



Evropska unija  
Regionalna politika

# info regio

sl

## panorama

| Št. 18 | december 2005 |



**Transport, gonilna sila  
regionalnega razvoja**

# Povzetek

## Transport, *gonilna sila regionalnega razvoja*

### Prometne infrastrukture: vezni člen med rastjo in kohezijo v Evropi

Čeprav so prometne infrastrukture neizogibno potrebne za regionalno gospodarsko rast, pa vendar ne prispevajo neposredno k socialni koheziji, razen pod določenimi pogoji.

### Trajnostni promet, prednostna naloga evropske politike

Podpora načinom transporta, ki spoštujejo okolje, je eden od štirih stebrov strategije trajnostnega razvoja Skupnosti. Eden od ključnih ciljev evropske politike je namreč ločiti gospodarsko rast in povečanje prometa.

### Iz prakse: Podonavje

### ESRR v akciji: Francija, Združeno kraljestvo, Grčija, Finska

### Iz prakse: Interreg IIIB Severozahodna Evropa

### Reportaža: Algarve na razpotju

Posodobitev prometa sovpada z novim socialno-ekonomskim ciljem juga Portugalske.

### Iz prakse: Estonija, Litva, Latvija, Poljska, Finska

### Iz prakse: Španija

### Kohezijski sklad in ISPA v praksi

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotografije (stran): Evropska komisija (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).

Naslovnica: Kontejnerji v tranzitu v pristanišču Belfast (Združeno kraljestvo).

Pri izdaji te številke so sodelovali tudi: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Odgovorni urednik: Thierry Daman, Evropska komisija, Generalni direktorat za regionalno politiko

Ta revija je v angleški in francoski različici tiskana na recikliranem papirju.

Tematski dosje je na voljo v 19 jezikih Evropske unije na spletni strani  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

Besedila, objavljena v tej publikaciji, nimajo pravne vrednosti.



# Prometne infrastrukture: vezni člen med rastjo in kohezijo v Evropi

Yves Crozet <sup>(1)</sup>

**Čeprav so prometne infrastrukture neizogibno potrebne za regionalno gospodarsko rast, pa vendar ne prispevajo neposredno k socialni koheziji, razen pod določenimi pogoji.**



Most na avtocesti Bilbao-Santander (Španija).

Že ob svoji ustanovitvi se je morala Evropska gospodarska skupnost soočiti z vprašanjem neenakosti življenjskih ravni v posameznih državah članicah. Razlike v BDP med Nemčijo in Italijo, na primer, so bile v tistem obdobju precejšnje. A bile so še večje ob primerjavi regionalne BDP na prebivalca: pokrajini Baden-Württemberg ali Ile de France sta bili veliko bogatejši kot Apulija ali Sicilija. To pomembno vprašanje se vedno znova zastavlja ob vsaki novi širitvi Evropske unije. V državah, ki so se postopno pridruževale Uniji (Grčija, Španija, Portugalska, Poljska ...) so bile in so še vedno regije, kjer je BDP na prebivalca kar 15-krat nižji od BDP najbogatejših regij.

Ker je zблиževanje življenjskih ravni v državah članicah eden od ciljev Evropske unije, se ni mogoče zadovoljiti s takšnim položajem ali dopustiti, da se razmere same uredijo z migracijskimi tokovi, ki potekajo od najmanj razvitih območij proti bolj dinamičnim. Regijam, ki so v težavah, moramo dati možnost obsežnega gospodarskega razvoja, in če je mogoče, hitrejšega kot v ostalih regijah. S tega vidika so dobile prometne infrastrukture velikanski pomen: uskladiti gospodarsko rast in socialno kohezijo.

Vendar je treba poudariti, da razvoj infrastruktur ni univerzalna rešitev. Prometne infrastrukture, ki so neizogibno potrebne za regionalno gospodarsko rast, neposredno ne prispevajo k socialni koheziji, razen pod določenimi pogoji.

## Rast in konvergenca: dvojno poslanstvo prometnih infrastruktur

Gospodarska rast v tržnem gospodarstvu ne temelji le na tehničnem napredku in povečevanju produktivnosti. Kot so že ob zasnovi politične ekonomije dokazali njeni ideologi, kot sta bila Adam Smith in David Ricardo, igra mednarodna delitev dela prav tako pomembno vlogo. Celo v svetu brez tehničnega napredka je že približevanje proizvodnih območij, ki imajo različne proizvodne stroške, samo po sebi dejavnik kolektivnega dobička. Intuicija teh pionirjev se je kasneje potrdila v delih sodobnih ekonomistov in končala v slavnem teoremu, imenovanem „HOS“ (Hecksher, Ohlin, Samuelson): prost pretok dobrin in storitev je ustrezno nadomestilo za neenakomerno porazdelitev proizvodnih dejavnikov po posameznih območjih. Čeprav pogosto pozabimo na to trditev, jo vendarle vsak dan znova preizkusimo: vsakokrat, ko spijemo čaj ali kavo, ali ko se usedemo v svoj avto, uporabljamo proizvode (tropske proizvode, nafto), ki jih v Evropi skoraj ne proizvajamo, a so nam na voljo zaradi mednarodne delitve dela.

S tega vidika imajo prometne infrastrukture ključno vlogo. Te namreč omogočajo pretok blaga in povezujejo območja. Nemške avtomobile, švedsko pohištvo in finske telefone lahko kupimo po vsej Evropi, prav tako špansko sadje in zelenjavo ter italijanska oblačila. Razvoj učinkovitih načinov prevoza širi potencialna tržišča, kar omogoča proizvodnjo v velikih serijah in s tem zniževanje skupnih stro-

<sup>(1)</sup> Profesor ekonomskih znanosti, Univerza Lyon2, Direktor LET (Laboratorij za gospodarstvo in transport), UMR CNRS št. 5593 (<http://www.let.fr>).

škov. Ker so ti bistveno nižji kot sočasno zviševanje stroškov prevoza, je končni porabnik veliki zmagovalec sistema. Potrošnik danes živi v okolju raznolikega gospodarstva, kjer prevladuje, vsaj med evropskimi državami, izmenjava „malih razlik“. Nemški avtomobilist lahko kupuje španska vozila, francoski gastronom pa lahko uživa ob italijanskih vinih ...

Prometne infrastrukture morajo torej v prvi vrsti prispevati k splošnemu znižanju stroškov in posledično h gospodarski rasti. Toda njihova vloga ni omejena le na to. Upoštevati je treba tudi njih vpliv na posamezna območja. Izkušnje kažejo, da zmogljivejše infrastrukture privlačijo proizvodne in trgovske centre (zaradi očitnih razlogov dostopnosti). Razvoj železniških prog v 19. stoletju in razvoj avtocest in letališč v 20. stoletju le potrjujeta to tezo: prometne infrastrukture imajo oprijemljiv vpliv na razvoj in hierarhizacijo območij. Regije z razvitim prometnim omrežjem imajo boljše možnosti razvoja kot območja s slabimi povezavami. Zato je načrtovanje in financiranje prometnih infrastruktur že dolgo časa eno od ključnih poslanstev držav. Da bi utrdile nacionalno enotnost, so ZDA, na primer, že pred časom vzele v svoje roke nadzor nad gradnjo kanalov, železniških povezav in avtocest, da bi te bolj služile svojemu namenu.

Evropska unija se sooča z enako potrebo. Kot so že leta 1977 zapisali v MacDougallovem poročilu <sup>(2)</sup>, bi morale obrobne in manj razvite regije razpolagati s sodobnimi prometnimi infrastrukturami, da bi jih lahko povezali s trgi, tako zaradi njihove lastne oskrbe, kot tudi za prodajo lokalno proizvedenih dobrin. Financiranje prometnih infrastruktur je torej postalo ena od ključnih oblik solidarnosti znotraj Skupnosti. Medtem ko je družbena solidarnost v veliki meri v pristojnosti držav članic (socialna zavarovanja, pomoč najrevnejšim), je bila medregionalna solidarnost vzvod, ki ga je Evropa uporabila za spodbujanje socialne kohezije. Tako so države, kot so Grčija, Španija <sup>(3)</sup> ali Portugalska prejele obsežna sredstva iz evropskih skladov (subvencije in posojila EIB) za izboljšavo svojih cestnih in železniških omrežij. Enako velja še danes, čeprav v manjši meri, za deset novih držav članic, pa tudi za države kandi-



Novo železniško skladišče v Droghedi (Irska).



Aalborg (Danska): regionalna letališča vzpodbujajo gospodarski razvoj.

datke. Izboljšanje in medsebojna povezava prometnih omrežij pomenita konkretno obliko solidarnosti Skupnosti. O tem pričajo promocije velikih evropskih „koridorjev“, nedavno pa tudi poročilo Van Miert <sup>(4)</sup>, v katerem je predlagano, da naj Evropa sofinancira več kot dvajset velikih infrastrukturnih projektov, katerih bistvena značilnost je čezmejnost in so zato mednarodnega pomena.

## Kohezija proti polarizaciji

Glede na našete prednosti, predvsem z vidika socialne in ekonomske vloge transportnih sistemov, je treba začeti velike projekte, ki so našeti v poročilu Van Miert. Treba je tudi sprejeti proračunske in finančne odločitve, ki so s tem povezane. Od kod torej občutek, da se Evropa in številne države članice obotavljajo pri uresničevanju teh projektov? Kateri glasek nam šepeta v uho, da prometne infrastrukture niso univerzalno zdravilo in da se pričakovana učinka, torej rast in kohezija, ne bosta nujno ujela? Da se lahko pojavijo stranski učinki, zlasti okoljski? Teh vprašanj ne smemo zamolčati ali jih odpraviti z zamahom roke. Treba jih je skrbno preučiti.

Najprej namenimo pozornost vprašanjem in dvomom, ki mučijo javne in zasebne investitorje pri investicijah v nove prometne infrastrukture.

Prvi dvom je tehnične in ekonomske narave: ali se bodo napovedi avtorjev projekta glede količine prometa uresničile? V zadnjih letih se je v številnih primerih izkazalo, da so bile napovedi preveč optimistične: Eurotunnel, avtocesta M1 na Madžarskem, vodna pot Ren–Majna–Donava so bile investicije, ki niso upravičile pričakovanj. Posledica je nezaupanje tistih, ki odločajo. Zaradi tveganja (dejanski stroški gradnje, učinkovit promet ...) pa prihaja do odlaganja končne odločitve, kot v primeru nove železniške povezave med Italijo in Francijo.

Drugi dvom je povezan z okoljem. Ali z razvijanjem infrastruktur, še zlasti letaliških in avtocestnih, ne spodbujamo

<sup>(2)</sup> Evropska komisija, „Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration“ (MacDougall Report), Bruselj, 1977.

<sup>(3)</sup> Evropske pomoči, ki jih je Španija prejela v letih po svojem pristopu, so več kot desetletje pomenile 1% njenega BDP.

<sup>(4)</sup> Evropska komisija, „Prednostni projekti transevropskega transportnega omrežja do 2020 – Poročilo skupine na visoki ravni“, Bruselj, 2003. ([http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm)).



razvoja netrajnostne mobilnosti? V primerih, ko avtocesta in železniška proga že tečeta po občutljivih območjih, se domačini vznemirjajo zaradi vsakega novega projekta, četudi gre le za preprosto širitev.

Tretji dvom je socialne in lokalne narave. Kdo ima dejansko korist od novih prometnih infrastruktur? Ali ne bodo pričakovani „strukturni učinki“ prej rušilni kot ne? Ali ne bo avtocesta, ki naj bi obrobno regijo povezala z zunanjim svetom, prej pospešila odhod delovne sile v bolj razvita območja? Pričakovana konvergenca življenjskih ravni, ki naj bi bila posledica mobilnosti delovne sile, nas torej oddaljuje od logike solidarnosti.

Ti dvomi so povsem upravičeni. V času, ko Evropa vstopa v fazo skoraj popolne stagnacije števila prebivalstva, ko postajajo načela trajnostnega razvoja vedno bolj pomembna, prometnih infrastruktur ne bi smeli več predstavljati kot čarobno palico, ki lahko reši vse težave. Jasno mora biti, da je treba določene projekte opustiti ali prestaviti na poznejši čas, čeprav jih močno podpirajo priložnostni lobiji. Vsekakor kaže dvomiti v predvidevanja o velikem povečanju prometa. Kljub temu pa ne moremo reči, da Evropa ne potrebuje novih prometnih infrastruktur. Potrebuje jih tako iz ekonomskih kot socialnih razlogov, vendar jih je treba natančno preučiti in ovrednotiti, pri tem pa upoštevati določene pogoje.

Razlikovati je treba med državami, kjer je življenjska raven še vedno občutno nižja od evropskega povprečja, in najrazvitejšimi območji. Poljski ali Grčiji, na primer, ne bi smeli v imenu varovanja okolja prepovedati, da zgradita učinkovito avtocestno omrežje. Vemo, da je mobilnost ljudi in blaga mogočen dejavnik gospodarske rasti. Tega ne smemo pozabiti. Izogibati se moramo preinvestiranju in subvencioniranju infrastruktur z nizko gostoto prometa, kljub temu pa se ne smemo odpovedati vsem investicijam. To velja tako za nove kot stare države članice. Razvoj partnerstev med javnim in zasebnim sektorjem je danes dober način, kako ločiti zrno od plevla, dobre od slabih infrastrukturnih pro-



Intermodalna cestno-železniška platforma v mestu Prato (Italija).

jektov. S to metodo je mogoče natančneje spoznati tveganja in jih kar najbolj porazdeliti med akterje. Oblast pa se mora jasno opredeliti do vprašanj, povezanih s prometnim tveganjem: je pripravljena sprejeti odgovornost ali ne?

Pojasniti je treba še učinek teh investicij na gospodarsko rast in socialno kohezijo. Bolj pomembno kot obljubljeni splošno izboljšanje, je pojasniti, kakšni bodo učinki polarizacije, povezani z gradnjo nove infrastrukture. Pozitivni in negativni učinki novih prometnih tokov se ne bodo enakomerno razporedili po prostoru. Ne moremo se zgolj na splošno sklicevati na „strukturne učinke“. Treba je uporabiti modele za simulacijo interakcij med transportom in posameznimi območji in pri tem izpostaviti, kdo lahko kaj pridobi ali izgubi. Takšen postopek lahko vodi k bolj ali manj izrazitemu barantanju. Čeprav to ni najboljša oblika demokracije, je ena od njenih nujnih prehodnih oblik.

Vprašanje vpliva prometnih infrastruktur na gospodarsko rast in socialno kohezijo se torej zastavlja v novi luči. Čeprav so osnovni mehanizmi enaki (zniževanje stroškov proizvodnje, širitev območij odjemalcev in polarizacija), je vendarle treba bolj konkretno razložiti kompleksnost njihove prepletenosti.



Prevoz z vozilom na zračno blazino v Kalmarju (Švedska).

## Investirati v promet pomeni investirati v regionalni razvoj: načelo in prednostna naloga za EIB

S 43,2 milijarde evrov posojil za uresničevanje ciljev EU v letu 2004 je Evropska investicijska banka (EIB) prva finančna ustanova Evropske unije. Podpora investicijam v promet je ena od njenih poglavitnih dejavnosti.

Z več kot 60 milijardami evrov, ki jih je od leta 1993 investirala na tem področju, je banka prva posojilodajalka za transevropsko transportno omrežje. Projekti, ki so skoraj vedno obsežni in kompleksni, ponavadi sprožajo velike socialne razprave in pomenijo znatne okoljske izzive. Pri teh projektih pogosto obstaja tveganje, da bo njihovo izvajanje potekalo z zamudo, zato jih je treba dobro pripraviti in zagotoviti učinkovito spremljanje.

V zadnjih desetih letih je EIB financirala projekte v vseh transportnih sektorjih: ceste (gradnja cest in avtocest, zlasti še izboljšava grškega, španskega in portugalskega cestnega omrežja); železnice (posodobitev klasičnih poti in gradnja novih linij TGV v Franciji, Belgiji, Španiji, Italiji, pa tudi na Nizozemskem in v Združenem kraljestvu); morje (širitve in posodobitev pristaniških infrastruktur, zlasti na Nizozemskem, Portugalskem, v Španiji, Grčiji in na Švedskem); zrak (izboljšanje letaliških naprav, na primer, v Italiji, Grčiji in Nemčiji ter na Irskem). EIB je prav tako zelo dejavna v novih državah članicah, kjer podpira razvoj različnih prometnih infrastruktur, ki so predpogoj za gospodarsko rast v teh državah.

Banka financira tudi projekte mestnega prometa. V zadnjih petih letih je tovrstnim projektom namenila 10,7 milijarde evrov, od tega 92 % za posege, ki izvirajo iz javnih naročil. S temi projekti si oblasti prizadevajo spodbuditi prehod z zasebnega na javni prevoz in tako zmanjšati prometne zastoje. Njihov namen je ne samo izboljšanje kakovosti zraka in zmanjšanje škodljivih vplivov hrupa, temveč tudi boj proti podnebnim spremembam s povečevanjem energetske učinkovitosti in omejevanjem emisije CO<sub>2</sub>. Skratka, ti projekti prispevajo k izboljšanju kakovosti življenja.

Velike investicije v promet v regijah EU prispevajo k teritorialni koheziji in povečujejo konkurenčnost med regijami v razširjeni Uniji. Ker omogočajo lažji pretok ljudi in blaga

med državami članicami, imajo investicije v transportnem sektorju pomembno vlogo pri spodbujanju notranjega trga in pri izboljšanju kohezije v Evropi. Velik del posojil EIB za transport je namenjen regijam, ki zaostajajo v razvoju.

Prednostno poslanstvo banke je podpora socialni in gospodarski koheziji EU in s tem k zmanjšanju razlik med regijami. Že od same ustanovitve banke leta 1958 se je ta usmerila k regionalnemu razvoju. Njeno poslanstvo se je potrdilo in okrepilo v obdobju širitve Unije na 25 držav leta 2004.

Skupna vsota posojil, ki jih je EIB odobrila za regionalni razvoj, je leta 2004 presegla 28 milijard evrov, oziroma 70 % vseh posojil banke za območje petindvajseterice. Investicije v sektor transporta predstavljajo 40 % te vsote. Več kot polovica posojil za regije, ki so upravičene do sredstev iz strukturnih skladov, je bila dodeljena železnicam, zlasti številnim projektom mestnih in primestnih železniških storitev (tramvaji, podzemne železnice, železniške povezave s predmestji).

Podpora banke politikam in ciljem Skupnosti temelji na financiranju kakovostnih projektov. Za pridobitev finančne podpore EIB je treba dokazati, da je projekt trajnostno usmerjen na okoljskem in gospodarskem področju, hkrati pa tudi finančno in tehnično zanesljiv. Postopek za izbiro projektov obsega preverjanje različnih dejavnikov in preučevanje uredbenega okvira, načrta investicij v posameznem sektorju, pa tudi programa za njegovo uresničevanje. Banka igra pomembno vlogo v fazi izbire projektov, in sicer kot svetovalka. To je ena od dodanih vrednosti EIB, še zlasti v najmanj razvitih regijah Unije.

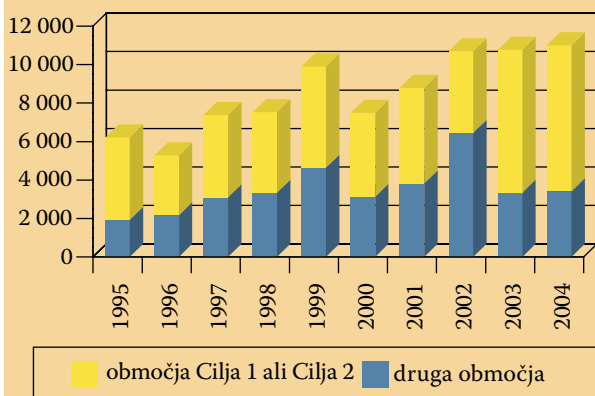
### Ko institucije Skupnosti delajo z roko v roki

Ščasoma so se vezi med EIB in Komisijo poglobile, še zlasti na področju regionalnega razvoja. Leta 2000 sta EIB in Komisija podpisali okvirni sporazum o sodelovanju, da bi te vezi formalizirali in ugotovili, na kakšen način bi se lahko posojila EIB in sredstva Komisije dopolnjevala.

EIB sodeluje pri pripravi in izvedbi programov regionalnega razvoja s ciljem izboljšati izrabo razpoložljivih sredstev. Banka na zahtevo Komisije strokovno pregleda nekatere projekte, ki kandidirajo za evropsko pomoč. Leta 2004 je tako banka ocenila 33 prošenj za financiranje. To sodelovanje vključuje tudi sofinanciranje projektov, kar je še zlasti pomembno v novih državah članicah, kjer so se možnosti za pridobitev evropske pomoči močno povečale.

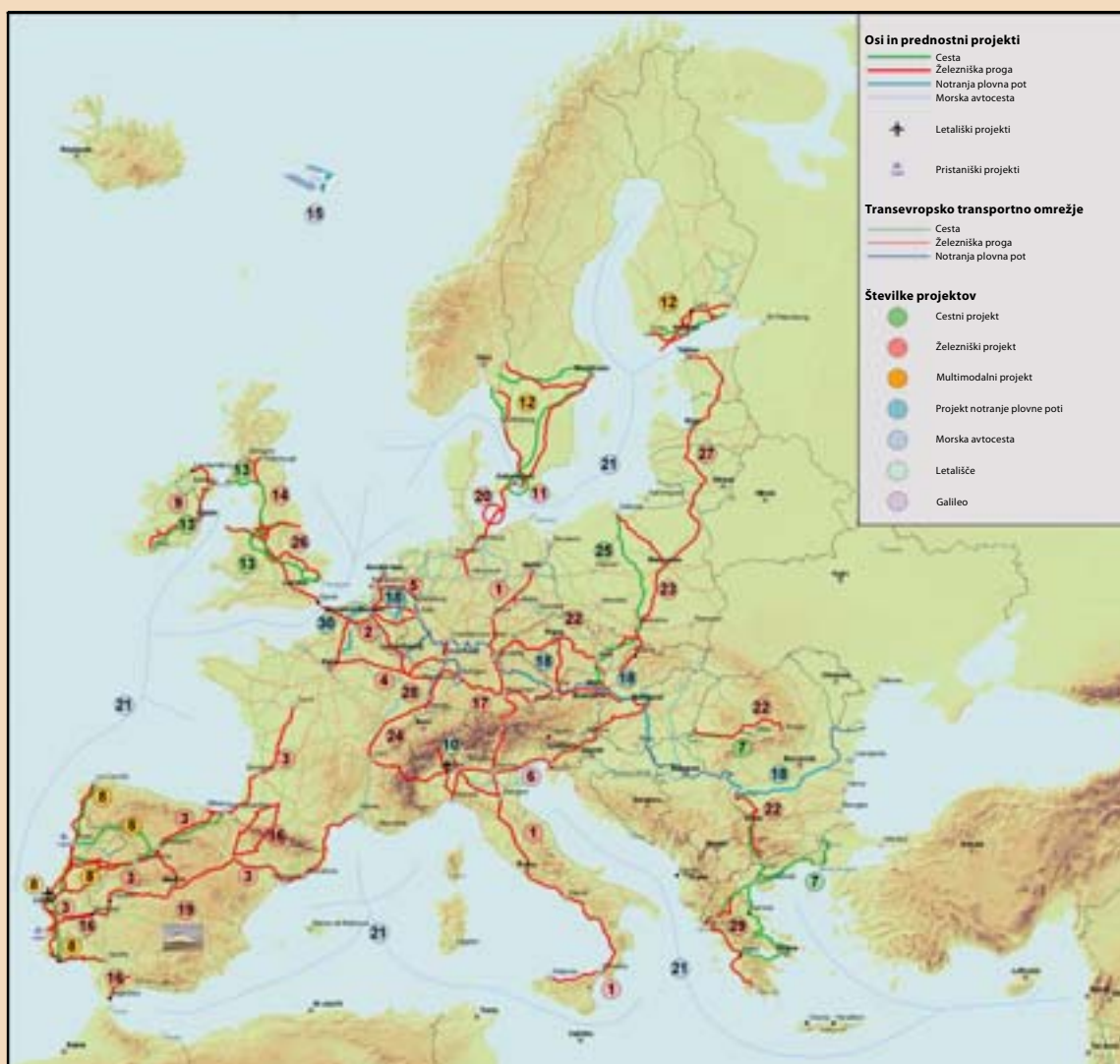
Banka in Komisija sta pred nedavnim še okrepili sodelovanje, in sicer z vzpostavitvijo nove sheme pomoči („Jaspers“ – Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/Skupna pomoč projektom v evropskih regijah), da bi spremljali države članice pri izbiri in pripravi velikih projektov ESRR ali Kohezijskega sklada. To sodelovanje je še posebej izrazito na področju transporta, kjer so projekti pogosto kompleksni, velikega dometa in dolgotrajni.

**Promet (1995–2004): porazdelitev posojil v EU 25 glede na kategorije območij (v milijonih evrov)**





## Transevropsko transportno omrežje (RTE-T): osi in prednostni projekti



### Osi in prednostni projekti

1. Železniška os Berlin Verona/Milano–Bolonja–Neapelj–Messina–Palermo
2. Hitra železniška os Pariz–Bruselj/Bruselj–Köln–Amsterdam–London
3. Hitra železniška os Jugozahodna Evropa
4. Hitra železniška os Vzhod
5. Linija Betuwe
6. Železniška os Lyon–Trst–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budimpešta–ukrajinska meja
7. Avtocestna os Igumenica/Patras–Atene–Sofija–Budimpešta
8. Multimodalna os Portugalska/Španija–ostali del Evrope
9. Železniška os Cork–Dublin–Belfast–Stranraer (končana leta 2001)
10. Malpensa (končano leta 2001)
11. Fiksna povezava Öresund (končana leta 2000)
12. Železniško-cestna povezava nordijski trikotnik
13. Cestna os Združeno kraljestvo/Irska/Benelux
14. Glavna linija Zahodne obale
15. Galileo
16. Tovorna železniška os Sines/Algiciras–Madrid–Pariz
17. Železniška os Pariz–Strasbourg–Stuttgart–Dunaj–Bratislava
18. Rečna os Ren/Meuse–Majna–Donava
19. Povezljivost hitrih železniških linij na iberskem polotoku
20. Železniška os Fehmarn–Belta
21. Morske avtoceste

— Avtocesta Baltskega morja (povezuje priobalne države članice z državami članicami iz Zahodne in Srednje Evrope, vključno z osjo, ki prečka morski kanal med Severnim morjem in Baltikom (Kielski kanal));

- Morska avtocesta Zahodne Evrope (povezuje Portugalsko in Španijo prek atlantskega loka s Severnim in Irskim morjem);
- Morska avtocesta Jugovzhodne Evrope (povezuje Jadransko morje z Jonskim morjem in Zahodnim Sredozemljem in obkroži Ciper);
- Morska avtocesta Jugozahodne Evrope (Zahodno Sredozemlje), povezuje Španijo, Francijo, Italijo in Malto in se priključi na morsko avtocesto Jugovzhodne Evrope.
- 22. Železniška os Atene–Sofija–Budimpešta–Dunaj–Praga–Nürnberg/Dresden
- 23. Železniška os Gdansk–Varšava–Brno/Bratislava–Dunaj
- 24. Železniška os Lyon/Genova–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen
- 25. Avtocestna os Gdansk–Brno/Bratislava–Dunaj
- 26. Železniško-avtocestna os Irska/Združeno kraljestvo/kontinentalna Evropa
- 27. „Rail Baltica“: os Varšava–Kaunas–Riga–Talin–Helsinki
- 28. „Eurocaprail“ na železniški osi Bruselj–Luksemburg–Strasbourg
- 29. Železniška os intermodalnega koridorja med Jonskim in Jadranskim morjem
- 30. Rečna os Sena–Escourt

(Vir: Sklep 884/2004/ES z dne 29. aprila 2004)

#### Pomembna mesta

- Glavno mesto
- > 500 000 prebivalcev
- 100 000–500 000 prebivalcev
- 50 000–100 000 prebivalcev
- < 50 000 prebivalcev

©EuroGeographics 2001 za administrativne meje; Cartography: GD-Energija in transport, 2010/2004.



## Trajnostni transport, prednostna naloga evropske politike

Podpora transportnim sistemom, ki spoštujejo okolje, je eden od štirih stebrov strategije trajnostnega razvoja Skupnosti. Eden od ključnih ciljev evropske politike je namreč ločiti gospodarsko rast in povečanje prometa.



Posodobljeni kanal blizu Coevordena (Nizozemska).

Učinkovito infrastrukturno omrežje je bistvenega pomena za dobro delovanje družbe in gospodarstva. Omogoča prost pretok blaga, storitev in ljudi in spodbuja komunikacije med regijami in znotraj regij. Poleg tega zagotavlja tudi mobilnost, ki je potrebna za delo, študij in prosti čas. Investicije v transport so torej že dolgo prednostna naloga strukturne in kohezijske politike Evropske unije.

Vendar ima transport tudi močan vpliv na zdravje in okolje, zlasti na področju klimatskih sprememb, onesnaženosti zraka, onesnaženosti s hrupom, namembnosti zemljišč in motenj naravnega okolja. Promet je velik porabnik fosilnih goriv in drugih neobnovljivih virov energije. Prometne nesreče so še vedno pogost vzrok smrti. Ta dejstva ne vplivajo le na gospodarsko izgubo, ampak nas postavljajo pred bistvo vprašanja trajnosti. Trendi razvoja vrst prevoza kažejo, da je načelo „laissez faire“ še vedno prisotno v transportnih politikah.

Povečevanje količine prometa se bo nadaljevalo. Pri transportu ljudi je odločilni dejavnik stopnja uporabe osebnih vozil. Raven motorizacije se je v večini držav Evropske unije umirila, v novih državah članicah pa še dolgo ne bo tako. Vozni park razširjene Evrope se bo do leta 2010 občutno povečal. Na področju prevoza blaga pa rast in značilnost modernih gospodarstev (kot je delo „just in time“) še po-

večujejo tovorni prevoz. Do leta 2010 naj bi se promet težkih tovornih vozil povečal za 50 % v primerjavi z letom 1998.

Ker je stopnja rasti večja pri cestnem in zračnem prometu, se bo neuravnotežena porazdelitev načinov prevoza še okrepila. To bo povzročilo povečanje porabe goriva, škodljivih vplivov hrupa in deleža sredstev, namenjenih transportnim infrastrukturam.

Taka diagnoza pa ne velja le v primeru Evropske unije, ampak za skoraj vsa razvita gospodarstva. Čeprav se pojavlja vedno več ukrepov za zmanjševanje negativnih učinkov naraščanja transporta, pa ni mogoče zadovoljiti zahteve po okoljski trajnosti in hkrati vse večjih transportnih potreb brez spremembe navad in preusmeritve politik. Načelo okoljske trajnosti bi moralo biti zato upoštevano pri vsaki obravnavi prošenj za pomoč Skupnosti v okviru kohezijske politike.

### Preobrat v Göteborgu

Potem ko je mednarodna skupnost potrdila pomembnost trajnostnega razvoja in to načelo zapisala v mednarodne



pogodbe, je Evropski svet v Göteborgu maja 2001 dodal trajnostni razvoj kot novo razsežnost lizbonske strategije za konkurenčnost in zaposlovanje. Ministri so pozvali k trajnostni transportni politiki, ki nasprotuje naraščanju cestnega prometa in vse številnejšim zastojem, hrupu in onesnaževanju in ki spodbuja okolju prijazne načine prevoza in vključuje socialne in okoljske stroške v ceno prevoza. V tem okviru je trajnostni transport postal eden od štirih stebrov strategije trajnostnega razvoja Skupnosti. Ločevanje med naraščanjem obsega transporta in gospodarsko rastjo pa je eden od ključnih ciljev evropske transportne politike.

Razvoj trajnostnega transportnega sistema zahteva ne samo investicije v nove infrastrukture, ampak tudi investicije, s katerimi bo mogoče izboljšati učinkovitost že obstoječih infrastruktur, tako da bodo tudi okolju prijaznejše. Trajnosten promet torej zahteva prepletanje številnih politik, vključno s sprejetjem uredbenih instrumentov (npr. bolj intenzivno soočanje uporabnikov prevoza z „realnimi“ cenami, ki upoštevajo negativne zunanje učinke, predvsem učinek tople grede). Dotika se zlasti področij, ki so tesno povezana z regionalno politiko (na primer načrtovanje razvoja mest).

Regionalna politika, ki temelji na gospodarski in socialni koheziji, bi torej morala: upoštevati okoljsko trajnostno naravnost novih infrastruktur, ki jih namerava financirati, zlasti tistih, ki lahko spodbudijo spremembo načina prevoza; pospešiti postopke za izboljšanje obstoječih infrastruktur, pa tudi „sisteme inteligentnega transporta“ <sup>(1)</sup>, interoperabilnost in intermodalnost; dati poudarek trajnostnim mestnim prevozom; razvijati infrastrukture načeloma tam, kjer obstajajo načrti, meritve oziroma pogoji za spodbujanje gospodarske rasti.

Vzpostavljanje okoljsko trajnostnega prometnega sistema je dolgotrajen postopek. V svoji Beli knjigi o prometu <sup>(2)</sup> si



«Zeleni vlak» na Sardiniji (Italija) omogoča ponovno uporabo stare železniške proge.

je Evropska komisija postavila rok 30 let. Vendar je treba začeti takoj. Komisija je vztrajala, da je treba dati bolj konkretne politične pobude za omejevanje negativnih učinkov naraščanja prometa. Predlaga tri vrste aktivnosti: a) spodbujanje prehoda s cestnega na drugačne načine prevoza, ki imajo manj negativnih učinkov na okolje; b) vzpostavitev infrastruktur, ki vplivajo na zmanjšanje povpraševanja po prevozu in ki stremijo k cenam, ki odsevajo celoto socialnih stroškov; c) dajanje prednosti aktivnostim, namenjenim izboljšanju urbanega okolja in ureditve zemljišč.

## Aktivnosti v korist trajnostnega prometa v obdobju od 2000 do 2006

Komisija je v skladu s splošnimi določbami strukturnih skladov za obdobje 2000 do 2006 <sup>(3)</sup> sprejela smernice, v katerih državam članicam priporoča integracijo transportnih projektov, sofinanciranih s strani Evropske unije, v koherentne strategije, ki bodo usmerjene k trajnostnim transportnim sistemom.

Eno od štirih priporočil Komisije na področju transporta zadeva trajnost. Prizadevati si moramo za zmanjšanje negativnih učinkov transporta, hkrati pa spodbujati uporabo boljših prevoznih rešitev. Programi regionalnega razvoja bi morali še posebej upoštevati prizadevanje Evropske unije za zmanjševanje emisije toplogrednih plinov, kar zahteva veliko prizadevanja, še zlasti na področju cestnih in zračnih prevozov. Prizadevanje za uresničevanje teh ciljev pa je kljub temu izključna odgovornost držav članic.

Revizija teh smernic leta 2003 je vključila temeljna načela strategije trajnostnega razvoja, ki so jo ministri sprejeli na Evropskem svetu v Göteborgu. Komisija je nadalje predlagala, da je treba novost v kar največji meri upoštevati pri delnem ocenjevanju programov. Udejanjanje novih smernic in predlaganih prednostnih aktivnosti pa zahteva veliko več časa, kot ga dajejo na voljo aktualni programi, če



V Hasseltu (Belgija) je javni prevoz brezplačen od leta 1997.

<sup>(1)</sup> Izraz „sistemi inteligentnega transporta“ (SIT) označuje številne tehnike, ki se uporabljajo na področju transporta za izboljšanje varnosti, učinkovitosti, zanesljivosti in ekološkosti omrežij, ne da bi bilo zaradi tega treba materialno spreminjati obstoječo infrastrukturo.

<sup>(2)</sup> „Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitve“, COM (2001) 370.

<sup>(3)</sup> Člen 10 (3) Uredbe Sveta (ES) št. 1260/1999.

želimo doseči zelene učinke pri ciljih, ki so si jih zadali v Göteborgu.

Na podlagi razpoložljivih podatkov v programih regij Cilja 1 je mogoče ugotoviti, da cestni sektor še vedno absorbira več kot polovico predvidenih sredstev, namenjenih prometni infrastrukturi. Tudi v regijah Cilja 2 ta sektor ostaja vodilni v finančnem smislu, vendar v manjši meri (42 %). Manj škodljivi načini transporta pa absorbirajo približno 40 % sredstev, predvidenih v programih Cilja 1, v primerjavi s 57 % sredstev za programe Cilja 2.

Te številke kažejo, da v regijah Cilja 2 prevladujejo investicije v druge sektorje, ne v ceste in letališča. V regijah Cilja 1 pa, prav nasprotno ta dva sektorja skupaj predstavljata 40 % vseh investicij, kar ni v skladu z zelenim ravnovesjem.

Na področju sistemov inteligentnega transporta, ki pospešujejo učinkovito upravljanje s prometnimi tokovi, dosegajo predvidene investicije 114 milijonov evrov.

Težnjo k investicijam v razvoj cestnih omrežij, ki so neposreden vzrok za emisijo toplogrednih plinov, gre pripisati problemom z dostopnostjo zaradi oddaljenosti regij Cilja 1, pa tudi pristopa novih držav članic.

Pridružitve desetih novink ni odločilni dejavnik, je pa prispeval k trenutnim razmeram. Čeprav so v teh državah v preteklosti bolj podpirali železniški kot cestni promet, se je trend obrnil s prehodom v tržno gospodarstvo. Transport blaga se je z železnice hitro preusmeril na ceste. Z naraščanjem zasebnega prevoza, ki zahteva večje prometne zmogljivosti, da lahko zadovolji nove potrebe, ki jih je povzročila sprememba gospodarskega položaja, se je občutno povečalo povpraševanje po cestnem prevozu.

Infrastrukturni programi aktualnega obdobja na splošno odsevajo nadaljevanje trenda zadnjih desetih let glede porazdelitve načinov prevoza. Investicije v infrastrukturo so osredotočene predvsem na cestni sektor.



Tramvaj v Wolverhamptonu (Združeno kraljestvo) je bil posodobljen v okviru dejavnosti urbane prenoje.

Kljub prevladi investicij v cestna omrežja, ki so nedvomno potrebna za izboljšanje dostopnosti najmanj razvitih regij, je v programih za področje ekološko trajnostno naravnanih načinov transporta za obdobje od 2000 do 2006 mnogo primerov dobre prakse, še zlasti na področju javnega prevoza.

Ta analiza velja tudi za programe, ki so v fazi nastajanja. Morda bi lahko prišlo do nekaterih popravkov, če bi bila v teh programih upoštevana strategija, opredeljena v Göteborgu. Scenarij bi bil v državah kohezije (\*) nedvomno drugačen, če bi upoštevali precejšnje investicije v železniški in pristaniški sektor s pomočjo finančne podpore Kohezijskega sklada.

Ne glede na rezultate, dosežene ob koncu aktualnega obdobja, se morajo evropski skladi ponovno usmeriti k strateškemu ciljem EU in dati prednost trajnosti kot enemu od elementov, ki so lastni dodani vrednosti Skupnosti. Ta pristop bi nas moral voditi pri opredelitvi prihodnjih usmeritev.

## Perspektive za obdobje po letu 2006

Predlogi reform kohezijske politike v obdobju po letu 2007, tako za uredbe kot za strateške usmeritve predpostavljajo, da je eden od predpogojev za rast in zaposlovanje dostop podjetij do ustreznih prometnih infrastruktur. Moderne infrastrukture, ki vključujejo kriterije okoljske trajnosti, so pomemben dejavnik regionalne privlačnosti.

Pomoč strukturnih skladov in Kohezijskega sklada bi morala temeljiti na določenih načelih, če bi hoteli povečati prednosti, ki izhajajo iz investicij v promet.

Prvič, uporabljati bi morali objektivne kriterije za opredeljevanje ravni in narave predvidenih investicij v infrastrukturo. Njihove potencialne posledice bi bilo treba izmeriti glede na raven razvoja, vrsto gospodarske dejavnosti, gostoto infrastruktur ali stopnjo zastojev v posamezni regiji. Prav tako bi bilo treba izdelati natančen izračun okoljskih vplivov projekta za opredelitev socialnih učinkov.

Drugič, v največji meri je treba upoštevati načelo okoljske trajnosti v skladu z vsebino bele knjige. Prizadevati bi si morali predvsem za zmanjšanje prevladovanja cestnega prevoza v Evropi s spodbujanjem drugih načinov prevoza in kombiniranega prevoza.

Tretjič, regijam Konvergence je treba nameniti posebno pozornost. S posodabljanjem njihovih železniških omrežij po skrbno izbranih prednostnih odsekih bi morali zagotoviti njihovo interoperabilnost v okviru ERTMS (European Rail Traffic Management System/Sistem upravljanja evropskega železniškega prometa).

(\*) 13 držav: Grčija, Španija, Portugalska in od maja 2004 Češka, Estonija, Ciper, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska, Slovenija in Slovaška.



Četrtrič, investicije v prometne infrastrukture mora spremljati ustrezno upravljanje s prometom, s posebnim poudarkom na varnosti, v skladu z nacionalnimi normami in normami Skupnosti. Nacionalne in regionalne strategije bi si morale prizadevati doseči bolj uravnoteženo in bolj ekološko porazdelitev načinov prevoza, ki bi združevala ekonomske in okoljske potrebe. V te strategije bi morali vključiti tudi inteligentne sisteme transporta in multimodalne platforme, predvsem pa sprejeti tehnologije ERTMS in SESAME (Enotni evropski sistem upravljanja zračnega prometa).



Pretovarjanje lesa v pristanišču Tržič (Italija).

## Intermodalnost, interoperabilnost: dva ključa do trajnostnega transporta

„Bela knjiga o evropski prometni politiki“ je začrtala pot, kako uravnotežiti načine prevoza v korist tistih, ki so bolj spoštljivi do okolja.



Potreba po mobilnosti v Uniji narašča hitreje kot zmogljivost infrastruktur. Posledica so vse pogostejši prometni zastoji na velikih cestnih in železniških oseh v mestih in velika gostota zračnega prometa, medtem ko ostajajo povezave z obrobniimi regijami nezadostne. Če se ne bomo hitro lotili učinkovitih ukrepov, bomo priča neželenim posledicam: predvidena rast obsega prometa bo koristila v glavnem cestam, na škodo okoljsko bolj spoštljivih načinov prevoza, kot sta železnica ali pomorski prevoz na kratke razdalje.

Kako učinkovito odgovoriti na potrebe po mobilnosti, hkrati pa omejevati neprijetnosti, povezane s prometom? „Bela knjiga o evropski prometni politiki“ (2001) je začrtala pot do leta 2010. Ta cilj predstavlja najbolj otipljiv prispevek Komisije k trajnostnemu razvoju, k spoštovanju Kyotskega sporazuma in k varnosti energetske preskrbe Unije. Cilj je zmanjšati porabo fosilnih energentov, kar bi vplivalo na zmanjšanje emisije CO<sub>2</sub>, ki je v 28 % prav posledica transporta.

**Intermodalnost.** Ta igra ključno vlogo pri razvoju konkurenčnih alternativ cestnemu prevozu. Čas izoliranih rešitev se je iztek. Treba je sprejeti ukrepe za boljše integracijo načinov prevoza, ki ponujajo večje potencialne zmogljivosti v verigi učinkovite upravljanje mobilnosti, kjer se vse storitve dopolnjujejo. Gre za temeljni pogoj v boju proti zastoju in onesnaževanju in pri vzpostavljanju

nju boljšega razmerja strošek/učinkovitost glede uporabe energetskih virov. Ti cilji vključujejo predvsem promocijo železnice, pomorskega prometa na kratke razdalje in rečne plovbe. Razlogi so prepričljivi: en kilogram nafte omogoča na razdalji enega kilometra prevoz 50 ton tovora s kamionom, 90 ton z železniškim vagonom in 127 ton po vodni poti.

**Interoperabilnost.** Najpomembnejši pogoj za uspešnost politike intermodalnosti je tehnična skladnost in „interoperabilnost“ sistemov. Namen programa Skupnosti „Marco Polo“ je, da bi intermodalnost postala več kot le preprost slogan, in sicer konkurenčna in ekonomsko zanesljiva resničnost. Cilj trinajstih najboljših projektov prvega cikla programov je preusmeriti 13,6 milijard ton/km tovora s preobremenjenih cestnih poti na druge načine prevoza. Tak primer je morska povezava med pristaniščema Genova in Barcelona, ki jo je s hitrimi ladjami mogoče prevoziti v 13 urah. Ta storitev bi cestnim prevoznikom omogočila, da se ob konkurenčni ceni izognejo uporabi avtocest, ki so med najbolj obremenjenimi v Evropi.

Julija 2004 je Evropska komisija predstavila drugi paket projektov za obdobje od 2007 do 2013. S proračunom v višini 740 milijonov evrov bodo v „Marco Polo II“ vključeni novi ukrepi, kot so t. i. „morske avtoceste“ in ukrepi za zmanjšanje obsega prometa. Po novem pa bo pokrival tudi sosednje države EU. Komisija ocenjuje, da bo z vsakim vloženim evrom ustvarjenih 6 evrov okoljskih in socialnih koristi.

Intermodalnost mora spremljati tehnološki razvoj, s ciljem povečati zmogljivost omrežij, omogočiti mobilnost in izboljševanje varnosti pri vseh vrstah prevoza. Ti ukrepi so bistvenega pomena za zagotavljanje tehnične interoperabilnosti transportnih sistemov, zlasti glede telematike, cestnin, upravljanja zračnega prometa in različnih železniških omrežij. Po letih raziskav se je končno začela uporaba v praksi. To je za Komisijo priložnost za uresničitev treh najbolj ambicioznih industrijskih projektov: sistema radionavigacije prek satelita „Galileo“, Evropskega sistema upravljanja železniškega prometa (ERTMS) in industrijskega projekta SESAME, ki bo spremljevalni operacijski zakonodajni instrument v zvezi z Enotnim evropskim nebom.



## Podonavje

## „Omogočiti, da Donava v evropski integraciji prevzame vlogo, ki ji pripada“

**Otto Schwetz**, predsednik „Koridorja VII – Donava“, ARGE Donauländer, in predsednik

Delovne skupine za transport in plovbo



Panevropski konferenci o transportu na Kreti (1994) in nato v Helsinkih (1997) sta opredelili deset „multimodalnih transportnih koridorjev“. Koridor VII ustreza poti Donave, druge najdaljše evropske reke (2500 km) in ene od poglobitvenih prometnih povezav kontinenta. V reko se izteka več kot 300 pritokov, in namaka eno dvanajstino evropskega ozemlja.

Donava ni pomembna samo zato, ker je ena glavnih evropskih rečnih poti, ampak tudi zaradi funkcij njenih celinskih pristanišč, ki niso omejene le na prometne dejavnosti. Poleg pomorskega pristanišča v Constanzi, v delti kanala Donava–Črno morje, obstaja še 44 rečnih pristanišč. Povezava te velike rečne osi z drugimi železniško-cestnimi koridorji je velikega pomena za zagotavljanje medsebojne povezanosti in intermodalnosti celote omrežja, še zlasti, ker ima večina pristanišč na Donavi tudi železniške in cestne povezave, zaradi česar so privlačna za kombinirani prevoz.

Ta je danes izredno napredoval in rečna pot po Donavi lahko postane središče različnih logističnih verig, ki segajo od Črnega morja do središča Evrope in Atlantika, po osi Ren–Maina–Donava in nazaj.

Plovbo po reki ovirajo številni dejavniki in „ozka grla“, ki preprečujejo, da bi izkoristili njen potencial in da bi odigrala vlogo, ki ji pripada. Optimizacija prometa po Donavi zahteva izvedbo določenih ukrepov: poglobitev in razširitev reke na določenih predelih; posodobitev pristanišč, ladjedelnic in plovil; racionalizacijo operacij; uskladitev in poenostavitev določenih institucionalnih in uredbenih določb.

Poleg težav s plovbo pa je pred nami še en velik izziv. Okoljsko razvrednotenje Donave in Črnega morja zahteva takojšnje posredovanje. V zadnjih desetletjih je bilo kar nekaj nacionalnih in mednarodnih pobud,

a ukrepi, ki so se izvajali, niso mogli izboljšati razmer oziroma rešiti sanitarnih problemov. Le hitro in skupno ukrepanje za rehabilitacijo okolja velike razsežnosti na regionalni ravni bi lahko rešilo položaj. Za to potrebujemo sodelovanje med rečnimi prevozniki in okoljskimi službami, sicer rečna plovba ne bo mogla več dolgo ohraniti slovesa, da je do okolja najbolj spoštljiv način prevoza.

Ministri za promet desetih evropskih držav so 6. septembra 2001 v Rotterdamu podpisali pismo o nameni za razvoj Koridorja VII. V njem je poudarjena potreba po krepitvi povezav Donave s transevropskimi transportnimi omrežji (RTE-T) in Črnim morjem. V dokumentu je predstavljena cela vrsta ukrepov za doseganje tega cilja. Predsedniki koridorjev so na številnih srečanjih v Bruslju poudarili potrebo po tesnejšem sodelovanju. Od tod odločitev Koridorjev IV, VII in X za projekt „Jugozahodni koridorji“.

Izboljšanje plovnosti Donave, ki je pomembna prometna os v Evropi je bila tudi osrednja tema Donavskega procesa sodelovanja (Danube Co-operation Process), ki so ga sprožili ministri na srečanju na Dunaju 27. maja 2002 in ki se je 14. julija 2004 nadaljeval v Bukarešti. Strinjali so se, da bi morali izkoristiti vse možnosti, ki jih nudi Donava kot ekonomska in hkrati ekološka transportna pot, za čimbolj skladen razvoj obrečnih dežel. V ta namen bi bilo treba storiti zlasti naslednje:

- > Izboljšati plovnost z izvajanjem sklepov Komisije za Donavo v zvezi z globino struge. S tem bi omogočili promet brez prekinitev (prednostna naloga je odstranitev „zapor“ med Straubingom in Vils-hofenom ter med Dunajem in avstrijsko-slovaško mejo).
- > Investirati v donavska pristanišča in vzpostaviti multimodalne platforme za distribucijo tovarov v skladu z Evropskim sporazumom o velikih plovnih poteh mednarodnega pomena (AGN), ki je bil sprejet v Ženevi leta 1996 v okviru Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo.
- > Vzpostaviti telematsko rečno informacijsko službo. Tak sistem bi precej povečal varnost uporabnikov reke, tako ladijskih prevoznikov kot turistov.
- > Financirati projekte, ki spodbujajo vključevanje notranje plovbe v celotno prometno verigo z intermodalnimi vozlišči.
- > Olajšati carinske postopke v skladu s predlogi Donavske komisije.
- > Uskladiti uredbene okvire za Donavo in Ren.

Za več informacij: [www.argedonau.at](http://www.argedonau.at)



Pristanišče na Dunaju (Avstrija).

## FRANCIJA

### Razširitev pristanišča Port Est otoka Réunion



**Celotni stroški:** 72 740 000 EUR  
**Prispevek EU:** 29 096 000 EUR

„Otok Réunion, ki leži v Indijskem oceanu, spada med najbolj obrobne regije. Njegova zunanja trgovina je povezana s pomorsko potjo, ki zagotavlja 99 % vse menjave (3,5 milijona ton v letu 2003). Edino trgovsko pristanišče otoka, Port Est, oskrbuje več kot 90 % privezov. Velika demografska rast, ki je značilna za otok, je povzročila povečanje obsega pristaniškega prometa, ki naj bi se do leta 2015 povečal s 50 000 na 100 000 ton na leto. Pristaniške naprave se morajo prilagajati tej rasti, pa tudi spremembam velikosti ladij. Z razširitvenimi deli želimo povečati območje izogibanja, razširiti vhod in zgraditi nov dok. S pomočjo teh investicij bo Port Est lahko sprejemal 80 000-tonske ladje in s skrajšanjem čakalne dobe izboljšal svojo ponudbo. V skrbi za trajnostni razvoj pa bomo izkopani material ponovno uporabili, predvsem za vzdrževanje pristaniških infrastruktur.“

**Serge Joseph**, Direktor celice Evropa, otok Réunion  
[serge.joseph@agile-reunion.org](mailto:serge.joseph@agile-reunion.org)

## ZDRUŽENO KRALJESTVO

### Ruralni prevoz na zahtevo



**Skupna cena:** 408 800 EUR  
**Prispevek EU:** 201 743 EUR

„V grofiji Angus na Škotskem izvajamo projekt DARTS (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme/ Program grofije Angus za ruralni prevoz na zahtevo), s katerim želimo optimizirati uporabo lokalnega skupinskega prevoza, in sicer z integriranimi storitvami, ki so strankam prijazne, fleksibilne in trajnostne. Načrt, ki obsega območje velikosti 1 270 km<sup>2</sup> (58 % površine grofije Angus) in 9 742 prebivalcev (8,9 % prebivalstva grofije), temelji na centrali za rezervacije, ki uporablja najnovejšo komunikacijsko tehnologijo. Gre za izpopolnjevanje transportnih rešitev „od spodaj navzgor“, prilagojenih specifičnim razmeram in potrebam ruralne sredine. Projekt omogoča tudi ocenjevanje prenosljivosti koncepta prevoza na zahtevo v druga okolja, tako s tehničnega kot organizacijskega zornega kota.“

**Brian Masson**, vodja projekta, Angus Transport Forum  
[brian.masson@btinternet.com](mailto:brian.masson@btinternet.com)

## GRČIJA

### Most Harilaos Trikoupis



**Celotni stroški:** 770 000 000 EUR  
**Prispevek EU (ESRR):** 308 000 000 EUR  
**Posojilo EIB:** 385 000 000 EUR

„Most Harilaos Trikoupis, zgrajen med Rionom in Antirionom na zahodu Korintske ožine, je avtocestni viadukt, dolg 2,88 km, in omogoča stalno povezavo med Peloponezom in kontinentalno Grčijo. Z vožnjo čez most, ki je bil slovesno odprt avgusta 2004, na predvečer olimpijskih iger v Atenah, je mogoče v primerjavi s prejšnjo potjo prihraniti 40 minut. Konstrukcija, ki jo je že v prvem letu prečkalo 4,5 milijona vozil, naj bi odigrala eno od glavnih vlog v lokalnem in regionalnem razvoju, in predstavlja uresničitev vizije Harilaosa Trikouписа, grškega predsednika vlade iz 19. stoletja, ki je že takrat sanjal o mostu, ki sedaj nosi njegovo ime.“

**Yannis Freris**, direktor za komunikacije, GEFYRA S.A.  
[ifreris@gefyra.gr](mailto:ifreris@gefyra.gr)  
[www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr)

## FINSKA

### „Nakupovalna torba“



**Skupna cena:** 52 647 EUR  
**Prispevek EU:** 31 102 EUR

„Potreba po povečanju učinkovitosti storitev za starejše osebe v vzhodnem delu predmestja Helsinkov je leta 1999 pripeljala do projekta „Kauppakassi“ (Nakupovalna torba) v okviru programa URBAN. Lokalne podružnice socialnih služb, kot je združenje „Hely-koti“ (zagotavlja storitve za starejše osebe), in dva trgovca, so dve leti tesno sodelovali pri izpopolnjevanju inovativnega modela preskrbe. Trgovci jutraj, še pred odprtjem trgovin, obdelajo naročila, osebe združenja Hely-koti prevzame naročene izdelke in jih z vozilom na električni pogon dostavi na dom. Zunanja evaluacija je pokazala, da pridobijo vsi, ki so vključeni v sistem. „Nakupovalna torba“ zmanjšuje stroške storitev na domu in olajša življenje starejših gospodinjstev. Trgovci so dobili precejšnje število novih kupcev. Ti so zadovoljni. Ni jim več treba pogosto hoditi po nakupih. Izbrani način prevoza, ki ne povzroča hrupa in onesnaževanja, je primeren za stanovanjska naselja. Storitve se je že razširila tudi v druge četrti.“

**Eeva-Liisa Broman**, vodja projekta, URBAN II Helsinki  
[eeva-liisa.broman@hel.fi](mailto:eeva-liisa.broman@hel.fi)  
[www.urbanfinland.info](http://www.urbanfinland.info)

## Interreg IIIB Severozahodna Evropa

## „Integracija hitrih železniških povezav kot prispevek k evropski politiki planiranja“

Gösta Weber, koordinator projekta Interreg IIIB „HST4i“, Razvojna agencija jugozahodne Anglije (SEEDA)



Razvojna agencija jugozahodne Anglije (South East England Development Agency, SEEDA) koordinira dva projekta transnacionalnega sodelovanja na področju integriranih prevozov in vlakov z veliko hitrostjo. Projekta, ki ju sofinancira ESRR, vključujeta 32 partnerjev iz petih držav: Združeno kraljestvo, Francija, Belgija, Nizozemska in Nemčija.

Projekt „HST4i“ (High Speed Train Integration/ Integracija vlakov z veliko hitrostjo) je namenjen izvedbi demonstrativnih investicij, povezanih z omrežjem hitre železnice. Gre za največji projekt programa Interreg IIIB Severozahodna Evropa, ki ga je odobrila Evropska komisija. V njem sodeluje 18 partnerjev iz petih držav, proračun pa znaša 29 milijonov evrov, od tega jih 14 prispeva ESRR.

Projekt „HSTconnect“, ki je tesno povezan s „HST4i“, je namenjen izboljšanju povezave med sekundarnimi regionalnimi transportnimi omrežji in osrednjim omrežjem hitre železnice. V projekt „HSTconnect“ je vključenih 14 mednarodnih partnerjev, proračun znaša 19 milijonov evrov, od tega 8 milijonov iz sredstev Skupnosti.

## Dva primera investicij

Investicije, ki jih financirata oba projekta, so zelo različne: od operacij, vrednih več milijard evrov, povezanih z olimpijskimi igrami 2012, do bolj skromnih ukrepov, kot je izboljšanje čezmejne povezave na železniški postaji Lille Europe.

Okrožje Newham v Stratfordu (London) je investicije usmerilo v pešpot med novo mednarodno železniško postajo, lokalno železniško postajo in zgodovinskim središčem mesta. Pešpot bo povezala nova območja aktivnosti v Stratfordu z aktualnim urbanim tkivom, vključene pa bodo tudi okoliške bivalne četrti. Obe železniški postaji bosta oskrbovali Olimpijski park 2012.

Podjetje Leiedal v Belgiji posodablja regionalno omrežje, ki služi lokalnim skupnostim v dolini Lys in jih povezuje z Lille Europe. Posebna pozornost je

namenjena kakovosti novih prometnih vozlišč ter okoljski ravni cestnih in železniških postaj.

Pri obeh projektih je mogoče preučevati in ovrednotiti investicije, ki so namenjene optimizaciji prispevka postaj hitre železnice k notranji koheziji in k povečanju konkurenčnosti Severozahodne Evrope. Spodbujata vzpostavitev koherentnih in dopolnjujočih se prometnih infrastruktur, ki krepijo policentrični razvoj tega dela kontinenta. Nove železniške postaje morajo biti močan potencial za ožvitev razvrednotenih urbanih območij, pri tem pa je treba ohraniti kakovostno okolje v harmoniji s četrtjo, v kateri je železniška postaja. Eden od ključnih ciljev je izboljšanje upravljanja in funkcionalnosti železniških postaj za potnike, pri čemer je treba poskrbeti za dobro integracijo infrastruktur v lokalno tkivo. Postopek obravnava železniško postajo in njeno okolico kot prostorsko, socialno in ekonomsko križišče urbane sredine.

## Transnacionalne aktivnosti kot ključna razsežnost projektov hitre železnice

Oba projekta, torej „HST4i“ in „HSTconnect“, vsebujeta mednarodni program z različnimi aktivnostmi za boljše poznavanje partnerjev, pa tudi za doseg širše javnosti: študije, obiski projektov, izmenjava dobrih praks ali priprava ateljejev, kot je bil, na primer „HST Design Workshop“, organiziran v Utrechtu 10. novembra na temo ureditve železniških postaj za hitre vlake (TGV), njihove okolice in dostopa. Atelje se je končal z izdajo Vodnika za ureditev hitrih vlakov „HST Design Guide“.

Druga aktivnost, povezana z obema projektoma, je študija vplivov („HST Impact Study“), ki želi oceniti dodano vrednost, pa tudi socialno-ekonomske in okoljske posledice investicij v okviru omenjenih projektov.

## Strateški pristop

Projekti hitre železnice ustvarjajo ugodne pogoje za gospodarski razvoj in zaposlovanje na železniških postajah in v njihovi okolici. Prispevajo tudi k raziskavam trajnosti in se lotevajo vprašanj mobilnosti in konkurenčnosti na lokalni in regionalni ravni. S strateškega zornega kota projekti vlakov z veliko hitrostjo (TGV) kažejo, da ima lahko ESRR učinek vzvoda za prometne projekte lokalnega ali regionalnega pomena. Dajejo jim dodano vrednost, saj spodbujajo boljšo ureditev, hitrejšo izvajanje, vzpostavljajo dodatnih infrastruktur in povečanje usposobljenosti. Regionalne prometne projekte umeščajo v širši evropski okvir in dokazujejo, kako koristno se lahko regionalna in lokalna partnerstva vključujejo v izvajanje evropske politike.

Za več informacij: <http://www.hst4i.net>





## Promet na jugu Portugalske in njegov socialno-ekonomski učinek

### Algarve na razpotju

Kljub izrazitemu neravnovesju, ki še vedno obstaja med notranjostjo dežele in obalo, se nekdanja najrevnejša portugalska regija danes ponaša s tretjim mestom v državi po bogastvu na prebivalca. Po letu 2006 Algarve ne bi več smela biti regija Cilja 1. Evropska unija je veliko prispevala k temu preskoku, zlasti z obsežnim financiranjem izboljšave prometnih infrastruktur, cestnih, železniških, zračnih in pomorskih. Kljub temu se ne moremo izogniti nekaterim pomislekom. Algarve je namreč še vedno izrazito orientirana navzven in zelo odvisna od turizma, zato bo morala previdno sprejemati odločitve, če bo hotela vzdrževati raven rasti in konkurenčnosti.



Avtocestna detelja: Algarve ima novo hitro povezavo z Lizbono in Španijo.

Noč je temna in le nekaj uličnih svetilk osvetljuje bele obrise hiš v mestecu Sanlúcar de Guadiana na španski strani brega. „Ali vidite te motorne čolne? Vsi so se privezali čez noč. Ob tej uri lahko reko prečka le še dežurni zdravnik“, komentira Carlos Cruz, odgovorni za odnose z javnostjo v regiji Algarve. Sva na portugalskem bregu Guadiane, v Alcoutimu (700 prebivalcev), nasproti španskega Sanlúcarja. Bregova ločuje le dvesto metrov vode, a vasic ni nikoli povezoval most. Najbližji kopenski povezavi, po katerih je mogoče z vozilom pripeljati v Španijo, sta 50 km severno, v okolici Paymogo, ali 50 km južno, kjer je mednarodni most čez Guadiano, ki so ga zgradili leta 1992. Kljub padcu dveh iberskih diktatorjev in kljub vstopu obeh držav v Evropsko unijo je Guadiana še vedno meja, ki jo je težko prečkati. „To je verjetno edini obljubljeni kraj v Evropi, kjer razdalja med dvema mostovima znaša kar 100 km!“

Gradnjo mostu med Alcoutimom in Sanlúcarjem preučujejo v okviru Interrega, vendar časovni okvir še ni bil določen“, obžaluje Carlos Brito, ki je bil dolgo časa poslanec in občinski svetovalec v Alcoutimu in odgovorni urednik lokalnega mesečnika *Jornal do Baixo Guadiana*. „Da bi opozorili na interes obeh bregov, ki želita imeti zemeljsko povezavo, je naše čezmejno združenje letos poleti organiziralo veliko prireditev. Skupaj smo zvezali več čolnov iz obeh vasi in tako oblikovali nekakšen most.“

Most, ki naj bi stal 15 milijonov evrov, ne bi bil luksuzna investicija, še zlasti ne zaradi občutne krepitve izmenjav med prebivalstvom obeh vasi: Portugalci kupujejo hiše na španski strani in vse več Špancev uporablja storitve, ki jih nudijo na portugalski strani. Z makroekonomskega zornega kota bi rada mala naselbina postala vrata do Andevala,



Ladja za križarjenje pristaja v Alcoutimu.

bližnjega, a še bolj zaprtega španskega območja. Ta je predmet pomembnega razvojnega načrta, ki ga izvaja vlada Andaluzije. „Tako bi obnovili številne trgovske povezave med Španijo in Portugalsko, zlasti trgovino z živino, ki je že obstajala v tridesetih letih prejšnjega stoletja“, opozarja Carlos Brito.

## Hitrost in križarjenja

Čeprav nima mostu, bo Alcoutim letos doživel pravo gospodarsko revolucijo, neke vrste pomanjšani model tistega, kar je Algarve doživela v zadnjih tridesetih letih.

Nedotaknjena narava Guadiane, ki se je ohranila zaradi izolacije, je danes poligon za zanimiv poskus. Od pomladi leta 2005 dve družbi za križarjenje, ena portugalska in druga belgijsko-francoska, pristajata in se oskrbujeta v Alcoutimu. Nekateri pridejo iz Portimãoa, drugi iz Seville. V vasici, ki je postala paradiž za lokalne trgovce, se vsak teden izkrca na stotine obiskovalcev.

Poleg tega je tu še cesta. Julija 2005 je bilo končano preoblikovanje lokalne ceste IC 27 vse do Alcoutima v državno cesto odlične kakovosti, varno in hitro. Alcoutim je zdaj le 25 minut oddaljen od mesta Vila Real de Santo Antonio, „prestolnice“ spodnjega toka Guadiane, kar je štirikrat hitreje kot prej. Alcoutim leži ob pomembni osi sever–jug, ki poteka vzporedno z Guadiano in vodi v Bejo, v Alentejo. S posodobitvijo IC 27 želijo oživiti Serro de Caldeirão, skrajni vzhod notranjosti Algarve.

„Spodbujati dostopnost je zelo pomembno, vendar mora območje imeti tudi notranjo ekonomsko dinamiko, ki jo v našem primeru na srečo imamo“, poudari Carlos Brito. S cesto in križarjenji bo Alcoutim lahko razvil in popestril svojo turistično ponudbo in se, na primer, z lovskim turizmom uvrstil še više na lestvici. Lažje bo tudi trgovanje z lokalnimi proizvodi. Še zlasti male lokalne sirarne bodo povečale svoje posle in občina Alcoutim, ki lahko od sedaj naprej realistično pričakuje prihod vlagateljev, se ukvarja s projektom območja dejavnosti. Zaradi ceste lahko že opazujemo stabilizacijo števila prebivalstva, saj so beg s podeželja nadomestili nedavni prihodi prebivalcev Vila Real, pa tudi Fara.

Posodobitev IC 27 je tudi vzoren primer sinergij med tremi programi, ki se izvajajo v Algarve na področju prometa: nacionalni operativni program „Dostopnost in promet“ (3,312 milijarde evrov, od tega 280 milijonov za Algarve), regionalni program „PROAlgarve“ (108 milijonov evrov za področje prometa) in Interreg IIIA Španija-Portugalska za projekte s čezmejno usmeritvijo. Odsek Monte Francisco–Odeleite (17,5 milijona evrov) spada v operativni program „Dostopnost in promet“, medtem ko je odsek Odeleite–Alcoutim (14,4 milijona evrov) projekt Interreg IIIA. V obeh primerih pa s približno 50-odstotnim deležem sodeluje ESRR.

Na splošno so evropski programi pomoči – še zlasti ESRR in Kohezijski sklad – v zadnjih desetih ali petnajstih letih omogočili občutno izboljšanje velikih regionalnih in med-regionalnih cestnih osi. IC 27 je tako druga pot sever–jug, ki povezuje Algarve z ostalo Portugalsko. Posodobitev regionalnega cestnega omrežja se oblikuje okoli dveh medsebojno pravokotnih osi: dokončanje avtoceste A2, ki prečka Portugalsko od severa do juga, vse do Algarve, in izgradnja povezave od vzhoda do zahoda, vzdolž obalnega in močno urbaniziranega predela, t.i. „Via do Infante“, hitre ceste s štirimi voznimi pasovi, ki bo povezovala Lagos s špansko mejo.

## Na železniških tirih

Železnica prav nič ne zaostaja. Posodobitev povezave z Algarve, ki jo sofinancira Kohezijski sklad (več kot 320 milijonov evrov od skupne vsote 400 milijonov evrov), poteka v okviru prednostnega projekta št. 8 „Multimodalna povezava Portugalska–Španija–Srednja Evropa“ Transevropskih transportnih omrežij (RTE-T). Dela, ki so bila končana leta 2004, so potekala v štirih fazah. Ustrezala so štirim odsekom v skupni dolžini 339 km. Operacijo je spremljala tudi prenova železniških postaj. Obnova železniških tirov, izravnava poteka proge na nekaterih mestih, izgradnja ali prenova umetniških del (vključno s slavnim mostom „25. april“ v Lizboni), ukinitve prehodov čez progo, elektrifikacija linije, posodobitev signalizacije in telekomunikacij, vse to omogoča, da je zdaj traja vožnja Faro–Lizbona tri name-



Železniška postaja v mestu Faro, končna postaja posodobljene linije.





Pokrita tržnica v mestu Olhao: obnovo ribiških pristanišč je spremljala prenova starih zgradb in zagon novih dejavnosti.

sto prejšnje štiri ure in pol. Jorge Rodrigues, odgovorni na regionalni ravni za signalizacijo na REFER, portugalskem železniškem omrežju, našteva prednosti te temeljite posodobitve: „Poleg prihranka časa opazamo tudi večjo varnost, zanesljivost in točnost. Razlika med časom dejanskega odhoda oziroma prihoda vlaka v primerjavi z voznim redom se je s 15 do 20 minut zmanjšala na 3 minute. Občutno se je izboljšalo tudi udobje, predvsem zaradi novih, bolj tihih vagonov. Zelo pomembne pa so tudi ekološke prednosti elektrifikacije.“ Rezultat: povečanje števila potnikov za približno 30 %. „Opazna je tudi sprememba javne podobe železnice, ki je sedaj bolj dinamična“, dodaja Jorge. „Na vlaku srečujemo vse več ljudi, ki delajo na svojih prenosnih računalnikih.“

## Druga turistična revolucija

Campos Correia, predsednik Komisije za koordinacijo regionalnega razvoja Algarve povzema regionalno strategijo: „Naš cilj je v 10 do 15 letih preoblikovati Algarve v eno najbolj konkurenčnih portugalskih in evropskih regij. Izboljšanje prometa se popolnoma ujema z našim načrtom ozemeljskih ukrepov: povezati Algarve s ‚portugalsko hrbtenico‘, kar smo dosegli z dokončanjem avtoceste A2 (proti Setúbalu, Lizboni, Portu) in posodobitvijo železniške poti Lizbona–Faro; učinkovito povezati našo regijo s Španijo s cesto Via do Infante in v končni fazi predvideti tudi železniško povezavo med Algarve in Andaluzijo. Razvijati želimo tudi lokalne prevoze, na primer nadzemne metroje v notranjosti regionalnih aglomeracij, ki jih oblikujejo Lagos–Portimão–Lagoa in Loulé–Faro–Olhão. Vsak ima med 100 000 in 200 000 prebivalcev.“

Kljub vidnim prizadevanjem, pa tudi ponosu zaradi doseženega napredka, je zaznati zaskrbljenost. „Prišli smo do razpوتا in morali se bomo pravilno odločiti“, opozarja Antonio Mendes, direktor letališča v Faru.

Letališče je bilo zgrajeno leta 1965 in je že večkrat izkoristilo različne oblike evropske pomoči za posodobitev in razširitev. Je drugo največje letališče na Portugalskem po številu potnikov (4,7 milijona v letu 2004). Kot pojasnjuje njegov direktor, „je to predvsem letališče za prihode, vhodna točka za tuje turiste in lastnike počitniških hišic“. Z nepremičninskimi razmahom, ki ga je Algarve doživela v zadnjih nekaj letih, so slednji danes prav tako številni kot turisti. Letališke stranke, tako potniki kot letalske družbe, se torej spreminjajo: od leta 1999 opazamo upadanje čarter-skih poletov in naraščanje števila poceni letalskih družb.



Mesnica v mestu Monchique: izboljšava cestnega omrežja omogoča boljši dostop do lokalnih proizvodov.



Skladno s tem trendom uporabniki zapuščajo svoje potovalne operaterje in si sami organizirajo potovanja po ugodnejših cenah. „Poleg te spremembe, ki smo ji priča skoraj po vsej Evropi, se moramo soočiti še z večjo težavo: naš turizem je izgubil precej svoje konkurenčnosti; smo predragi za revne in premalo sofisticirani za bogate“, brez zadržkov priznava Antonio Mendes.

Nedavni razvoj letališča v Faru bi lahko veljal za celotno območje Algarve. Vsi se namreč strinjajo, da turizem ostaja in bo še dolgo ostal gonilo regionalnega gospodarstva. A treba se je razvijati in pridobivati na konkurenčnosti in trajnosti. In to kljub močni mednarodni konkurenci na področju turizma, kljub za sodobni okus malce preveč betonski obali, kljub požarom, ki so izmaličili nekatere predele, znane po naravnih lepotah, kot je, na primer, Serra de Monchique.

Algarve si prizadeva za svojo drugo turistično revolucijo. „Vzpeti se moramo po lestvici, postati znani po izdelkih z visoko dodano vrednostjo – kar smo dosegli z golfom, ki je popoln uspeh – ter iz turistične ponudbe in ponudbe za prosti čas oblikovati vzvod za druge gospodarske sektorje, ki temeljijo na znanju in inovacijah“, meni predsednik CCDR Campos Correia. Izpostavil je jadrnanje in športni turizem na visoki ravni, ki uporablja komplekse vrhunškega razreda v Vili Real de Santo António.

## Ohraniti smer

Kot se na Portugalskem pogosto dogaja, bi rešitev tudi tokrat lahko prišla z morja. „Instituto Portuario e dos Transportes Maritimos“ je javna organizacija za upravljanje pomorskih pristanišč in prometa, pa tudi plovni poti v notranjosti dežele (v Algarve sta to reki Arade in Guadiana) na celotnem jugu Portugalske. Ribolov in turizem sta dva sektorja, ki sta še posebej zanimiva, vendar ju je treba posodobiti, prenoviti in celo preusmeriti. Kakor pravi direktor inštituta David Assoreira: „Trideset let se ni skoraj nič premaknilo. Zdaj pa opazamo splošno razvrednotenje pristaniških infrastruktur, toliko bolj, ker je pomembno, da pristanišča odpremo za javnost, in da jih lahko uporabljajo tudi domačini, turisti, otroci, sprehajalci ... Od tod potreba po ureditvi pristanišč in hkrati tudi njihove okolice.“



Pristanišče v Olhaou.

V pristanišču Olhão, prvem ribiškem pristanišču v Algarve, so se lotili obsežnih posegov za ureditev dostopov (zele ne površine, površine za preživetje prostega časa, sprehajališča ...) in preureditve infrastruktur (čiščenje dna, zamenjava pristaniškega nasipa z bolj učinkovitimi varovali, nova nabrežja, dvizni mostovi, nova sidrišča in druga oprema, koristna za ribiče in jadrnalce, obnova stare pokrite tržnice ...), kar bo stalo skoraj 6 milijonov evrov, od tega polovico prispeva ESRR. Tudi ribiško pristanišče Lagoa doživlja revitalizacijo, s poudarkom na popravilih plovil. To je dejavnost, ki bi z razmahom plovbe v naslednjih letih še pridobila na pomembnosti. „Ladjedelnice v Algarve imajo pomembno primerjalno prednost“, razlaga David Assoreira. „Združujejo namreč kakovost in hitrost in lahko celo leto delujejo na prostem.“

S pomočjo promocijskih kampanj v severni Ameriki, zlasti na Razstavi v Miamiu, je pristanišče Portimão priča prave eksplozije trga križarjenj: 17 ladij leta 2002, 28 leta 2003, 36 leta 2004, 54 leta 2005 ... Če ponazorimo s primerom, v enem samem dnevu, 16. avgusta 2005, se je v mestu izkrcalo nič manj kot 5 000 potnikov! Portimão ima dejansko kar nekaj prednosti: slikovito pristanišče sredi čudovite pokrajine zelo cenijo jadranci; povezan je z mitom velikih portugalskih odprav, ki so odhajale iz bližnjega mesteca Sagres; pristanišče Portimão omogoča dostop do 16 igrišč za golf in omogoča tudi nekajdnevni oddih v bližnjem luksuznem hotelu. Navsezadnje je neka velika ameriška družba za križarjenja lastnica velikega hotelskega kompleksa.

Evropska unija sofinancira čiščenje dna pristanišča in izgradnjo novega obrežja (v dolžini 165 m, za sočasen sprejem treh ladij), ki je neizogibno potrebno za pristanek velikih ladij. Pogosta izkrcanja na odprtem morju niso vedno praktična: z ladje *Legend of the Seas* je bilo treba na primer na tak način izkrcati 160 oseb na invalidskih vozičkih.

Pristaniški inštitut veliko pričakuje tudi od dveh pglavitnih vodnih poti v Algarve: na prvem mestu je seveda Guadiana, a tudi Arade, ki je postala plovna vse do mesta Silves. Projekt „Obnova rečnega spomina“ naj bi povečal turistični interes za to starodavno arabsko prestolnico. Navtične aktivnosti pa je treba promovirati predvsem pri mladih. David Assoreira obžaluje pomanjkanje izobraževalnih struktur za pomorsko osebo v regiji. Izjema so le ribiči. „To dejstvo razkriva žalostno stanje: Portugalska bi morala in zmora še naprej razvijati pomorske dejavnosti. To bi pomenilo nadaljevati tradicijo in hkrati krepiti lastno gospodarsko prihodnost.“

Tako se mora Algarve v trenutku, ko je praktično že odpravila eno svojih velikih pomanjkljivosti – nezadostnost in zastarelost svojih prometnih infrastruktur – soočiti z novimi izzivi, bolj kompleksnimi in težjimi: s širitvijo Unije, z globalizacijo, in si nenehno prizadevati za povečevanje konkurenčnosti. A predsednik Komisije za koordinacijo regionalnega razvoja se tega ne boji. „Rast in konvergenca sta dolgoročno delo“, poudarja Campos Correia. „Treba je vztrajati, imeti vedno pred očmi dolgoročne cilje in nenehno ocenjevati samega sebe. Razvoj sestavljajo vzponi in padci. Pomembno je nadaljevati pot in pri tem ohraniti smer.“

Za več informacij: [www.ccdr-alg.pt](http://www.ccdr-alg.pt)

Estonija, Litva, Latvija, Poljska, Finska

## „Od Varšave do Helsinkov: ‚Rail Baltica‘, domiselni strateški in trajnostni projekt“

**Pavel Telicka**, koordinator, Transevropsko transportno omrežje



Julija leta 2005 me je podpredsednik Evropske komisije Jacques Barrot imenoval za enega od šestih koordinatorjev transevropskega transportnega omrežja (RTE-T). S temi imenovanji, ki sta jih potrdila Svet in Evropski parlament, namerava Komisija „vdahnuti politični elan“ nekaterim prednostnim železniškim projektom. Koordinatorji naj bi olajšali izvajanje projektov, zlasti tistih s čezmejno razsežnostjo.

Osebnostno sem zadolžen za „Rail Baltica“, strateški in trajnostni, domiselno zasnovan železniški projekt, ki poleg Finske vključuje še štiri nove države članice Evropske unije na obali Baltskega morja: Poljsko, Litvo, Latvijo in Estonijo. „Rail Baltica“, zasnovana po osi sever–jug, Helsinki–Talin–Varšava, bo vzpostavila neposredno povezavo med baltskimi deželami in Poljsko ter osrčjem Evropske unije, in tako okrepila enotni trg in integracijo držav, ki jih bo prečkala. Kratka, 70-kilometrski meja, ki ločuje Litvo in Poljsko, je edina zemeljska povezava med baltskimi državami in preostalo Unijo. Vzpostavitev učinkovite in trajnostne prometne povezave je torej resnično velikega pomena za te države, pa tudi za celotno Evropsko unijo.

Generalna direkcija za regionalno politiko izvaja v prvi fazi projekta študijo izvedljivosti, ki naj bi bila končana konec leta 2006. Treba je opredeliti potencialno ekonomsko vitalnost te železniške povezave in upoštevati številne druge elemente, začenši z okoljskim vplivom projekta na območja, ki jih bo prečkala železniška linija. Po prvih pogovorih z odgovornimi politikami sem prepričan, da bo izboljšanje linije Talin–Varšava rentabilno, a počakati je treba tudi na rezultate študije.

Železniška os „Rail Baltica“ bo privlačna za investitorje vzdolž koridorja, ki ga že oskrbuje cestna povezava „Via Baltica“. Kar zadeva ureditev zemljišč, bo dopolnjevala ukrep Interreg na območju Baltika. Omogočila bo tudi povezavo Poljske in drugih baltskih dežel s t. i. nordijskim trikotnikom, ki ga želijo uresničiti skandinavske države, pa tudi z Rusijo, zlasti z gosto poseljeno regijo Sankt Peterburga.

Prometni tokovi trenutno potekajo na osi vzhod–zahod, zaradi velikih količin ruskih izdelkov, večinoma surovin, namenjenih v EU, ki potujejo prek baltskih pristanišč. Toda strateška pomembnost regije bi se lahko močno povečala, če bi Kitajska zaradi prihranka časa svoje izvozne izdelke tovorila (kar trenutno še preučujejo) po sibirski železnici do baltskih pristanišč, namesto z ladjami skozi Sueški

prekop. S tem bi prihranili čas. „Rail Baltica“ bi lahko za ta tranzit predstavljala povezavo sever–jug.

Projekt predstavlja tudi trajnostno alternativo cestnemu prevozu blaga, pa tudi potnikov, ki se podajo semkaj. Več vlad baltskih držav že vidi povezavo „Rail Baltica“ kot vzvod razvoja. In zdi se, da med baltskimi mesti že prihaja do tekmovanja: vsa mesta bi bila rada vključena v načrt prihodnje linije. To je po mojem mnenju dober znak.

Uspeh projekta pa je odvisen od usklajenosti pogledov med petimi sodelujočimi državami. Za napredovanje načrta pa je potrebna trdna odločenost. Ena od mojih poglobitvenih nalog je utreti pot skupni viziji. To poskušam narediti po svojih najboljših močeh. V ta namen bom aktivno sodeloval z vsemi vpletenimi akterji. Gre za potencialne odjemalce in uporabnike, socialne partnerje, regionalne in lokalne oblasti, izdelovalce železniškega materiala in seveda železniška podjetja.

Stroške projekta „Rail Baltica“ oziroma „Prednostnega projekta RTE-T št. 27“, kot se uradno imenuje, bi lahko prevzel Kohezijski sklad, v nekaterih primerih tudi do 80 %. Vse je odvisno od vsote finančnih perspektiv za obdobje od 2007 do 2013 <sup>(1)</sup>. Vplivne osebnosti, zlasti številni evropski poslanci, pa so se zavzeli, da bi celotno financiranje prednostnih transportnih projektov zagotovili iz evropskega proračuna.

Tudi sam sem se podal na pot od Helsinkov do Varšave, včasih tudi z novinarji, da bi lahko ocenil trenutno stanje infrastrukture, izmeril zamude in ugotovil, kje so „ozka grla“. Moj trden namen je narediti vse, kar je v moji moči, za čim hitrejšo vzpostavitev te velike regionalne evropske osi.



Železniška postaja v Helsinkih (Finska).

<sup>(1)</sup> V času redakcije tega članka finančne perspektive za obdobje od 2007 do 2013 še niso bile znane (november 2005).

Španija

## „Za povečanje barcelonskega pristanišča je bilo treba preusmeriti reko Llobregat ... in spoštovati okolje“

**Josep Oriol**, generalni direktor barcelonskega pristanišča



Preusmeritev reke Llobregat – dela so se začela leta 2000 in končala leta 2004 – pomeni pomemben trenutek v zgodovini prometa v Barceloni. Nekateri drzni načrti iz projekta „Pristanišče in prostocarinska cona“ iz prve tretjine 20. stoletja, katerih cilj je bila velika pristaniška infrastruktura na jugu gore Montjuïc, so reko Llobregat obravnavali kot fizično mejo bodočega pristanišča. Nato sta državljanska vojna in mednarodna izolacija, ki ji je sledila, občutno upočasnili rast španskega gospodarstva in posledično tudi barcelonskega pristanišča. „Stabilizacijski plan“ iz leta 1959 je zaznamoval ponovno odprtje španskega gospodarstva navzven. Barcelona je znova dobila svojo vlogo medoceanskega pristanišča, ob tem pa se je pokazala potreba po njegovi širitvi.

Preusmeritev reke Llobregat je bila predpogoj za razširitev pristanišča. Njeno preusmeritev so nameravali izvesti že v šestdesetih letih. Zbornica za trgovino, industrijo in plovbo Barcelone je, na primer, predlagala posege, ki bi imeli velike ekološke posledice, saj je načrt predvideval preusmeritev reke in njen izliv v morje 9 km južneje od njenega siceršnjega izliva.

Leta 1994 so odgovorni pripravili t. i. „Plan Delta“, ki je predvideval preusmeritev toka reke za 2 km, in sicer po kanalu. S tem se je začela vrsta posegov, ki poleg razširitve pristanišča vključujejo tudi razvoj letališča, izgradnjo novih cestnih in železniških poti, vzpostavitve čistilne naprave in obsežno zaščitno naravno območje.

S preusmeritvijo reke se je decembra leta 2001 končno lahko pričela širitev barcelonskega pristanišča. Razširitev predpostavlja popolno predimenzioniranje pristanišča: površina se bo povečala za 2,3-krat oziroma na 1 265 hektarov, zgrajenih bo 30 km dokov. Projekt naj bi stal eno milijardo evrov, od tega je 277 milijonov prispeval Kohezijski sklad.

Dela, ki so v teku, so temeljni kamen za razvoj pristanišča. Njegova rast bo po eni strani kvantitativna (novi pomoli,

novi žerjavi, novi dostopi), po drugi strani pa kvalitativna (nove pomorske linije, številnejše evropske povezave, izboljšanje storitev za stranke). Število kontejnerjev naj bi naraslo z dveh na šest milijonov, kar na letni ravni pomeni 90 milijonov ton.

Večje pristanišče potrebuje tudi ureditev dostopov. Izpraznjena stara struga reke je odličen koridor za prihodnje zemeljske povezave: tam bo zgrajena štiripasovna avtocesta, namenjena izključno tovornim vozilom, ki bo neposredno povezana s španskim in evropskim avtocestnim omrežjem. Na novih pomolih bodo nastale tovarne železniške postaje, ki bodo povezane s štirimi novimi železniškimi progami.

Širitev barcelonskega pristanišča poteka ob kar največjem spoštovanju do okolja. Spremljajo jo ukrepi za zmanjšanje negativnih učinkov, ki bi jih lahko povzročila dela. Razvoj pristanišča vključuje v skladu s pristaniško in okoljsko zakonodajo tudi nekatere ukrepe, ki bodo izboljšali stanje delte reke Llobregat v celoti. Tako so na območju nekdanje struge obvarovali močvirje v velikosti 10 hektarov, in s tem ohranili tamkajšnjo favno. Eden od posegov, gradnja dveh kilometrov dolge plaže z nasipavanjem milijonov ton peska na jugu novega rečnega izliva, je še en primer volje pristaniških oblasti, da bi ustvarili trajnostno infrastrukturo, ki bi spoštovala okolje.



Novi pomoli lahko sprejmejo zelo velika plovila.



## BOLGARIJA

### Prenova letališča v Sofiji



**Celotni stroški:** 148 756 000 EUR  
**Prispevek EU:** 50 000 000 EUR

„Letališče v Sofiji je glavna vstopna točka trgovskih in turističnih potnikov v Bolgarijo. Toda njegova trenutna opremljenost ne zagotavlja zadostne ravni storitev za potnike in operaterje. Projekt ISPA obsega gradnjo novega potniškega terminala in vseh pripadajočih prostorov za udobje potnikov: dostopov, koridorjev za taksiste, parkirnih površin ... Vse to je del obsežnega projekta, ki vključuje podaljšanje in ponovno označitev pristajalnih stez za pristanek in vzlet velikih letal in za sočasno zmanjšanje škodljivega hrupa za prebivalce Sofie.“

**Nelly Yordanova**, Ministrstvo za transport in komunikacije Republike Bolgarije  
[nyordanova@mtc.government.bg](mailto:nyordanova@mtc.government.bg)

## SLOVAŠKA

### Posodobitev železniškega odseka Bratislava Rača–Trnava



**Celotni stroški:** 51 422 000 EUR  
**Prispevek EU:** 38 566 500 EUR

„Železniški odsek Bratislava Rača–Trnava je del 5. evropskega koridorja, ki na Slovaškem poteka od Bratislave preko Žiline in Košic do kraja Čierna nad Tiso na meji z Ukrajino. Žilino prečka tudi 6. koridor, ki vodi do Varšave, od tam pa v Gdansk ob Baltiku. S posodobitvijo te linije želimo zagotoviti dostop do transevropskega transportnega omrežja ter vzpostaviti kakovostne železniške povezave med različnimi državami. Dela, ki jih je treba opraviti od marca 2002 do decembra 2005, financira ISPA, projekt pa vključuje predvsem izgradnjo ploščadi iz prednapetega betona v dolžini 750 m, ukinitvev prehodov čez železniško progo in prenovo vseh železniških postaj med Bratislavo Rača in Trnavo. Železniška linija bo varnejša in tišja in bo omogočala doseganje hitrosti do 160 km/h.“

**Miroslav Matúšek**, Železnice Slovaške republike (ŽSR)  
[Matusek.Miroslav@zsr.sk](mailto:Matusek.Miroslav@zsr.sk)

## MADŽARSKA

### Podaljšanje budimpeštanske obvoznice



**Celotni stroški:** 334 893 000 EUR  
**Prispevek EU:** 284 659 050 EUR

„Kohezijski sklad sofinancira avtocestni obroč okrog madžarske prestolnice. Dokončanje 26,5 kilometrskega vzhodnega odseka bo omogočilo povezavo z avtocestami M1, M3, M5 in M7, pa tudi s številnimi državnimi cestami, ki vodijo iz Budimpešte. Projekt bo razbremenil prestolnico in dostope do nje ter končal vsakodnevno nočno moro avtomobilskih voznikov. Nova obvoznica bo omogočila bolj tekoč tranzitni promet, zlasti težkih tovornih vozil, hkrati pa zmanjšala onesnaženje zraka v mestu in spodbudila prihod novih podjetij v regijo. Infrastruktura je v skladu z najstrožjimi okoljskimi in varnostnimi normami. Konec del je predviden novembra 2007.“

**Tompos Attila**, koordinator za EU, Nacionalna družba za avtoceste  
[tompos.attila@nart.hu](mailto:tompos.attila@nart.hu)

## ŠPANIJA

### Razširitev pristanišča v Gijonu



**Celotni stroški:** 563 900 000 EUR  
**Prispevek EU (Kohezijski sklad):** 247 500 000 EUR  
**Posojilo EIB:** 250 000 000 EUR

„Unija veliko prispeva k posodobitvi španskih pristaniških infrastruktur. Evropska investicijska banka, ki je partnerica strukturnih skladov, nudi ob posojilu tudi tehnično podporo, zlasti na področju ocenjevanja potreb. Kot zgled lahko vzamemo investicijo v Gijonu, ki veliko obeta. Financiral jo je Kohezijski sklad, z dodatnim posojilom EIB, predvideva pa razširitev pglavitnega pristanišča Asturie. S tem želijo povečati zmogljivosti pretovora in skladiščenja blaga. Okrepili naj bi valobrane in povečali površine za skladiščenje in sidranje, tako da bi pristanišče lahko sprejemalo tudi večje ladje.“

**Andrew Allen**, Evropska investicijska banka  
[ALLEN@eib.org](mailto:ALLEN@eib.org)

### 2007–2013: Pomagajte pripraviti novo generacijo programov s pomočjo spletne strani Inforegio

Države članice in regije se že pripravljajo na novo generacijo programov za obdobje od leta 2007–2013. Spletna stran Inforegio ponuja številne podatke in dokumente, pomembne za vse akterje, ki so vključeni v te postopke. Interesantom bi radi pomagali na področju izmenjav informacij in hkrati želimo obveščati javnost o doseženem napredku. Generalni direktorat REGIO se že veseli vaših vprašanj in prispevkov.

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/funds/2007/index\\_sl.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_sl.htm)

## Kontakti

Evropska komisija, Generalni direktorat za regionalno politiko  
Enota 01 – „Informacije in komunikacije“  
Thierry Daman  
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles  
Faks: (32-2) 296 60 03  
E-pošta: [regio-info@cec.eu.int](mailto:regio-info@cec.eu.int)  
Splet: [http://europa.eu.int/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm)

Informacije o regionalnih pomočeh Evropske unije  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-8278

© Evropske skupnosti, 2005  
Ponatis dovoljen samo z navedbo vira.

*Printed in Belgium.*



Urad za publikacije  
*Publications.eu.int*