniem drogowym z Lizboną i Hiszpanią

Jest ciemna noc i jedynie kilka ulicznych latarni oświetla białe sylwetki domów w Sanlúcar de Guadiana, po hiszpańskiej stronie rzeki. *Widzicie te motorowe barki? Wszystkie są zacumowane na noc. O tej godzinie tylko lekarz dyżurny może jeszcze sobie jakoś poradzić, żeby przepłynąć się przez rzekę* – komentuje Carlos Cruz, kierownik public relations Regionu Algarve. Znajdujemy się na portugalskim brzegu rzeki Gwadiana w Alcoutim (700 mieszkańców), po przeciwnej stronie Sanlúcar, w Hiszpanii. Miejscowości dzieli zaledwie dwieście metrów wody, ale nigdy nie wybudowano mostu, by je połączyć. Najbliższe stałe połączenie, dzięki któremu na stronę hiszpańską można przejechać samochodem, znajduje się 50 km na północ, w okolicach Paymogo lub 50 km na południe – międzynarodowy most przez rzekę Gwadiana, ukończony w 1992 r. Pomimo upadku na półwyspie iberyjskim dwóch dyktatur, nazywanych „zwaśnionymi siostrami”, i wstąpienia obu państw do Unii Europejskiej

Gwadiana jest wciąż trudną do przekroczenia granicą. *To prawdopodobnie jedyne zamieszkane miejsce w Europie, gdzie odległość pomiędzy dwoma mostami – 100 km – jest tak ogromna! Planowana jest budowa mostu między Alcoutim i Sanlúcar w ramach Interreg, ale nie określono jeszcze żadnego terminu rozpoczęcia prac* – z żalem mówi Carlos Brito, długoletni deputowany i członek rady miejskiej Alcoutim oraz wydawca lokalnego miesięcznika „Jornal do Baixo Guadiana”. *Chcąc przypomnieć o interesie obu stron, by dysponować stałym połączeniem lądowym, nasze stowarzyszenie transgraniczne Alcoutim – Sanlúcar zorganizowało latem 2005 r. dużą imprezę, podczas której utworzyliśmy „most”, ustawiając łodzie z obu miejscowości jedna przy drugiej.*

Most, którego koszt budowy szacowany jest na 15 milionów euro, nie byłby żadnym luksusem, tym bardziej że notuje się znaczne ożywienie wymiany między obu



Statek wycieczkowy zawija do Alcoutim

miasteczkami: Portugalczycy kupują domy po stronie hiszpańskiej, a Hiszpanie coraz liczniej korzystają z usług oferowanych po stronie portugalskiej. Z makroekonomicznego punktu widzenia niewielka aglomeracja chciałaby również stać się bramą do Andevalo, pobliskiego, ale jeszcze bardziej odosobnionego terytorium hiszpańskiego, które jest objęte zakrojonym na szeroką skalę planem rozwoju prowadzonym przez rząd Andaluzji. *Moglibyśmy także powrócić do dużej wymiany handlowej, szczególnie bydła, jaka miała miejsce między Hiszpanią a Portugalią właśnie w tym miejscu w latach 30.* – przypomina Carlos Brito.

Szybkość i wycieczki morskie

Pomimo braku mostu, począwszy od 2005 r. Alcoutim przeżywa prawdziwą rewolucję gospodarczą, pewnego rodzaju pomniejszony model tego, czego Algarve doświadczyło przez ostatnie trzydzieści lat.

Zachowany dzięki izolacji dziki charakter Gwadiany przynosi dziś korzyści: od wiosny 2005 r. dwa przedsiębiorstwa wycieczkowe, jedno portugalskie, drugie belgijsko-francuskie, zawijają do Alcoutim. Jedni wyruszają z Portimão, drudzy z Sewilli i co tydzień w te okolice przybywa kilkaset turystów. To prawdziwe szczęście dla miejscowego handlu.

Ale przede wszystkim jest tu droga: ukończona w lipcu 2005 r. przebudowana trasa dodatkowa 27 (IC27) na odcinku do Alcoutim stała się drogą krajową doskonałej jakości, bezpieczną i szybką. Dzięki niej przejazd z Alcoutim do Vila Real de Santo Antonio, stolicy dolnej Gwadiany, leżącej na wybrzeżu, zajmuje zaledwie 25 minut. To cztery razy krócej niż dotychczas. Rozbudowa dróg wyciągnęła Alcoutim z izolacji i obecnie miasteczko leży przy ważnej arterii północ – południe, biegnącej równolegle z rzeką Gwadiana, która prowadzi do Beja, w Alentejo. Istnieje nadzieja, że dzięki modernizacji IC27 będzie można rewitalizować cały wschód regionu Algarve, czyli la Serra de Caldeirão.

Wspieranie dostępności jest bardzo ważne, ale trzeba jeszcze, by dany obszar miał pewną wewnętrzną dynamikę gospodarczą, i na szczęście tak właśnie tutaj jest – zauważa Carlos Brito. Dysponując drogą i wycieczkami rzeczными, Alcoutim będzie mogło rozwinąć i urozmaicić działalność turystyczną, w większym stopniu skupić się na usługach wysokiej jakości, promując na przykład turystykę łowiecką.

Ułatwiona będzie również promocja produktów lokalnych; małe lokalne serownie będą miały więcej klientów i władze Alcoutim, które mogą w końcu w sposób realistyczny pomyśleć o przyciągnięciu inwestorów, planują utworzenie strefy działalności. Dzięki drodze już teraz można zaobserwować stabilizację populacji: migrowanie ze wsi do miasta zostało zrównoważone niedawnymi przyjazdami „mieszczuchów” z Vila Redl, a nawet z Faro.

Modernizacja IC27 jest również przykładem istniejących synergii pomiędzy trzema programami wdrażanymi w Algarve w dziedzinie transportu: krajowy program operacyjny „Dostępność i transport” (3312 miliardów euro, z czego 280 milionów euro przeznaczonych dla Algarve), regionalny program „PRO-Algarve” (108 milionów euro na transport) i Interreg III A Hiszpania–Portugalia dla projektów o charakterze transgranicznym. W przypadku IC27 odcinek Monte Francisco–Odeleite (17,5 miliona euro) podlega krajowemu programowi operacyjnemu „Dostępność i transport”, natomiast odcinek Odeleite–Alcoutim (14,4 miliona euro) jest wpisany w projekt Interreg III A. W każdym przypadku z funduszy EFRR pokryto około 50% kosztów.

Mówiąc ogólnie, pomoc europejska – w szczególności z EFRR i Funduszu Spójności – w ostatnich 10–15 latach pozwoliła znacznie poprawić jakość dużych regionalnych i międzyregionalnych arterii drogowych. Obecnie IC27 jest drugą trasą północ–południe, która łączy Algarve z resztą Portugalii. Modernizacja regionalnej sieci dróg skupiła się na dwóch prostopadłych arteriach: ukończenie aż do Algarve autostrady A2, przecinającej Portugalie od północy na południe, oraz budowa ze wschodu na zachód, wzdłuż gęsto zaludnionego wybrzeża, Via do Infante, czteropasmowej drogi ekspresowej łączącej Lagos z granicą hiszpańską.

Koleją

Kolej nie pozostaje w tyle: współfinansowana z Funduszu Spójności (ponad 320 milionów euro z całkowitej kwoty wynoszącej około 400 milionów euro) modernizacja połączenia z Algarve została wykonana w ramach projektu priorytetowego nr 8 „Multimodalne połączenie Portugalia–Hiszpania–Europa Środkowa” Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T). Prace, ukończone w 2004 r., były podzielone na cztery etapy odpowiadające czterem odcinkom o całkowitej długości 339 km. Przy okazji modernizacji sieci przebudowano również dworce. Renowacja podkładów, regulacja trasy w niektórych



Dworzec w Faro, terminal zmodernizowanej linii



Hala targowa w Olhão: modernizacji portów rybackich towarzyszy renowacja starych budynków oraz wprowadzenie nowych usług

mięscach, realizacja lub adaptacja budowli sztuki inżynierskiej (w tym słynnego mostu 25 kwietnia w Lizbonie), likwidacja przejazdów kolejowych, elektryfikacja linii, modernizacja sygnalizacji i telekomunikacji umożliwiają obecnie pokonanie trasy z Faro do Lizbony w 3 godziny, a nie jak wcześniej w 4,5. Jorge Rodrigues, kierownik regionalny ds. sygnalizacji w REFER, portugalskiej spółce kolejowej, wylicza korzyści tej dogłębnej modernizacji: *Oprócz oszczędności czasu korzyścią jest większe bezpieczeństwo, niezawodność i punktualność. Czas opóźnienia w stosunku do rozkładu jazdy zmniejszył się z 15–20 minut do 3 minut. Poprawa komfortu jazdy również jest bardzo odczuwalna, dzięki oddaniu do użytku nowych, znacznie cichszych wagonów. Nie mówiąc już o korzyściach ekologicznych, jakie przynosi elektryfikacja – efekt: wzrost liczby pasażerów o około 30% – ale również zmiana wizerunku kolei na bardziej dynamiczny – dodaje Jorge. Coraz częściej można zauważyć w pociągach ludzi, którzy pracują na laptopach.*

Drua rewolucja turystyczna

Campos Correia, prezes Komisji Koordynacji ds. Rozwoju Regionalnego (CCDR) w Algarve, streszcza zadania strategii regionalnej: *Naszym celem jest przekształcenie Algarve w ciągu 10–15 lat w jeden z najbardziej konkurencyjnych regionów Portugalii i Europy. Poprawa jakości transportu doskonale mieści się w ramach naszego planu działania terytorialnego: połączyć Algarve z „portugalskim grzbiem”, co już jest faktem dzięki ukończeniu autostrady A2 (w kierunku Setúbal, Lizbony i Porto) i modernizacji linii kolejowej Lizbona–Faro; efektywnie połączyć nasz region z Hiszpanią za pośrednictwem Via do Infante i przewidzieć w przyszłości połączenie kolejowe między Algarve i Andaluzją; ale rozwinąć także komunikację lokalną, na przykład metro naziemne w obrębie tych aglomeracji regionalnych, które tworzą Lagos–Portimão–Lagoa i Loulé–Faro–Olhão, liczące od 100 do 200 tysięcy mieszkańców każda.*

Jednak oprócz tych ważnych i bardzo widocznych wysiłków oraz dumy z osiągniętych rezultatów pojawia się pewien niepokój. *Leżymy na skrzyżowaniu dróg i będziemy musieli dokonać wyboru – ostrzega Antonio Mendes, dyrektor lotniska w Faro.*

Zbudowane w 1965 r. lotnisko, kilkakrotnie korzystające z pomocy europejskiej na modernizację i rozbudowę, jest drugim pod względem liczby pasażerów (4,7 miliona w 2004 r.) portem lotniczym w Portugalii. Jak precyzuje dyrektor – *Jest to głównie lotnisko inbound, brama wjazdowa dla zagranicznych turystów i właścicieli tutejszych letnich rezydencji. Dzięki bumowi w branży nieruchomości, którym od kilku lat cieszy się Algarve, tych drugich jest dziś tyle samo co turystów. Klienci lotniska, zarówno pasażerowie, jak i spółki, wciąż się zmieniają: od 1999 r. notuje się spadek liczby lotów czarterowych i wzrost liczby tanich linii lotniczych. Równocześnie turyści coraz częściej pomijają biura podróży i organizują wyjazdy we własnym zakresie.*



Tradycyjna masarnia w Monachium: rozbudowa sieci drogowej ułatwia dystrybucję lokalnych produktów

sie. Oprócz tej zmiany, którą obserwujemy wszędzie w Europie, musimy stawić czoła znacznie poważniejszemu problemowi – nasza turystyka utraciła dużą część konkurencyjności; jesteśmy zbyt drodzy dla biednych i niewystarczająco wykwinni dla bogatych – otwarcie stwierdza Antonio Mendes.

Rozwój handlowy, który przeżywa lotnisko w Faro, mógłby przynieść korzyści dla całego regionu Algarve. Wszyscy tutaj uważają, że turystyka jest i długo jeszcze będzie motorem gospodarki regionalnej. Pod warunkiem że będzie się rozwijała w kierunku zwiększenia konkurencyjności i trwałości. I to pomimo silnej międzynarodowej konkurencji, pomimo zbyt „wybetonowanego” wybrzeża jak na dzisiejsze gusta, pomimo pożarów, które zmieniły oblicze niektórych obszarów słynących z naturalnego piękna, takich jak Serra de Monchique.

Algarve dąży do drugiej rewolucji turystycznej. *Musimy zwiększyć jakość i urozmaicić naszą ofertę o produkty o wysokiej wartości dodanej, tak jak to zrobiliśmy z golfem, który okazał się dużym sukcesem. Musimy sprawić, by turystyka i rekreacja grupowa stały się dźwignią dla innych sektorów gospodarki opartych na wiedzy i innowacji* – radzi prezes CCDR Campos Correia. Należy również wspomnieć o żegludze rekreacyjnej i turystyce sportowej na wysokim poziomie, której poświęcono światowej klasy kompleks w Vila Real de Santo António.

Zachować kierunek

Jak to często bywa w Portugalii, „wybawienie” może przyjść od morza. Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos jest instytucją publiczną, zarządzającą portami i transportem morskim oraz śródlądowymi szlakami wodnymi (w Algarve głównie rzekami Arade i Gwadiana) w całej południowej części Portugalii. Obejmuje zasadniczo dwa sektory działalności: rybołówstwo i turystykę, których rozwój wymaga modernizacji, adaptacji, a nawet reorientacji obszarów portowych. Według kontrolera z Instytutu, Davida Assoreira: *Po trzydziestu latach faktycznej stagnacji można zauważyć ogóle zniszczenie infrastruktury portowej, tym bardziej że chodzi teraz o otworzenie naszych drzwi przed ludźmi, żeby korzystali z tego mieszkańcy, turyści, dzieci, spacerowicze... stąd potrzeba zagospodarowania zarówno portów, jak i okolicznych terenów.*

Port Olhão, pierwszy w Algarve port rybacki, korzysta z zakrojonej na szeroką skalę akcji zagospodarowania terenu (tereny zielone, rekreacyjne, trasy wycieczkowe...) oraz adaptacji infrastruktury (czyszczenie, zastąpienie falochronu bardziej efek-



Port w Olhão

tywnymi umocnieniami, nowe nabrzeża, przystanie pływające, strefy zakotwiczenia i inne wyposażenie potrzebne rybakom i żeglarzom oraz odbudowa starej hali targowej...). Koszt tych działań oszacowano na 6 milionów euro, z czego połowa jest finansowana ze środków EFRR. Port rybacki w Lagoa również zostanie poddany poważnej rewitalizacji, ze szczególnym naciskiem na naprawę łodzi. Jest to działalność, która wraz z rozwojem żeglugi rekreacyjnej ma szansę na poważny rozwój w najbliższej przyszłości. *Stocznie w Algarve mają jeden z istotnych atutów* – wyjaśnia David Assoreira. *Łączą wysoką jakość z szybkością i mają tę przewagę, że przez cały rok mogą funkcjonować na wolnym powietrzu.*

Dzięki uczestniczeniu od kilku lat w kampaniach promocyjnych w Ameryce Północnej, szczególnie podczas Salonu w Miami, port Portimão bierze udział w wielkim bumie na rynku wycieczek morskich; w 2002 r. przyjął 17 statków, 28 – w 2003 r., 36 – w 2004 r., 54 – w 2005 r.... Na przykład w jednym tylko dniu, 16 sierpnia 2005 r., do miasta przybyło aż 5 tysięcy pasażerów! Portimão jest wyjątkowym miejscem: malowniczy port usytuowany jest wśród pięknych pejzaży, które zachwycają urlopowiczów; kojarzy się z opowieściami o wielkich wyprawach portugalskich, które wyruszały z pobliskiego Sagres; zatrzymując się w porcie Portimão, można skorzystać z 16 terenów golfowych i spędzić kilka dni w luksusowym hotelu przed dalszą morską podróżą; nieopodal duża amerykańska spółka wycieczkowa oferuje turystom cały kompleks hoteli.

Współfinansowane ze środków unijnych pogłębianie portu i budowa nowego nabrzeża (o długości 165 m, by można było przyjąć 3 statki równocześnie) są niezbędne, by do portu mogły wpływać duże okręty. Zbyt częste organizowanie przesiadek pasażerów na morzu nie jest praktyczne: zdarzyło się na przykład, że w ten sposób trzeba było umożliwić zejście na ląd 160 osobom na wózkach inwalidzkich, które przybyły na pokładzie statku pasażerskiego *Legend of the Seas*.

Instytut portowy wiąże również duże nadzieje z dwoma głównymi szlakami wodnymi regionu Algarve: oczywiście z Gwadianą, ale także z rzeką Arade, która jest żeglowna aż do Silves. „Odzyskanie pamięci rzeki” pomoże zwiększyć zainteresowanie turystów tą dawną stolicą arabską Algarve. Konieczne jest jednak promowanie sportów wodnych wśród młodzieży; David Assoreira narzeka na brak w regionie struktur szkoleniowych dla personelu przybrzeżnego i morskiego, z wyjątkiem rybaków. *Taki jest smutny stan rzeczy: Portugalia powinna i mogłaby lepiej rozwinąć działalność związaną z morzem. To byłby nie tylko powrót do tradycji, ale i wzmocnienie jej przyszłości gospodarczej.*

Teraz, gdy najważniejsza z przeszkód, czyli brak i niewydolność struktur transportowych, została praktycznie usunięta, Algarve musi sprostać nowym wyzwaniom, bardziej złożonym i trudniejszym do ogarnięcia: rozszerzenie Unii, globalizacja i związane z nią ciągłe dążenie do zwiększenia konkurencyjności. To jednak nie przeraża przewodniczącego Komisji Koordynującej ds. Rozwoju Regionalnego. *Wzrost i konwergencja wymagają długofalowych działań* – podkreśla Campos Correia. *Trzeba być przewidującym, mieć na uwadze długoterminowe cele i bez przerwy dokonywać samooceny. Wzloty i upadki towarzyszą rozwojowi. Ważne jest, aby podążać własną drogą, zachowując kierunek, jaki sobie wytyczyliśmy.*

Więcej informacji: www.ccdr-alg.pt

Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Finlandia

Z Warszawy do Helsinek: Rail Baltica, twórczy, strategiczny i zrównoważony projekt

Pavel Telicka, koordynator, Transeuropejska Sieć Transportowa



Dnia 20 lipca 2005 r. wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej Jacques Barrot wyznaczył mnie na jednego z sześciu koordynatorów Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Poprzez te zatwierdzone przez Radę i Parlament Europejski nominacje Komisja zamierza nadać niektórym priorytetowym projektom kolejowym większy polityczny rozmach. Chodzi o to, by koordynatorzy ułatwili wdrożenie projektów, szczególnie tych mających transgraniczny charakter.

Osobiście zajmuję się Rail Baltica, twórczym, strategicznym i zrównoważonym projektem kolejowym, który oprócz Finlandii angażuje cztery nowe państwa członkowskie Unii Europejskiej leżące nad Bałtykiem: Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię. Rail Baltica, biegnąca wzdłuż arterii północ-południe Helsinki-Tallin-Warszawa, bezpośrednio połączy kraje nadbałtyckie i Polskę z samym sercem Unii Europejskiej, wzmacniając w ten sposób wspólny rynek i wspierając integrację państw, przez które przechodzi. Krótka granica o długości 70 km dzieląca Litwę i Polskę stanowi jedyne połączenie lądowe pomiędzy krajami nadbałtyckimi a pozostałą częścią Unii. Stworzenie efektywnych i trwałych połączeń transportowych przecinających tę granicę jest zatem sprawą wielkiej wagi, nie tylko dla państw zaangażowanych, ale także dla całej Unii Europejskiej.

W pierwszym etapie Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej dokonuje analizy wykonalności, która ma być ukończona do końca 2006 r. Jej celem jest określenie potencjalnych ekonomicznych korzyści tego połączenia kolejowego, ale również wzięcie pod uwagę licznych innych elementów mających z nim związek, począwszy od wpływu tego projektu na środowisko obszarów, przez które będzie biegła linia kolejowa. Po pierwszych rozmowach z działaczami politycznymi jestem przekonany, że zmodernizowana linia Tallin-Warszawa będzie rentowna, ale poczekajmy na wyniki analizy.

Śluz kolejowy Rail Baltica przyciągnie inwestorów na tereny wzdłuż korytarza obsługiwane obecnie przez połączenie drogowe Via Baltica. Pod względem zagospodarowania przestrzennego uzupełni ona działania Interreg w regionie Morza Bałtyckiego. Pozwoli również połączyć Polskę i państwa nadbałtyckie z „trójkątem nordyckim”, stworzonym przez kraje skandynawskie, oraz z Rosją, szczególnie z gęsto zaludnionym regionem Sankt Petersburga.

Jak na razie ruch odbywa się głównie na linii wschód zachód, ze względu na duże ilości rosyjskich produktów, szczególnie surowców przeznaczonych na rynek unijny, przechodzących przez porty bałtyckie. Ale strategiczne znaczenie regionu mogłoby znacznie wzrosnąć, jeśli Chiny, które właśnie przeprowadzają badania, dla oszczędzenia czasu wysyłałyby swoje produkty kolejną przez Syberię w kierunku portów bałtyckich zamiast statkiem przez Kanał Sueski. Połączenie Rail

Baltica mogłoby wówczas stanowić północno-południowy odcinek tej linii tranzytowej.

Projekt będzie również stanowił trwałą alternatywę dla towarowego transportu kołowego, a w przyszłości również dla pasażerów korzystających z tej trasy. Niektóre rządy państw nadbałtyckich już teraz widzą w połączeniu Rail Baltica dzwignię rozwoju. Wydaje się, że uczestniczymy we współzawodnictwie między miastami nadbałtyckimi – wszystkie chcą się znaleźć na trasie przyszłej linii. Według mnie jest to dobry znak.

Sukces projektu, jeśli chodzi o jego potencjał, wymaga jednak dużej zbieżności poglądów pięciu państw zaangażowanych w jego realizację. Konieczna jest ogromna determinacja, by cała sprawa ruszyła. Myślę, że jednym z moich najważniejszych zadań jest jak największe ułatwienie dojścia do takiej wspólnej wizji. W tym celu będę nieustannie w kontakcie ze wszystkimi zaangażowanymi stronami. Do tej grupy zaliczają się potencjalni klienci i użytkownicy, partnerzy społeczni, władze regionalne i lokalne, producenci sprzętu kolejowego i oczywiście same spółki kolejowe.

Jeśli chodzi o finansowanie, koszty Rail Baltica, a raczej „Projektu priorytetowego TEN-T nr 27”, bo tak brzmi jego oficjalna nazwa, mogłyby być pokryte – w niektórych wypadkach nawet do wysokości 80% – ze środków Funduszu Spójności. Wszystko zależy od kwot przewidzianych w perspektywach finansowych na lata 2007–2013⁽¹⁾, ale osoby wpływowe, w tym liczni deputowani europejscy, są za integralnym finansowaniem priorytetowych projektów transportowych.

Postanowiłem osobiście przemierzyć trasę z Helsinek do Warszawy, czasami w towarzystwie dziennikarzy, by przekonać się o rzeczywistym stanie infrastruktury i sprawdzić, jakie są opóźnienia i gdzie pojawia się tak zwane wąskie gardło. Mam zamiar działać bardzo aktywnie, by ta wielka europejska arteria komunikacyjna jak najszybciej stała się faktem.



Dworzec w Helsinkach (Finlandia)

⁽¹⁾ W chwili redagowania tego artykułu (listopad 2005) perspektywy finansowe na lata 2007–2013 nie były jeszcze znane.

Hiszpania

Powiększenie portu w Barcelonie wymagało zmiany biegu rzeki Llobregat... i poszanowania środowiska



Josep Oriol, dyrektor generalny portu w Barcelonie

Rozpoczęta w 2000 r. i zakończona w 2004 r. zmiana biegu rzeki Llobregat stanowi ważny moment w historii transportu w Barcelonie. Niektóre ze śmiałych projektów o nazwie „Bezłowy port i obszar” z początków XX w., które przewidywały budowę dużej infrastruktury portowej na południe od góry Montjuïc, już wtedy traktowały rzekę Llobregat jako fizyczną granicę przyszłego portu. Potem wojna domowa i międzynarodowa izolacja, jaka po niej nastąpiła, znacznie spowolniły wzrost hiszpańskiej gospodarki, a co za tym idzie, również portu w Barcelonie. „Plan stabilizacji” z 1959 r. stał się punktem wyjścia do ponownego otwarcia gospodarki hiszpańskiej na świat. Barcelona odzyskała swoją rolę portu międzyoceanicznego i kwestia konieczności jego rozbudowy powróciła.

Zmiana biegu rzeki Llobregat stała się koniecznym warunkiem powiększenia portu. Po raz pierwszy taki plan pojawił się w latach 60. i niektóre projekty, taki jak ten opracowany przez Izbę Handlu, Przemysłu i Żeglugi w Barcelonie, zakładały rozwiązania pociągające za sobą ogromne skutki ekologiczne, ponieważ przewidywano odbicie rzeki i przesunięcie o 9 km na południe jej ówczesnego ujścia.

Dopiero w 1994 r. odpowiednie władze rozpoczęły realizację projektu o nazwie „Plan delta”. Zmiana biegu rzeki o 2 km i ukierunkowanie Llobregat stało się podstawą całej serii działań, które oprócz powiększenia portu obejmują również rozbudowę lotniska, budowę nowych dróg i linii kolejowych, konstrukcję nowej oczyszczalni ścieków i utworzenie rozległej chronionej strefy przyrodniczej.

Dzięki odbiciu rzeki, w grudniu 2001 r. można w końcu było przystąpić do rozbudowy barcelońskiego portu. Roboty, na które przeznaczono miliard euro, z czego 277 milionów ze środków Funduszu Spójności, przewidują zmiany parametrów portu: zwiększenie jego powierzchni o 2,3 raza, czyli o 1265 hektarów i budowę 30 km nabrzeża.

Prowadzone prace stanowią fundament, na którym port będzie mógł się rozwijać. Jego wzrost będzie zarówno ilościowy (nowe nadbrzeże, nowe dźwigi, nowe możliwości dostępu), jak i jakościowy (nowe linie morskie, liczniejsze połącze-

nia europejskie, poprawa usług dla ludności). Liczba kontenerów powinna wzrosnąć z 2 do 6 milionów, czyli do 90 milionów ton rocznie.

Ta ogromna budowa obejmuje również zagospodarowanie dojazdów, które będą niezbędne po ukończeniu rozbudowy portu. Dłatego tereny pozostałe po dawnym korycie rzeki stanowią doskonałe miejsce pod budowę przyszłych połączeń drogowych; powstanie tu czteropasmowa autostrada przeznaczona wyłącznie dla pojazdów ciężarowych. Będzie miała bezpośrednie połączenie z hiszpańską i europejską siecią autostrad, natomiast z nowych dworców towarowych, które zostaną zbudowane na nowym nabrzeżu, będą bieły cztery nowe linie kolejowe.

Rozbudowa barcelońskiego portu odbywa się przy jak największym poszanowaniu środowiska. Towarzyszą jej działania zmniejszające ewentualne negatywne skutki, jakie prowadzone prace mogłyby spowodować. Poza skrupulatnym przestrzeganiem przepisów portowych i środowiskowych rozbudowa portu obejmuje kilka przedsięwzięć, które poprawią ogólny stan delty rzeki Llobregat. W tym celu pozostawiono w dawnym korycie rzeki dziesięciohektarowy podmokły obszar, by zachować żyjącą tam faunę. Jedno z realizowanych przedsięwzięć – utworzenie przy użyciu wielu milionów ton piasku dwukilometrowej plaży na południe od nowego ujścia rzeki – jest kolejnym przykładem woli władz portowych do stworzenia trwałej infrastruktury, przyjaznej dla środowiska.



Nowe nabrzeża portowe mogą przyjmować nawet bardzo duże statki

BUŁGARIA

Modernizacja lotniska w Sofii



Koszt całkowity: 148 756 000 EUR
Wkład UE: 50 000 000 EUR

Lotnisko w Sofii stanowi główny punkt przylotów klientów handlowych i turystów na teren Bułgarii. Jednak jego obecne wyposażenie nie zapewnia wystarczająco wysokiego poziomu usług, zarówno dla pasażerów, jak i przewoźników. Projekt ISPA obejmuje budowę nowego terminalu dla pasażerów wraz ze wszystkimi udogodnieniami: drogi dojazdowe, korytarze przeznaczone dla taksówek, tereny parkingowe... Wszystko to mieści się w ramach szerszego przedsięwzięcia, które przewiduje wydłużenie i wyrównanie pasów startowych, by lotnisko mogło przyjmować duże transportowce, redukując równocześnie hałas, który jest dużą niedogodnością dla mieszkańców Sofii.

Nelly Yordanova, Ministerstwo Transportu i Komunikacji Republiki Bułgarii
nyordanova@mtc.government.bg

SŁOWACJA

Modernizacja odcinka linii kolejowej
Bratysława–Racza–Trnava

Koszt całkowity: 51 422 000 EUR
Wkład UE: 38 566 500 EUR

Odcinek linii kolejowej Bratysława–Racza–Trnava należy do piątego korytarza europejskiego, który w Słowacji biegnie z Bratysławy do Czernej nad Cisą przy granicy z Ukrainą, przechodząc przez Żylinę i Koszyce. W Żylinie przecina szósty korytarz, który prowadzi do Warszawy, a stamtąd do Gdańska nad Bałtykiem. Celem modernizacji tej linii jest przede wszystkim zapewnienie dobrego dostępu do transeuropejskich sieci transportowych oraz stworzenie dobrej jakości połączeń kolejowych między poszczególnymi państwami. Projekt ten, finansowany ze środków ISPA w zakresie robót prowadzonych od marca 2002 r. do grudnia 2005 r., obejmuje budowę furtucha ze sprężonego betonu o długości 750 m, likwidację przejazdów kolejowych oraz renowację wszystkich dworców znajdujących się na trasie pomiędzy Bratysławą, Raczą i Trnavą. Zmodernizowana linia będzie bardziej niezawodna i cicha i umożliwi pociągom jazdę z prędkością 160 km/godz.

Miroslav Matúšek, Koleje Państwowe Republiki Słowackiej (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

WĘGRY

Wydłużenie obwodnicy wokół
Budapesztu

Koszt całkowity: 334 893 000 EUR
Wkład UE: 284 659 050 EUR

Fundusz Spójności współfinansuje budowę obwodnicy wokół węgierskiej stolicy. Ukończenie 26,5-kilometrowego odcinka części wschodniej pozwoli połączyć autostrady M1, M3, M5 i M7 oraz kilka dróg krajowych, które docierają do Budapesztu. Likwidując korki w stolicy i na dojazdach do niej, projekt będzie oznaczał koniec codziennego koszmara dla kierowców. Oprócz zwiększenia płynności ruchu tranzytowego, szczególnie samochodów ciężarowych, nowa obwodnica przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia w mieście, zachęcając równocześnie do zakładania nowych inwestycji w regionie. Infrastruktura spełnia najbardziej surowe normy środowiskowe i bezpieczeństwa. Koniec prac przewidziano na listopad 2007 r.

Tompos Attila, koordynator UE, Krajowa Spółka Autostrad
tompas.attila@nart.hu

HISZPANIA

Rozbudowa portu w Gijon



Koszt całkowity: 563 900 000 EUR
Wkład UE (Fundusz Spójności): 247 500 000 EUR
Pożyczka z EBI: 250 000 000 EUR

Unia w dużym stopniu przyczynia się do modernizacji hiszpańskiej infrastruktury portowej. Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) jako partner Funduszy Strukturalnych oprócz pożyczki zapewnia pomoc techniczną, w szczególności w zakresie oceny potrzeb. Jednym z ostatnich przykładów jest bardzo obiecująca inwestycja realizowana w Gijon. Finansowana ze środków Funduszu Spójności oraz pożyczki z EBI rozbudowa głównego portu w Asturii ma na celu zwiększenie możliwości obsługi i magazynowania frachtu morskiego, przewożonego tranzytem przez Gijon. Projekt polega głównie na wzmocnieniu falochronów oraz zwiększeniu powierzchni magazynowej i kotwiczowiska w taki sposób, by port mógł przyjmować nawet największe statki.

Andrew Allen, Europejski Bank Inwestycyjny
ALLEN@eib.org

2007–2013: Przygotować nową generację programów wraz ze stroną Inforegio

Państwa członkowskie i regiony przygotowują przyszły okres programowania na lata 2007–2013. Strona Inforegio prezentuje liczne informacje i ważne dokumenty dla wszystkich podmiotów zaangażowanych w te działania. Chodzi o ułatwienie wymiany pomiędzy nimi i o informowanie szerokiej publiczności o osiągniętym postępie. Wszelkie pytania i uwagi prosimy kierować do DG REGIO.

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_pl.htm

Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej
Jednostka 01 – Informacja i Komunikacja
Thierry Daman
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruksela
Faks: +32 2 296 60 03
E-mail: regio-info@cec.eu.int
http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm

Informacje dotyczące pomocy regionalnej Unii Europejskiej
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_pl.htm

ISSN 1725-8243

© Wspólnoty Europejskie, 2005
Kopiowanie dozwolone pod warunkiem podania źródła

Printed in Belgium



Urząd Publikacji
Publications.eu.int