



et



Euroopa Liit
Regionaalpoliitika

info regio

| Nr 14 | September 2004 |

Panorama



Ühtekuuluvusfond

Euroopa solidaarsuse võimendaja

Kokkuvõte

Ühtekuuluvusfond *Euroopa solidaarsuse võimendaja*

Ühtekuuluvusfondi areng

Oma suguluses struktuurifondide perekonnaga on Ühtekuuluvusfond olnud rohkem onupoja kui lihase venna osas. Alates aastast 1994 on fond kinni pidanud oma eristatavatest sihtaladest ja rakendussätetest, koordineerides samas tihedalt oma tegevust ERDFiga. Nüüd üle kümne aasta vanusena on Ühtekuuluvusfond alustanud uut elu koos kümne uue abisaaja riigi lisandumisega 1. mail 2004.

Kohapealne kogemus: Poola

Neli aastat ISPA: ühinemiseelsest ühtekuuluvuseni

Põhinedes samal kontseptsioonil, jagab ISPA ühinemiseelne rahastamisvahend Ühtekuuluvusfondiga arvuliselt ühisjooni. Alates oma moodustamisest 2000. aastal on see eraldanud toetust rohkem kui 300-le suuremahulisele keskkonna ja transpordi infrastruktuuri alasele investeeringule taotlejariikides Kesk- ja Ida-Euroopas.

ISPA tegutsemas: Ungari, Sloveenia, Bulgaaria, Rumeenia

Galicía (Hispaania): võitlemas jäätmetega

Selleks, et vastata Euroopa keskkonnastandarditele ning arendada pärast mitmeid ökoloogilisi katastroofoe säästlikult oma majandust, alustab Galicía suuremahulise reovee ja tahkete jäätmete käitlemisprogrammi teostamist. Ühtekuuluvusfond rahastab suures osas vajalikke investeeringuid.

Kohapealne kogemus: Iirimaa, Portugal

Ühtekuuluvusfond tegutsemas: Kreeka, Iirimaa, Portugal, Hispaania

03



08



09



13



14



17-18



19

Fotod (leheküljed): Euroopa Komisjon (1, 5, 9, 11, 12), SOGAMA (3, 7), Aguas do Zézere SA (5, 19), EYDE-PATHE (6, 19), Ayuntamiento de La Coruña (7, 14, 16), Poola riiklik keskkonnakaitse ja veemajanduse fond (8), CCCMM (15), Limericki peakanalisatsioon (17), Portos da Madeira (18), projekti elluvijad (13, 19).

Kaas: Ühtekuuluvusfondi kaasrahastatud Boyne'i sild Droghedas (Iirimaa).

Toimetaja: Thierry Daman, Euroopa Komisjon, regionaalpoliitika peadirektoraat.

Ajakiri on trükitud taaskasutatud paberile inglise ja prantsuse keeles.

Teemakataloog Euroopa Liidu 19 ametlikus keeles on kättesaadav aadressil:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

Käesoleva väljaande tekst ei ole õiguslikult siduv.

Ühtekuuluvusfondi areng

John Walsh ⁽¹⁾

Jäätmeladungiga rong jõuab Ühtekuuluvusfondi poolt kaasfinantseeritud Cerceda keskkonnakompleksi (Hispaania)



Oma suguluses struktuurifondide perekonnaga on Ühtekuuluvusfond olnud rohkem onupoja kui lihase venna osas. Alates aastast 1994 on fond kinni pidanud oma eristatavatest sihtaladest ja rakendussätetest, koordineerides samas tihedalt oma tegevust ERDFiga. Nüüd üle kümne aasta vanusena on Ühtekuuluvusfond alustanud uut elu koos kümne uue abisaaja riigi lisandumisega 1. mail 2004. Komisjoni ettepanek 2007–2013 programmiperioodiks on rakenduseeskirjade kohandamine üldiste programmitöö reeglitega – kuigi Ühtekuuluvusfond säilitab seejuures oma võtmeerisused. Perspektiivis võetakse Ühtekuuluvusfond vastu oma sugulaste ringi ning asub lõplikult oma perekonna juurde.

Ühtekuuluvusfondi vajaduse põhjendus kasvab välja huvitava dilemmast. On selge, et ühtse turu funktsioneerimiseks peavad kõige vaesemad liikmesriigid tegema suuremahulisi investeeringuid oma kasvuvõime suurendamiseks. Selle hulka kuuluvad märkimisväärsed infrastruktuuri laiendamise, uuendamise ja kaasajastamisega seotud lisainvesteeringud. Teiselt poolt, kui need riigid soovivad eurotsooniga ühineda, tuleb neil oma riigivõlg kontrolli all hoida. Seega tuleb investeeringuid suurendades samaaegselt hoida kindla kontrolli all riigi rahandust. Maastrichti leping annab võimaluse selle dilemma lahendamiseks, luues finantsabi suunamiseks kõige vaesematele liikmesriikidele uue fondi: Ühtekuuluvusfondi.

Ühtekuuluvusfond on aidanud esialgsel neljal selle abi kõlblikuks kvalifitseerunud riigil (Hispaania, Portugalil, Iirimaa ja Kreekal) saavutada lähenemiskriteeriume ning jätkata samal ajal investeerimist infrastruktuuri.

Allpool vaatleme selle ainulaadse fondi rakenduseeskirjade arenemist. Kuigi tegevuspõhimõtted on viimase 10

⁽¹⁾ Administraator, regionaalpoliitika peadirektoraat, Euroopa Komisjon.

aasta jooksul olnud laias laastus stabiilsed, on toimunud ajavahemiku 1994–1999 rakenduskogemustel põhinevad muudatused koos nõukogu poolt 1999. aastal heaks kiidetud määruse täiustustega. Aja jooksul on ka komisjon oma projektide haldamise poliitikat ja praktikat täiustanud. Nüüdseks kehtivad eeskirjad kohalduvad tegevusele kümnes uues liikmesriigis ajavahemikul 2004–2006 ning juba ühinemiseelse struktuuripoliitika rahastamisvahendi (*Structural Instrument for Pre-accession – ISPA*) ⁽²⁾ raames toetatavatele projektidele. Sellele vaatamata ootavad järgmisel programiperioodil Ühtekuuluvusfondi ees olulised muudatused.

Ühtekuuluvusfondi erijooned – 1994

Ühtekuuluvusfondile ei ole osaks saanud nii palju uuringuid ja avalikku tähelepanu kui selle tuntumale sugulasele Euroopa Regionaalarengu Fondile (ERDF). See suhteliselt vähene avalik tuntus on seletatav faktiga, et esiteks oli selle loomisel abikõlblikkus fondi jaoks piiratud ainult neljaga viieteistkümnest liikmesriigist, ja teiseks, et fond asutati teatava eripäraga selle eesmärkide ja rakendamise suhtes.

Ühtekuuluvusfond asutati ametlikult nõukogu 16. aprilli 1994. aasta määrusega ⁽³⁾. Algusest peale olid Ühtekuuluvusfondil struktuurifondide süsteemiga võrreldes järgmised erijooned:

- > Ühtekuuluvusfond toetas projekte abikõlblikes liikmesriikides ilma sisemise piirkondliku eristamiseta.
- > Makromajanduslike tingimuste rahuldamine seoti Ühtekuuluvusfondi rahastatismehhanismiga. Abikõlblikel liikmesriikidel tuli eeltingimusena esitada eurotooniga ühinemisele suunatud lähenemisprogramm. Vastavalt sellele programmile pidi iga riik vältima liigseid avaliku sektori eelarvepuudujääke. Kuna fondi eesmärgiks oli riiklike kulutuste asendamine, ei kohaldatud struktuurifondidele täiendavaid kontrollprotseduure.
- > Abi suunati keskkonnavalase tegevusprogrammi sihtaladele ja üleeuroopalise transpordivõrgu toetamisele.
- > Toetuse jaotumine projektidele abikõlblikes keskkonnavalastes ja transpordisektorites pidi olema sobivalt tasakaalustatud. Komisjon määras tasakaaluks toetuste vahel neile kahele sektorile suhte 50 : 50.
- > Komisjon määras toetusi eraldi projektidele liikmesriikide taotluste alusel ning üldreeglina pidi projekti minimaalne abikõlblik maksumus moodustama vähemalt 10 miljonit eurot.

Rakenduseeskirjade areng

Ühtekuuluvusfondi 1999. aastal muudetud määrus ⁽⁴⁾ rõhutas vajadust strateegilisema lähenemise ja projektide suurema kooskõla järele üldise keskkonnavalase ja transpordistrateegiaga haldus- või sektori tasemel. Komisjon võttis seisukoha, et sellised strateegiad tuleb igas abi saavas riigis määratleda ja formuleerida ühes või mitmes “strateegilises kontrollraamistikus”. See tegevusettepanek on koos teistega toodud 2000. aasta *Ühtekuuluvusfondi teatmikus* ⁽⁵⁾. Viimane dokument sisaldas samuti:

- > komisjoni suuniseid Ühtekuuluvusfondi prioriteetide kohta keskkonnavalase ja transpordisektori toetamiseks;
- > meetmeid erasektori finantseerimisallikate paremaks arvestamiseks;
- > avaliku ja erasektori partnerluse julgustamist ühenduse rahastamise võimendava efekti maksimeerimiseks ja rahastatava infrastruktuuri mahu suurendamiseks;
- > teatavaid meetmeid fondi ratsionaalsemaks juhtimiseks, nagu näiteks uus standardne taotlusvorm.

Ülejäänud arenguid fondi rakendamisel alates aastast 1999 võib iseloomustada kui projektide halduseeskirjade täiustamist ja komisjoni poliitika selgitamist projektide hindamisel ja juhtimisel.

Ajavahemikus 2000–2004 olid rakendamisel täitmisele kuuluvad üldeskirjad fikseeritud komisjoni määrustega. Sel viisil muudetud eeskirjad käsitlesid:

- > finantsjuhtimist ja kontrolli ning finantskorrektsiooni protseduure (2002);
- > abikõlblikkuse eeskirju, mis oleks tihedamalt seotud struktuurifondide abikõlblikuskriteeriumitega (2003);
- > lihtsustatud teavitamis- ja avalikustamisreegleid (2004).

Need määrused on lihtsustanud otsuste vastuvõtmist toetuste määramisel iga projekti jaoks ning lähendanud nende rakendamise korda struktuurifondides kehtivale korrale.

Samuti on komisjoni poliitika ja praktika täiustamisele suurte projektide hindamisel Ühtekuuluvusfondi ja struktuurifondide raames kaasa aidanud 2000. aastal avaldatud parandatud *Investeeringuprojektide kulude-tulude analüüs* ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Vt järgmist artiklit.

⁽³⁾ EÜT L 130, 25.5.1994, lk 1.

⁽⁴⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_en.htm

⁽⁵⁾ Olemas inglise, prantsuse, kreeka, portugali ja hispaania keeles: http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm

⁽⁶⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_en.pdf



Ühtekuuluvusfondi tegevusest teavitamine: uus määrus

Nagu ka struktuurifondide korral, tuleb Ühtekuuluvusfondi poolt finantseeritavaid projekte saata teavitamise ja avalikustamisega. Selles suhtes lihtsustab 2004. aastal vastu võetud määrus oluliselt kuni viimase ajani kehtinud määruse (EÜ) nr 455/1996 meetmeid.

Uus määrus (EÜ) nr 621/2004 kordab kõigepealt kahte kesket sõnumit, mille ümber tuleb struktureerida Ühtekuuluvusfondi teavitamisepoliitikat, nimelt:

- > fondi poolt toetatud projekt panustab sotsiaalse ja majandusliku ebavõrdsuse vähenemisse Euroopa Liidu kodanike vahel;
- > projekti edukas rakendamine on saanud võimalikuks tänu Ühtekuuluvusfondi rahalisele toetusele.

Lisaks projekti praktiliste tulemuste selgitamisele kujutab esimene sõnum endast meeldetuletust Euroopa Liidu sekkumise eesmärgi kohta: liit töötab võrdsete võimaluste heaks oma kodanike vahel. Ning termini "kodanik" kasutamine ei kujuta endast kõigest formaalsust: teavitamise lõppadressaadid, kodanikud, peavad tunnetama, et mõeldud on just neid.

Sõnumeid on võimalik väljendada ka määruses kasutatutest erinevate terminitega. Selle eesmärgi täitmisel ei ole keelatud kasutada lihtsat ja kaasahaaravat sõnastust. Neid kahte sõnumit võimendab ELi lipu kaasamine. Mis puudutab kasutatavaid teavitamisvahendeid ja -tegevusi, sisaldab määrus ainult teatavaid tingimusi meediasuhete ning siltide ja tänuvahvlite paigutamise kohta.

Ajavahemiku 1993–1999 lõpus tekkis koos struktuurifondidega märkimisväärne maksebilansi ülejääk, mis moodustas 2000. aasta lõpuks ligikaudu 120% Ühtekuuluvusfondi 1999. aasta eelarvest.

Selle küsimuse lahendamiseks ja sulgemise kiirendamiseks alustas komisjon aktiivset dialoogi kõikide liikmesriikidega. Projektide kvaliteedi ja absorptsioonitempo edasiseks tõstmiseks teavitas komisjon 2002. aastal kõiki abisaajaid riike oma uuest lubatud toetusotsuste muudatuste piiramise poliitikast ⁽⁷⁾. 2003. aasta lõpuks moodustas ülejääk 40% 1999. aasta eelarvest.

Tulevikuväljakutsed

Ühtekuuluvusfond alustas oma tööd nelja abisaaja riigiga, kus rahvamajanduse kogutulu (*Gross National Income* – GNI) elaniku kohta oli alla 90% ELi keskmisest. Pärast 2003. aasta abikõlblikkuse revisjoni ⁽⁸⁾ nägi Ühtekuuluvusfond oma esimese "1993. aasta lennu" õpilase lõpetamist. Oma keskmise rahvamajanduse kogutuluga (GNI) 101% EL-15 keskmisest aastatel 2000–2002 tunnistati Iirimaa abikõlblikkuse künnise ületanud ning alates aastast 2004 mitteabikõlblikuks. See kahanemine kolme abikõlbliku riigini ületati aga kiiresti 10 uue abikõlbliku liikmesriigi lisandumisega 1. mail 2004.

Nüüd, kui Ühtekuuluvusfondi tegevusse on otseselt kaasatud üle poole EL-25 liikmetest, on selle suhteline tähtsus suurenenud. Lisaks on suurenenud Ühtekuuluvusfondist igale uuele liikmesriigile ühtekuuluvuspoliitika raames eraldatav rahaosa. Võrdluseks eraldati Iirimaa ajavahemikus 1994–1999 vahendeid kogusummas 7 840 miljonit eurot, kus Ühtekuuluvusfondi osalus moodustas 1 490 miljonit eurot (jooksvates hindades) ehk 19%. Fondi võrreldav keskmine eraldis uutele liikmesriikidele on 35%.



Portugal: reoveepuhasti ehitus
Ühtekuuluvusfondi abiga

⁽⁷⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_en.htm

⁽⁸⁾ Komisjoni 24. märtsi 2004. aasta teatis KOM(2004)191.

Ühtekuuluvusfondi suhteline osalus uutes liikmesriikides ajavahemikus 2004–2006

Miljoneid EUR	Koguvahendid	Ühtekuuluvusfond	Osalus
Tšehhi Vabariik	2 621,2	936,1	36%
Eesti	695,1	309,0	44%
Küpros	113,4	53,9	48%
Läti	1 164,3	515,4	44%
Leedu	1 537,7	608,2	40%
Ungari	3 207,4	1 112,7	35%
Malta	88,7	21,9	25%
Poola	12 809,7	4 178,6	33%
Sloveenia	456,3	188,7	41%
Slovakkia	1 757,4	570,5	32%
KOKKU	24 451,2	8 495,0	35%

Lisaks näitab Ühtekuuluvusfondi rakendamine uutes liikmesriikides ligikaudu kolmekordse ISPA ühinemisele rahastamisvahendile eraldatud ressursside ületamisega aktiivsuse järsku suurenemist. Komisjoni ja abisaajate riikide eelnevad kogemused ISPA infrastruktuuriprojektidega näitavad, et peamist väljakutset nii siseriiklikele haldusorganitele kui ka komisjonile kujutab endast piisava arvu kvaliteetsete projektide koostamine.

Sellest lähtuvalt tegi komisjon 2004. aastal ettepaneku alustada dialoogi, et julgustada abisaajaid riike tugevdama oma võimekust pakutavate ELi vahendite absorbeerimisel ja haldamisel. Rakendamisele kuuluvad meetmed määratletakse toetust saavate riikide eneste poolt vastavalt nende spetsiifilistele asjaoludele, keskendudes esialgu projektide kindlaksmääramise, valiku, ettevalmistuse ja hindamise staadiumitele.



Ühtekuuluvusfondi transpordi teenistuses: vaade Patra-se-Ateena-Thessaloniki kiirteele Kreekas

Edasine areng – 2007–2013

Komisjon on oma kolmandas ühtekuuluvusaruandes ⁽⁹⁾ juba andnud märku Ühtekuuluvusfondi täieliku integreerimise vajadusest peamiste struktuurifondide tööga. Komisjon on nüüdseks ette valmistanud uue seaduste paketi, mis hõlmaks struktuurifondide ja Ühtekuuluvusfondi rakendamist programmiperioodil 2007–2013.

Komisjoni ettepanekus on säilitatud Ühtekuuluvusfondi eristavad sihtalad: sealhulgas Ühtekuuluvusfondi toetuse põhinemine makromajanduslikel tingimustel, abikõlblikkuse künnis 90% GNI ja abi sektoripõhine suunamine. Teiselt poolt visandab ettepanek Ühtekuuluvusfondi rakendamise põhjalikku reformi: ümberlülitumist projektipõhiselt toetuselt programmipõhisele toetusele. See kirjeldab järgmisi Ühtekuuluvusfondi ja ERDFi ees seisvaid ühissettevalmistusi.

- > Strateegiline tegevuse koordineerimine ERDFiga hakkab toimuma asjakohaste programmide raames. Kõrvuti ERDF prioriteetidega pakutakse Ühtekuuluvusfondi toetust just erinevate prioriteetidega asjakohaste riiklike programmide jaoks.
- > Ühise hindamis- ja järelvalvekorra rakendamine asjakohastele programmidele (valikukriteeriumid, näitajad, järelvalvekomiteed jne).
- > ERDFi ja Ühtekuuluvusfondi abikõlblikkuseeskirjad sätestatakse üldises määruses ning abikõlblikkuse piirangud eraldi määruses kummagi fondi jaoks.
- > Finantsjuhtimise ja kontrolli nõuded ühtsustatakse (st ühtne aastakohustus iga fondi jaoks).
- > Struktuurifondide rahastamiskorda ja kulutuste distsipliini (iga-aastased programmkohustused koos automaatselt kohustustest vabastamisega) hakatakse rakendada Ühtekuuluvusfondi eelarvevahendite operatiivsema kasutamise julgustamiseks.

Ühtekuuluvusfondi rakendamise osas kuulutab Ühtekuuluvusfondi programmitöö uue tasakaalu saavutamist abisaajate liikmesriikide ja komisjoni vahelistes suhetes.

Liikmesriikidel on nüüd õigus valida oma riiklike programmide raames Ühtekuuluvusfondi poolt toetamiseks projekte, arvestades seejuures Ühtekuuluvusfondi sektori-põhiseid eesmärke ja rangemaid piiranguid abikõlblikele kulutustele. See vähendab oluliselt komisjoni poolt kinnitamisele kuuluvate projektide arvu. Ainult suuremate projektide korral nõutakse liikmesriikidelt toetussummadele komisjoni heakskiidu taotlemist. Samuti toob lihtsustatud programmitöö reeglite rakendamine automaatselt kaasa ERDFi ja Ühtekuuluvusfondi tegevuse juhtimise lihtsustumise.

⁽⁹⁾ Kolmas majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse aruanne, 2004, lk XXXV.



Cerceda keskkonnakompleks (Hispaania)

Koos volituste sellise suurenemisega suureneb ka Ühtekuuluvusfondi juhtivorganite vastutus valiku hindamisel, analüüsi, järelvalve ja haldamise teostamisel ning kiire rakendamise tagamisel abivahendite kaotuste vältimiseks. Ühtekuuluvusfondi poolt toetatava tegevuse iseloom – infrastruktuuri arendamine – jätab ruumi väljakutsetele programmpõhise finantsdistiipliini rakendamisel. Sellele vaatamata on jooksvad programmid näidanud, et selline distiipliin loob tugeva stiimuli programmide kiireks käivitamiseks ja programmitulemuste varasemaks saavutamiseks.

Lõpetuseks on komisjoni ettepanek suunatud maksimaalse koordinatsiooniastme saavutamisele ERDFi ja Ühtekuuluvusfondi vahel ning kummagi fondi võrdsele kohtlemisele läbi ühtlustatud finantsjuhtimise ja rakenduseeskirjade, mis annab riigiasutustele võimaluse halduskorra lihtsustamiseks.

Ühtekuuluvusfondi tegevuse põhikasud

Ühtekuuluvusfond aitab esialgsel neljal abisaajal rahuldada eurosooni liikmeks saamisel lähenemiskriteeriumit. Alltoodud tabelis on kokku võetud veel mõningad kasud Ühtekuuluvusfondi tegevusest kuni käesoleva ajani.

Kohustused käesoleva ajani (2004)

Riik	1993–1999		2000–2003	
	miljonites EUR	%	miljonites EUR	%
Kreeka	2 998	17,9	1 767	16,1
Hispaania	9 251	55,2	6 795	61,8
Iirimaa	1 495	8,9	584	5,3
Portugal	3 005	17,9	1 848	16,8
KOKKU	16 749		10 994	

Neli abisaajat on käesolevaks ajaks saanud toetusi kogusummas 27 000 miljonit eurot. See kujutab endast peamist panust infrastruktuuri kaasajastamisele suunatud jõupingutustesse.

Investeeringuprioriteedid 1993–1999 (%)

	Kreeka	Hispaania	Iirimaa	Portugal	Kõik
KESKKOND	48,8	50,3	50,0	51,9	50,3
Veevarustus	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Kanaliseatsioon	23,7	22,4	32,1	8,4	22,8
Tahked jäätmed	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Muu	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
TRANSPORT	51,2	49,7	50,0	48,1	49,7
Teed	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Raudtee	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Lennujaamad/sadamad	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Muu	1,3	0,3	0,4	0	0,4

Üldkokkuvõttes õnnestus saavutada soovitud tasakaal 50 : 50. Teatavate riiklike erinevustega osutusid kõige tähtsamateks sektoriteks teed ja kanalisatsioon.

Toetuste määramise otsuste arv

	1993–1999	2000–2003	Kokku
Kreeka	77	86	163
Hispaania	371	270	641
Iirimaa	116	9	125
Portugal	149	65	214
Kokku	713	430	1 143

Need otsused esindavad kas eraldi projekte, projektistadiumeid või eraldi projektide gruppe. Aastal 2003 käivitas komisjon uuringu, mille käigus hinnati tagantjärele suurt hulka neljas abisaajas riigis lõpetatud projektide osas, mil määral need jõudsid oma esialgsete eesmärkideni. Selle uuringu tulemusi on oodata 2004. aasta lõpuks.



Reoveepuhasti La Coruñas (Hispaania)

Poola

“Ühtekuuluvusfond Poolas – projektihindamise dilemmad”

Ootused on suured, et Ühtekuuluvusfond hakkab mängima tähtsat rolli keskkonnavalise *acquis communautaire* rakendamisel Poolas. Prognoosid näitavad, et ajavahemikus 2003–2010 võib Ühtekuuluvusfond katta u 19% investeerimiskuludest kohaliku keskkonna infrastruktuuri. ⁽¹⁾

Kuna potentsiaalsete projektide arv ja nende finantsväärtus ületavad oluliselt Ühtekuuluvusfondi võimalusi, on vajalik tõhusa ja läbipaistva projektide hindamise süsteemi koostamine. Projektihindamise meetodika pakub kahte võimalikku lähenemisviisi.

1. Projekte valitakse üksikasjaliste riiklike programmide alusel konkreetse valdkonna jaoks. Need programmid peavad peegeldama vajalike investeringute vajadust ning määrama vajalike projektide nimekirja, mis on suunatud ELi direktiivide nõuete rahuldamisele.
2. Riiklike programmide puudumisel, või kui need ei määra vajalike projektide nimekirja, kuuluvad projektid hindamisele vastavalt teatavale mõõdetavate ja võrreldavate kriteeriumide kogumile koostatud paremusjärjestuse alusel.



Szczecin: ISPA finantseeritud veepumba-jaama ehitus

Käesoleval ajal ei vasta Poolas projektihindamisega tegelevad jõud täielikult neile lähenemisviisidele. Esiteks on tegemist tugeva poliitilise survega kõikide kättesaadavate Ühtekuuluvusfondi vahendite kulutamiseks. See põhjustab otsuseid, mis ei pruugi tingimata soodustada direktiivide nõuete rahuldamisele suunatud ja efektiivsusel põhinevaid mehhanisme kõige hädavajalikumate



Krzysztof Berbeka, Ph.D.,
Krakovi Majandusülikool
(Cracow University
of Economics)



Andrzej Gula, Keskkonnama-
janduse Instituut (Institute of
Environmental Economics),
CEE Bankwatch Network

keskkonnaprojektide rahastamiseks. ⁽²⁾ Teiseks võiksid riiklikud programmid (peale heitvee puhastamise riikliku programmi) olla üksikasjalisemad ja määratleda täpsemalt projekti portfelli. Kolmandaks on omavalitsuste poolt Ühtekuuluvusfondile finantseerimiseks esitatavate projektide arv suhteliselt suur, kuid samas esineb projektide vahel suuri erinevusi ettepanekute ja dokumentatsiooni kvaliteedis ning usaldusväärsuses.

Seega peab hindamisprotseduur toetuma robustemale süsteemile, kasutades projektide järjestamist võimaldavaid kriteeriume. Tundub, et kehtivaid protseduure tuleb muuta suurema läbipaistvuse ja vastutuse suunas koos võrreldavuse tagamisega. Sellise süsteemi loomine aitab omavalitsustel oma projektides paremini kajastada Ühtekuuluvusfondi investeerimisprioriteete.

Teiseks tähtsaks küsimuseks on, kas jooksev praktika projektide valikul jääb kaugemale strateegilisest lähenemisest keskkonnavalise *acquis communautaire* hoolistlikule rakendamisele. Finantsvahendite eraldamine peaks kajastama keskkonnavaliste direktiivide kooskõlastatud rakendusprogrammidest tulenevaid finantseerimisvajadusi. Ühtekuuluvusfond kujutab endast vahendit korrektiivide sisseviimiseks vahendite jaotamise üldisesse korda. Need korrektiivid peavad olema suunatud valdkondadesse, kus võib oodata finantsdefitsiidi tekkimist, nt jäätmeäitluse sektoris. ⁽³⁾ Samas tuleb märkida, et sellised korrektiivid jäävad nõuetekohase õigusliku baasi puudumisel üsnagi kasutuks.

Võttes arvesse, et Ühtekuuluvusfond hakkab jagama toetust ka järgmisel programmpõhisel programmperioodil, suureneb valikuprotsessi täiustamisele suunatud tegevuse osatähtsus, mistõttu tuleb seda teostada veelgi energilisemalt.

Kontakt:

andgula@iee.org.pl või berbekak@ae.krakow.pl

⁽¹⁾ Arvutused hõlmavad vajalikke kohalikke investeringuid kanalisatsiooni ja jäätmeäitlusesse. Need põhinesid väljamaksete prognoosil (koos viivitustega fondide rakendamisel). Eelolevaks finantsperioodiks eeldati, et ELi ja sisemajanduse ressursid jäävad samale tasemele kui aastatel 2004–2006.

⁽²⁾ Näiteks ei nõua suuremahuliste veemajandusprojektide finantseerimine (veehoidlad) üleminekuperioodide järgimist keskkonnavalise *acquis communautaire* rakendamisel.

⁽³⁾ Berbeka, K., Finantsvood ELi keskkonnadirektiivide rakendamiseks Poolas, Leedus, Lätis ja Eestis; Keskkonnamajanduse Instituut; september 2003.

Neli aastat ISPat: ühinemiseelsest ühtekuuluvuseni

Willem Kuypers ⁽¹⁾

Põhinedes samal kontseptsioonil, jagab ISPA ühinemiseelne rahastamisvahend Ühtekuuluvusfondiga arvuliselt ühisjooni. Alates oma moodustamisest 2000. aastal on see eraldanud toetust rohkem kui 300-le suuremahulisele keskkonna ja transpordi infrastruktuuralasele investeeringule Kesk- ja Ida-Euroopa taotlejariikides.



Ühinemiseelse struktuuripoliitika rahastamisvahend (*Instrument Structurel de Pré-Adhésion* – ISPA) on üheks kolmest rahastamisvahendist (PHARE, ISPA, SAPARD), mis moodustasid osa Luxembourgigi Euroopa Ülemkogu poolt 1997. aasta detsembris vastu võetud ühinemiseelsest strateegiast ajavahemikuks 2000–2006. Selle eesmärgiks oli toetada keskkonna- ja transpordialast infrastruktuuri kui ELi eelisasid 10 Kesk- ja Ida-Euroopa kandidaatriigis. ⁽²⁾ Selle käsutuses oli 1 miljardit eurot ületav aastaeelarve, mis jaotus neile riikidele vastavalt nende elanikkonna arvule, pindalale ja SKT-le elaniku kohta. Nüüdseks on pärast 4 aastat ISPA rakendamist välja makstud üle 7 miljardi euro abisummasid investeeringutele, mis ületavad 11,6 miljardit eurot.

Ajavahemikus 2000–2003 toetati enam kui 200 keskkonnaprojekti eriti veevarustuse, kanalisatsioonisüsteemide, heitvete puhastamise ja jäätmehoolduse alal. Lisaks keskkonnakaitse parendamisele aitas see taotlejariikidel tugevdada oma arusaamist ja haldussuutlikkust keskkonnavalase seadusandluse põhimõtete rakendamisel ning vajaduse korral kiirendada sellealaste reformide läbiviimist.

Transpordisektoris on ISPA toetanud tulevase üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamist. Ta toetas kandidaatriikide siseriiklike võrgustike vastastikust sidumist ja koostöötet koos nende sidumisega Euroopa Liidu võrgustikuga. Prioriteet anti enam kui 100-le üleeuroopaliste transpordikoridoridega seotud infrastruktuuriprojektile,

⁽¹⁾ Lauaametnik, Regionaalpoliitika peadirektoraat, Euroopa Komisjon.

⁽²⁾ Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Eesti, Ungari, Läti, Leedu, Poola, Rumeenia, Slovakkia ja Sloveenia.

sh piiriülesele infrastruktuurile, nagu raudteed, maanteed, lennujaamad, liikluse järelvalvesüsteemid jne.

Algusest peale jagati ISPA vahendeid võrdselt keskkonna- ja transpordisektori vahel ning viimases anti eelistus omakorda raudteedele kui maanteedega võrreldes säästlikumale transpordiviisile.

Lisaks kapitali investeeringute rahastamisele osutati erinevates vormides tehnilist abi kogusummas ligi 200 miljonit eurot. See abi keskendus valdkondadele, kus abisaajatel riikidel esines raskusi nõutavate standardite rakendamisega. Tõsteti riigiasutuste suutlikkust projektide ettevalmistamisel ja rakendamisel ning keskkonnapoliitika teostamisel, edendades samal ajal detsentraliseeritud hankeid ja finantsjuhtimist. Riikide finantsjuhtimise ja kontrollsüsteemide hindamiseks ja parendamiseks viidi läbi mitmeid süsteemi auditeid.

Üldkokkuvõttes toimusid kõik need sekkumised eesmärgiga tutvustada ISPA riikidele ELi rahastamis põhimõtteid ja protseduure ning valmistades neid seeläbi ette ELi struktuurfondide ja eriti Ühtekuuluvusfondi vahendite asjakohaseks kasutamiseks pärast ühinemist.

Programmitöö ja investeeringute toetamine

Projektid peavad olema kooskõlas sektorite riiklikul tasemel määratletud strateegiatega. Need strateegiad määravad investeerimise vaheprioriteedid koos projektide valikukriteeriumitega mõlema sektori jaoks.

Projektide maksumus peab olema vähemalt 5 miljonit eurot, kuid neid on samade funktsionaalsete, geograafiliste või majanduslike eesmärkide korral lubatud grupeerida. Rahastatavate projektide keskmine maht moodustas 33 miljonit eurot koos mõningate suuremahuliste projektidega, nagu 340 miljoni euro investeerimine raudteede elektrifitseerimisse ja ajakohastamisse ning 288 miljoni euro investeerimine joogivee kvaliteedi parendamise projekti, kusjuures mõlemad projekte teostatakse Poolas.

Komisjon hindas iga projekti tehnilist, majanduslikku ja rahanduslikku väärtust. Vajaduse korral toetus ta välisekspertiisi arvamusele. Siia hulka kuulusid rahvusvaheliste finantsinstitutsioonide – nagu Euroopa Investeeringupanga ja Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga kui privilegieeritud ISPA toetuste täiendamise laenude finantseerimise partnerite – poolt teostatud ekspertiisid.

Enne toetuse eraldamise otsustamist konsulteeris komisjon EL-15 liikmesriikide esindajatest koosneva ISPA korralduskomiteega. Toetuste suurus varieerus projektilt projektile vastavalt teatavatele tingimustele ja nõuetele. Maksimaalne lubatud osalus moodustas 75% abikõlbliku investeeringu maksumusest, keskmine toetuse määr oli u 65%.

Õppimine tegevuse käigus

Nagu iga infrastruktuuriprojekti korral, määrab projekti ettevalmistuse kvaliteet aja, millal kuulutatakse välja pakkumismenetlus, ja loomulikult ka tööde alguse. Mida paremini on projekt koos oma kõikide komponentidega ette valmistatud, seda kiiremini ja kergemini on võimalik lepinguid sõlmida ja toetusi maksta. Samal ajal on selge, et sellelaadset kogemust ei ole võimalik omandada üleöö, vaid seda tuleb koguda järk-järgult. See kehtib eriti juhul, kui projekti abisaajad ei ole tuttavad rahvusvaheliste tehniliste standarditega või hanke-eeskirjade ja protseduuridega, mis peavad tagama abikõlblike ettevõtete ja isikute võrdse juurdepääsu ning õiglase ja läbipaistva kohtlemise.

Selle saavutamiseks kasutati ISPA rakendamiseks süsteemi, kus pakkumis- ja tellimisdokumendid ja protseduurid läbivad abisaaja riikides komisjoni delegatsiooni poolt eelneva kontrolli (*ex ante* kinnitamine). Samuti, kuna juriidiliste nõuete täitmine riiklike tellimuste kohta osutus peamiseks väljakutseks, arendas komisjon abisaajate tellimuste vormistamise oskuste, süsteemide ja protseduuride parendamiseks mitmesugust tegevust tehnilise abi alal.

Töötamine edu nimel

ISPA projektide haldamise ja rakendamise edenemist jälgiti ja hinnati mitmel viisil, toetudes regulaarsetele koosolekutele, rakendusorganite järelveraportitele, abivahendite auditeerimisele ja komisjoni töötajate kohale lähetamisele. Igas abisaajas riigis teostati ametlikku järelvalvet ISPA kontrollkomitee kaudu kaks korda aastas. Samuti mängisid jooksva juhtimise ja ISPA meetmete rakendamise järelevalve kõrval olulist rolli komisjoni delegatsiooni töötajad.

Kõigest sellest võib järeldada, et enamik abisaajatest riikidest on läbi teinud suure arengu praktiliste kogemuste omandamisel ISPA fondide haldamises ja rakendamises. Nad on järk-järgult hakanud paremini järgima ELi ühtekuuluvuspoliitika traditsiooniliste rahastamisvahendite, st struktuurfondide ja Ühtekuuluvusfondi suhtes rakendatavaid standardeid ja protseduure.

Lisaks sellele on nad teinud tugevat tööd ELi toetuste kasutamise finantsjärelvalve ja kontrollsüsteemide loomisel, mis heade kontrollsüsteemide kontseptsiooni järgimisel ületavad mõnikord isegi mõningate EL-15 liikmesriikide vastavaid süsteeme. See näitab, et komisjoni poolt rakendatud mitmesugused meetmed programmitöö, rakendamise ja finantsjuhtimisega tegelevate ametiasutuste toetamiseks on hakanud vilja kandma.

Sellele vaatamata on puudujääke, millega tulevikus tegeleda, kui soovitakse jõuda tõeliselt efektiivsete ja usaldusväärsete juhtimis- ja kontrollsüsteemideni. Näiteks ei suuda mõned riigid siiani eraldada piisavalt rahalisi ja inimressursse ELi rahastatavate meetmete planeerimiseks, ettevalmistamiseks



ISPA poolt toetatud reoveepuhasti Sloveenias

ja haldamiseks. Parimaks näiteks on siin keskkonnasektor, kus ametnike suur volavus madalate palkade tõttu on muu-

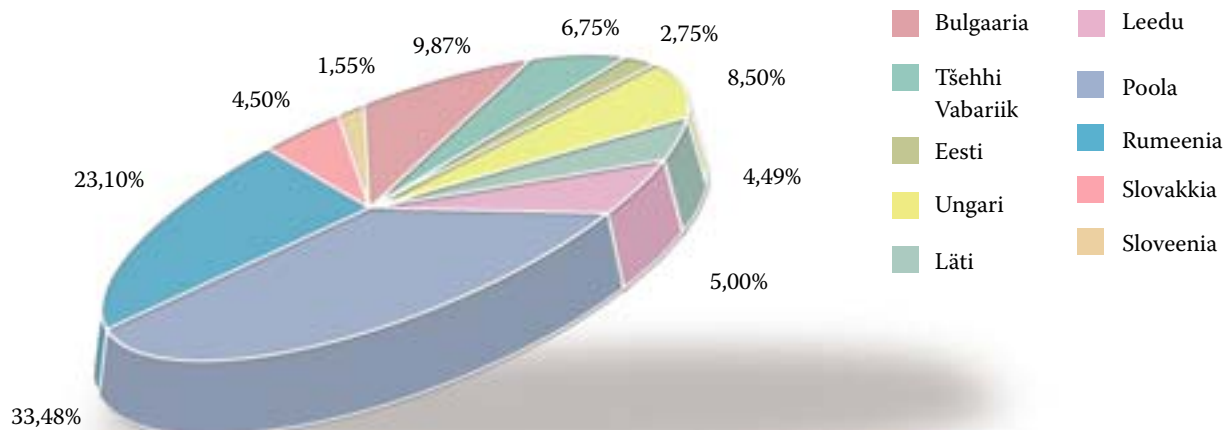
tunud peaaegu endeemiliseks. Samuti ei vasta personali ettevalmistus alati keeruliste infrastruktuuriprojektide juhtimisega seotud nõuetele, seejuures, nagu eelpool mainitud, eriti pakkumiste ja tellimuste läbiviimisel.

ISPAST Ühtekuuluvusfondini

Alates 1. maist 2004 lõpetas ISPA ametlikult oma tegevuse kaheksa uue Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriigi jaoks. Kuna nende riikide SKT elaniku kohta jääb alla 90% ELi keskmisest, muutusid nad kõik abikõlblikeks Ühtekuuluvusfondi raames. Nüüd kujutab see fond endast ELi ühtekuuluvuspoliitika rahastamisvahendit, millel põhines ISPA ning mis samuti toetab keskkonna- ja transpordialaseid investeeringuid infrastruktuuri. Jooksvad ISPA projektid on muudetud ümber Ühtekuuluvusfondi projektideks ning kuuluvad täitmisele vastavalt selle fondi eeskirjadele. Vastavalt Kopenhaageni Euroopa Ülemkogu otsusele 2002. aasta detsembrist, jätkavad Bulgaaria ja Rumeenia ISPAST abi saamist, kusjuures toetus kasvab järk-järgult kuni 2006. aasta lõpuni.

Ühtekuuluvusfondi raames kasvavad eraldised uutele liikmesriikidele Kesk- ja Ida-Euroopas rohkem kui kolm korda, 0,75 miljardist eurost aastas ISPA raames kuni 2,8 miljardi euroni ajavahemikus 2004–2006. Kohustused ISPA raames enne 1. jaanuari 2004 kinnitatud jooksvate projektide osas moodustavad olulise osa kasvanud eelarvest. Siiski tuleb kindlaks määrata ja ette valmistada uusi investeeringuid fondi eelarve realiseerimist tagava projektkanalide kasutamiseks. Samasuguseid jõupingutusi ISPA suhtes nõutakse ka Bulgaarialt ja Rumeenialt.

ISPA: jaotus riigiti (kohustused 2000–2003)



Keskkond ja transport: eesseisvad väljakutsed

ISPA kiirendas keskkonna- ja transpordisektori reforme ja esmatähtsate infrastruktuuriprobleemide lahendamist, kuid ikkagi nõuab täielik kohandumine ELi standarditega veel tohutuid investeeringuid.

Kahtlemata on kõik taotlejariigid, nii uued liikmesriigid kui ka Bulgaaria ja Rumeenia, saavutanud olulise edasiminekku keskkonnakaitses.

Viimase aastakümne jooksul on looduskeskkonna seisund paranenud, mis puudutab eriti õhu- ja veekeskkonna saastamise vähendamist. Õhu saastamine põhiliste saasteainete osas on vähenenud 60–80% võrra ja toksiliste metallide osas 50% võrra, samal ajal on vee orgaaniline reostus vähenenud 80% võrra. Kanalisatsioonisüsteemiga ühendatud majapidamiste ja teiste heitveeallikate protsent on 1990. aastate algusest kasvanud kaks korda.

Sellele vaatamata tuleb uutel liikmesriikidel ELi keskkonnalase *acquis'* rakendamiseks kulutada keskkonnale järgnevatel aastatel hinnanguliselt keskmiselt 2–3% oma SKTst. Jooksvad kulutused jäävad üldiselt sellest tasemest selgelt allapoole ning Ühtekuuluvusfond ja ERDF võivad siin mängida olulist rolli selle defitsiidi ületamisel. Hinnanguliselt hakkab kasvanud ELi keskkonnanalane toetus kogusummas ligikaudu 8 miljardit eurot jooksva eelarveperioodi lõpuni 2006. aastal moodustama umbes 10% nõutavatest investeeringutest.

Mis puutub transporti, siis kinnitasid nõukogu ja parlament 2004. aasta aprillis ühenduse uued suunised üleeuroopalise transpordivõrgu arendamiseks (TEN-T suunised) laienenud Euroopas. Need suunised sisaldavad 30 üleeuroopalise tähtsusega prioriteetse projekti loetelu, mis kuuluvad teostamisele 2020. aasta perspektiivis. Üheksa prioriteetset projekti puudutavad uute liikmesriikidega seotud telgi.

Projektide eesmärgiks on tagada transpordiviiside nihe koos mobiilsuse säästvama struktuuriga, suunates investeeringuid raudtee- ja veetransporti. Samuti on nimekirja

ülilitatud piiriülesed projektid kui tüüpiliselt kõige raskemini rakendatavad.

Projektide teostamise eeldatav maksumus moodustab ligikaudu 225 miljardit eurot. Üleeuroopalise transpordivõrgu lõpetamise kogumaksumus koos ühiseid huve teenivate, kuid mitteprioriteetsete projektidega on hinnanguliselt 600 miljardit eurot. Vajalikud investeeringud transpordi infrastruktuuri moodustavad uutes liikmesriikides 2015. aastaks 90 miljardit eurot. Jällegi on ühtekuuluvuspoliitika rahastamisvahenditel võtmeosa selle infrastruktuuri toetuste finantseerimisel.



Vee dekanteerimise jälgimine ISPA finantseeritud puhastusjaamas

UNGARI

Raudtee ümbersõit Zalaegerszegis



Kogumaksumus: 7 687 000 EUR
ELi panus: 3 843 500 EUR

“Hetkel on käimas umbes 80kilomeetrise raudteelõigu ümberehitamine Zalalövö ja Boba vahel, et pikendada 2001. aastal ehitatud Ungari-Sloveenia raudteeliini. Selle ISPA projekti esimene faas lõpetati 2003. aasta keskel Zalaegerszegi ümbersõidu ehitamisega. Uude 2,1 km pikkusesse lõiku kuulub 140meetri- ne terrassid üle Zala jõe. Zalaegerszegi jaamast mööda sõitvate rongide teeloleku aeg väheneb 10 minuti võrra. Samuti paranevad ohutus ja sõiduplaanist kinnipidamine ning kohalike elanike elukvaliteet ümbersõidu tulemusena vähenenud negatiivse keskkonnamõju tõttu.”

Katalin Pásztóy, Ungari Riigiraudtee
pasztoyk@mav.hu

RUMEENIA

Integreeritud jäätmehooldus Ramnicu Valceas



Abikõlblikud kogukulud: 14 673 100 EUR
ELi panus: 11 004 825 EUR

“Lõuna-Rumeenia keskosas Ramnicu Valceas (120 000 elanikku) puudub siiani nõuetekohane jäätmekogumissüsteem. Prügi viiakse lahtisesse prügilasse Olti jõe ääres umbes kaksteist kilomeetrit linna keskelt eemal. Vähemalt 20% elanikest ei kasuta majapidamisjäätmete kogumise teenust. Sellepärast käivitas linnavalitsus GTZ, Saksamaa tehnilise abi keskuse toetusel 1997. aastal ühtse jäätmehoolduse programmi. Osana sellest projektist eraldas Euroopa Liit 2001. aasta novembris ISPA toetuse jäätmekogumissüsteemi edasiseks parendamiseks, kasutatava prügila sulgemiseks ning ökoloogilise prügila rajamiseks koos kaasaegsete komposteerimisestrademetega.”

Diana Dumitru, PIU juhataja, Ramnicu Valcea raekoda
dianad@primariavl.ro (www.primariavl.ro)

SLOVEENIA

Trnovsko–Banjski platoo veevarude kaitse



Kogumaksumus: 6 543 464 EUR
ELi panus: 2 561 084 EUR

“Gora piirkond Trnovsko–Banjski platool varustab veega Ajdovščina linna koos ümbruskonnaga (20 000 elanikku). Kuni viimase ajani põhjustas ka kõige kergem põud joogivee puuduse. ISPA on andnud meile veedirektiiviga vastavuses olevad vahendid joogiveega säästva varustamise ja veevarude säilitamise jaoks. Projekt hõlmas nõuetekohaste veejuhtmete rajamist, veepuhastusjaamu ja kanalisatsioonivõrku kõikidel veekogumiskohtade läheduses paiknevatel maa-aladel. 2004. aasta aprilliks oli lõpetatud umbes 40 km veejuhtmete ja 900 m³ uute veehoidlate ehitamine. 10 km pikkune kanalisatsioonivõrk võimaldab piirkonna 3 500 elanikul ühineda Ajdovščina puhastusseadmetega, kusjuures teine puhastusjaam valmib juulis 2005.”

Metka Gorišek, Sloveenia Keskkonnaministeerium, ruumiline planeerimine ja energia
meta.gorisek@gov.si

BULGAARIA

Peamiste transiitteede taastamine



Kogumaksumus: 100 000 000 EUR
ELi panus: 30 000 000 EUR

“See algne ISPA teede projekt on osaks kolmandast transiitteede taastamise programmist, mis hõlmab üle 700 km maanteedest ja kiirteedest. Üldesmärgiks on ohutuse ja keskkonnanäitajate parendamine ning sõiduaja vähendamine 260 km maanteevõrgu taastamise ja ajakohastamisega vastavalt rahvusvaheliselt tunnustatud standarditele. Plaanid hõlmavad teepinna seisundi ja libisemiskindluse parendamist, liiklusmärkide ja teemärgistuse kaasajastamist, olemasolevate kaitsetökiste uuendamist ja uute lisamist. Maanteevõrgu parendamine aitab kaasa Bulgaaria transpordi infrastruktuuri ühildamisele ELi riikidega.”

Dobrinka Krasteva, ISPA koordineerimiskeskuse juhataja
D.Krasteva@minfin.bg

Hispaania: Galicia järelejõudmise ja tulevikuökoloogia vahel

Võitlemas jäätmetega

Euroopa keskkonnastandarditele vastamiseks ja säästva arengu tagamiseks pärast mitmeid ökoloogilisi katastroofe on Galicia rakendanud laiahaardelise reovee ja tahkete jäätmete hooldamise programmi. Ühtekuuluvusfond rahastab suurt osa vajalikest investeeringutest.



Linnajäätmete mahalaadimine Nostiáni tehases (La Coruña)

Juan Maneiro on hõivatud mees: kell on peaaegu seitse ning ta on just äsja kuulnud, et tuleb alla kirjutada korraldus kahe Galiciast kirdesuunas paikneva merekarbala ajutise sulgemise kohta. „Ennetava meetmena,” selgitas merekeskkonna kvaliteedikontrolli keskuse (Centre for quality control in the marine environment – CCCMM) direktor, näidates kaardil kahjustatud ala piire. „Meie proovid näitasid mitte naftareostust, vaid biotoksilist ohtu. Kui homme annavad täpsemad uuringud negatiivse tulemuse, võime me selle piirkonna vähemalt uuesti avada. Vahepeal kavatseme me hoiatada asjassepuutuvaid tootjaid.” Mõeldud, tehtud: keskus võttis rea telefonikõnesid, saates häiresõnumi ligikaudu sajale rannakarpide kasvatajale.

Galicias on meri väga oluline. See on kujundanud maa ja elanike identiteeti, ning terved regionaalmajanduse sektorid sõltuvad siiani otseselt merest: „Rannakarbid

on siiani meie meresaadus number üks. Igal aastal kogutavad 250 000 tonni on väärt 120 miljonit eurot ning neist sõltuvad otseselt 10 000 töökohta. Seega pole aeg puhkuseks,” ütleb Juan Maneiro. Eriti kontrollitakse rias'e – tüüpilisi Hispaania jõesuudmeid, kuhu on koondunud suurem osa Galicia rannakarpide, austrite ja muude karpide kasvatamisest, mille poolest Galicia on üldtuntud.

Piirkonna lõunaosas kujutab Vigo suudmeala endast ühte kaunimat ja tootlikumat piirkonda tuhandete merekarpide parvedega, mis katavad kohati kogu veepinna. Samas on selle kaldapiirkonnad, ühed Hispaania kõige tööstuslikumad, samuti koduks miljonitele elanikele (üks kolmandik Galicia rahvastikust), mis põhjustab märkimisväärset survet selle haprale ökosüsteemile. Pärast ühenduse karploomade direktiivi⁽¹⁾ jõustumist algatati 1993. aastal suuremahuline „Vigo suudmeala täie-

⁽¹⁾ Nõukogu direktiiv 91/492/EMÜ, 15. juuli 1991, milles sätestatakse elusate kahepoolmeliste karploomade tootmise ja turuleviimise tingimused.

liku puhastamise” programm. Investeeringute maksumus oli 90 miljonit eurot, millest 80% finantseeris Ühtekuuluvusfond. Kümne aasta jooksul ehitati suudmealale 10 puhastusjaama, rääkimata arvukatest eelpuhastusseadmetest paberi, plastiku ja teiste mittevedelate jäätmete filtreerimiseks, mida puhastusjaamad käidelda ei suuda. *“Varem saadeti kogu reovesi puhastamata merre,”* seletab Galicia valitsuse ehitusinsener Ignacio Niño Taboada. *“Nüüdseks läbib puhastuse 95% heitveest.”* Ning Ignacio näitab alates 2002. aastast töötanud Moaña veepuhastusjaama viimase veepuhastusbasseini kristallselges vees ujuvatele kuldkaladele.

Seega oli just käsil Galicia veekvaliteedi parendamine nende suuremahuliste veepuhastustöödega, kui 13. novembril 2002 jooksis La Coruña lähisel karile “Prestige” ning merre voolas suurem osa selle 77 000 tonnise naftalaadungist, põhjustades ühe kõige raskematest registreeritud naftareostustest. Tänu heale õnnele ning vabatahtlike massilise mobiliseerimisega puhastustöödele õnnestus kahju ulatust piirata. *“Kõige rohkem kannatasid põhjarannik koos La Coruña provintsi,”* seletab Juan Maneiro. *“Siin läänerrannikul takistas jõgedest saabuv suur mageda vee kogus süsivesinike suudmealale tungimist.”* Millised järeldused teeb CCCMMi direktor juulis 2004? *“Kaheksateist kuud pärast katastroofi on lühiajalised ja keskmise kestusega kahjustused praktiliselt kõikjal kadunud. Siiski ei tea me siiani, millised tagajärjed võivad oodata viie, kümne või kahekümne aasta möödudes...”*

Maal ja merel

Kuidas see ka ei oleks, on Galicia jõupingutused oma vete puhastamiseks sama märkimisväärsed kui olmejäätmete hoolduseks. 1997. aastal oli piirkonnas 300 kontrollimata prügilat ja 3 000 ebaseaduslikku prügi mahapanekukohta. Olukorra parandamiseks aastaks 2005 otsustasid piirkondlikud asutused käivitada programmi “Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia” (Galicia tahkete linnajäätmete hooldusplaani) ning usaldada selle teostamine SOGAMA-le (Sociedade Galega do Medio Ambiente – Galicia keskkonnaühing), andes selle käsutusse suure jõudlusega käitlusüksuse.

Aastatel 1998–2000 ehitatud Cerceda jäätmekäitlustehas on suuteline töötleva 1 500 tonni jäätmeid päevas. Sellega on liitunud juba 221 Galicia 315st omavalitsusest ning 57 teevad selleks ettevalmistusi. Kõigepealt kogutakse ja sorteeritakse 2 miljoni elaniku olmejäätmed üle kogu piirkonna paiknevas 37 “vahejaamas” ning saadetakse seejärel rongi või veoautodega Cerceda tehasesse Santiago de Compostella ja La Coruña vahel. Siin suunatakse 15% jäätmetest taastamiseks ja 85% põletatakse ära, tootes 515 miljonit kW/h elektrit aastas. *“See kujutab endast tõenäoliselt Euroopa kõige kaasaegsemat jäätme põletustehast,”* ütleb teabetalituse juht Esther Campos Mosquera. *“Meie ahjud on rahvusvaheliseks etaloniks: nad töötavad teatava liivasiüsteemi abil, mida tuntakse “ringleva keevkihi” nime all ning mis võimaldab loobuda süstemaatilise gaasikasutusest põlemisprotsessi alalhoidmiseks.”* Koguinvesteering moodustas 270 miljonit eurot, millest



Rannakarpide kvaliteedikontroll Arousa suudmealal

72,21 miljonit rahastas Ühtekuuluvusfond. Lisaks efektiivsele jäätme hooldusele kujutab Cerceda tehas endast ka kohalikku juhtivat tööandjat, seletab inimressursside direktor: *“Tervele reale erialadele on loodud üle 375 otsese töökoha, kõige madalamast kuni kõige kõrgema kvalifikatsioonini.”*

10. september

Jäätme hoolduse osas sundis Galicia võimuorganeid käiku vahetama eelkõige raske ökoloogiline katastroof: 10. septembril 1996 oli Galicia suurim linn La Coruña (450 000 elanikku) tunnistajaks 200 000 tonni jäätmete merrekukumisele maalihke tagajärjel vahetult rannikul paiknevas peamises kohalikus prügilas. *“Kokku libises merre 1,3 miljonit tonni jäätmeid! See oli tõeline maavärin!”* meenutab raekoja pressiesindaja Mark Guscín. *“Katastroof andis tõuke keskkonnateadlikkuse tõusule nii linnas kui kogu piirkonnas. Sellest hetkest alates seadis linnanõukogu jäätme hoolduse oma lühiajaliste, keskmise ulatusega ja pikaajaliste prioriteetide tippu, võttes omaks uue filosoofia: säästliku kasutamise.”*

Töö algas muidugi katastroofi tagajärgede likvideerimisest kahjustatud piirkonnas, mis kujutas endast tohutut ülesannet arvukatele kohalikele ettevõtetele, kes kohe oma teeneid pakkusid. Mais 1997, kaheksa kuud pärast katastroofi, võtsid kaheksa prügilat kasutavat omavalitsust vastu linnajäätmete plaani. See nägi ette järgmist: prügila sulgemine ja kahjutustamine, maa-ala taastamine ja selle muutmine puhkeparkiks, jäätmete selekteeriv kogumine ja ringlussevõtt.

Ohtliku koha ökoloogiline taastamine puhkealana kasutamiseks algas jaanuaris 1998. Tööd viidi läbi neljas faasis: jäätmete kinnistamine ja prügila sulgemine, maa-ala saastest vabastamine, selle pargiks muutmine (maastikukujundus, puude istutamine jne) ning teeradade ja juurdepääsuteede ehitamine. Uus Bensi park avati juunis 2001. 60 ha suurune maa-ala ühendab kasu ja meelelahutust ning sobitub täiuslikult La Coruña plaaniga suurendada ligitõmbavust, mis on olnud prioriteediks mitmete aastate jooksul.

Lisaks tööde maksumusele (15,3 miljonit eurot, millest 10,4 miljonit panustas ERDF) nõudis prügila sulgemine ka märkimisväärsed tehnilisi teadmisi: teisaldada ja tihendada tuli 750 000 m³ pinnast, hermetiseeriti 21 ha suurune maa-ala, paigaldati 14 km дренаazi koos 4,5 km pikkuse torustikuga, mis ühendab 76 kollektorit maetud prügi poolt siiani eraldatava gaasi vabastamiseks. *“Kõige selle muutis keerulisemaks asjaolu, et samaaegselt endise prügila sulgemisega tuli meil käidelda 185 000 tonni olmejäätmeid aastas, mis jätkasid siiasaabumist kuni uue käitlustehase tööle hakkamiseni septembris 2000,”* märgib La Coruña linna keskkonnadirektor Luis Fernando Roade Rodríguez.

Teostada oli jäänud veel üks tähtis projektifaas: jäätmetööstustehase ehitamine mitmes etapis 1998. aasta oktoobrist kuni 2003. aasta detsembrini pargi kõrval paiknevale künkale. Nostiáni tehase on ebatavaline selles suhtes, et 6 megavati elektrienergia tootmiseks aastas köetakse seda lisaks pargi alt toodetud gaasile 40% ulatuses sellesse saabuvatest orgaanilistest jäätmetest toodetud metaaniga. Ülejäänud 60% orgaanilistest jäätmetest komposteeritakse. Selle infrastruktuuri maksumus on 59,5 miljonit eurot, millest 10,5 miljonit katab Ühtekuuluvusfond.



Bensi küngas taastamistööde ajal ja järel

Tegevuse ühendamise

“Galicias ei ole enam kontrollimata prügilaid. Nüüd, kui üle poole jäätmetest suunatakse töötlemisele või taasringlusse, on meie piirkond hõivanud Hispaanias liidripositsiooni. Me oleme saavutanud selliste riikidega nagu Saksamaa võrreldava standardi. See kujutab endast Ühtekuuluvusfondi praktilist tulemust!” kuulutab tehase direktor Daniel Otero. *“Meie eesmärgiks oli saavutada 65% meie poolt kogutava prügi ringlussevõtt, ent nii kaugele kui me hetkel näeme, ei ole olemas “nulljäätmeid” tagavat käitlusmeetodit. Lahendusi tuleb otsida ahelat mööda ülespoole: igaüks peab proovima oma prügikogust vähendada.”*

Nagu SOGAMA, mis organiseerib iganädalasi sellele küsimusele pühendatud raadiosaateid, osaleb ka Nostiáni tööstustehas pidevalt keskkonnateadlikkust ja -haridust edendavates kampaaniates. Selleks on La Coruña keskkonnateenistusel mööda linna sõitev oma nn ökobuss. Ligikaudu 20 000 koolilast teavitatakse neist kampaaniatest regulaarselt. *“Me oleme samuti alustanud prügikastide jaotamist olmejäätmete sorteerimise abistamiseks. Tegevus peab olema ühtsustatud,”* selgitab linna keskkonnateenistuse esindaja Javier Ramirez.

Kampaaniate ühtsustamise teed tuleb minna ka Galicia merekeskkonna kontrollkeskuse abidirektori Covadonga Salgado arvates. *“Ühiskondlik teadlikkus peab käima käsikäes keskkonna peamiste infrastruktuuridega, nagu need, mis on Ühtekuuluvusfondi poolt kaasfinantseeritavad. Nendega võib ühendada teisi, samuti näidised mängivaid väiksemamahulisi Euroopa projekte. Ma pean silmas näiteks kalajäätmete taasringluse projekti LIFE, milles me osaleme Vilagarcía de Arousas. See projekt on hariduslikust seisukohast isegi olulisem kui ökoloogilisest: see on meile õpetanud, et jäätmehooldus tähendab ennekõike niivõrd väheste prügi-koguse tekitamist kui võimalik.”*

Hispaania jäätmekava

Riiklik jäätmekava kinnitati Hispaania valitsuse poolt 7. jaanuaril 2000 kooskõlas oma vastavatel territooriumitel jäätmehoolduse eest vastutavate autonoomsete piirkondadega.

Kava eesmärkide hulka kuuluvad ennetamine, selekteeriv jäätmete kogumine, taastamine ja taasringlusse suunamine, orgaaniliste jäätmete taaskasutamine ja jääkide matmine kontrollitavatesse hoidlatesse. Kava rakendamist finantseeris osaliselt Ühtekuuluvusfond. Ühtekuuluvusfond on Hispaania riiklikule ja piirkondlikele jäätmetööstuse kavadele eraldanud aastatel 2002–2003 kokku üle 1,1 miljardi euro. Selekteerivalt on rahastatud projekte kogutud tahkete linnajäätmete hoolduse, komposteerimis- ja taasringluse ettevõtete, rehvide taastamise ja sorteerimisseadmete osas.



Iirimaa

“Shannoni suudmeala kõikide vajaduste rahuldamine”

Seamus Ryan, projektiinsener, Limericki peakanalisatsioon



Limericki linn asub Iirimaa läänepiirkonna keskosas, ligikaudu 80 km kaugusel Shannoni jõe suudmest. Shannoni jõgi on loodetest mõjutatav kuni kohani, mis asub Limericki linnast ülesvoolu. Alates linna asutamisest viikingite poolt on puhastamata reovesi alati suunatud otse

Shannonisse, Iirimaa suurimasse jõkke, mille suur vooluhulk tagas reovee kõrge lahjendusastme ning minimeeris selle mõju vee kvaliteedile. Limericki ja selle ümbruskonna elanikkonna arv on käesoleval ajal 100 000, millele lisandub iga-aastane u 1,7% juurdekasv. Kuigi Limerick on paljude aastate vältel pürginud oma reovee biopuhastussüsteemi poole, oli puhastusjaama ja kogumissüsteemi rajamine olemasoleva 50 väljavoolukoha jaoks väga keeruline ja kulukas ettevõtmine, kuni lõpuks sai tööde teostamine võimalikuks tänu Limericki suuruste linnade jaoks suudmevete biopuhastust nõudvale ELi direktiivile 97/271/EÜ ja ELi Ühtekuuluvusfondile.

Lisaks direktiivi 97/271/EÜ järgimisele aitavad need tööd kaasa ka Shannoni suudmeala veekvaliteedi kava jõustumisele, mis valmistati ette kogu suudmeala jaoks ning mis määrab nõuetekohased kriteeriumid ja standardid vee kvaliteedi suhtes, mida tuleb järgida Shannoni suudmeala mitmekülgse kasuliku kasutamise huvides. Projekt hõlmab samuti linna ja selle ümbruskonna tulevase arenguid elamuehituse, äritegevuse ja tööstuse alal.

Projekti kavandamisel otsustasid selle elluviijad teadlikult rakendada kõiki ettevaatusabinõusid kohaliku pärandi ja tundlike kasvukohtade kaitseks tööde läbiviimise läheduses. Kõikide võimalike arheoloogiamälestiste väljaselgitamiseks, mida ehitustööd võiksid kahjustada, viidi läbi kogu piirkonna suuremahulised vaatlused ja uuringud. Kasutades kõige uuemat infotehnoloogiat, määrasid arheoloogid kindlaks mitmesuguste arheoloogiliste asulakohtade ja moodustiste asukohad ning koostasid Limericki ja selle

ümbruskonna täielikult digitiiseeritud ja suure lahutusvõimega arheoloogilise kaardi, mis on insenerikaartidega täielikult vahetatav ja ühilduv. Arheoloogilised väljakaevamised andsid üle 10 000 leiu: valitud leidude näitus on avatud Limericki linnamunitsipaalmuuseumis.



Puhastusjaam Bunlickys

Shannoni jõe koos selle märgalaga loetakse üleeuroopalise tähtsusega looduskoskonnaks. Projekt aitab kaasa jõevee kvaliteedi parendamisele ning selle rikkaliku lindude, kalade ja selgrootute koosluse kaitsele. Lindude asustiheduselt kujutavad Shannoni ja Ferguse suudmealad endast tõepoolest riigi suurimaid erikooslusi. Projekti elluviijad rakendasid samuti erimeetmeid haruldaste taimeliikide ja rea tundlike kasvukohtade kaitseks linna läheduses. Üks taimedest, kolmnurkne luga (*Schoenoplectus triquetra*), on nii haruldane, et Ühendkuningriigis on säilinud ainult üks selle eksemplar ning see on väljasuremise äärel. Kanalisatsioonitorustik suunati ümber vältimaks katkestamist selle taimede läheduses ning Bunlicky puhastusjaama väljavoolutoru viidi edasi allavoolu, et tagada sellele haruldasele taimeliigile maksimaalset kaitset. Real projektiga seotud märgaladel viidi läbi üksikasjalised ökoloogilised vaatlused ning rakendati taastamismeetmeid ajutiselt mõjutatud aladel, vastavalt erikaitsealade kohta kehtivate soovitusetele. Lisaks laiendati mõningaid märgalasid nende ökoloogilise seisundi parendamiseks.

Kuna projekt hõlmas märkimisväärsed maa-alasid külgnevates Limericki ja Clare'i maavalikogu halduspiirkondades, tegutsesid kõik kolm võimuorganit tihedas koostöös projekti elluviija, Limericki linnanõukogu juhtimisel.

Reoveepuhasti nimitootlikkus on 130 000 P.E.⁽¹⁾ kuivailmavooluhulga korral 29 250 m³/päevas maksimaalsel voolukiirusel (täielik töötlemine) 865 liitrit/sekundis. Puhasti suudab töödelda orgaanilist koormust kuni 7 800 kg BoD⁽²⁾/päevas. Reovee puhastusprotsessi esmase ja bioloogilise faasi käigus tekkinud sette veetustatakse ning kuivatatakse pöörlevas trummelkuivatis kuumas õhujoas. Õhu sisselasketemperatuur on ligikaudu 545 °C ning granuliseeritud produkti väljastamistemperatuur üle 80 °C. Aja/temperatuuri tingimused põhjustavad settes sisalduvate patogeenide lagunemise ning annavad tulemuseks pastöriseeritud produkti, mida võib ohutult kasutada muru, aia või juurviljaaia väetamiseks kui ka põllumajanduses ja metsanduses. Projekti muude võtmekomponentide hulka kuulub 48 kilomeetri pikkuse, suure, kuni 2,7 meetrise läbimõduga kanalisatsioonitorustiku ehitamine koos peapumbajaamaga, mille tootlikkus (koos sadeveega) on 11 800 liitrit/sekundis. Abbey jõe kogurustik paigaldati kraavi Abbey jões ja ümbritseti betooniga, millele ehitati navigatsioonitamm, kasutades betoonümbritset selle vundamendina. See samm muutis Shannoni jõe täielikult laevatatavaks kogu selle pikkuses. Tammi ja kanalisatsioonitoru koos ehitamine kujutas endast suurepärast näidet kahe projekti ühendamise kogumaksumuse järsuks vähendamiseks.

Projekti kogumaksumus ületab 200 miljonit eurot, millest 85% moodustavad ELi Ühtekuuluvusfondi poolt rahastatud keskne reoveepuhasti, pumbajaam ja mõned kogurid. Ülejäänud kapitalikulud katab Irish Exchequer osana 2000–2006 riiklikust arenguplaanist.

Kontakt: sjryan@limerickcity.ie

Veeb: www.lmdpo.com

⁽¹⁾ P.E. Inimühik (Person Equivalents): mõõtühik, mis vastab ühe inimese poolt päevas kasutatavale veekogusele või võrdväärsele kogusele ettevõtte või muu mittekoduse kasutaja korral.

⁽²⁾ BoD DBO Biokeemiline hapnikutarve (Biochemical Oxygen Demand): mõõtühik vee kvaliteedi ja reovee biopuhastuse erinevatel etappidel saavutatud puhtusastme mõõtmiseks.

Madeira (Portugal)

“Ühtekuuluvusfond, kõige äärepoolsemate piirkondade säästva arengu hoob”

João Reis, Madeira autonoomse piirkonna sadama juhatuse esimees



Oma säästva arengu edendamisel sõltuvad Euroopa Liidu kõige kaugemad saarepiirkonnad, sealhulgas Madeira autonoomne piirkond

(ARM), suurel määral nende juurdepääsetavusest. Olles teadlik sellest asjaolust, toetab EL rahaliselt nende piirkondade infrastruktuuride ehitamist ja kaasajastamist. Selles suhtes mängib eriti tähtsat osa Ühtekuuluvusfond, mille üheks hiljutiseks näiteks on Madeira rahvusvahelise lennujaama laiendamine.

Kuid nii kauges saarepiirkonnas nagu Madeira on väga tähtis ka sadama infrastruktuur. Esiteks regulaarse kaubaveo platvormina ning teiseks turismisektori ja eriti kruiisilaevade ja nendega seotud tegevuse arenevektorina.

Madeira peamine põhiline sadamainfrastruktuur, Funchali sadam, on oma olemasolu jooksul seda ülesannet rahuldavalt täitnud nii kaupade kui reisijateveo osas. Siiski on piirkonna üldine areng viimaste aastakümnete jooksul kaasa toonud kaupade ja reisijate veo kasvu, mis, arvestades sadama füüsilisi piiranguid, on põhjustanud ummistusi sadama töös, konflikte erinevate liiklusviiside vahel ning teenuste üldise kvaliteedi ja konkurentsivõime langemist. Sellepärast on piirkondlikud võimuorganid otsustanud leida lahenduse osana ARMi sadamate infrastruktuuri ühtsest arengukavast, mis ühelt poolt lahendaks jooksvate piirangutega seotud probleemid ning teiselt poolt valmistaks piirkonda ette pikemaajalisteks väljakutseteks.

Valitud lahenduse raames tuleb valdav osa olemasolevaid investeeringuid suunata Caniçali sadama infrastruktuuri, mis oli algselt kavandatud tööstusvaba tsoonina. Idee seisneb Caniçali sadama muutmises Madeira kommertssadamaks, kasutades teatavat programmi varustuse ostmiseks, sadamaisildade ja täitmiskohtade ehitamiseks, muutes selle piisavalt suureks nii jooksva kui tulevase veomahu teenindamiseks. Samal ajal tuleb Funchali sadam

vabastada kasutamiseks jahisadamana koos muu sellega seotud turismialase tegevusega. Sellest lähtudes esitasid sadamavõimud Euroopa Komisjonile Caniçali kommertssadama ehitamise projekti kogumaksumusega 73,5 miljonit eurot, mille kaasfinantseerimine Ühtekuuluvusfondi poolt kinnitati 42,6 miljoni euro ulatuses.

Käesoleval ajal uurivad riiklikud asutused siiani ülejäänud kolme projekti, mis moodustavad lahutamatu osa ülakirjeldatud arengukavast. Neis kolmes projektis ette nähtud tööde hulka kuuluvad Porto Novo logistilise abi tsooni moodustamine, Funchali sadama muutmine jahisadamaks koos selle kohandamisega kruiisilaevade ja muu turismiga seotud tegevuse jaoks (kooskõlas ARMi turismi arengukava soovitusetega) ning lõpuks Porto Santo saare sadama arendamine sobivate tingimuste loomiseks reisijateveo, vaba aja purjetamise ja purjeturismi arendamiseks.

Nende projektide täitmine võimaldab Madeiral optimeerida ja jätkuvalt ühtsustada oma transpordilogistika ahelat ning saavutada sellega ühe ELi põhieesmärkidest: tugevdada oma majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust kõikide oma kodanike huvides.

Kontakt: joaoreis@apram.pt

Veeb: <http://www.portosdamadeira.com>



Caniçali sadam

KREEKA

Patrase ümbersõit



Kogumaksumus: 68 810 508 EUR
Abikõlblik maksumus: 48 580 218 EUR
Ühtekuuluvusfond: 41 293 186 EUR

“Patrase-Ateena-Thessaloniki kiirtee, “PATHE” lõik, uus Patrase ringtee, on õnnistuseks nii linnale kui reisijatele. Endine peatee kulges läbi linna, tekitades liiklummikuid ja takistades juurdepääsu sadamale. Kreeka suuruselt kolmas linn on nüüd vaba transiitliiklusest (15 000 autot päevas), millest ümbersõiduks piisab nüüd 15 minutist, samal ajal kui linnast läbisõit võttis terve tunni. 18,5 km pikkusel ümbersõidul (millest poole rahastas Ühtekuuluvusfond) on 12 tunnelit, 8 viadukti, 9 silda ja 5 mitmetasandilist ristmiku. Suurt tähelepanu pöörati ohutusele ja keskkonnale: puude istutamisele ja teistele maastikukujunduse töödele, arheoloogiliste asulakohtade kaitsele, Patrase endise prügilaga muutmisele puhkepargiks jne.”

Dimitrios Tassiopoulos, plaaniosakonna juht, EYDE Motorway Pathe
pathe@tee.gr

IIRIMAA

Heustoni raudteejaam ja Edelakoridor



Kogumaksumus (1. faas): 135 800 000 EUR
ELi osalus (1. faas): 75 000 000 EUR

“Heustoni raudteejaama ja Edelakoridori kaasajastamine kujutab endast ühte Dublinit ümbritseva raudteevõrgu ajakohastamise prioriteetsematest projektidest. Kasutajatel aitab see samuti eraldada linnalähedasi ronge Dublinist ja Corki ühendavatest linnadevahelistest rongidest. Heustoni suhtes kuulusid projekti esimesse faasi järgmised tööd: uue raudtee ehitus koos signalisatsiooniga, platvormide arvu suurendamine 5-lt 9ni, liini pikendamine kuni Inchicore'ini, sildade kaasajastamine, müügirõudude pikendamine. Teise faasi kuuluvad täiendava raudteeliini ehitamine Inchicore'i ja Cherry Orchard'i vahel ning kahe täiendava raudteeliini ehitamine Cherry Orchard'i ja Hazelhatchi vahelises Edelakoridoris. Heustoni raudteejaam lõpetati 2004. aasta veebruaris õigeaegselt ja eelarve piires ning töötab nüüd täies ulatuses.”

Tom Finn, strateegilise planeerimise juht, Iarnrod Eireann
tom.finn@irishrail.ie

HISPAANIA

Lindaani kõrvaldamine



Kogumaksumus: 47 692 231 EUR
ELi osalus: 38 153 785 EUR

“Aastate jooksul on tugevatoimelist insektitsiidi lindaani (HCH) valmistava tehase väljutused saastanud suuri maa-alasid Nervión-Ibaizabali vasakul kaldal, ähvardades Bilbao linnastu kohalikku elanikkonda. Selle probleemi lahendamiseks otsustas Baskimaa valitsus piirata lindaani ja raskemetallidega saastatud maa-ala rangete turvameetmetega ning ehitada sinna töötlusüksus, mis oleks võimeline HCHd hävitama. 12,5 miljoni euro investeerimise tulemusena ehitatud tehas töötles ajavahemikus 1999–2001 ümber 3 200 tonni lindaani, mis on võimaldanud käesolevaks ajaks parandada ja taastada 191 480 m² maad.”

José Luis Aurrecoechea Urquijo, peadirektor, IHOBE, Baskimaa valitsuse riiklik keskkonnajuhtimise agentuur
dgeneral@ihobe.net

PORTUGAL

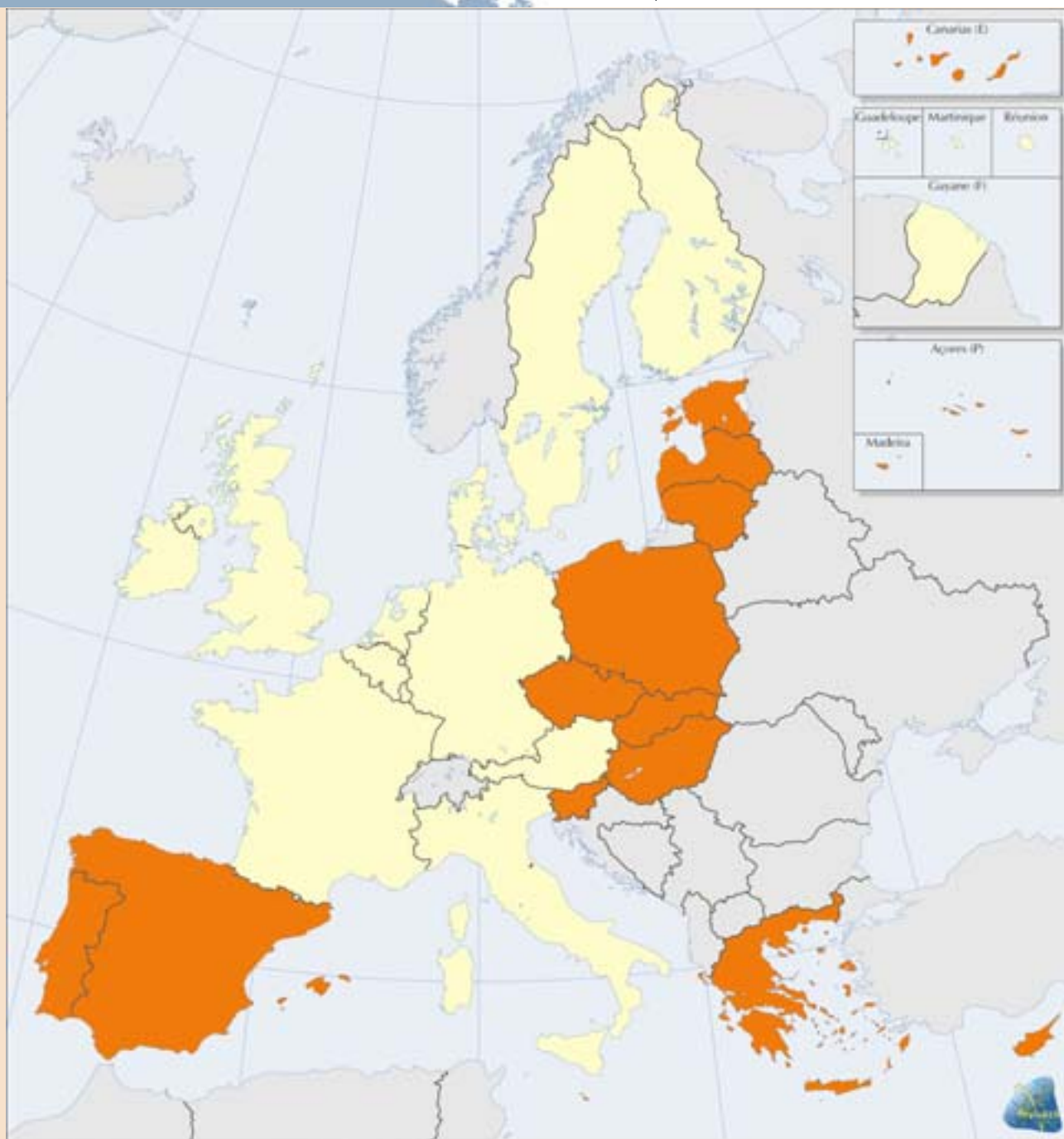
Alto Zêzere e Còa veevarustus ja -puhastus



Kogumaksumus: 178 403 880 EUR
EU osalus: 112 394 450 EUR

“Alto Zêzere e Còa omavalitsustevaheline veevarustus- ja puhastussüsteem töötab Guarda ja osaliselt Castelo Branco rajoonis (Beira Interior, keskregioon). See Ühtekuuluvusfondi projekt on suunatud avaliku tarbimise vajaduste rahuldamisele nii kvaliteedi kui kvantiteedi suhtes piisava arvu reoveepuhastite puudumisel eelkõige tööstusheitevee jaoks. Tagades nendes piirkondades säästva majandamise ja optimaalsete lahenduste rakendamise, aitab projekt kaasa keskkonna ja kohalike kogukondade elukvaliteedi parendamisele ning edendab seeläbi piirkonna sotsiaal-majanduslikku arengut. Samuti võib rõhutada projekti märkimisväärset panust tööstussüsteemide vähendamisse ja ökosüsteemide kaitseks.”

Arménio de Figueiredo, insener, Águas do Zêzere e Còa S.A. direktorite nõukogu esimees
a.figueiredo@adp.pt



Ühtekuuluvusriigid (2004–2006)

- Ühtekuuluvusfondi abisaajad
- Ühtekuuluvusfondist abi saavad liikmesriigid

0 100 200 km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Inforegio internetis

Inforegio veebileht annab põhjaliku ülevaate Euroopa regionaalpoliitikast. Uusima teabe saamiseks lugege rubriiki „Newsroom“:

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_en.htm

