

SV



Europeiska unionen
Regionalpolitik

info regio

| Nr 18 | December 2005 |

panorama



**Transporter, den regionala
utvecklingens drivmotor**

Innehåll

Transporter, *den regionala utvecklingens drivmotor*

Transportinfrastruktur: kombinera tillväxt och sammanhållning i Europa

Transportinfrastruktur är en mycket viktig faktor för regional ekonomisk tillväxt men bidrar till social sammanhållning endast under vissa förutsättningar.

Hållbara transporter, en prioritering för EU-politiken

Stöd till miljövänliga transportsätt är en av de fyra pelarna i gemenskapens strategi för hållbar utveckling. Att bryta kopplingen mellan transporter och ekonomisk tillväxt är ett mycket viktigt långsiktigt mål för EU-politiken.

Redogörelse: Länderna längs Donau

Regionala utvecklingsfonden i aktion: Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Finland

Redogörelse: Interreg III B nordvästra Europa

Reportage: Algarve vid ett vägska

Moderniseringen av transporter sammanfaller med en ny socioekonomisk fas i södra Portugal.

Redogörelse: Estland, Lettland, Litauen, Polen, Finland

Redogörelse: Spanien

Sammanhållningsfonden och ISPA i aktion

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Foton (sidor): Europeiska kommissionen (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDDR (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).

Omslag: Containers i transit i hamnen i Belfast (Förenade kungariket).

Även följande personer har medverkat i redigeringen av detta nummer: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Ansvarig utgivare: Thierry Daman, Europeiska kommissionen, GD Regionalpolitik

Denna publikation trycks på engelska och franska på återvunnet papper.

Temaartiklarna finns att läsa på 19 av Europeiska unionens språk på följande webbplats:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

Publikationens innehåll är inte juridiskt bindande för kommissionen.

Transportinfrastruktur: kombinera tillväxt och sammanhållning i Europa

av Yves Croze ⁽¹⁾

Transportinfrastruktur är en mycket viktig faktor för regional ekonomisk tillväxt, men bidrar endast under vissa förutsättningar till social sammanhållning.



Bro på motorvägen mellan Bilbao och Santander (Spanien).

Ända sedan Europeiska ekonomiska gemenskapen bildades i slutet av 50-talet har den konfronterats med frågan om ojämlikheter i levnadsstandard mellan medlemsstaterna. Skillnaderna i BNP per capita var vid den tiden avsevärda mellan till exempel Tyskland och Italien. Men de var ännu större om man jämförde regionala BNP per capita: Baden-Württemberg och Île-de-France var betydligt rikare än Apulien eller Sicilien. Denna avgörande fråga har ställts på nytt vid varje utvidgning av EU. Bland de nya länder som efter hand har anslutit sig till unionen (Grekland, Spanien, Portugal, Polen osv.) har det funnits, och finns det fortfarande, regioner vars BNP per capita är mer än 15 gånger lägre än de rikaste regionernas.

Eftersom ett av EU:s mål är att uppnå överensstämmelse mellan medlemsstaternas levnadsstandarder har det inte varit möjligt att acceptera denna situation eller att lösa den enbart genom flyttströmmarna från missgynnade områden till dynamiska områden. Att ge mindre gynnade regioner möjlighet till betydande ekonomisk tillväxt, som om möjligt är snabbare än i andra regioner, har blivit en av EU:s prioriteringar. I detta perspektiv har transportinfrastrukturen tilldelats en viktig roll: förena ekonomisk tillväxt och social sammanhållning.

Även om det inte nödvändigtvis innebär ett "mission impossible" är det ändå viktigt att understryka att utveckling av infrastruktur inte är något universalmedel. Transportinfrastruktur är en mycket viktig faktor för regional ekonomisk tillväxt, men den bidrar endast under vissa förutsättningar till social sammanhållning.

Tillväxt och konvergens: transportinfrastrukturens dubbla uppdrag

Ekonomisk tillväxt i marknadsekonomier är inte enbart grundad på tekniska framsteg och de produktivitetsvinster som blir följden av dessa. Redan i den ekonomiska politikens begynnelse visade dess upphovsmän, som Adam Smith och David Ricardo, att även den internationella arbetsfördelningen spelar en viktig roll. Även i en värld utan tekniska framsteg är närmandet av områden med olika produktionskostnader i sig en faktor för kollektiv vinst. Dessa pionjärs intuition bekräftades senare av nutida ekonomers arbete som utmynnade i det berömda teoremet "HOS" (Heckscher, Ohlin, Samuelson): fri rörlighet för varor och tjänster är en viktig kompensation för den ojämlika fördelningen av produktionsfaktorer länder emellan. Även om vi har en stark tendens att glömma det, upplever vi det alla varje dag. Varje gång som vi dricker en kopp kaffe eller te, varje gång vi använder bilen, konsumerar vi produkter (tropiska produkter, bensin) som knappast alls produceras i Europa men som den internationella arbetsfördelningen gör tillgängliga för oss.

I detta perspektiv har transportinfrastrukturen en nyckelroll. Det är den som gör varuutbytet och förbindelserna mellan länderna möjlig. Tyska bilar, svenska möbler och finländska telefoner säljs över hela Europa, liksom grönsaker och frukt från Spanien och kläder från Italien. Utvecklingen av effektiva transportmedel ut-

⁽¹⁾ Professor i ekonomi, Université Lyon 2, Direktör för LET (Laboratoire d'Economie des Transports), UMR CNRS n° 5593 (<http://www.let.fr>).

vidgar producenternas försäljningsområden, vilket möjliggör serietillverkning och därmed sänkt kostnad per enhet. Eftersom denna effekt är betydligt starkare än höjningen av transportkostnader som samtidigt förekommer, är slutkonsumenten den stora vinnaren på systemet. Denne lever i en diversifierad ekonomi där utbytet av "små olikheter" dominerar mellan de europeiska länderna. Den tyska bilisten kan även köpa spanska bilar och den franska gastronomen kan njuta av italienska viner...

Transportinfrastrukturens främsta uppgift är alltså att bidra till trenden mot sänkta kostnader och den allmänna ekonomiska tillväxten som är följden av dessa. Men dess roll stannar inte vid det, man måste även ta hänsyn till de konkreta följderna för länderna. Erfarenheterna visar att produktions- och konsumtionscentra har en tendens att närma sig den mest effektiva infrastrukturen eftersom den ger ökad tillgänglighet. Utvecklingen av järnvägen under 1800-talet och av vägar och flygplatser under 1900-talet bekräftar denna analys: transportinfrastrukturen har en avsevärd inverkan på länders utveckling och rangordning. Regioner med goda kommunikationer kan spela sina kort bättre än isolerade områden. Därför har införande och finansiering av transportinfrastruktur länge varit en av statens huvuduppgifter. För att stärka den nationella enheten har staterna sedan länge ansvarat för eller nära övervakat anläggandet av kanaler, järnvägar och vägar så att de på bästa sätt genomkorsar landet.

EU har ställts inför samma krav. Som MacDougall-rapporten ⁽²⁾ från 1977 visar, måste avlägsna regioner med låg utvecklingsnivå få tillgång till modern transportinfrastruktur så att de kan ansluta sig till marknaderna, för både anskaffning av varor och försäljning av lokalt producerade produkter. Finansiering av transportinfrastruktur har således blivit en av de viktigaste formerna för solidaritet inom gemenskapen. Medan solidaritet mellan individer fortfarande i huvudsak är medlemsstaternas ansvar (socialförsäkring, stöd till fattiga), har solidaritet mellan regioner varit den hävstång som EU utnyttjat för att främja social sammanhållning genom överensstämmelse av levnadsstandarder. Länder som Grekland, Spanien ⁽³⁾ och Portugal har på så sätt fått omfattande ekonomiska medel genom EU (subventioner och lån från EIB) för att förbättra sina väg- och järnvägsnät. Detsamma gäller i dag, om än i mindre omfattning, för de tio nya medlemsstaterna och



Nytt lokstall i Drogheda (Irland).



Aalborg (Danmark): de regionala flygplatserna stimulerar den ekonomiska tillväxten.

även för kandidatländerna. Förbättringen och sammankopplingen av transportnät är det konkreta uttrycket för gemenskapens solidaritet. Detta avspeglar de stora europeiska "korridorerna", eller av nyare datum, Van Mierts rapport ⁽⁴⁾ som föreslår att EU ska samfinansiera mer än tjugo stora infrastrukturprojekt, främst med gränsöverskridande inriktning, alltså internationella.

Sammanhållningen i kamp mot polariseringen

Mot bakgrund av föregående resonemang kräver den ekonomiska och sociala nyckelroll som transportinfrastrukturen har, att program för stora projekt sätts igång. De projekt som föreslås i Van Miert-rapporten bör genomföras så snart som möjligt och beslut om budget och ekonomi som rör dessa måste tas. Varifrån kommer då känslan att Europa, och flera av medlemsstaterna, verkar tveka inför genomförandet av dem? Vad är det för något som viskar i våra öron att transportinfrastruktur inte är något universalmedel? Att de förväntade effekterna, tillväxt och sammanhållning, inte nödvändigtvis kommer att infinna sig? Att negativa effekter, särskilt miljömässiga, kan komma att se dagens ljus? Dessa frågor bör inte förbigås med tystnad eller viftas undan med en axelryckning. De bör tvärtom noggrant granskas för de bidrar till att belysa förutsättningarna för framgången med transportinfrastrukturens dubbla uppdrag.

Låt oss först undersöka de frågor och betänkligheter som finansierarna, både offentliga och privata, har inför att anlägga nya transportinfrastrukturer.

Den första osäkerheten gäller teknik och ekonomi: kommer de trafikflöden som projektets upphovsmän angett att uppnås efter att projektet har satts igång? Det finns ett flertal exempel under de senaste åren som visar att prognoserna varit alltför optimistiska: Eurotunneln, motorvägen M1 i Ungern och vattenvägen Rhen-Main-Donau är alla investeringar vars effekter inte motsvarat förväntningarna. Detta har lett till misstro hos beslutsfattarna när det gäller riskerna (verklig kostnad för uppförandet, effektiv trafik osv.) och att det slutgiltiga beslutet senareläggts, som i fallet med den nya järnvägsförbindelsen mellan Italien och Frankrike.

⁽²⁾ Europeiska kommissionen, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration* (MacDougall-rapporten), Bryssel, 1977.

⁽³⁾ Det EU-stöd som Spanien har erhållit sedan anslutningen, har under en tioårsperiod utgjort 1 % av landets BNI.

⁽⁴⁾ Europeiska kommissionen, *Priority projects for the trans-European network up to 2010 – High-level group report*, Bryssel, 2003 (http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm).

Den andra osäkerheten gäller miljön. Om infrastrukturen utvecklas, särskilt flygplatser och vägar, uppmuntrar man inte då till en icke hållbar rörlighet? När känsliga områden redan korsas av både motorväg och järnväg oroar sig de omkringboende för varje nytt projekt, om det så bara gäller en utvidgning.

Den tredje osäkerheten gäller sociala och lokala förhållanden. Vem är det som verkligen drar fördel av de gynnsamma effekterna av ny transportinfrastruktur? Kommer de förväntade "positiva strukturella effekterna" inte snarare att vara negativa? Kommer inte den nya motorvägen som förmodas bryta en perifert belägen regions isolering snarare att påskynda flytten av arbetstillfällen och en del av invånarna till mer utvecklade områden? Den förväntade överensstämmelsen av levnadsstandard sker därmed huvudsakligen genom ökad rörlighet hos arbetskraften och avlägsnar oss från tanken om solidaritet.

Dessa tvivel är berättigade. I en tid när Europas befolkning går in i en fas av hög stabilitet, när regler för en hållbar utveckling är ett krav, bör transportinfrastrukturen inte längre presenteras som ett trollspö som kan lösa alla problem. Det står klart att vissa projekt, även om de har kraftigt stöd av lobbygrupper, måste överges eller senareläggas. Tvivlet ska vara regel inför generösa trafikprognoser. Man får likväl inte dra slutsatsen att EU inte längre behöver finansiera nya transportinfrastrukturer. De är fortfarande nödvändiga av ekonomiska och sociala skäl, men de måste studeras och planeras med hänsyn till vissa förhållanden.

Först måste åtskillnad göras mellan de länder vars levnadsstandard fortfarande är mycket lägre än genomsnittet i EU och i mer utvecklade områden. Man bör inte av miljöskäl förbjuda Polen eller Grekland att skaffa sig ett effektivt vägnät. Vi vet att rörligheten för personer och varor är en kraftfull faktor för ekonomisk tillväxt. Den lärdomen får inte glömmas bort. Även om det är nödvändigt att undvika överinvestering och subventionering av infrastruktur i områden med låg trafik, får inte investeringar i de nya eller de gamla medlemsstaterna förbjudas. Utvecklingen av offentligt/privat partnerskap i dag är ett bra



Intermodal plattform järnväg-landsväg i Prato (Italien).

sätt att gallra ut dåliga infrastrukturprojekt. Tack vare denna metod är det möjligt att på ett bättre sätt fastställa risker och fördela dem optimalt mellan aktörerna. Särskilt offentliga myndigheter måste vara mycket tydliga när det gäller frågan om trafikrisker: är de redo eller inte att ta ansvar för dessa?

Sedan krävs ett klagörande när det gäller effekterna på ekonomisk tillväxt och social sammanhållning. I stället för att utlova en allmän förbättring, är det mer logiskt att visa vilka effekterna blir av den polarisering som ny infrastruktur skapar. Den positiva respektive negativa inverkan som nya trafikflöden har, fördelas inte jämnt över ett område. Hellre än att generellt framhålla "strukturella effekter" bör man använda simuleringsmodeller för samspelet mellan transport och lokalisering för att belysa vilka som är vinnare respektive förlorare. Ett sådant förfarande kan leda till mer eller mindre tydliga köpslåenden som, även om de inte är den mest spännande formen av demokrati, åtminstone är en fas som är nödvändig att gå igenom.

Frågan om transportinfrastrukturens inverkan på ekonomisk tillväxt och social sammanhållning formuleras alltså annorlunda i dag. Även om de grundläggande mekanismerna är desamma (minskade produktionskostnader, utvidgade försäljningsområden och polarisering) bör konsekvensernas heterogena karaktär förklaras på ett bättre sätt.



Transportservice med svärvare i Kalmar (Sverige).

Investeringar i transporter är investeringar i regional utveckling: en princip och prioritering för EIB

Med 43,2 miljarder euro till utlåning för att främja EU:s mål under 2004 är Europeiska investeringsbanken (EIB) Europeiska unionens största ekonomiska institution. Stöd till transportinvesteringar är en av de viktigaste verksamheterna.

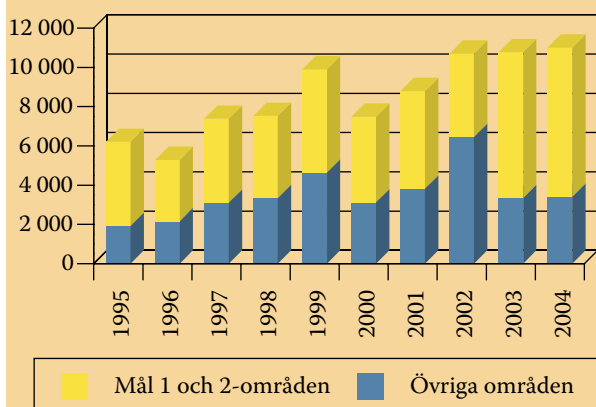
Banken är därmed den institution som lånat ut mest till de transeuropeiska transportnäten, mer än 60 miljarder euro har investerats på det området sedan 1993. Det rör sig i stort sett alltid om stora och mycket komplicerade projekt som ofta ger upphov till omfattande samhällsdebatter och miljömässiga utmaningar. Genomförandet av dem innebär stora förseningsrisker och det är därför mycket viktigt att planera projekten väl och övervaka dem noga.

Under de senaste tio åren har EIB finansierat projekt inom alla transportsektorer: väg (särskilt anläggning av vägar och motorvägar, förbättring av de grekiska, spanska och portugisiska vägnäten); järnväg (modernisering av konventionella järnvägar och anläggning av nya höghastighetslinjer i Frankrike, Belgien, Spanien, Italien samt Nederländerna och Förenade kungariket); havet (utvidgning och modernisering av hamninfrastruktur särskilt i Nederländerna, Portugal, Spanien, Grekland och Sverige); luft (förbättring av flygplatsanläggningar i till exempel Italien, Grekland, Tyskland och Irland). EIB är även i hög grad närvarande i de nya medlemsstaterna för att stödja utvecklingen av olika transportinfrastrukturer inför stärkandet av dessa ekonomier.

Banken finansierar även transportprojekt i städer. Under de senaste fem åren har man satsat 10,7 miljarder på sådana projekt, varav 92 % på insatser av offentliga myndigheter. Genom att främja övergången från enskilda transportsätt till kollektiva och försöka minska trafikstockningarna, syftar dessa projekt inte enbart till att förbättra luftens kvalitet och minska bullret, utan även till att kämpa mot klimatförändringen genom att öka energieffektiviteten och begränsa utsläppen av CO₂. De bidrar kort sagt till att förbättra levnadsstandarden.

Stora investeringar som gynnar transporter i EU:s regioner bidrar till territoriell sammanhållning och ökar regionernas konkurrenskraft i det utvidgade EU. När det gäller att underlätta rörligheten för personer och varor mellan medlemsstaterna, spelar investeringar inom transportområdet en avgö-

Transporter (1995–2004): fördelning av lån inom EU-25 utifrån kategorier av områden (i miljarder euro)



rande roll för att stimulera den inre marknaden och förbättra sammanhållningen i Europa. En stor andel av EIB:s lån för transporter är riktade till mindre utvecklade regioner.

Att stödja den sociala och ekonomiska sammanhållningen inom EU genom att bidra till att minska regionala skillnader är en prioriterad uppgift för banken. EIB:s verksamhet till förmån för regional utveckling fastställdes när banken grundades 1958. Den har därefter ständigt fått förnyad bekräftelse och förstärktes efter unionens utvidgning till 25 länder 2004.

Den totala summan för de lån som EIB beviljat för regional utveckling översteg 28 miljarder euro 2004, och utgjorde 70 % av bankens totala lån inom EU-25. Investeringar inom transportsektorn utgör 40 % av stödet till regional utveckling. Mer än hälften av lånen inom transportsektorn till regioner som får stöd från strukturfonderna gällde järnvägar, varav många projekt handlade om järnvägstjänster i städer och förorter (spårvagn, tunnelbana, järnvägsnät till förorter).

Bankens stöd till gemenskapens politik och mål är grundat på finansiering av kvalitetsprojekt. För att vara berättigad till stöd från EIB måste varje projekt bevisa att det är såväl ekonomiskt som miljömässigt hållbart, samt ekonomiskt och tekniskt genomförbart. En del av bankens urvalsprocess består i att kontrollera dessa olika aspekter samt granska regelverk, planering av investeringar inom sektorn samt programplaneringen för genomförandet. Banken har en viktig rådgivande funktion för projektägarna under denna fas av urvalet och det är ett av EIB:s mer värden, särskilt för de mest missgynnade regionerna i unionen.

När gemenskapsinstitutionerna arbetar hand i hand

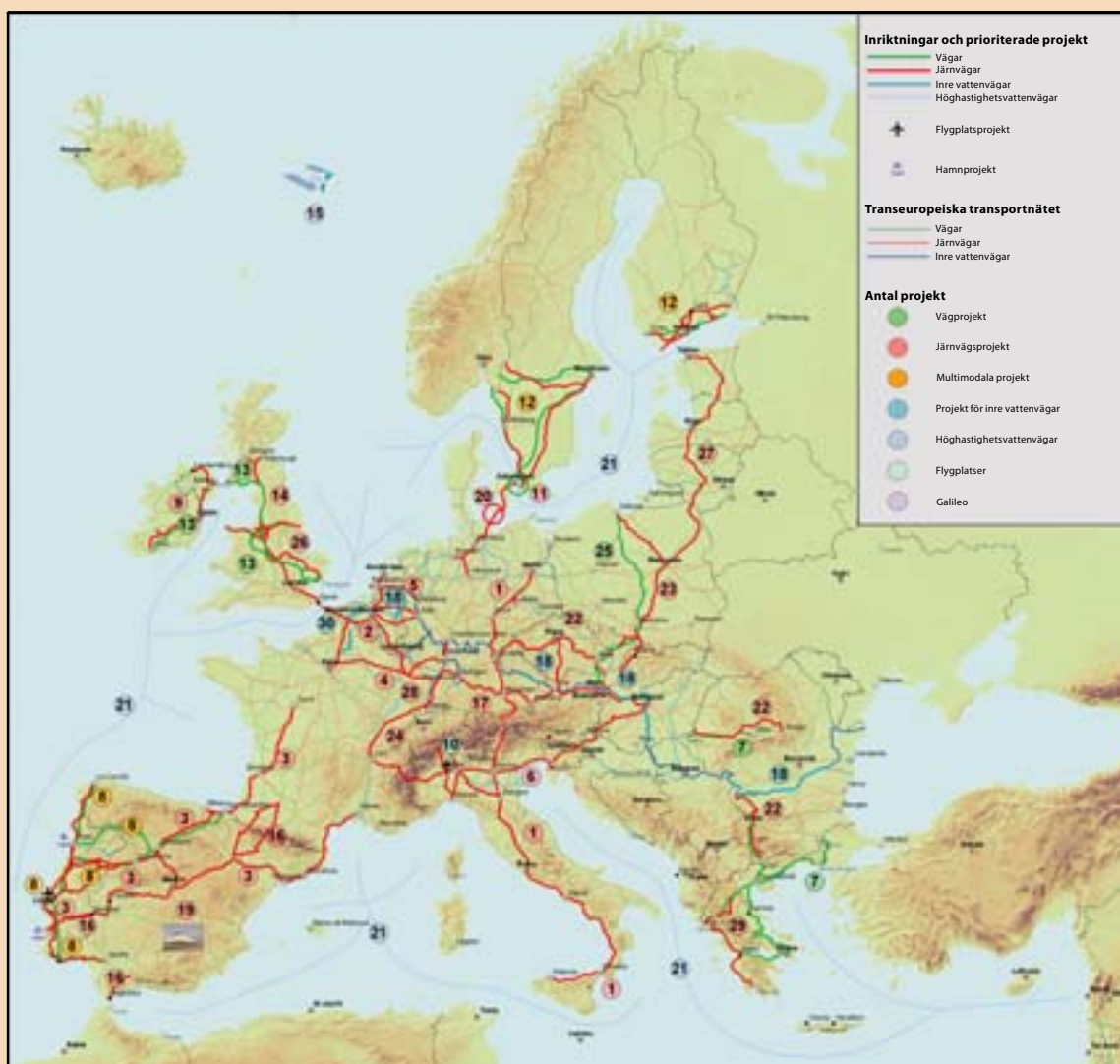
Med tiden har förbindelserna mellan EIB och kommissionen fördjupats, särskilt på området regional utveckling. År 2000 undertecknade banken och kommissionen ett ramavtal för samarbete för att formalisera denna relation och undersöka hur lånen från EIB och kommissionens resurser kan komplettera varandra.

EIB deltar i planeringen och genomförandet av programmen för regional utveckling med målet att optimera användningen av tillgängliga resurser. På begäran från kommissionen granskar banken vissa av projekten som ansöker om EU-stöd. Under 2004 utvärderade banken 33 ansökningar om finansiering. Detta samarbete omfattar även samfinansiering av projekt. Det är en del som blir allt viktigare i de nya medlemsstaterna som sett sina möjligheter att få EU-stöd öka avsevärt.

Banken och kommissionen har ytterligare stärkt samarbetet inom detta område genom införandet av ett nytt stödverktyg (Jaspers – Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/Gemensamt stöd till projekt i de europeiska regionerna) som ska vägleda medlemsstaterna vid urval och planering av stora projekt inom ERUF eller Sammanhållningsfonden. Detta är särskilt viktigt när det gäller projekt inom transportområdet som ofta är komplexa, omfattande och tar lång tid att genomföra.



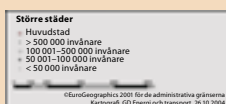
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T): Inriktningar och prioriterade projekt



Prioriterade inriktningar och projekt

- Järnvägsförbindelsen Berlin Verona/Milano-Bologna-Neapel-Messina-Palermo.
- Höghastighetståget Paris-Bryssel/Bryssel-Köln-Amsterdam-London.
- Järnvägsförbindelsen för höghastighetståg i sydvästra Europa.
- Järnvägsförbindelsen för höghastighetståg i öster.
- Betuwelinjen.
- Järnvägsförbindelsen Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-ukrainska gränsen.
- Motorvägsförbindelsen Igoumenitsa/Patra-Aten-Sofia-Budapest.
- Den multimodala förbindelsen Portugal/Spanien-övriga Europa.
- Järnvägsförbindelsen Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (färdig 2001).
- Malpensa (färdig 2001).
- Fast förbindelse över Öresund (färdig 2000).
- Järnvägs- och vägförbindelsen Nordiska triangeln.
- Vägförbindelsen Förenade kungariket/Irland/Benelux.
- Järnvägsförbindelsen West coast main line.
- Galileo.
- Järnvägsförbindelsen för godstrafik Sines/Algeciras-Madrid-Paris.
- Järnvägsförbindelsen Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava.
- Vattenvägen Rhen/Meuse-Main-Donau.
- Driftskompatibilitet för järnvägsnätet för höghastighetståg på Iberiska halvön.
- Järnvägsförbindelsen över Fehmarn Belt.
- Höghastighetsvattenvägar:
 - Höghastighetsvattenvägen på Östersjön (som sammanbinder medlemsstaterna kring Östersjön med länderna i Central- och Västeuropa, inklusive den förbindelse som går via kanalen Nordsjön/Östersjön (Kielkanalen)).
 - Höghastighetsvattenvägen i Västeuropa (som sammanbinder Portugal och Spanien med Nordsjön och Irländska sjön via atlantiska bågen).
 - Höghastighetsvattenvägen i Sydösteuropa (som länkar samman Adriatiska havet med Joniska havet och västra Medelhavet så att Cypren integreras).
 - Höghastighetsvattenvägen i Sydvästeuropa (västra Medelhavet) som länkar samman Spanien, Frankrike, Italien och Malta, samt ansluter till höghastighetsvattenvägen i Sydösteuropa.
- Järnvägsförbindelsen Aten-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden.
- Järnvägsförbindelsen Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien.
- Järnvägsförbindelsen Lyon/Genève-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen.
- Motorvägsförbindelsen Gdansk-Brno/Bratislava-Wien.
- Järnvägs- och vägförbindelsen Irland/Förenade kungariket/kontinenten.
- "Rail Baltica": järnvägsförbindelsen Warszawa-Kaunas-Riga-Tallin-Helsingfors.
- "Eurocaprail" på järnvägsförbindelsen Bryssel/Bryssel-Luxemburg-Strasbourg.
- Järnvägsförbindelsen i den intermodala korridoren mellan Joniska havet och Adriatiska havet.
- Vattenvägen Seine-Escaut.

(Ref.: Beslut 884/2004/EG av den 29 april 2004)



Hållbara transporter, en prioritering för EU-politiken

Stöd till miljövänliga transportsätt är en av de fyra pelarna i gemenskapens strategi för hållbar utveckling. Att bryta kopplingen mellan transporter och ekonomisk tillväxt är ett mycket viktigt långsiktigt mål för EU-politiken.



Moderniserad kanal nära Coevorden (Nederländerna).

Ett effektivt nätverk av transportinfrastruktur är avgörande för ett väl fungerande samhälle och en väl fungerande ekonomi. Det möjliggör fri rörlighet för varor, tjänster och personer och främjar kommunikationen mellan och inom regioner. Det säkerställer även den nödvändiga rörlighet som krävs för arbete, studier och fritid. Investeringar i transporter har därför länge prioriterats av EU:s strukturpolitik och sammanhållningspolitik.

Men transporter har även ett starkt inflytande på vår hälsa och miljön, särskilt när det gäller klimatförändringen, luftföroreningar, buller, markanvändning och störningar av naturliga livsmiljöer. Sektorn är en stor konsument av fossila bränslen och andra icke förnybara energiresurser. Dessutom är trafikolyckor alltid en viktig orsak till dödsfall. Förutom de ekonomiska förluster som de ger upphov till, väcker dessa problem även den mycket väsentliga frågan om hållbarhet. Transporternas utvecklingstrend visar att "låt gå"-mentaliteten fortfarande dominerar våra vanor och politiken.

Ökningen av transporter kommer att fortsätta. För persontransporter är den avgörande faktorn graden av bilanvändning. Antalet invånare per personbil är på väg att stabiliseras i de flesta EU-länderna, men det dröjer länge innan man kommer till den situationen i de nya medlemsstaterna. Fram till 2010 kommer fordonsparken i den utvidgade unionen att öka avsevärt. När det gäller godstransporter innebär tillväxten i och egenskaperna hos de moderna eko-

nomierna (till exempel "just in time"-system) att frakterna ökar. Fram till år 2010 väntas enbart den tunga trafiken öka med nästan 50 % jämfört med 1998 års nivå.

Eftersom tillväxten av väg- och lufttransporter är högre än inom andra sektorer kommer snedfördelningen mellan transportsätten att öka. Detta kommer att orsaka ökad bränslekonsumtion, markanvändning för transportinfrastruktur och ökat buller.

Denna diagnos gäller inte enbart EU, utan i stort sett alla utvecklade ekonomier. Även om åtgärderna för att motverka de negativa effekterna av transportökningen blir fler, kan man inte både tillgodose kravet på en hållbar miljö och de ökade behoven av transporter, utan en ändring av våra vanor och en omorientering av politiken. Följaktligen bör man ta hänsyn till principen om en hållbar miljö vid alla beviljanden av gemenskapsstöd inom ramen för sammanhållningspolitiken.

Vändpunkten i Göteborg

Samtidigt som Europeiska rådet vid sitt möte i maj 2001 underströk vikten av en hållbar utveckling, vilket finns inskrivet i fördragen som ett av unionens grundläggande mål, lade det till dimensionen en hållbar miljö i Lissabonstrategin för konkurrenskraft och sysselsättning. Det efterlyste även en hållbar transportpolitik som tar itu med

den ökande vägtrafiken, trängselnivån, bullret och föroreningarna, genom att uppmuntra utnyttjandet av miljövänliga transportmedel samt integrera sociala och miljömässiga kostnader i priset. På så sätt har hållbara transporter blivit en av de fyra pelarna i gemenskapens strategi för en hållbar utveckling. Att bryta kopplingen mellan transporter och ekonomisk tillväxt är ett mycket viktigt långsiktigt mål för EU:s transportpolitik.

Att utveckla ett hållbart transportsystem kräver inte bara investeringar i ny infrastruktur utan även investeringar som gör befintlig infrastruktur mer effektiv och miljövänlig. Hållbara transporter kräver alltså att flera politikområden förenas, inklusive att rättsliga instrument antas (till exempel att transportanvändarna i större utsträckning får betala ett "verkligt" pris, som tar hänsyn till negativ extern påverkan, särskilt växthuseffekten). De rör även områden som är nära sammankopplade med regionalpolitiken (som förvaltning av stadsutveckling).

En regionalpolitik som är inriktad på social och ekonomisk sammanhållning bör således: ta hänsyn till den miljömässiga hållbarheten hos nya infrastrukturer som ska finansieras, särskilt de som kan leda till byte av transportsätt; stödja verksamheter som syftar till att förbättra befintliga transportinfrastrukturer, som "system för intelligenta transporter" ⁽¹⁾, driftskompatibilitet och intermodalitet; betona hållbara stadstransporter; utveckla infrastruktur huvudsakligen där planer, åtgärder och förutsättningar för att stimulera ekonomisk tillväxt redan finns.

Samtidigt är införandet av ett transportsystem som är miljömässigt hållbart en lång process. I sin vitbok om transporter ⁽²⁾ har Europeiska kommissionen fastställt ett tidsperspektiv på 30 år. De första åtgärderna för att uppnå målen måste dock genomföras omgående. Kommissionen har därför framhållit behovet av mer aktiva politiska initiativ för att begränsa de negativa effekterna av ökade trans-



Det "Gröna tåget" på Sardinien (Italien) har gjort det möjligt att använda ett gammalt järnvägsspår igen.

porter. Den föreslår särskilt följande tre åtgärds punkter: a) Uppmuntra övergången från vägtransporter till transportsätt som är mindre skadliga för miljön. b) Införa infrastrukturer som leder till att efterfrågan på transporter minskar och vars mål är att uppnå en situation där det pris som användaren betalar avspeglar hela den sociala kostnaden. c) Främja åtgärder som syftar till att förbättra miljön i städer och fysisk planering.

Åtgärder till förmån för hållbara transporter under perioden 2000–2006

I de riktlinjer som kommissionen antagit i enlighet med de allmänna bestämmelserna om strukturfonderna för perioden 2000–2006 ⁽³⁾, rekommenderas medlemsstaterna att integrera transportprojekt som samfinansieras av EU i konsekventa strategier som är inriktade på hållbara transportsystem.

Således handlar en av de fyra prioriterade rekommendationerna som kommissionen gjorde år 1999 angående transporter för innevarande programperiod, om hållbarhet. Den strävar både efter att minska transporternas negativa effekter och främja användningen av mer hållbara transportsätt. Särskilt de regionala utvecklingsprogrammen bör respektera EU:s åtagande att minska utsläppen av växthusgaser, vilket kräver särskilda insatser för luft- och vägtransporter. Ansvar för att uppfylla dessa mål ligger dock helt och hållet hos medlemsstaterna.

Vid översynen av riktlinjerna, år 2003, införlivades de grundläggande principerna i strategin för en hållbar utveckling som antogs av Europeiska rådet i Göteborg, och kommissionen har förslagit att så långt det är möjligt ta hänsyn till de reviderade riktlinjerna vid halvtidsutvärderingen av programmen. Genomförandet av de reviderade riktlinjerna och de föreslagna prioriterade åtgärderna kräver dock längre tid än vad den nuvarande programperioden



I Hasselt (Belgien) är de allmänna kommunikationerna gratis sedan 1997.

⁽¹⁾ Uttrycket "system för intelligenta transporter" avser en bred uppsättning av tekniker som tillämpas på transporter för att göra näten säkrare, effektivare, tillförlitligare och miljövänligare utan att nödvändigtvis genomföra påtagliga förändringar av den befintliga infrastrukturen.

⁽²⁾ "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden", KOM(2001) 370.

⁽³⁾ Artikel 10.3 i rådets förordning (EG) nr 1260/1999.

tillåter, om de ska få någon större inverkan när det gäller målen från mötet i Göteborg.

De uppgifter som finns tillgängliga visar att vägsektorn i Mål 1-regionerna fortfarande tar mer än hälften av de medel som är avsedda för investeringar i transportinfrastruktur i anspråk. Även i Mål 2-regionerna är denna sektor ekonomiskt sett den största, men den utgör en mindre andel (42 %). Transportsätt som anses vara mindre negativa för en hållbar utveckling upptar omkring 40 % av de resurser som planerats för Mål 1, jämfört med 57 % av medlen för Mål 2.

Dessa siffror visar att investeringar i andra sektorer än väg och luft dominerar i Mål 2-områdena. I Mål 1-områdena däremot utgör dessa två sektorer tillsammans 40 % av den totala summan, ett resultat som inte når upp till den önskade balansen.

Planerade investeringar för utveckling av system för intelligent transport som främjar en effektiv hantering av trafikflödena uppgår till 114 miljoner euro.

Det är uppenbarligen tillgänglighetsproblem på grund av att majoriteten av Mål 1-regionerna är avlägset belägna, tillsammans med inträdet av de nya medlemsstaterna, som är orsaken till denna starka trend att investera i utvecklingen av vägnät som är direkt ansvariga för utsläpp av växthusgaser.

De tio nya ländernas anslutning har inte varit någon avgörande faktor för detta scenario men det har bidragit till den aktuella situationen. Trots att man tidigare i dessa länder gynnat järnvägen i förhållande till vägarna, är trenden nu den motsatta samtidigt med övergången till marknadsekonomi. Godstransporterna har snabbt flyttat från järnvägen till vägen. Tillväxten av enskilda transporter, som tar allt större resurser i anspråk för att tillgodose de nya behoven som uppkommit genom den förändrade ekonomiska situationen, har lett till en avsevärd ökning av efterfrågan på vägtransporter.



Spårvagnen i Wolverhampton (Förenade kungariket) ingår i ett stadsförnyelseprojekt.

Den nuvarande periodens infrastrukturprogram avspeglar generellt sett en fortsättning på den trend för fördelning av transportsätt som observerats i tio år. Investeringarna i infrastruktur är huvudsakligen inriktade på vägsektorn.

Trots denna övervikt av väginvesteringar, som onekligen är nödvändiga för att förbättra tillgängligheten i mindre utvecklade regioner, innehåller programmen för 2000–2006 ett flertal exempel på framgångsrika metoder för transporter som är ekologiskt hållbara, särskilt inom kollektivtrafiken.

Denna analys gäller programplaneringens nuvarande läge. Vissa ändringar kan komma till stånd allt eftersom strategin som fastställdes i Göteborg överförs till programmen. Likaså är det scenario som beskrivs ovan otvivelaktigt anslutande i Sammanhållningsfondens länder ⁽⁴⁾, om man räknar med de omfattande investeringar som genomförts via Sammanhållningsfonden inom järnvägs- och hamnsektorerna.

Men oavsett vilka resultat som uppnåtts när den nuvarande programperiodens avslutas, måste EU:s fonder inriktas på gemenskapspolitikens strategiska mål så att hållbarhet prioriteras som en ingående del i gemenskapens mervärde. Det är detta synsätt som bör vägleda oss när riktlinjerna för framtiden ska fastställas.

Utsikter för perioden efter 2006

I förslagen till reformering av sammanhållningspolitiken efter 2007, både av regelverket och strategiska inriktningar, är åsikten att tillväxt och sysselsättning förutsätter att företagen har tillgång till lämplig transportinfrastruktur. Modern infrastruktur som uppfyller kriterierna för en hållbar miljö är en viktig faktor för regional attraktionskraft.

För att nyttja transportinvesteringarna maximalt bör stödet från strukturfonderna och Sammanhållningsfonden följa ett antal principer.

Det handlar för det första om att använda sig av objektiva kriterier för att fastställa nivån på och egenskaperna hos planerade infrastrukturinvesteringar. Deras potentiella effekter bör till exempel mätas utifrån utvecklingsnivå, typ av ekonomisk verksamhet, infrastrukturernas täthet eller trängselnivå i den berörda regionen. För att fastställa de sociala effekterna bör även en exakt beräkning av projektets miljömässiga konsekvenser göras.

För det andra bör, i enlighet med vitboken, principen om miljömässig hållbarhet följas i så stor utsträckning som möjligt. Att minska vägtransporternas dominerande ställning i Europa genom att gynna andra transportsätt samt kombinerade transporter måste vara en huvuduppgift.

För det tredje måste särskild uppmärksamhet ägnas åt att modernisera konvergensregionernas järnvägsnät på prioriterade sträckor som noggrant valts ut, så att de blir driftskompatibla

⁽⁴⁾ Tretton länder: Grekland, Spanien, Portugal, och sedan maj 2004, Tjeckien, Estland, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen, Slovenien och Slovakien.

inom ramen för ERTMS (European Rail Traffic Management System/Europeiska systemet för järnvägstrafikkontroll).

För det fjärde bör investeringarna i transportinfrastruktur åtföljas av lämplig trafikstyrning som särskild betonar säkerhet, i enlighet med regler på nationell nivå och gemenskapsnivå. Nationella och regionala strategier bör ta hänsyn till behovet av att uppnå en mer balanserad och miljövänlig fördelning mellan transportsätten, som förenar ekonomiska och miljömässiga behov. Dessa strategier bör även integrera systemen för intelligenta transporter och multimodala plattformar, samt anta teknikerna ERTMS och Sesame (gemensamt europeiskt system för lufttrafikledning).



Omlastning av timmer i hamnen i Monfalcone (Italien).

Intermodalitet, driftskompatibilitet: två nyckelbegrepp för hållbara transporter

"Vitboken om den gemensamma transportpolitiken" stakar ut vägen för en återställning av balansen mellan transportsätt till förmån för dem som är miljövänligast.



Behovet av rörlighet i EU ökar mycket snabbare än infrastrukturernas kapacitet. Följden av detta är en ökande trängsel i trafiken på de stora huvudvägarna och järnvägarna, i städerna och i luften, samtidigt som kommunikationerna till de avlägset belägna regionerna förblir otillräckliga. En annan negativ effekt är, om inte omfattande åtgärder snabbt vidtas, att den förutsedda trafikökningen främst sker på vägarna, på bekostnad av miljövänligare transportsätt som järnväg eller närsjöfart.

Hur ska man på ett effektivt sätt tillgodose behovet av rörlighet och samtidigt begränsa nackdelar kopplade till transporter? Inför detta dilemma stakar "Vitboken om den gemensamma transportpolitiken" (2001) ut vägen för en återställning av balansen mellan transportsätt fram till 2010 till förmån för dem som är miljövänligast. Detta mål är det mest påtagliga bidrag som kommissionen kan tillföra för att uppnå en hållbar utveckling, uppfylla Kyotoavtalet och säkerställa energiförsörjningen inom EU. Detta ska uppnås genom en omfattande minskning av konsumtionen av fossila bränslen, vilket även leder till att koldioxidutsläppen minskar, varav 28 % kan tillskrivas transporterna.

Intermodalitet. I utvecklingen av konkurrenskraftiga alternativ till vägtransporter har "intermodalitet" en nyckelroll. Tiden för enskilda lösningar är förbi. Åtgärder måste vidtas för att

integrera de transportsätt som har stor potentiell kapacitet att erbjuda i en rörlighetskedja som styrs effektivt och där alla tjänster kompletterar varandra. Det är en avgörande förutsättning för att bekämpa trafikstockningar och föroreningar och för att etablera ett bättre samband mellan kostnad och effektivitet i utnyttjandet av energiresurser. Dessa mål innebär att särskilt järnvägstrafik, närsjöfart och flodsjöfart främjas. Det finns starka skäl för detta: på 1 km kan 1 kg bensin förflytta 50 ton med lastbil, 90 ton med tåg och 127 ton med båt.

Driftskompatibilitet. För att politiken för intermodalitet ska vara framgångsrik krävs i första hand att man strävar efter att uppnå teknisk harmonisering och driftskompatibilitet. Gemenskapsprogrammet "Marco Polo" syftar till att göra intermodalitet till mer än bara en slogan, en konkurrenskraftig och ekonomiskt genomförbar verklighet. De 13 bästa åtgärderna under programets första del syftar till att överföra 13,6 miljarder ton/km av gods från överbelastade vägtrafikleder till andra transportsätt. Det handlar till exempel om att genomföra godstransporter mellan hamnen i Genua och hamnen i Barcelona på 13 timmar med hjälp av snabba fartyg. Den tjänsten gör det möjligt för vägtransportörer att till ett konkurrenskraftigt pris undvika några av de mest överbelastade motorvägarna i Europa.

I juli 2004 presenterade Europeiska kommissionen ett andra "Marco Polo"-paket för perioden 2007–2013. Det har tilldelats en budget på 740 miljoner euro och innehåller nya åtgärder som "höghastighetsvattenvägar" och insatser för att minska trafiken, och det omfattar även EU:s grannländer. Kommissionen uppskattar att varje investerad euro genererar minst 6 euro i miljömässig och social vinst.

Intermodaliteten måste åtföljas av teknisk utveckling som syftar till att öka nätens kapacitet, underlätta rörligheten och höja säkerhetsnivån hos alla transporter. Dessa framsteg är nödvändiga för att garantera teknisk driftskompatibilitet av transportsystemen, särskilt när det gäller telematik, vägtullar, flygledning och olika järnvägsnät. Efter år av forskning har man kommit till installationsfasen. Tillfället för kommissionen att lansera tre av dess mest ambitiösa industriella projekt: systemet för satellitnavigation "Galileo", det europeiska systemet för järnvägstrafikkontroll (ERTMS) och det industriella projektet Sesame, det operativa instrument som kommer att åtfölja lagstiftningen om ett gemensamt luftrum.

Länderna längs Donau

"Låt Donau få den roll den förtjänar i den europeiska integrationen"

Otto Schwetz, ordförande för "korridor VII – Donau", ARGE Donauländer, och ordförande i arbetsgruppen för transport och sjöfart



Efter de paneuropeiska konferenserna om transport på Kreta (1994) och Helsingfors (1997) har tio "multimodala transportkorridorer" etablerats i Europa. Korridoren VII utgörs av Donaus vattenvägar, den näst längsta floden i Europa (2 500 km) och en av de viktigaste kommunikationslederna på kontinenten. Floden tar emot vatten från fler än 300 bifloder och korsar en tolfedel av Europas territorium.

Donaus stora betydelse grundar sig inte bara på att den är en av de viktigaste vattenvägarna i Europa utan även på dess inlandshamnar, vars verksamheter inte är begränsad till inlandstransporter. Förutom kusthamnen i Constanza, i mynningen av kanalen mellan Donau och Svarta havet, finns 44 inlandshamnar längs Donau. Förbindelserna mellan denna viktiga vattenväg och övriga järnvägs- eller vägkorridorer är mycket viktiga för att säkerställa samtrafikförmåga och driftskompatibilitet i hela nätet. De flesta av hamnarna längs med Donau har järnvägs- eller vägförbindelser som gör dem attraktiva för kombinerade transporter.

I dag när så stora framsteg gjorts när det gäller metoder för kombinerade transporter, kan Donaus vattenväg bli en effektiv länk i olika logistikkedjor från Svarta havet till mitten av Europa och Atlanten, via vattenvägen Rhen-Main-Donau, och vice versa.

Sjöfarten ställs dock fortfarande inför många svårigheter, till exempel "flaskhalsar", som förhindrar att Donau utvecklar hela sin potential och får den roll som den förtjänar. För att optimera transporter på Donau måste ett antal åtgärder genomföras: flodens djup och bredd måste öka på ett antal ställen; hamnar, varv och flottor måste moderniseras; verksamheter rationaliseras; vissa institutionella bestämmelser och förordningar måste harmoniseras och förenklas.

Men vid sidan av sjöfartsproblemen finns en annan utmaning: Den försämrade miljön vid Donau och Svarta havet kräver snabba insatser. Nationella och internationella initiativ har genomförts under det senaste decen-

niet men de åtgärder som vidtagits fram till i dag har visat sig vara otillräckliga för att avhjälpa de hälsoproblem som uppstått till följd av den försämrade miljön. Bara en omfattande och snabb gemensam insats på regional nivå för att återställa miljön kan råda bot på situationen. För att detta ska kunna ske är det absolut nödvändigt att flodtransportörerna och miljömyndigheterna samarbetar. Annars förtjänar flodsjöfarten inte längre sin ställning som det miljövänligaste transportsättet.

Den avsiktsförklaring för utveckling av korridor VII, som undertecknades i Rotterdam den 6 september 2001 av tio europeiska transportministrar, understryker behovet av att stärka Donaus förbindelser med de trans-europeiska transportnäten (TEN-T) och Svarta havet. I dokumentet presenteras ett stort antal åtgärder som bör vidtas för att uppnå detta mål. Samtidigt har mötena mellan korridorernas ordförande i Bryssel visat på vikten av ett närmare samarbete. Därför har korridorerna IV, VII och X beslutat att starta samarbetsprojektet "Korridorer i sydöst".

Att göra Donau till en viktig transportled i Europa var också huvudtemat för DCP (Danube Co-operation Process/Samarbetsprocess för Donau) som inleddes vid ett ministermöte i Wien den 27 maj 2002, och fortsatte den 14 juli 2004 i Bukarest. Man kom överens om att Donau, som både är en ekonomisk och miljövänlig transportväg, borde utnyttjas till sin fulla kapacitet för att uppnå en så harmonisk utveckling som möjligt för länderna som floden passerar. För att komma dithän måste bland annat följande insatser göras:

- > Förbättra farbarheten genom att tillämpa Donaukommissionens beslut om farledens djup så att trafiken kan passera utan avbrott ("flaskhalsarna" mellan Straubing och Vilshofen samt mellan Wien och den österrikisk-slovakiska gränsen ska prioriteras).
- > Investera i Donaus hamnar i syfte att etablera multimodala plattformar för godsdistribution, i enlighet med europeiska avtalet om stora sjöfartsleder av internationell betydelse (AGN) som antogs i Genève 1996 inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).
- > Inrätta en telematisk flodinformationstjänst. Ett sådant system skulle leda till en avsevärd ökning av säkerheten för dem som utnyttjar floden, såväl transportörer som fritidsbåtagare.
- > Finansiera projekt som integrerar inlandssjöfart i den totala transportkedjan genom intermodala knutpunkter.
- > Underlätta tullprocedurerna enligt Donaukommissionens förslag.
- > Harmonisera regelverken för Donau och Rhen.

Ytterligare information finns på:

<http://www.argedonau.at>



Hamnen i Wien (Österrike).

FRANKRIKE

Utbyggnad av östra hamnen
på Île de la Réunion

Total kostnad: 72 740 000 EUR
EU-bidrag: 29 096 000 EUR

"Île de la Réunion ligger i Indiska oceanen och är ett av de yttersta randområdena. Utrikeshandeln sker huvudsakligen via sjöfart, som i sig utgör 99 % av utbytet (3,5 miljoner ton år 2003). Östra hamnen är den enda handelshamnen på ön och hanterar 90 % av anlöpen. Den stora befolkningsökningen på ön leder till en kraftig ökning av hamntrafiken som beräknas stiga från 50 000 ton till 100 000 ton per år fram till år 2015. Hamnanläggningarna måste anpassas till denna ökning och utvecklingen av fartygens storlek. Utbyggnaden består i en utökad svängplan, breddning av farledens inlopp och anläggning av en ny kaj. Tack vare dessa investeringar kommer östra hamnen att kunna ta emot fartyg på 80 000 ton och erbjuda bättre tjänster genom kortare väntetider. Av omsorg om en hållbar utveckling kommer dessutom det material som avlägsnas att lagras och återanvändas, bland annat för underhållet av hamnens infrastruktur."

Serge Joseph, direktör för Cellule Europe, Île de la Réunion
serge.joseph@agile-reunion.org

FÖRENADE KUNGARIKET

Efterfrågestyrda transporter på
landsbygden

Total kostnad: 408 800 EUR
EU-bidrag: 201 743 EUR

"Projektet 'Darts' (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme/Program för efterfrågestyrda landsbygdstransporter i Angus) genomförs i grevskapet Angus i Skottland och syftar till att utnyttja den lokala kollektivtrafiken optimalt genom att tillhandahålla tjänster som är integrerade, kundfokuserade, flexibla och hållbara. Systemet betjänar ett område på 1 270 km² (58 % av Angus yta) och en befolkning på 9 742 personer (8,9 % av grevskapets invånare). Det är baserat på en bokningscentral som använder sig av kommunikationsteknik på högsta nivå. Det handlar om att ur ett "nedifrån-och-upp"-perspektiv utarbeta transportlösningar som är anpassade till landsbygdsmiljöns specifika behov och förutsättningar. Projektet gör det även möjligt att ur en teknisk och organisatorisk aspekt utvärdera möjligheten att överföra det efterfrågestyrda transportkonceptet till andra sammanhang."

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

GREKLAND

Bron Harilaos Trikoupis



Total kostnad: 770 000 000 EUR
EU-bidrag (ERUF): 308 000 000 EUR
EIB-lån: 385 000 000 EUR

"Bron Harilaos Trikoupis mellan Rion och Antirion väster om Korinthkanalen är en motorvägsviadukt på 2,88 km som förenar Peloponnesos med det grekiska fastlandet. Den invigdes i augusti 2004, dagen innan de olympiska spelen i Aten inleddes och besparar de som tar den en omväg på omkring 40 minuter. Byggnadsverket, som har registrerat 4,5 miljoner fordon passera under sitt första år i drift, kommer att spela en viktig roll i den lokala och regionala utvecklingen. Därigenom förverkligas Harilaos Trikoupis vision, den grekiske premiärminister på 1800-talet som gett bron sitt namn."

Yannis Freris, kommunikationsdirektör, Gefyra SA
ifreris@gefyra.gr
<http://www.gefyra.gr>

FINLAND

"Shoppingkorgen"



Total kostnad: 52 647 EUR
EU-bidrag: 31 102 EUR

"1999 ledde behovet att göra äldreomsorgen effektivare till att projektet 'Kaupakassi' (shoppingkorgen) lanserades inom ramen för Urban i Helsingfors östra förorter. Lokala socialtjänstkontor, organisationen 'Helykoti' som utför tjänster för äldre, samt två handlare hade ett nära samarbete under två år för att färdigställa en innovativ handlingsmetod: handlarna tar hand om beställningarna på morgonen innan de öppnar sin butik, Helykotis personal kommer och hämtar de beställda varorna och levererar dem hem till kunden med en eldriven skåpbil. En extern utvärdering visade att alla tjänade på detta: "shoppingkorgen" sänker kostnaderna för hemtjänster och underlättar livet för äldre hushåll, handlarna får en ny viktig kundgrupp, kunderna är nöjda, resorna minskar och det tysta och miljövänliga transportsätt som valts lämpar sig bra i bostadsområden, tjänsten har utökats till ytterligare stadsdelar."

Eeva-Liisa Broman, projektledare, Urban II Helsingfors
eeva-liisa.broman@hel.fi
<http://www.urbanfinland.info>

Interreg III B nordvästra Europa

"Samarbete inom området höghastighetståg, ett bidrag till EU-politiken för fysisk planering"



Gösta Weber, koordinator för Interreg III B-projektet HST4i, South East England Development Agency (SEEDA)

Byrån för utveckling av sydöstra England (South East England Development Agency/SEEDA) koordinerar två transnationella samarbetsprojekt inom integrerade transporter och höghastighetståg. De samfinansieras av ERUF och 32 partner från fem länder är involverade: Belgien, Tyskland, Frankrike, Nederländerna och Förenade kungariket.

Projektet HST4i (High Speed Train Integration/ Integrering av höghastighetståg) syftar till att genomföra investeringar i framgångsrika metoder kopplade till järnvägsnät för höghastighetståg. Med 18 partner i de fem nämnda länderna och en budget på 29 miljoner euro, varav 14 från ERUF, är detta det största projektet inom programmet Interreg III B nordvästra Europa som blivit godkänt av Europeiska kommissionen.

Projektet "HSTconnect" är nära knutet till HST4i och syftar till att förbättra förbindelserna mellan sekundära regionala transportnät och det primära transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg. Det drivs av 14 internationella partner och har en budget på 19 miljoner euro, varav 8 miljoner i gemenskapsbidrag.

Två exempel på investeringar inom höghastighetståg

De investeringar som finansierats av de två projekten är mycket varierade: det är allt från insatser för flera miljarder euro kopplade till olympiska spelen 2012, till blygsammare åtgärder som förbättrade gränsöverskridande förbindelser med järnvägsstationen för höghastighetståg, Lille Europe.

I Stratford (London) investerar stadsdelen Newham i en gångväg mellan den nya internationella järnvägsstationen, järnvägsstationen för inrikestrafik och Stratfords historiska stadskärna. Den ska knyta samman Stratfords nya utvecklingsområde med den befintliga stadsstrukturen och integrera de omgivande bostadsområdena. De två järnvägsstationerna kommer att betjäna den olympiska parken 2012.

I Belgien moderniserar Intercommunale Leiedal det regionala nätet som betjänar samhällena i dalen Lys för att sammankoppla dem med Lille Europe. Särskilt

den miljömässiga kvaliteten av transportnav och buss- och järnvägsstationer uppmärksammas.

De två projekten gör det möjligt att experimentera och utvärdera investeringar vars måls är att optimera det bidrag som järnvägsstationerna för höghastighetståg ger nordvästra Europas inre sammanhållning, utstrålning och konkurrenskraft. De främjar införandet av transportinfrastrukturer som hänger samman och kompletterar varandra och som förstärker den polycentriska utvecklingen i denna del av kontinenten. De vill säkerställa att de nya järnvägsstationerna blir viktiga drivkrafter för förnyelse av försummade stadsdelar och samtidigt bevara en miljö med hög kvalitet som är i harmoni med den omgivande stadsstrukturen. Ett av de viktigaste målen är att förbättra stationernas design och funktionalitet för resenärerna samt integrera infrastrukturerna fullt ut i den lokala strukturen. Utgångspunkten är att stationsområden är rumsliga, sociala och ekonomiska vägskalet i stadsmiljön.

Transnationella åtgärder, en viktig dimension i projekten inom höghastighetståg

För att höja kunskapen hos partnererna och dra till sig en större publik innehåller de två projekten HST4i och HSTconnect ett internationellt program med åtgärder av olika slag: studier, projektbesök, utbyte av framgångsrika metoder och workshops som till exempel "HST Design Workshop" som arrangerades i Utrecht den 10 november med temat design av järnvägsstationer för höghastighetståg, deras omgivning och tillgänglighet. Workshopen utmynnade i att en "HST Design Guide" sammanställdes.

En annan gemensam åtgärd för de båda projekten är en konsekvensanalys (HST Impact Study) som syftar till att utvärdera "mervärdet" i form av de positiva socioekonomiska och miljömässiga effekter som investeringarna inom ramen för HST4i och HSTconnect bidragit till.

Ett strategiskt synsätt

Projekten inom höghastighetståg skapar gynnsamma förutsättningar för ekonomisk utveckling och sysselsättning i och omkring stationerna. De bidrar till forskningen om hållbarhet genom att angripa frågorna om rörlighet och konkurrens på lokal och regional nivå. Ur strategisk synvinkel visar projekten på den hävstångseffekt som ERUF kan bli för viktiga transportprojekt på lokal eller regional nivå. De tillför dessa projekt ett mervärde genom att främja bättre design, snabbare genomförande, kompletterande infrastrukturer och ökad kunskap. De sätter de regionala transportprojekten i ett större europeiskt sammanhang och visar att regionala och lokala partner kan engagera sig framgångsrikt i genomförandet av EU-politiken.

Ytterligare information finns på: <http://www.hst4i.net>



Transporterna i södra Portugal står inför en ny socioekonomisk fas

Algarve vid ett vägskäl

Trots den stora obalans som lever kvar mellan inlandet och kusten, hamnar den region i Portugal som för 50 år sedan var fattigast, i dag på tredje plats när det gäller välstånd per invånare. Därför kommer Algarve efter 2006 inte längre att vara ett Mål 1-område. EU har starkt bidragit till detta stora steg framåt, särskilt genom omfattande stöd till förbättringar av transportinfrastrukturen, såväl vägar och järnvägar som luft- och sjöfart. Trots dessa mycket viktiga och påtagliga insatser, finns en viss oro: eftersom det fortfarande är avlägset beläget och mycket beroende av turismen måste Algarve göra de rätta valen för att bibehålla sin tillväxt och konkurrenskraft.



Motorvägskorsning: numera finns det en snabbförbindelse från Algarve till Lissabon och till Spanien.

Natten är mörk men några gatlyktor gör att man kan skymta de vita silhuetterna av husen i Sanlucar de Guadiana, mittemot, på den spanska stranden. "Ser du de där motorbåtarna? De är alla förtöjda för natten. Vid den här tiden är det bara jourläkaren som fortfarande kan ta sig över floden", säger Carlos Cruz, PR-ansvarig för Algarveregionen. Vi befinner oss på den portugisiska sidan av Guadiana, i Alcoutim (700 invånare), som ligger mittemot spanska Sanlucar. Knappt 200 meter vatten skiljer dem åt men någon bro har aldrig funnits mellan de två byarna. Närmaste fasta förbindelse där det är möjligt för fordon att köra över till Spanien finns 50 km längre norrut, i närheten av Paymogo, eller 50 km söderut, Guadianas internationella bro som färdigställdes 1992. Trots de båda iberiska diktaturernas, "trätobroderernas", fall och de båda ländernas inträde i EU, är Guadiana en gräns som fortfarande är svår att passera här. "Det är förmodligen det bebodda område i Europa där avståndet mel-

lan två broar – 100 km – är längst. Planerna på en bro mellan Alcoutim och Sanlucar inom ramen för Interreg är på gång, men någon tidsplan är ännu inte fastställd", beklagar Carlos Brito som är parlamentsledamot och ledamot av kommunfullmäktige i Alcoutim, samt ansvarig för den lokala månadstidningen *Jornal do Baixo Guadiana*. "För att påminna om de två strändernas intresse för en landförbindelse, arrangerade vår gränsöverskridande förening Alcoutim-Sanlucar i somras en stor fest, där vi bildade en 'bro' genom att placera båtar från båda byarna sida vid sida."

Bron, vars kostnad är beräknad till 15 miljoner euro, kommer inte att vara någon onödig lyxvara eftersom man ser att utbytet mellan de två byarnas befolkning blir allt större: portugiserna köper hus på den spanska sidan och allt fler spanjorer använder sig av de tjänster som erbjuds på den portugisiska sidan. Ur makroekonomisk synvinkel skulle den lilla tätorten vilja bli en marknad för



En kryssningsbåt lägger till i Alcoutim.

Andevalo, ett spanskt område i närheten som ligger ännu längre in i landet, och ingår i en stor utvecklingsplan som genomförs av Andalusens regering. "Vi återupplivar även de intensiva handelsförbindelserna, särskilt för djurfoder, som fanns här mellan Spanien och Portugal under 30-talet", säger Carlos Brito.

Snabbhet och kryssningar

Trots att man saknar en bro har Alcoutim i år upplevt en stor omvälvning av ekonomin, en slags mindre modell av den som Algarve haft under de senaste 30 åren.

Guadianas vilda natur som bevarats genom isoleringen ger i dag utdelning: sedan våren 2005 angör två kryssningsföretag Alcoutim, ett portugisiskt och ett belgiskt-franskt. Det ena har sina avgångar i Portimão och det andra i Sevilla, och hundratals besökare stiger i land i samhället varje vecka, vilket är manna från himlen för den lokala handeln.

Men framför allt finns vägen: i juli 2005 avslutades ombyggnaden av landsväg IC27 till riksväg ända fram till Alcoutim. Den nya vägen är av utmärkt kvalitet, både säker och snabb. Detta innebär att Alcoutim befinner sig 25 minuter från Vila Real de Santo Antonio, "huvudstaden" längre ned längs Guadianas kust. Det är en fjärdedel av tiden jämfört med tidigare. Vägen innebär att Alcoutim har blivit mer lättillgänglig och nu befinner sig längs med den viktiga nord-sydliga huvudväg som går parallellt med Guadiana till Beja i Alentejo. I och med moderniseringen av IC27 hoppas man kunna stimulera hela den östra delen av Algarves inland, la Serra de Caldeirão.

"Det är ytterst viktigt att främja tillgängligheten, men området måste även ha en inre ekonomisk dynamik, vilket lyckligtvis är fallet här", påpekar Carlos Brito. Med vägens och kryssningarnas hjälp kommer Alcoutim att kunna utveckla och diversifiera sin turistverksamhet och positionera sig högre upp på skalan, bland annat genom att marknadsföra jaktturism. Även lokala produkter kommer att gynnas: särskilt små lokala osttillverkare kommer att utöka sina marknader och kommunen Alcouti, som nu sannolikt kan räkna med att dra till sig investerare, påbörjar uppförandet av ett industriområde. Tack vare vägen har man redan märkt en stabilisering av befolkningsmängden, utflytningen från landsbygden kompenseras av nyinflyttade "stadsbor" från Vila Real och till och med från Faro.

Moderniseringen av IC27 är också ett bra exempel på de synergier som finns mellan de tre transportprogrammen som genomförs i Algarve: det nationella åtgärdsprogrammet "Tillgänglighet och transporter" (3,312 miljarder euro varav 280 miljoner euro avser Algarve), det regionala programmet PRO-Algarve (108 miljoner euro för transportdelen) och Interreg III A Spanien-Portugal för projekt med gränsöverskridande inriktning. När det gäller IC27 ingår sträckan Monte Francisco-Odeleite (17,5 miljoner euro) i åtgärdsprogrammet "Tillgänglighet och transporter", medan sträckan Odeleite-Alcoutim (14,4 miljoner euro) är ett Interregprojekt där ERUF, som alltid, står för cirka 50 % av kostnaderna.

EU-stöden – särskilt ERUF och Sammanhållningsfonden – har under de senaste tio till femton åren bidragit till att de stora regionala och interregionala huvudvägarna förbättrats avsevärt: IC27 är den näst största nord-sydliga vägen som sammanbinder Algarve med resten av Portugal. Moderniseringen av det regionala vägnätet inriktar sig huvudsakligen på två vinkelräta huvudvägar: motorvägen A2, som korsar Portugal från norr till söder, färdigställs fram till Algarve, och "Via do Infante" anläggs, som sträcker sig från öst till väst och är en expressväg med fyra filer som länkar samman Lagos med spanska gränsen.

På järnväg

Järnvägen är inte åsidosatt: "Modernisering av förbindelsen med Algarve" som samfinansieras av Sammanhållningsfonden (över 320 miljoner euro av totalt ca 400 miljoner euro) ingår i det prioriterade projektet nr 8 "Multimodal förbindelse mellan Portugal-Spanien-Centraleuropa" inom ramen för Transeuropeiska transportnät (TEN-T). Arbetena, som avslutades 2004, utfördes i fyra etapper som motsvarar fyra sträckor på totalt 339 km. Åtgärden åtföljs av en ombyggnad av stationerna. Renoveringen av järnvägsspåren, uträtningen av vissa sträckor, uppförandet eller ombyggnaden av byggnadsverk (inklusive den berömda 25 april-bron i Lissabon), avskaffande av plankorsningar, elektrifieringen av linjen, moderniseringen av signalsystem och telekommunikationer gör det nu möjligt att åka sträckan Faro-Lissabon på 3 timmar i stället för 4,5. Jorge Rodrigues, regionansvarig för signalsystemet vid REFER, det portugisiska järnvägsnätet, räknar upp fördelarna med denna grundliga modernisering:



Stationen i Faro, slutstation på en moderniserad linje.



Saluhall i Olhão: renoveringen av fiskehamnarna har också lett till att gamla byggnader har restaurerats och fått ta emot ny verksamhet.

"Förutom tidsvinsten har vi noterat högre säkerhet, tillförlitlighet och punktlighet; vår avvikelse från den officiella tidtabellen har minskat till 3 minuter i stället för 15–20. En ökad bekvämlighet är också mycket märkbar tack vare att nya tystare vagnar tagits i bruk. För att inte nämna den miljömässiga fördel som elektrifieringen innebär."

Resultat: en passagerarökning på omkring 30 %, "men även en förändrad bild av järnvägen, som mer dynamisk", tillägger Jorge. "Man ser allt oftare människor arbeta med sin bärbara dator på tåget."

En andra turistboom

Campos Correia, ordförande i kommissionen för regional utveckling (CCDR) i Algarve ger följande sammanfattning av den regionala strategin: "Vårt mål är att göra Algarve till en av de mest konkurrenskraftiga regionerna i Portugal och Europa inom 10–15 år. De förbättrade transporterna passar väl in i vår regionala åtgärdsplan: göra Algarve till en del av 'den portugisiska ryggraden', vilket sker i och med att motorvägen A2 färdigställs (mot Setúbal, Lissabon och Faro) och moderniseringen av järnvägen Lissabon-Faro; effektivt sammanlänka vår region med Spanien tack vare Via do Infante och även planera för att på sikt bygga en järnvägsförbindelse mellan Algarve och Andalusien; men även utveckla lokala transporter som till exempel spårvagnar inne i regionala tätorter som Lagos-Portimão-Lagoa eller Loulé-Faro-Olhão, som båda har mellan 100 000 och 200 000 invånare."

Men trots dessa mycket viktiga och påtagliga insatser – och stoltheten över de framsteg som gjorts –, finns en viss oro. "Vi har nått fram till ett vägskal och nu måste vi göra de rätta valen", medger Antonio Mendes, direktör för flygplatsen i Faro.

Flygplatsen uppfördes 1965 och har upprepade gånger fått EU-stöd för modernisering och utbyggnad. Den är i dag Portugals näst största flygplats i antal passagerare (4,7 miljoner 2004). Direktören förklarar, "det är en flygplats med huvudsakligen inkommande passagerare, en inreseplats för utländska turister och fritidshusägare." Genom den fastighetsboom som Algarve haft under de senaste åren är fritidshusägarna i dag lika många som turisterna. Flygplatsens kundkrets, både passagerare och flygbolag är i full omvandling: sedan 1999, kan man också notera en minskning av antalet charterflyg och en ökning av antalet lågprisflygbolag. Samtidigt tenderar användarna att överge researrangörerna för att själva organisera sin resa till bästa pris. "Förutom denna förändring som man kan se lite överallt i Europa, står vi inför ett betydligt allvarigare problem: vår turism har förlorat en stor del av sin konkurrenskraft. Vi är alltför dyra för de fattiga och inte tillräckligt sofistikerade för de rika", konstaterar Antonio Mendes.



Hantverksmässigt slakteri i Monchique: det upprustade vägnätet har lett till bättre avsättning för lokala produkter.

Den nya kommersiella utveckling som flygplatsen i Faro haft skulle mycket väl kunna gälla hela Algarve. Alla här är överens om att turismen är och under lång tid kommer att förbli motorn i den regionala ekonomin. På villkor att den utvecklas så att den återvinner sin konkurrenskraft och hållbarhet. Detta trots den hårda internationella konkurrensen om turisterna, trots att kusten har alltför mycket bebyggelse i betong för dagens smak, trots bränderna som härjat i vissa delar av området som är beryktade för sin naturskönhet, som till exempel Serra de Monchique.

Algarve är på jakt efter "en andra turistboom". *"Vi måste komma högre upp på skalan, diversifiera vår verksamhet med produkter som har ett högt mervärde – såsom vi har gjort med golf som blivit en succé – och göra turism- och fritidsklustret till en hävstång för andra ekonomiska sektorer som är baserade på kunskap och innovation"*, rekommenderar CCDR:s ordförande Campos Correia. Han nämner fritidsbåtar samt sportinriktad turism med hög kvalitet. Det finns en anläggning i världsklass avsedd för den sistnämnda i Vila Real de Santo António.

Hålla kursen

Som ofta i Portugal kanske räddningen kommer från havet. "Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos" är det offentliga organ som förvaltar hamnar och sjötransporter samt de inre vattenvägar (i Algarve främst floderna Arade och Guadiana) i hela södra Portugal. Den har huvudsakligen med två industrisektorer att göra, fisket och turismen, vars utveckling kräver att hamnområdena moderniseras, anpassas och ändrar inriktning. Enligt institutets biträdande administratör David Assoreira: *"Efter 30 år av relativt stillestånd, märks en allmän försämring av hamninfrastrukturerna, inte minst då det i dag är viktigt att öppna upp portarna för allmänheten, så att invånarna kan nyttja dem, turister, barn, flanerare... Därför är det så viktigt att bygga om både hamnar och deras omgivningar."*

Därför sker nu omfattande anläggningsarbeten (grönområden, friluftsområden, promenadvägar etc.) vid tillfarterna till hamnen i Olhão, Algarves största fiskehamn, och en uppgradering av dess infrastruktur (muddring, vågbrytare ersätts med effektivare skydd, nya kajer, pontoner, ankringsområden och annan användbar utrustning för fiskare och fritidsbåtägare, renovering av den gamla mark-



Hamnen i Olhão.

naden etc.), till en summa på nästan 6 miljoner euro, till hälften finansierad av ERUF. Även fiskehamnen i Lagoa genomgår en omfattande förnyelse med fokus på båtrenoveringar. Det är en verksamhet som med uppsvinget för fritidsbåtar kan komma att bli allt viktigare under de närmaste åren. *"Varven i Algarve har en viktig komparativ fördel"*, förklarar David Assoreira. *"De förenar kvalitet och snabbhet, och har fördelen att kunna bedriva sin verksamhet utomhus hela året."*

Hamnen i Portimão bedriver sedan flera år tillbaka marknadsföringskampanjer i Nordamerika, särskilt på Miami-mässan, och har sett marknaden för kryssningar explodera. De tog emot 17 passagerarfartyg 2002, 28 under 2003, 36 under 2004, 54 under 2005... Som exempel kan nämnas att inte mindre än 5 000 passagerare steg i land i staden på en enda dag den 16 augusti 2005. Portimão har nämligen en rad goda egenskaper: hamnen är tämligen pittoresk och erbjuder en fantastisk utsikt som är mycket uppskattad av nöjesbåtfarare; den är förknippad med myten om de stora portugisiska expeditionerna som utgick från Sagres, som inte ligger långt därifrån; att angöra Portimão ger tillgång till 16 golfbanor och några dagars vistelse på lyxhotell är ibland möjligt innan man går ombord igen; slutligen äger ett stort kryssningsföretag en stor hotellanläggning i närheten.

Muddringen av hamnen och uppförandet av en ny kaj (på 165 m för att kunna ta emot tre fartyg samtidigt), som finansieras av EU, är dock nödvändigt om stora fartyg ska kunna lägga till. Alltför ofta händer det att avstigningarna ute på vattnet är svårhanterliga: till exempel när 160 rullstolsbundna personer på passagerarbåten *Legend of the Seas* var tvungna att ta sig i land på detta sätt.

Hamnförvaltningsorganet sätter också stort hopp till Algarves två största vattendrag: Guadiana, naturligtvis, men även Arade som blir farbar ända fram till Silves. "Restaurationen" av floden är en möjlighet att öka det turistiska intresset för denna gamla arabiska huvudstad i Algarve. Det är dock nödvändigt att marknadsföra vattenaktiviteter mot ungdomar och David Assoreira beklagar regionens bristande utbildningsstruktur när det gäller personal inom sjöfartsrelaterad verksamhet, förutom när det gäller fiskare. *"Detta påvisar en olycklig omständighet: Portugal borde och skulle kunna utveckla den sjöfartsrelaterade verksamheten mycket mer. Det skulle innebära att man både återupplivar traditionerna och stärker sin ekonomiska framtid."*

När Algarve så nästan helt och hållet eliminerat ett av sina största handikapp – en otillräcklig och omodern transportinfrastruktur – måste man ta itu med mer komplexa och svårare utmaningar: EU:s utvidgning, globaliseringen och den ständigt ökade konkurrensen som dessa faktorer leder till. Detta avskräcker dock inte CCDR:s ordförande. *"Tillväxt och konvergens är ett tidskrävande arbete"*, poängterar Campos Correia. *"Man måste vara uthållig, alltid ha de långsiktiga målen i åtanke och ständigt utvärdera sig själv. Utveckling innebär både med- och motgångar. Det viktiga är att hålla kursen och följa den väg man valt."*

Ytterligare information finns på: <http://www.ccdr-alg.pt>

Estland, Lettland, Litauen, Polen, Finland

"Från Warszawa till Helsingfors: 'Rail Baltica', ett uppfinningsrikt, strategiskt och hållbart projekt"

Pavel Telicka, koordinator, transeuropeiska transportnätet



Den 20 juli utsåg Europeiska kommissionens vice ordförande, Jacques Barrot mig till en av sex "koordinatörer" för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Genom dessa utnämningar, som vederbörligen godkänns av rådet och Europaparlamentet, vill kommissionen ge en politisk impuls till vissa av de prioriterade järnvägsprojekten. Koordinatorernas uppgift är att underlätta genomförandet av dessa projekt, särskilt de som är gränsöverskridande.

Jag är ansvarig för "Rail Baltica", ett järnvägsprojekt som är uppfinningsrikt, strategiskt och hållbart och som förutom Finland omfattar de fyra nya medlemsstaterna i EU som gränsar till Östersjön: Polen, Litauen, Lettland och Estland. Rail Baltica inriktar sig på den nord-sydliga axeln Helsingfors-Tallinn-Warszawa och kommer att sätta de baltiska staterna och Polen i direkt förbindelse med centrum av Europa och därmed förstärka den gemensamma marknaden och främja integreringen av de länder som den korsar. Den korta gränsen på 70 km som skiljer Litauen och Polen åt är den enda landförbindelse som finns mellan de baltiska staterna och resten av EU. Att inrätta effektiva och hållbara transportförbindelser som passerar denna gräns är alltså av största betydelse för de berörda länderna och hela EU.

Som ett första steg kommer generaldirektoratet för regionalpolitik att genomföra en förstudie som ska vara avslutad i slutet av 2006. Det handlar om att fastställa den potentiella ekonomiska genomförbarheten hos denna järnvägsförbindelse, men man kommer även att ta hänsyn till många andra närliggande faktorer, framför allt projektets miljömässiga inverkan på de områden som järnvägslinjen passerar. Efter de inledande diskussionerna med ansvariga politiker hoppas jag att en förbättring av linjen Tallinn-Warszawa ska visa sig lönsam, men vi får avvakta studiens resultat.

Järnvägsförbindelsen Rail Baltica kommer att dra till sig investerare längs en korridor som redan betjänas av vägförbindelsen "Via Baltica". När det gäller fysisk planering, kompletterar den Interregs åtgärder i Östersjöregionen. Den kan också länka samman Polen och baltstaterna med "Nordiska triangeln" som planeras av de skandinaviska länderna, samt ansluta Ryssland, särskilt det tätbefolkade Sankt Petersburg-området.

I dag går trafikflödet huvudsakligen i öst-västlig riktning på grund av den stora mängden ryskt gods, främst råvaror, som är avsedda för EU och passerar via de baltiska hamnarna. Men regionens strategiska betydelse kan komma att öka avsevärt. Kina undersöker för närvarande om deras leveranstider kan minskas genom att frakta godset på järnväg genom Sibirien till de baltiska hamnarna, i stället för med

båt via Suezkanalen. Rail Baltic skulle kunna vara en nord-sydlig förbindelse för denna trafik.

Projektet är även ett hållbart alternativ till vägtransport av gods, och på längre sikt, för passagerare som reser i dessa riktningar. Några av de baltiska regeringarna ser redan Rail Baltica som en hävstång för utvecklingen. Och det verkar som om det redan pågår en tävling mellan de baltiska städerna: alla vill vara med och planera den framtida linjens sträckning. Det tycker jag är ett gott tecken.

För att projektet ska bli framgångsrikt krävs dock att de fem deltagande länderna är överens om dess möjligheter. Det krävs en stark målmedvetenhet för att driva igenom projektet. Att bidra till att skapa denna enighet ser jag som en av mina viktigaste uppgifter. Därför kommer jag att ägna mig åt att samtala med alla involverade aktörer, som utgörs av kunder och potentiella användare, sociala partner, regionala och lokala myndigheter, tillverkare av järnvägsutrustning och järnvägsföretagen förstärks.

Kostnaderna för Rail Baltica, eller "prioriterade TEN-T-projektet nr 27", som är det officiella namnet, skulle delvis kunna finansieras av Sammanhållningsfonden, som kan bidra med stöd upp till 80 % av den totala projekt-kostnaden. Allt beror på hur mycket budgetplanen 2007–2013⁽¹⁾ kan bidra med, men inflytelserika politiska krafter, som Europaparlamentet, är för att de prioriterade transportprojekten finansieras i sin helhet.

Jag kommer snart att själv resa från Helsingfors till Warszawa, eventuellt tillsammans med några journalister, för att med egna ögon se infrastrukturens aktuella skick och få en uppfattning om förseningar och flaskhalsar. Jag har för avsikt att vara mycket aktiv för att denna viktiga regionala förbindelse ska inrättas så snart som möjligt.



Järnvägsstationen i Helsingfors (Finland).

⁽¹⁾ Budgetplanen 2007–2013 var ännu inte känd när den här artikeln skrevs (november 2005).

Spanien

”Utbyggnaden av Barcelonas hamn gick via omdragning av Llobregat... och hänsyn till miljön”

Josep Oriol, generaldirektör, Barcelonas hamn

Omdragningen av floden Llobregat, som påbörjades 2000 och avslutades 2004, är en viktig fas i Barcelonas transporthistoria. Redan några av de djärva projekten inom ”Hamn och frizon”, under de första 30 åren av 1900-talet, som syftade till att bygga upp en stor hamninfrastruktur söder om berget Montjuïc, ansåg Llobregat vara den fysiska begränsningen för en framtida hamn. Inbördeskriget och den internationella isoleringen som därefter följde innebar en kraftig minskning av tillväxten i den spanska ekonomin, och indirekt även för Barcelonas hamn. ”Stabiliseringsplanen” från 1959 innebar att den spanska ekonomin åter öppnades mot omvärlden. Barcelona återfick då sin roll som interoceanisk hamn, och behovet av en utbyggnad blev uppenbart.

En omdragning av floden Llobregat var ett ofrånkomligt villkor för hamnens utbyggnad. De första planerna på en omdragning utarbetades på 60-talet och vissa av projekten, som förslaget från Barcelonas sjöfarts-, industri- och handelskammare, innebar stora ingrepp på miljön, eftersom man avsåg att leda om floden och dess utflöde i havet 9 km söder om den dåvarande mynningen.

1994 introducerade de ansvariga myndigheterna något som de kallade ”Plan Delta”. Omdragningen på 2 km och kanaliseringen av Llobregat utgör den röda tråden i en rad åtgärder, som förutom utbyggnaden av hamnen omfattar utveckling av flygplatsen, anläggning av nya vägar och järnvägar, ett nytt reningsverk och ett vidsträckt naturskyddsområde.

Tack vare omdragningen av floden inleddes slutligen utbyggnaden av Barcelonas hamn i december 2001. Med en budget på en miljard euro, varav 277 miljoner i finansiering från Sammanhållningsfonden, innebär utbyggnaden en omdimensionering av hamnen: ytan utökas 2,3 gånger, eller med 1 265 hektar, och 30 km kaj anläggs.

De pågående arbetena utgör en grund som hamnen kan utveckla vidare. Dess tillväxt kommer både att vara kvantitativ (nya kajer, nya lyftkranar, nya tillfarter) och kvalitativ (nya transportlinjer,

fler europeiska förbindelser, förbättrad kundservice). Antalet containrar förväntas öka från 2 till 6 miljoner, en årlig volym på 90 miljoner ton.

Detta stora arbete gäller även ombyggnad av tillfarter som behövs när hamnen är utbyggd. I det sammanhanget passar den gamla flodbädden utmärkt som korridor för de framtida landförbindelserna: en fyrfilig motorväg reserverad för tung godstrafik kommer att anläggas där. Den kommer att vara i direkt förbindelse med det spanska och europeiska motorvägsnätet, och fyra nya järnvägar kommer att utgå från nya godsstationer som är planerade att byggas på de nya kajerna.

Utbyggnaden av Barcelonas hamn genomförs med största möjliga hänsyn till miljön. Den åtföljs av åtgärder som minskar de negativa effekter som arbetena kan orsaka. Förutom att lagstiftningen på hamn- och miljöområdet noggrant följs, omfattar utvecklingen av hamnen ett antal åtgärder som kommer att förbättra situationen i hela Llobregatdeltat. Man har sparat ett våtmarksområde på 10 hektar i den gamla flodbädden för att bevara den fauna som finns där. En annan insats som för närvarande pågår – att med miljoner ton sand skapa en 2 km lång strand söder om flodens nya mynning – är ett annat exempel på hamnmyndigheternas vilja att skapa en hållbar och miljövänlig infrastruktur.



Mycket stora fartyg kan lägga till vid de nya kajerna.

BULGARIEN

Renovering av flygplatsen i Sofia



Total kostnad: 148 756 000 EUR
EU-bidrag: 50 000 000 EUR

"Flygplatsen i Sofia är den viktigaste inreseplatsen i Bulgarien för affärsresenärer och turister. Men den nuvarande utrustningen ger ingen tillfredsställande service, varken för passagerare eller operatörer. ISPA-projektet innefattar uppförande av en ny passagerarterminal och tillhörande infrastruktur: tillfartsvägar, körfiler reserverade för taxi, parkeringsområden etc. Allt detta är en del av en större satsning, som innefattar förlängning och justering av banorna så att man kan ta emot större flygplan och samtidigt minska bullerstörningarna för invånarna i Sofia."

Nelly Yordanova, Bulgariens transport- och kommunikationsminister
nyordanova@mtc.government.bg

SLOVAKIEN

Modernisering av järnvägssträckan Bratislava Rača–Trnava



Total kostnad: 51 422 000 EUR
EU-bidrag: 38 566 500 EUR

"Järnvägssträckan Bratislava Rača–Trnava utgör en del av den europeiska korridoren nr 5, som i Slovakien går från Bratislava till Čierna nad Tisou vid gränsen till Ukraina, via Žilina och Košice. I Žilina korsar den korridor nr 6 som går till Warszawa och därifrån vidare till Gdansk vid Östersjön. Moderniseringen av sträckan syftar främst till att skapa en god anslutning till det transeuropeiska transportnätet och att inrätta järnvägsförbindelser med hög kvalitet mellan de berörda länderna. ISPA finansierar arbeten som genomförts från mars 2002 till december 2005. Projektet omfattar en 750 meter lång brobana av förspänd betong, ombyggnad av plankorsningar och renovering av alla stationer mellan Bratislava Rača och Trnava. Den renoverade sträckan är säkrare och tystare och tillåter tågtrafik med en hastighet på 160 km/h."

Miroslav Matúšek, Slovariens järnvägar (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

UNGERN

Förlängning av ringleden runt Budapest



Total kostnad: 334 893 000 EUR
EU-bidrag: 284 659 050 EUR

"Sammanhållningsfonden samfinansierar en ringled runt Ungerns huvudstad. Den 26,5 km långa östra delen kopplar samman motorvägarna M1, M3, M5 och M7, samt flera riksvägar som utmynnar i Budapest. Genom att befria huvudstaden och dess tillfarter från flaskhalsarna sätter projektet punkt för en daglig mardröm för trafikanterna. Förutom att den får genomfartstrafiken att flyta, särskilt den tunga trafiken, leder den nya ringleden till att föroreningarna i staden minskar och att nya företag etablerar sig i regionen. Infrastrukturen uppfyller de strängaste miljö- och säkerhetsnormerna. Arbetena beräknas vara avslutade i november 2007."

Tompos Attila, EU-koordinator, Statens motorvägsbolag
tompos.attila@nart.hu

SPANIEN

Utbyggnad av hamnen i Gijón



Total kostnad: 563 900 000 EUR
EU-bidrag (Sammanhållningsfonden): 247 500 000 EUR
EIB-lån: 250 000 000 EUR

"EU bidrar starkt till att modernisera den spanska hamninfrastrukturen. Europeiska investeringsbanken (EIB), som ingår som partner i strukturfonderna, ger tillsammans med sina lån teknisk assistans, särskilt för behovsutvärderingar. Ett färskt exempel är den mycket lovande investeringen som genomförts i Gijón. Syftet med utbyggnaden av den viktigaste hamnen i Asturien, som finansieras av Sammanhållningsfonden tillsammans med ett lån från EIB, är att öka lagerhanteringskapaciteten för gods som fraktas via Gijón. Projektet ska framför allt förstärka vägbrytarna och utöka mellanlagringsområdena och ankringsplatserna så att större fartyg kan angöra hamnen."

Andrew Allen, Europeiska investeringsbanken
allen@eib.org

2007–2013: Använd Inforegios webbplats för att förbereda den nya generationen program

Medlemsstaterna och regionerna förbereder nu nästa programplaneringsperiod 2007–2013. Webbplatsen Inforegio innehåller mängder av information och viktiga dokument för alla deltagare i denna process. Syftet är att underlätta utbytet mellan deltagarna och informera allmänheten om hur processen framskrider. Om du har frågor eller vill bidra till arbetet, är du välkommen att kontakta GD Regionalpolitik.

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

Kontakter

Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för regionalpolitik
Enhet 01 – Information och kommunikation
Thierry Daman
Avenue de Tervuren 41, B-1040 Bryssel
Fax: (32-2) 296 60 03
E-post: regio-info@cec.eu.int
Internet: http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_sv.htm

Upplysningar om Europeiska kommissionens regionala stöd
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8170

© Europeiska gemenskaperna, 2005
Kopiering är tillåten under förutsättning att källan anges.

Printed in Belgium



Publikationsbyrå

Publications.eu.int