

A projekt futamideje: 2009-2012

ERDF támogatás: 1,7 millió €

Teljes költségvetés: 2,38 millió €

Délkelet-Európa kulcsfontosságú tranzitterület az EU számára, de fejlődés tekintetében a sor végén kullog a kontinens többi országához képest, az elégtelen befektetési és nemzetközi együttműködés miatt. Az ilyen kihívásokkal a Délkelet-európai Közlekedési Tengely Együttműködés (South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC) foglalkozik, egy három éves projekt, amelynek célja egy erősebb együttműködés kialakítása az EU-s és EU-n kívüli országok között a régió belül – elsősorban a közlekedés terén.

Az EU Délkelet-Európa Programjának társfinanszírozásával a projekt a régió kilenc országában 17 partnert foglal magában (leginkább a régió közlekedési minisztériumait). Négy megfigyelő is jelen van Bosznia-Hercegovinából, Magyarországról, Szlovákiából és Ukrajnából.

A közlekedési infrastruktúra vegyes képet mutat a régió belül. Az olyan országok például, mint Ausztria, Szlovénia, Magyarország és Horvátország, kiterjedt és modern úthálózattal büszkélkedhetnek, míg számos szomszédjuk nem. A régió kisebb országait összekötő út- és vasúthálózat sok esetben nem megfelelő, vagy egyáltalán nem is létezik. Ez az állapot akadályozza az áruk, szolgáltatások és emberek szabad áramlását, valamint az egész régió fenntartható fejlődését.

TEN-T fókusz

„Projektünk rendhagyó módon hozza össze az EU-s és EU-n kívüli országokat, hogy megfelelőbb térbeli és közlekedésbeli integrációt alakítsanak ki” – mondja Carlo Fortuna a olaszországi Triesztben székelő, a SEETAC-ot vezető Közép-Európai Kezdeményezés titkára. Ez enyhíti a közlekedési infrastruktúra körüli vitát a tagjelöltek számára, csakúgy, mint a TEN-T (Transzeurópai Közlekedési Hálózat) elsődleges projektjeinek kiterjesztését a nyugat-balkáni országokra. Carlo Fortuna szerint a projekt az EU és a dél-kelet európai országok közti kohéziót is elősegíti.

A legfrissebb adatgyűjtés lehetővé tette a partnerek számára egy adatbázis létrehozását, amely képet ad a jelenlegi közúti, vasúti és vízi hálózatokról a régió belül. Az elkövetkezendő hónapokban lehetséges jövőbeni alternatív modelleket állítanak össze, amelyek a prioritást élvező közlekedési projektekhez kapcsolódnak, mint amilyen például a Ljubljana–Belgrád autópálya.

Egy projekt konferencia keretében, amely összehozta a magas rangú miniszteri képviselőket az albániai Tiranában 2010 novemberében, megvitattak számos fő kérdést. A többi között a befektetéseket, a régió megközelíthetőségének integrált fejlesztését és egy közép távon megvalósítható, integrált közlekedési rendszer tervezetének kialakítását, amely illeszkedik az EU stratégiáihoz.



Pályafelújítás és vágás Kriznónál a Ljubljana és Maribor közötti vonalon.

A TÉMÁRÓL BŐVEBBEN

- SEETAC: www.seetac.eu
- Közép-Kelet Európa (SEE) Program www.southeast-europe.net
- Közép-európai kezdeményezés: www.ceinet.org

SCANDRIA – KÖZELEBB HOZNI A BALTIKUMOT AZ ADRIAI TÉRSÉGHEZ

A Skandináviát az adriai térséggel összekötő Scandria folyosó kiemelt fontossággal bír eme észak-déli tengely mentén elhelyezkedő régiók számára. A közlekedés lehetővé tételén kívül a javuló kapcsolatoknak gazdasági és környezeti szempontból is van hozzáadott értéke.

„A projekt nem csak a közlekedésről szól” – hangsúlyozza Jürgen Neumüller, a Scandria projektmenedzsere. „További cél, hogy az egész térség számára gazdasági fejlődést hozzon. Szeretnénk összekapcsolni Skandinávia innovációs potenciálját más közép-európai régiókkal, mint Berlin, Prága és Bécs, elősegítve ezzel a növekedést.”

Az EU „zöldebb közlekedés” irányzatának megfelelően, a projekt olyan intézkedéseket is tartalmaz, amelyek a klímaváltozással kapcsolatos célok elérését segítik. Konkrét példaként említhető a teherjárművek biogázhasználatának előmozdítása.

A projekt futamideje: 2009-2012

ERDF hozzájárulás: 2,8 millió €

Teljes projektköltségvetés: 3,8 millió €

Valamennyi fél bevonása jelenti a kulcsot a sikerhez

A projektben részt vevő 19 partner Németországból, Dániából, Svédországból, Finnországból és Norvégiából három csoportra osztható: kutatóintézetek, régiók és kikötők. A vezető partner az Összevont Területi Kutatóintézet Berlin-Brandenburg.

Míg a kutatóintézetek a döntésekhez szükséges tudományos alapot biztosítják, a régióknak stratégiai szempontból jut fontosabb szerep. Az infrastrukturális projektek bevezetésének elérésében az olyan résztvevők közti összeköttetés, mint például a miniszterek, fontos része munkájuknak.

A Halmstad (Svédország) és Rostock (Németország) kikötői közti közvetlen együttműködés az új szolgáltatások fejlesztésére összpontosít. Mindezek hatására a Scandria ösztönzőleg hat arra, hogy a Rostock és Gedser (Dánia) közti kompvonalat bevették a EU „Tengeri Utak” Programjába, lehetővé téve, hogy megkaphassa a kikötői infrastruktúra fejlesztésére szánt támogatást, valamint, hogy új kompokat szerezzen be.

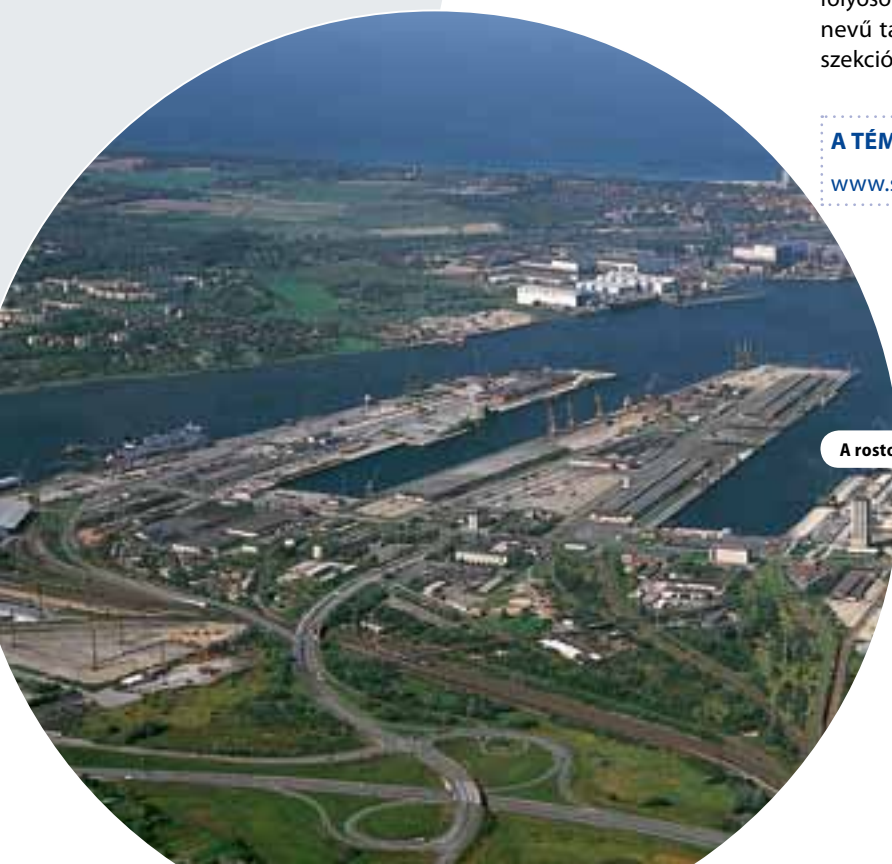
Vállalkozások bevonása az együttműködésbe az egyik legfontosabb cél: rövid távú érdekeik nehezebbé teszik bevonásukat egy hosszú távú stratégiai koncepcióba. „Számos workshopot és kommunikációs tevékenységet folytattunk helyi szinten, hogy felhívjuk a figyelmet a projekt gazdasági hatásaira” – mutat rá Neumüller.

A Scandria projektet 2009-ben indították a 2007-es berlini bejelentést követően, amelyben megfogalmazták az igényt egy vonzó közlekedési infrastruktúrára és a közlekedés versenyképes módjaira a Skandinávia és az adriai térség közti folyosóban. Míg a Scandria lefedi a térség északi részét, a SoNorA nevű társprojekt hasonló intézkedéseket fogantat a déli szekcióban.

A TÉMÁRÓL BŐVEBBEN

www.scandriaproject.eu

A rostocki kikötő.



A HAJÓFORGALMI RENDSZER A HAJÓFORGALOM IRÁNYÍTÁSÁNAK ÚJ RENDSZERE – PORTUGÁLIA

A projekt 2008-ban kezdődött, és jelenleg is tart

ERDF hozzájárulás: 53 millió €

Nemzeti társfinanszírozás: 57 millió €

A kiterjedt portugál partszakasz számos kihívást jelent a hajózásirányítás számára, kezdve a forgalmas vizeken zajló hajóforgalom ellenőrzésétől a nemzetközi biztonsági sztenderdek betartásáig. A modern számítástechnika lehetővé teszi a hatóságok számára, hogy mindenki előtt járjanak és rögzítsék őket a Nemzetközi Hajóforgalmi Adatbázisban.

A több mint 800 km hosszú partvonal egy stratégiai fontosságú útvonalon helyezkedik el az észak-európai, mediterráneumi és észak-afrikai kikötők között. Kb. 70 000 hajó használja ezeket a vizeket évente - 250-300 mindig megtalálható ezeken az útvonalakon, hasonló számú halász- és túrahajóval egyetemben. A Hajóforgalmi Rendszer, a VTS, megoldást jelent ezek ellenőrzésére, biztonságban tartva ezzel a parti vizeket és kezelve a torlódást.

Hogyan is működik?

2008. január óta a Tengeri Forgalmi Ellenőrző Központ a VTS-t használja a hajóforgalom ellenőrzésére. Egyszerre kb. 300 hajó azonosítását teszi lehetővé, és ezt az információt rögzítik a Nemzeti Tengerészeti Forgalmi Adatbázisba.

A rendszer tartalmaz továbbá két Forgalmelkülönítő Elrendezést (TSS), egyet Cape Roca-ban egy másikat pedig a Sao Vicente Foknál. Ezek kezelik a torlódást két ismert torlódási ponton a part mentén, továbbá a biztonsági előírások betartásának is részét képezik. Szigorú nemzetközi szabályok vonatkoznak a veszélyes rakományokra, hajótípusokra, az utasbiztonságra és halászhajókra. Mindkét TTS a Kötelező Portugál Bejelentési Rendszer (COPREP) része 2010. június 1. óta.

A legjobb rendszerek helyi előnyökkel járnak

A rendszer tartalmaz egy parti VTS-t, valamint öt kikötői VTS-t, mind a Nemzeti Tengeri-forgalmi Hatóság felügyelete alatt áll.

Az előnyök között szerepel:

- Portugáliát naprakészen tartja a legmodernebb hajózási technológiák és lehetőségek terén.
- A jövőre nézve gazdasági potenciált biztosít kikötői számára.
- Növeli a portugál vizek környezeti értékét, melyet a VTS-en keresztül elérhető információval támogat.
- Lehetővé teszi a partmenti hajózás szabályozását a hajók és a partiőrség közötti kétirányú információáramláson keresztül. A csempészet és illegális bevándorlás elleni intézkedések jelentős részét képezik a partiőrség napi tevékenységének.

Nemzetközi szinten Portugália teljes mértékben be van vonva a SafeSeaNet-be, az EU követő és információs rendszerébe. A parti VTS-en keresztül áramló számtalan információ közvetlenül bevihető a SafeSeaNet-be, lehetővé téve Portugália számára, hogy hasonló típusú információkhoz jusson, mint a többi tagország.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

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

Tengeri forgalom-ellenőrző központ.



A SZÓFIAI METRÓ BŐVÍTÉSE ÚJ ÉLETET LEHEL A VÁROSBA – BULGÁRIA

Ez a projekt Bulgária közlekedés-műveleti programjának részét képezi, 2007-2013 között

ERDF hozzájárulás: 157 millió €

Nemzeti társfinanszírozás: 139 millió €

Bulgária általános tervezetén keresztül szembe kell hogy nézzen a torlódás és légszennyezés okozta problémákkal, különösen a szófiai metróbővítési projektekben, amelyek egyike a hiányzó központi szekciót hivatott pótolni a város szívében.

Szófiában több mint 1,5 millió ember él, a teljes népesség közel egyötöde zsúfolódik össze a városban. A történelmi városközpontban egymást sűrűn váltják a lakó és üzleti negyedek, és az elmúlt tíz év gyors beáramlása a közlekedési torlódás és légszennyezés okozta problémák növekedéséhez vezetett. A helyiek nagyban függnek az autóforgalomtól, míg a buszok és villamosok szintén a közúti forgalmat veszik igénybe. Egy, a közlekedési megoldások terén végzett alapos vizsgálat rámutatott, hogy a metró a legjobb megoldás a városközponti utak lebonyolítására.

A jobb közlekedés új dimenziókat nyit meg a városközpont életében

A vonal kiterjesztése a központtól északra lévő Nadejda csomóponttól a Cherni Vrah sugárútig a déli lakóövezetben az egyik legfontosabb projekt a Bulgáriai Közlekedésműveleti Programban 2007-2013 között.

Ez egy 6.5 km hosszú szakasz lesz hét állomással, amellyel létrejön a II-es vonal hiányzó része, és összeköti a Központi Vasútállomást és a Központi Buszpályaudvart. Öt metróállomás teljesen új lesz, két másik már elkészült, de teljesen fel kell újítani.

Az életminőség azonnali javítása

A jelenlegi első fázis egy fontos lépés a helyiek és az ingázók mindennapi életének jobbá tételében. A közúti közlekedés a városnak ebben a részében lassú és frusztráló; a közlekedési sebesség kb. 8-10km/óra, és az ezzel járó légszennyezés is aggodalomra ad okot.

Ha az I. fázis befejeződik 2012 elején, a vonatközlekedés a teljes utasforgalom 25%-át teszi majd ki, növelve ezzel a közlekedési sebességet 40-50 km/óra. Ez óriási hatással lesz a légszennyezésre, valamint csökkenti a zajt és a vibrációs szintet.

Integráltabb, gyorsabb hálózat a jövő számára

2020-ra előre tekintve, a II. fázis egy sokkal integráltabb közlekedési hálózatot hoz majd létre. Összekapcsolva a központi vasútállomást és buszpályaudvart, a következő lépés a reptér összekapcsolása lesz, egy 21. századi igényeknek megfelelő közlekedési hálózatot létrehozva ezzel.

Az eddigi fejlődés, bizakodásra ad okot. A projekt valamennyi része be van ütemezve, és a források is el vannak osztva – ez megfelelő menedzsmentre utal a közlekedésműveleti programban. Ez már önmagában is hozzájárul a pozitív gazdasági klímához, és alapot ad a városközpont megújulásához is.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

<http://metropolitan.bg/en>



Javítja a lakosok életszínvonalát, lendületbe hozza az üzletet – a szófiai metró korszerűsítése.

ÚJ LÉTESÍTMÉNYEK A LA ROCHELLE-I KIKÖTŐBEN A NÖVEKVŐ PIACI IGÉNYEKNEK MEGFELELŐEN – FRANCIAORSZÁG

Számos, különböző időtartamú projekt járult hozzá a kikötő fejlődéséhez.

Regionális Befektetési Program 2007-2013: 52 millió €

ERDF hozzájárulás: 12,48 millió €

Nemzeti társfinanszírozás: 39,52 millió €

La Rochelle kikötője a Lloyds of London szerint „a legjobb atlanti kikötő, amely több mint 100 000 t holt súlyt képes kezelni.” La Rochelle ebből a kedvező helyzetből fejlődik tovább, hogy megfeleljen a növekvő hajózási és piaci igényeknek. A St Marc kikötő már elkészült és üzemel, míg az új tengeri fal La Repentie-nél kivitelezés alatt áll, hogy növelje a kapacitást.

La Rochelle természeti előnyei

Ez az egyetlen mélyvízi kikötő az atlanti part mentén, amely ráadásul a környező szigetek természetes védelmét élvez. Erdőgazdaság, agráripari termékek, különösen gabonafélék terén ez a legjobb francia kikötő, és az igények tovább növekednek. A kikötő stratégiai célja, hogy 2015-re elérje az évi 10 millió tonnás teljesítményt. A kikötő bővítésének tervezése és fejlesztése 2000-ben kezdődött, és 2012-re tervezik befejezni, létrehozva ezzel egy vonzó, modern létesítményt, amely megfelel a legjobb környezeti sztenderdeknek.

St Marc kikötője

A St Marc kikötő 2011 márciusában készült el, azóta működik, kifejezetten az ömlesztett árukra tervezték. Vízmélységének köszönhetően még a legnehezebb hajók is kockázatmentesen közlekedhetnek, és a kikötő gazdasági kilátásait nagyban növeli, hogy ilyen méretű hajókat is képes fogadni.

La Repentie

A munka 2010 szeptemberében kezdődött azzal a céllal, hogy további 1,4 km-rel bővítse a mélyvízi kikötőt. Kiegészítve a St Marc fejlődését ez a kikötő lehetővé teszi La Rochelle számára, hogy mindenfajta hajózási feltételnek megfeleljen.

A fenntartható fejlődésre helyezett hangsúly itt különösen fontos: ahol lehetséges, csak helyi anyagokat használnak, és a szükséges hatalmas mennyiségű nyersanyagot más, környékbeli helyszínekről hasznosítják újra.

Megközelíthetőség közúton és vasúton

A továbbfejlesztett vasúti és közúti megközelíthetőség és egyéb javított kényelmi tényezők szintén fontos elemei a jelenlegi beruházásoknak. A kikötő most 45 km vasútvonallal rendelkezik, kapcsolódva valamennyi terminálhoz. 4 millió € befektetéssel növelték a vasúti kapacitást, amelyben nagy hangsúlyt kapott a teherforgalom. Jeumont és a kikötő főbejárata környékén a közúti infrastruktúra fejlesztése mutatja, hogyan lehet a kikötő még vonzóbb és működőképesebb.

Ezek a hatalmas beruházások a kapacitás növelése és a létesítmények terén megalapozzák a Poitou-Charentes régió fejlődését. Helyi szinten a Charentes-Maritime további kikötői munkahelyekkel számolhat, valamint a régió egésze szép jövő előtt áll.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

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

A „legjobb atlanti kikötő” most még jobb lett. La Rochelle kikötőjének korszerűsítése.



A projekt futamideje: 2007-2010

A Kohéziós Alap támogatása: 87,2 millió €

Teljes költségvetés: 219 millió €

A közúti utazások Szlovénia és Horvátország között könnyebbé váltak az A2 autópálya két utolsó szakaszának elkészülte óta a Dolenjska régióban. A közel 15 km-es új szakasz a sebesség, idő és biztonság terén is előnyt jelent mind helyi, mind nemzetközi szinten.

2013-ra Szlovénia nemzeti közútfejlesztési programja majd 600 km új, modern autópályával és főúttal, valamint egyéb közúttal számol. A 175 km hosszú A2 autópálya a hálózat fontos része, átszelve az országot az osztrák határon lévő Karavankétól Ljubljánán át a horvát határon lévő Obrezejig.

Új infrastruktúra

A két legutóbbi projekt az A2-n Novo mesto közelében, Pluskától Ponikvéig (7.6 km) és Ponikvétől Hrastjéig (7.2 km) terjedt. Ezek forgalmat vonnak el, amelyek korábban az autópályán zajlottak.

A DARS Motorway Company által kivitelezett, és részben az EU Kohéziós Alapja által finanszírozott projekt 20 új szakaszt foglalt magába. Ezek között volt a Leščevje kétirányú alagút, viaduktok Dole, Ponikve és Trebnje fölött, kilenc aluljáró, egy gyalogos felüljáró és négy közúti felüljáró.

Már is érezni az előnyöket

Az új útszakaszokat 2010 júniusában adták át. Főleg a délkelet szlovéniai lakosság számára szolgálnak előnyökkel, növelve a régió kereskedelmét és turizmusát, valamint lerövidítve a napi ingázók útját Ljubljánába. Az útbiztonság és kapacitás szintén növekedett, míg a zajfokok és más kellékek a helyi környezetre vannak jó hatással.

Az új autópálya javítja a közlekedési kapcsolatokat Horvátország felé, míg hozzájárul a 10-es páneurópai közlekedési folyosó elkészültéhez az ausztriai Salzburgtól a görögországi Thesszalonikiig. Éppen ezért ez képviseli a TEN-T hálózat szignifikáns bővítését Közép- és Kelet-Európa felé az EU következő bővítése előtt.

Az A2 autópálya másik kulcsfontosságú szakaszát (10 km) Vrba és Peračica között, északnyugat Szlovéniában 2008 szeptemberében adták át, az utolsó 2.4 km-es szakasszal Peračica és Podtabor között 2011. júniusi átadással. Ezt a projekt az EU társfinanszírozásában került kivitelezésre, és jelentősen javítja a helyi és átmenő forgalmat egy olyan körzetben, amely a torlódásokról ismert.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

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

A szlovén autópálya-társaság felügyeli a rendszert.



A projekt futamideje: 2008-2011

A Kohéziós Alap támogatása: 105 millió €

Teljes költségvetés: 144,2 millió €

EA vonatutak Csehországban az ország kelet-nyugati vasúti folyosója fejlesztésének köszönhetően gyorsabbak, kényelmesebbek, biztonságosabbak. Fontos mérföldkő a 32 km-es vonal elkészülte a folyosó legnyugatibb részében. Ez jobb vasúti kapcsolatot jelent Németországgal, míg előnyökkel szolgál a szélesebb körű transzeurópai közlekedési hálózat számára (TEN-T).

A projekt a Stříbro és Planá u Mariánských Lázní városok közti szakaszon zajlott. A célok között szerepelt a vasútvonal és más kapcsolódó infrastruktúra európai színvonalra történő fejlesztése, míg javítja az összeköttetést Prága és Pilsen, valamint Cheb, a cseh-német határon fekvő város között. Részen az EU által finanszírozva ez egy a kilenc különálló vasúti modernizációs projekt közül a 170-es vasútvonalon.

Gyorsabb, nehezebb vonatok

2008 közepétől a vállalkozók felújították a pályaszerkezetet a főbb vonalakon a nemzetközi és a nagy forgalom által támasztott követelményeknek megfelelően, hogy a vonatok 110 km/h sebességgel közlekedhessenek 22,5 tonnás tengelyterhelésnél. Szintén modernizálták a vonatási vonalakat, telekommunikációs és jelző berendezéseket és így tovább. Nyolc vasúti átjárót átalakítottak vagy felújítottak.

Az új infrastruktúrával a leggyorsabb billenőtechnológiával rendelkező vonatok ezen a vonalon akár 140 km/h sebességgel is közlekedhetnek, amely 50 km/h növekedést jelent. Ez lerövidíti az utazási időt mind a helyi, mind a nemzetközi és tranzit utasok, valamint a teherforgalom számára a Prága-Cheb vasútvonalon Csehország és Németország között. „A vasúti közlekedés számára megtakarított idő értéke kb. 2 millió € évente” – mondja Filip Hainall a Cseh Közlekedési Minisztériumtól.

EU-sztenderd infrastruktúra

A nagyobb teherbírás azt jelenti, hogy a vágányokon nemzetközi sztenderdnek megfelelő konténereket lehet szállítani, miközben növeli a teherszállítás megbízhatóságát. A biztonsági és kommunikációs berendezések felkészítették a vonalat a legújabb Európai Vasútforgalmi Menedzsment Rendszer/ Európai Vasútforgalmi Irányító Rendszer telepítésére.

A vonalon a megnövelt utazási sebesség, biztonság és kényelem a régióon belül és kívül is előnyökkel szolgál az emberek számára. Várhatóan szintén növeli majd a forgalmat és a kereskedelmi tevékenységet a hosszú távú TEN-T vasúti tengelyen a görögországi Athéntól a németországi Nürnbergig. Ez a fejlesztés tehát az egész Európai Unió hasznára válik.

TOVÁBBI RÉSZLETEK

Cseh Vasúti Infrastruktúra Hivatal www.szdc.cz



Mozdony a most korszerűsített Stříbro vonalon.