

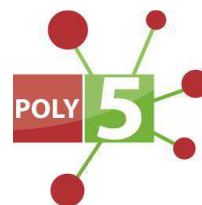
POLY 5

POLYCENTRIC PLANNING MODELS FOR LOCAL DEVELOPMENT IN TERRITORIES
INTERESTED BY CORRIDOR 5 AND ITS TEN-T RAMIFICATIONS

ODPRTO PISMO

**ISKANJE VEČJE PODPORE ZA LOKALNO IN REGIONALNO
IZVAJANJE VELIKE EVROPSKE PROMETNE INFRASTRUKTURE**

Dunaj, 23. septembra 2014



Promet in prometna infrastruktura v Evropi sta temeljni del evropske kohezije, saj pomagata ustvarjati občutek pripadnosti istemu prostoru. Politike Evropskega parlamenta in Komisije so osredotočene na odpravljanje ovir na mejah med državami članicami za krepitev prostega pretoka ljudi in dobrin. Te politike se odražajo v trdni zavezi trajnostnemu razvoju prometnih omrežij, v korist družbe in za dobrobit vseh Evropejcev. V ta namen EU spodbuja razvoj večmodalnosti, za večje projekte pa ustvarja alternative cestnemu prevozu.

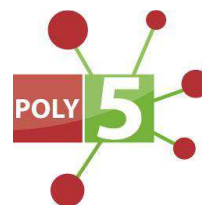
Glavne vsebine teh politik prispevajo k dokončni vzpostavitvi notranjega trga, spodbujanju trajnostnega razvoja, vzpostavljanju velikih evropskih omrežij, okrepitvi zanesljivosti in varnosti ter razvoju mednarodnega sodelovanja. Že od leta 2001, ko je bila sprejeta Bela knjiga Evropske komisije o prometu (s spremembami iz leta 2006), je cilj teh politik skladen, medsebojno povezan razvoj različnih vrst prevoza, predvsem pa „somodalnost“, tj. uporaba najučinkovitejše vrste prevoza (kopenskega, zračnega ali morskega).

Evropska unija je, zlasti v svojem zadnjem proračunu, ki je bil sprejet novembra 2013, znova potrdila zavezanost izgradnji nadnacionalnih odsekov velikih prometnih infrastruktur. Vendar pa zgolj ta zaveza ne more ustrezno izraziti pomembnosti velikih infrastruktur za skupine uporabnikov, ki jih ta infrastruktura zadeva.

Skupno vizijo evropskega območja moramo graditi in deliti z evropskimi narodi in prebivalci regij, preko katerih potekajo glavni koridorji.

Zato je v skupnem interesu Evrope, držav članic in njihovih institucij, da razvijejo ne le usklajeno prometno politiko, temveč tudi usklajeno razvojno politiko za prizadeta območja: gre za spremljanje teh območij pri včasih radikalnih spremembah, ki jih povzročajo veliki gradbeni projekti ali velike infrastrukture, in tudi za pomoč pri izkoriščanju morebitnih priložnosti. Ne nazadnje naj bi celovita politika poskrbela, da bi glavne komunikacijske infrastrukture – poleg zagotavljanja prometnih storitev – postale generatorji teritorialnega razvoja, ne glede na geografske danosti: večja mesta, mestna območja, podeželska območja, gorske doline.

Evropski prometni koridorji, ki sicer nudijo pomembne priložnosti za večjo dostopnost in povezljivost z urbanimi vozlišči, še zlasti vplivajo na alpski prostor – neposredno in tudi posredno. Vendar pa razsežna alpska območja teh koristi verjetno ne bodo deležna, še več: prikrajšana bodo zaradi okoljske škode in socialnih stroškov, povezanih z izgradnjo infrastruktur. Alpske regije bi bile zaradi izrazitih družbenih, gospodarskih in okoljskih značilnosti lahko potisnjene ob rob. Glavni izziv je zagotoviti, da bi dostopnost prek prometnih koridorjev koristila čim širšemu območju.



V teh okoliščinah se je šest lokalnih in regionalnih organov – Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, Provinzia di Gorizia (Pokrajina Gorica), Le Conseil général de la Savoie (Generalni svet departmaja Savoja), Provincia di Torino (Pokrajina Torino), Regione del Veneto (Dežela Benečija) in Občina Šempeter - Vrtojba – odločilo, da bodo skupaj razvili posebne pristope pri obravnavanju lokalnih in regionalnih izzivov, ki jih prinaša vzpostavitev omrežja evropskih koridorjev. Priložnost za razvoj svojih zamisli so dobili v okviru projekta POLY 5, ki ga sofinancira ESRR prek programa Evropske unije Območje Alp (Alpine Space Programme).

Rezultat pristopa, ki ga uporabljajo partnerji in ki izhaja iz celostne preučitve in primerjav različnih socialno-ekonomskih razmer, je več orodij, ki so namenjena:

- izboljšanju učinkovitosti obstoječih institucionalnih postopkov kot pomoč pri izvajanju infrastrukturnih projektov;
- predlogom posebnih zakonskih in drugih predpisov kot podpora prizadetim območjem;
- spodbujanju izmenjave izkušenj med različnimi alpskimi regijami glede pobud in politik za izvajanje velikih prometnih infrastruktur.

Plod nads nacionalnega sodelovanja šestih lokalnih in regionalnih organov, skupaj s preostalimi štirimi partnerji (Tehnična univerza na Dunaju, Tehniška univerza v Münchnu, Univerza v Vidmu, TRANSPADANA), je sedem priporočil za izvajanje prostorskih politik, ki so potrebna kot podpora ukrepom izvajanja lokalnih in regionalnih velikih prometnih infrastruktur:

I. Trdno usidrati projekte v lokalno okolje

Pomembno je, da se velike prometne infrastrukture in njihova gradbišča trdno usidrajo v lokalno okolje in da jih dotične lokalne skupnosti sprejmejo. Zato mora EU sprejeti potrebne ukrepe, ki bi občine in lokalne organe spodbudili k sprejetju celovitega postopka, ki bi podpiral uresničevanje infrastrukturnih projektov in bi ga razvili in nadgradili na podlagi izkušenj z večjih gradbišč in same prometne infrastrukture, tako pa bi tudi v celoti izkoristili morebitne priložnosti.

II. Zagotoviti konkretne podporne ukrepe za lokalno okolje in gradbene projekte

EU je tudi pozvana, da zagotovi oprijemljivo podporo prizadetim območjem, in to v zvezi z dvema vidikoma, ki ju je treba obravnavati ločeno in z različnimi sredstvi:

- Podpora gradbiščem s postopki in politikami, usmerjena v izpolnjevanje posebnih potreb naročnikov in lokalnih podjetij.
- Podpora lokalnemu območju z oblikovanjem razvojnega načrta, povezanega z večjimi gradbišči ali prometno infrastrukturo.

Ob upoštevanju različnih funkcij, ki jih ima velika prometna infrastruktura v regionalnem, nacionalnem, nadnacionalnem in evropskem urbanem sistemu, evropskih prometnih koridorjev ne moremo pojmovati enotno, torej po načelu „ena velikost za vse“, temveč se morajo prilagajati različnim urbanim sistemom, ki jim služijo.

S takšnim lokalnim sodelovanjem bi imela EU priložnost obrazložiti širše ozadje politik, povezanih z velikimi infrastrukturnimi projekti, in poudariti solidarnost z lokalnimi območji, ki so jih projekti prizadeli.

III. Zagotoviti dvonacionalno platformo za izmenjavo za vsak večji nadnacionalni infrastrukturni projekt

V izogib oviram pri uvajanju evropskih omrežij v nadnacionalnih obmejnih območjih se priporoča razvoj posebne politike, ki bi spremljala tisti državi članici, ki ju zadeva izgradnja prometne infrastrukture, s ciljem utrditve dvonacionalnih izmenjav, spodbujanja izmenjave izkušenj med izvoljenimi uradniki in drugimi deležniki v obeh državah in opredelitve območij sodelovanja in dopolnjevanja v lokalnih projektih. Ta politika bi bila lahko nadgradnja ali pa dopolnilo veljavnim predpisom Evropskega združenja za teritorialno sodelovanje (EZTS).

IV. Vnaprej vzpostaviti ustrezne mehanizme spremljanja in vrednotenja

Vzpostavitev sistemov spremljanja naj se spodbuja ne le na makroekonomski ravni, temveč tudi na regionalni ali mikro ravni lokalnih območij, kjer bodo umeščena gradbišča in infrastrukture. Te sisteme je treba vzpostaviti še pred začetkom gradbenih del, da se učinki del lahko spremljajo ves čas, na lokalni in tudi evropski ravni.

V. Upoštevati prostorsko vključenost projekta že v fazi predložitve projekta

Prostorska vključenost velikih prometnih infrastruktur v koridorjih EU zagotavlja trajnost na lokalni ravni. Ta posebni vidik infrastrukturnih projektov je zato treba upoštevati že v zgodnji fazi. Ta vidik bi morale države članice aktivno obravnavati v svojih vlogah za sofinanciranje s strani Evropske unije.

Pomembno je zavedanje, da velika prometna infrastruktura evropskega pomena služi nacionalnim, regionalnim in celo lokalnim prometnim tokovom, to pa je koristno za učinkovito uporabo infrastrukture in tudi za lokalno sprejemanje večjih prometnih infrastruktur.

VI. Vključevati merila trajnosti v projektiranje in izgradnjo

Načela ekonomske in okoljske trajnosti ter socialne vzdržnosti bi morala biti vključena v procese odločanje glede velike prometne infrastrukture. Z zastopanjem in sodelovanjem lokalnih skupnosti bi morali prepoznati projektno tipologijo, ki bi zagotovila najboljše možne razvojne priložnosti za lokalna območja, ki jih zadeva prisotnost velike prometne infrastrukture. Za doseganje tega cilja naj države članice vzpostavijo zakonodajne instrumente, ki ustrezajo njihovim nacionalnim okvirjem.

VII. Pripraviti strategijo evropskega teritorialnega razvoja na podlagi velikih infrastrukturnih projektov

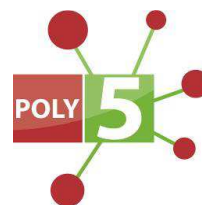
Glede na pomembnost prometnih koridorjev v EU in s tem povezane prometne infrastrukture na nadslovesni ravni bi bilo treba uvesti skupni regulativni okvir, ki bi predstavljal enotno podlago za delovanje. Koncept celostne strategije evropskega teritorialnega razvoja bi lokalnim in regionalnim nosilcem odločitev omogočil sklicevanje na evropsko razsežnost med nacionalnimi razpravami, to pa bi predstavljalo tudi jasno, sporočilno perspektivo na njihovi ravni posega.

Če povzamemo, ti predlogi uspešno odgovarjajo na izzive trajnostnega gospodarskega in socialnega razvoja, to pa je tisto, kar Evropska unija v času krize potrebuje. Poleg tega poudarjajo vrednote in najpomembnejše koncepte, ki jih podpiramo in ki bi po našem mnenju morali biti skupni v celotni Evropski uniji; vrednota solidarnosti in sodelovanja med regijami in razsežnost privzgoje evropske identitete.

Podpisniki upajo, da boste podprli njihov trajni prispevek k socialno, gospodarsko in okoljsko uravnoteženemu izvajanju evropskega omrežja koridorjev.



Polycentric Planning Models for Local Development in
Territories interested by Corridor 5 and its TEN-T ramifications



G. Metod ROPRET

Predsednik Razvojnega sveta Ljubljanske urbane regije

Ga. Vesna TOMSIC

Svetnica, Pokrajina Gorica (Provincia di Gorizia)

G. Hervé GAYMARD

Predsednik, Generalni svet departmaja Savoie (Conseil Général de Savoie)

G. Alberto AVETTA

Podpredsednik, Pokrajina Torino (Provincia di Torino)

G. Luigi ZANIN

Direktor logističnega oddelka, Dežela Benečija (Regione del Veneto)

G. Milan TURK

Župan, Občina Šempeter - Vrtojba