



fi



Euroopan unioni
Aluepolitiikka

info regio

panorama

| Nro 14 | syyskuu 2004 |



Koheesiorahasto

Euroopan solidaarisuuden vahvistajana

Sisällys

Koheesiorahasto *Euroopan solidaarisuuden vahvistajana*

Koheesiorahasto muutoksessa

Rakennerahastojen sukulainen, koheesiorahasto, on pikemminkin serkku kuin perheenjäsen. Sen tavoitteet ja erityiset täytäntöönpanosäännöt ovat pysyneet muuttumattomina vuodesta 1994, ja sen toiminta on sovitettu laajamittaisesti yhteen Euroopan aluekehitysrahaston kanssa. Kymmenvuotiaassa koheesiorahastossa alkaa nyt uusi aika, kun sen piiriin tuli 1. toukokuuta 2004 kymmenen uutta edunsaajavaltiota.

Omaakohtainen kokemus: Puola

Nelivuotias ISPA: liittymisen valmistelusta koheesioon

Liittymistä edeltävä rakennepoliittikan väline ISPA ja koheesiorahasto perustuvat samaan perusajatuksen, ja niillä on lukuisia yhtymäkohtia. ISPA:n avulla on rahoitettu sen vuonna 2000 tapahtuneen perustamisen jälkeen yli 300:aa liikenteen ja ympäristön infrastruktuurin suurhanketta Keski- ja Itä-Euroopan ehdokasmaissa.

ISPA toiminnassa: Unkari, Slovenia, Bulgaria, Romania

Galicía (Espanja): jätteet kuriin

Täyttääkseen unionin ympäristövaatimukset ja kehittääkseen kestävästi talouttaan lukuisten kokemiansa ympäristökatastrofien jälkeen Galicía on käynnistänyt laajan jätevesien ja kiintojätteiden jätehuolto-ohjelman. Koheesiorahasto rahoittaa suuren osan tarvittavista investoinneista.

Omaakohtainen kokemus: Irlanti ja Portugali

Koheesiorahasto toiminnassa: Kreikka, Espanja, Irlanti, Portugali

Valokuvat (sivut): Euroopan komissio (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), Poland's National Fund for Environmental Protection and Water Management (8), CCCMM (15), Limerick Main Drainage (17), Portos da Madeira (18), hankkeen vetäjät (13, 19).

Kansi: Koheesiorahaston yhteisrahoittama Boynen silta Droghedassa (Irlanti)

Vastaava toimittaja: Thierry Daman, Euroopan komissio, aluepolitiikan pääosasto

Tämä lehti on painettu kierrätyspaperille englanniksi ja ranskaksi.

Teema-aiheisto on saatavilla Euroopan unionin 19 kielellä Internet-osoitteesta http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm.

Tämän julkaisun kirjoitukset eivät ole oikeudellisesti sitovia.

03



08



09



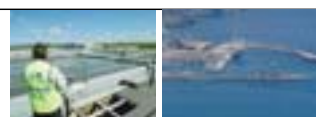
13



14



17



19

Koheesiorahasto muutoksessa

Kirjoittanut John Walsh ⁽¹⁾

Jätteenkuljetusjuna saapuu koheesiorahaston yhteisrahoittamaan Cercedan (Espanja) jätehuoltolaitokseen.



Rakennerahastojen sukulainen, koheesiorahasto, on pikemminkin serkku kuin perheenjäsen. Sen tavoitteet ja erityiset täytäntöönpanosäännöt ovat pysyneet muuttumattomina vuodesta 1994, ja sen toiminta on sovitettu laajamittaisesti yhteen Euroopan aluekehitysrahaston kanssa. Kymmenvuotiaassa koheesiorahastossa alkaa nyt uusi aika, kun sen piiriin tuli 1. toukokuuta 2004 kymmenen uutta edunsaajavaltiota. Lisäksi komissio on ehdottanut, että rahaston täytäntöönpanosäännöt mukautetaan ohjelmakaudella 2007–2013 vastaamaan ohjelmasuunnittelun yleisiä sääntöjä rahaston ominaispiirteiden säilyessä silti entisellään. Näin valmistellaan koheesiorahaston siirtymistä sen ”lähisukulaisten” haltuun ja täydellistä integrointia muuhun rahastoperheeseen.

Koheesiorahaston syntyhistoriaan sisältyy mielenkiintoinen paradoksi. Yhtenäismarkkinoiden toiminta nimittäin vaatii, että muita vähävaraisemmat jäsenvaltiot investoivat voimakkaasti kasvukapasiteettinsa lisäämiseen, mikä edellyttää huomattavia lisäinvestointeja infrastruktuurien kehittämiseksi, kohtamiseksi ja uudenaikaistamiseksi. Jos kyseiset jäsenvaltiot haluavat samalla kuulua euroalueeseen, niiden on kuitenkin supistettava julkisen talouden alijäämäänsä ja pidettävä valtion velkaantumisen hallinnassa. Julkista taloutta on siis ohjattava tiukasti ja toisaalta investoitava entistä enemmän.

Yksi ratkaisu ongelmaan esitettiin Maastrichtin sopimuksessa, jossa määrättiin, että vähävaraisimpien jäsenvaltioiden tukemiseksi on perustettava uusi rahasto: koheesiorahasto.

Koheesiorahaston neljä suurinta edunsaajavaltiota (Kreikka, Espanja, Irlanti ja Portugali) täyttävät jo osittain talous- ja rahaliiton lähentymisperusteet ja jatkavat samalla infrastruktuuri-investointejaan.

Tässä kirjoituksessa tarkastellaan koheesiorahaston täytäntöönpanoa koskevien sääntöjen kehitystä. Vaikka sääntöjä

⁽¹⁾ Euroopan komission aluepolitiikan pääosaston hallintovirkamies.

ei olekaan kokonaisuudessaan muutettu kymmenen viime vuoden aikana, neuvosto katsoi vuonna 1999 aiheelliseksi parannella niitä ohjelmakaudella 1994–1999 saatujen kokemusten perusteella. Myös komissio on hionut ajan mittaan toimintatapojaan ja menetelmiään hankkeiden hallinnoinnissa. Parannettuja sääntöjä sovelletaan rahaston tulevaan toimintaan sekä hankkeisiin, jotka ovat saaneet kymmenessä uudessa jäsenvaltiossa tähän asti tukea liittymistä edeltävästä rakennepolitiikan välineestä (ISPA) ⁽²⁾ kaudeksi 2004–2006. Seuraavalla ohjelmakaudella koheesiorahaston täytäntöönpanoa aiotaan kuitenkin muuttaa merkittävästi.

Koheesiorahaston erityispiirteet vuonna 1994

Koheesiorahasto ei ole vetänyt puoleensa yhtä lailla tutkijoiden eikä yleisön huomiota kuin sen serkku, Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR). Suhteellisen vähäinen huomio selittyy sillä, että rahaston edunsaajina on ollut vain neljä jäsenvaltiota 15:stä ja että rahaston tavoitteissa ja täytäntöönpanossa on omia, muista poikkeavia erityispiirteitä.

Koheesiorahasto perustettiin 16. huhtikuuta 1994 annetulla neuvoston asetuksella ⁽³⁾. Perustamisestaan alkaen se on poikennut rakennerahastojen järjestelmästä erityispiirteidensä vuoksi:

- > Koheesiorahaston avulla tuetaan edunsaajajäsenvaltioiden hankkeita ilman valtioiden sisäistä aluejakoa.
- > Rahoitusmekanismiin kuuluu makrotalouteen liittyviä ehtoja. Pääasiassa tämä tarkoittaa sitä, että jäsenvaltioiden on pidettävä julkistalouden alijäämä tiettyä raja-arvoa pienempänä ja täytettävä tällä tavoin yksi euroalueeseen kuulumisen edellytyksistä. Koska tarkoituksena on rinnastaa yhteisön rahoitus jäsenvaltion talousarvioon, rahoituksen täydentävyyden todentamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt eivät ole samat kuin rakennerahastoissa.
- > Tuki kohdennetaan ympäristöalan toimintaohjelman tavoitteiden toteuttamiseen ja Euroopan laajuisiin verkoihin liikenteen infrastruktuureissa.
- > Rahoituksen jakautumisessa tukikelpoisten ympäristö- ja liikennealojen kesken on pidettävä tietynasteinen tasapaino. Komissio on tulkinnut vaatimusta niin, että tuki on jaettu näiden alojen kesken puoliksi (50:50).
- > Komissio myöntää rahoitusta hankkekohtaisesti jäsenvaltioiden hakemuksesta, ja yleensä hankkeen tukikelpoisten kustannusten on oltava vähintään 10 miljoonaa euroa.

Täytäntöönpanosääntöjen kehitys

Vuoden 1999 muutetussa asetuksessa ⁽⁴⁾ korostetaan puolestaan strategista lähestymistapaa ja sitä, että hankkeiden on vastattava johdonmukaisesti jäsenvaltion yleistä ympäristö- ja liikennestrategiaa tarkoituksenmukaisella toimialalla tai hallintotasolla. Komissio katsoo, että strategia on määriteltävä ja vahvistettava virallisesti yhdessä tai useammassa asiakirjassa, jota/joita käytetään ”viitekehyksenä” rahaston rahoitustoiminnassa kussakin edunsaajavaltiossa. Tämä vaatimus sisältyy vuonna 2000 julkaistun *Koheesiorahastojen käsikirjaan* ⁽⁵⁾ muiden toiminnallisten yksityiskohtaisten sääntöjen ohella, joista mainittakoon

- > komission suuntaviivat koheesiorahastojen ensisijaisiksi tavoitteiksi ympäristön ja liikenteen aloilla
- > toimenpiteet yksityisten rahoituslähteiden käytön tehostamiseksi
- > kannustaminen julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien perustamiseen yhteisön rahoitusosuuden vipuvaikutuksen tehostamiseksi ja rahoitettavien infrastruktuurien määrän lisäämiseksi
- > tietyt järjestelyt, joiden tarkoituksena on järkiperaistää rahaston hallinnointia, esimerkkinä uusi tuenhakulomake.

Rahaston täytäntöönpanossa on tapahtunut vuonna 1999 hyväksyttyjen muutosten jälkeenkin kehitystä, jonka myötä on erityisesti parannettu hankkeiden sääntelyä ja selkiytetty komission toimintaa hankkeiden arvioinnissa ja hallinnoinnissa.

Kaudella 2000–2004 muutettiin komission asetuksilla muun muassa seuraavia seikkoja:

- > rahoitushallintoa ja varainhoidon valvontaa sekä rahoituskohtaisien täytäntöönpanomenettelyä (2002)
- > rahoituskelpoisuusedellytyksiä, jotka muistuttavat nyt läheisesti rakennerahastojen menojenhyväksymislomakkeita (2003)
- > tiedotus- ja julkistussääntöjä, joita yksinkertaistettiin (2004).

Asetukset helpottavat yksittäisiä hankkeita koskevien rahoituspäätösten tekoa ja lähentävät koheesiorahaston täytäntöönpanojärjestelyjä rakennerahastojen järjestelyihin.

Komission toiminta ja menetelmät rakennerahastojen ja koheesiorahaston suurhankkeiden arvioinnissa hioutuivat edelleen, kun vuonna 2002 julkaistiin uusi painos investointihankkeiden kustannus- ja hyötyanalyysin ohjekirjasta *Guide to the cost-benefit analysis of investment projects* ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Katso seuraava kirjoitus.

⁽³⁾ EYVL L 130, 25.5.1994, s. 1.

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

⁽⁵⁾ Saatavana englannin, espanjan, kreikan, portugalin ja ranskan kielillä osoitteesta 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.



Koheesiorahastosta tiedottaminen: uusi asetus

Rakennerahastojen tapaan koheesiorahastosta rahoitetuista hankkeista on tiedotettava ja ne on julkistettava. Tältä osin vuonna 2004 annetussa uudessa asetuksessa yksinkertaistetaan huomattavasti päätöksen 96/455/EY perusteella tähän asti sovellettuja toimenpiteitä.

Uudessa asetuksessa (EY) N:o 621/2004 palautetaan aluksi mieleen, että koheesiorahastosta tiedotettaessa on korostettava erityisesti kahta seuraavaa viestiä:

- > Rahastosta tuetulla hankkeella edistetään taloudellisten ja sosiaalisten erojen vähentämistä Euroopan unionin kansalaisten välillä.
- > Hankkeen toteuttaminen on mahdollista koheesiorahaston rahoituksen ansiosta.

Ensimmäisessä viestissä selvitetään samalla hankkeen konkreettista vaikutusta ja muistutetaan unionin rahoitustoiminnan lopullisesta tarkoituksesta: sillä edistetään kansalaisten yhtäläisiä mahdollisuuksia. Eikä ”kansalaisia” tällöin mainita pelkästään muodon vuoksi: viestinnän varsinaisen kohteen, kansalaisen, on tunnettava, että viesti on kohdistettu nimenomaan hänelle.

Viestit voidaan ilmaista muillakin sanoilla kuin asetuksen käsittein, esimerkiksi yksinkertaisten ja iskevien mainoslauseiden avulla. Näitä kahta viestiä vahvistetaan liittämällä niihin unionin lippu. Asetuksessa ei säädetä käytettävistä viestintävälineistä eikä -toimista, vaan veloitetaan ainoastaan tiedottamaan tiedotusvälineille sekä käyttämään tietokylttejä ja muistolaattoja.

Kauden 1993–1999 lopussa koheesiorahastossa havaittiin rakennerahastojen tapaan merkittävä määrä maksusitoumuksia, jotka eivät olleet toteutuneet. Vuoden 2000 lopussa näiden määrien osuus oli lähes 120 prosenttia rahaston vuoden 1999 talousarviosta.

Toteutumattoman rahoituksen aiheuttaman ongelman ratkaisemiseksi komissio aloitti aktiivisen vuoropuhelun kaikkien jäsenvaltioiden kanssa hankkeiden päättämisen nopeuttamiseksi. Lisäksi komissio teki vuonna 2002 aloitteen hankkeiden laadun parantamiseksi sekä täytäntöönpanon ja varojen käytön nopeuttamiseksi ja ilmoitti edunsaajajäsenvaltioille, että se aikoo toimenpiteellään rajoittaa rahoituksen hyväksymispäätöksessä mahdollisesti sallittuja muutosmahdollisuuksia. (?) Vuoden 2003 lopussa käyttämättömän rahoituksen osuus oli vähentynyt 40 prosenttiin vuoden 1999 talousarviosta.

Tulevaisuuden haasteet

Kun koheesiorahasto aloitti toimintansa, sen neljän edunsaajavaltion bruttokansantulo (BKTL) asukasta kohti oli alle 90 prosenttia yhteisön keskiarvosta. Kun tukikelpoisuutta arvioitiin vuonna 2003 ⁽⁸⁾, vuoden 1993 ”luokassa” todettiin ensimmäinen ylennys: Irlanti ylitti tukikelpoisuuskynnyksen, koska sen BKTL oli vuosina 2000–2002 ollut 101 prosenttia 15 jäsenvaltion unionin keskiarvosta. Näin se ei ole enää oikeutettu rahaston rahoitukseen vuodesta 2004 alkaen. Edunsaajavaltioiden lukumäärän supistuminen kolmeen korvautui kuitenkin pian, kun unioniin liittyi 1. toukokuuta 2004 kymmenen uutta tukikelpoista jäsenvaltiota.

Kun koheesiorahaston toiminnasta hyötyy suoraan yli puolet unionin 25 jäsenvaltiosta, rahaston suhteellinen merkitys on kasvanut melkoisesti. Lisäksi rahaston kautta tarjotaan yhä suurempi osa kaikille uusille jäsenvaltioille saatavilla olevasta rahoituksesta. Mainittakoon vertailun vuoksi, että Irlanti sai ohjelmakaudella 1994–1999 rahoitusta kaikkiaan 7 840 miljoonaa euroa, joista 1 490 miljoonaa euroa (nykyhintatasolla) eli 19 prosenttia oli peräisin koheesiorahastosta. Uusissa jäsenvaltioissa koheesiorahaston osuus nousee keskimäärin 35 prosenttiin.



Portugali: puhdistamorakennus nousee koheesiorahaston tuella.

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

⁽⁸⁾ Komission tiedonanto KOM(2004) 191, 24. maaliskuuta 2004.

Koheesiorahaston suhteellinen osuus uusissa jäsenvaltioissa ohjelmakaudella 2004–2006

Miljoonaa euroa	Määrärahat 1 yhteensä	Koheesiorahasto	Osuus
Tšekki	2 621,2	936,1	36 %
Viro	695,1	309,0	44 %
Kypros	113,4	53,9	48 %
Latvia	1 164,3	515,4	44 %
Liettua	1 537,7	608,2	40 %
Unkari	3 207,4	1 112,7	35 %
Malta	88,7	21,9	25 %
Puola	12 809,7	4 178,6	33 %
Slovenia	456,3	188,7	41 %
Slovakia	1 757,4	570,5	32 %
Yhteensä	24 451,2	8 495,0	35 %

Lisäksi koheesiorahaston täytäntöönpanon myötä toiminnan volyymi laajenee merkittävästi uusissa jäsenvaltioissa, sillä sen vuotuiset määrärahat ovat lähes kolme kertaa niin suuret kuin ISPA:n määrärahat aiemmin. Komission ja edunsaajavaltioiden ISPA:sta saamien kokemusten valossa on silti selvää, että riittävän monien laadukkaiden hankkeiden täytäntöönpano on suuri haaste sekä jäsenvaltion että yhteisön viranomaisille. Siksi komissio ehdottaakin vuonna 2004 uudenlaista vuoropuhelua, jolla edunsaajavaltoita kannustetaan lujittamaan valmiuttaan käyttää ja hallinnoida käytettävissä olevia yhteisön rahastojen varoja. Toteutettavat toimet määritellään edunsaajajäsenvaltioissa niiden erityisolosuhteiden mukaisesti korostaen ensi kädessä neljää keskeistä vaihetta: hankkeiden määrittelyä, valintaa, valmistelua ja arviointia.



Koheesiorahaston tukema liikemehanke:
Patras–Ateena–Thessaloniki -moottoritie Kreikassa

Pitkän aikavälin kehitys kaudella 2007–2013

Toiminnalliselta kannalta kolmannessa koheesiokertomuksessa (*) suunniteltiin jo koheesiorahaston ja rakennerahastojen entistä tiiviimpää integrointia. Komissio ehdottaa rakennerahastojen ja koheesiorahaston täytäntöön panemiseksi ohjelmakaudella 2007–2013 joukon lainsäädäntötoimenpiteitä, joilla pyritään juuri tähän tavoitteeseen.

Samalla kun komission ehdotuksessa pidetään ennallaan koheesiorahaston erityistavoitteet, eritoten rahastosta myönnettävän rahoituksen makrotaloudelliset ehdot, jäsenvaltioiden tukikelpoisuusrajan säilyttäminen 90 prosentissa BKT:stä sekä tuen alakohtainen kohdentaminen, siinä esitetään täytäntöönpanoa koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen perusteellista uudistamista: siirtymistä hankkohtaisesta lähestymistavasta ohjelmakohtaiseen rahoitukseen. Koheesiorahaston ja EAKR:n yhteiset säännökset ovat yksityiskohdittain seuraavat:

- > Strategiselta kannalta yhteensovittaminen EAKR:n kanssa tapahtuu rahoitettavien ohjelmien puitteissa. Ehdotuksen mukaan koheesiorahaston ensisijaiset tavoitteet on mainittava kansallisessa ohjelmasuunnittelussa EAKR:n tavoitteiden rinnalla.
- > Rahoitettujen ohjelmien arviointiin ja seurantaan ehdotetaan yhteisiä järjestelmiä (valintaperusteet, indikaattorit, seurantakomiteat jne.).
- > EAKR:n ja koheesiorahaston tukikelpoisuusperusteet vahvistetaan yhteisön yleisissä säädöksissä ja rahastokohtaisissa erityisasetuksissa määritellään kumpakin rahastoa koskevat erityisrajoitukset.
- > Rahoitushallinnon ja varainhoidon valvonnan perusteet yhdenmukaistetaan (esimerkiksi yksi vuotuinen sitoumus rahastoa kohden).
- > Rakennerahastojen rahoituksen yksityiskohtaiset täytäntöönpanosäännöt ja finanssipolitiikka (sitoutuminen vuosiohjelmiin ja automaattinen vapautuminen) otetaan käyttöön koheesiorahastossa sen varojen käytön nopeuttamiseksi.

Koheesiorahaston ohjelmasuunnittelu synnyttää uudenlaisen tasapainon edunsaajajäsenvaltioiden ja komission väliseen suhteeseen täytäntöönpanon osalta.

Jäsenvaltiot valtuutetaan valitsemaan tuettavat hankkeet niiden kansallisten ohjelmien puitteissa rahaston alakohtaisia tavoitteita ja tiettyjä kustannusten tukikelpoisuussääntöjä noudattaen. Näin vähennetään huomattavasti komission hyväksyntää tarvitsevien hankkeiden määrää. Ainoastaan suurhankkeiden yhteydessä jäsenvaltiot ovat edelleenkin velvollisia pyytämään komission suostumuksen yhteisön rahoitusosudelle. Lisäksi yhteisten ohjelmasuunnittelusääntöjen hyväksyminen yksinkertaistaa välittömästi EAKR:n ja koheesiorahaston rahoitustoimien hallinnointia.

(*) Kolmas taloudellista ja sosiaalista koheesiota käsittelevä kertomus – 2004, sivu XXXV.



Cercedan jätehuoltolaitos Espanjassa

Lähestymistavan ansiosta hallinnointiviranomaisten vastuu kasvaa hankkeiden valinnassa, arvioinnissa, analysoinnissa, seurannassa, hallinnoinnissa ja täytäntöönpanonopeudessa. Tarkoituksena on se, ettei tukia menetetä. Koheesiorahastosta tuettavan toiminnan – infrastruktuurien rakentamisen – luonteen vuoksi finanssipolitiikan tiukentaminen ei onnistune vaikeuksista. Silti nykyisellä ohjelmakaudella on todettu, että tiukka finanssipolitiikka on vahva kannustin ja että se nopeuttaa ohjelmien käynnistämistä, tavoitteiden toteutumista sekä hyödyn saamista suunniteltua aiemmin.

Kaiken kaikkiaan komission ehdotuksissa pyritään sovitamaan EAKR:n ja koheesiorahaston toiminta mahdollisimman hyvin yhteen, käsittelemään niiden varoja rahoitushallinnossa yhtäläisesti ja yhdenmukaistamaan täytäntöönpanosäännöt niin, että kansalliset viranomaiset voivat yksinkertaistaa hallinnointia koskevia yksityiskohtia.

Rahaston tärkeimmät saavutukset

Koheesiorahasto on auttanut alkuaan neljää edunsaajavaltiota täyttämään euroalueeseen kuulumisen edellytykset. Muut rahastosta saadut hyödyt ilmenevät alla olevista taulukoista.

Tähänastiset maksusitoumukset (2004)

Maa	1993–99		2000–03	
	Miljoonaa euroa	%	Miljoonaa euroa	%
Kreikka	2 998	17,9	1 767	16,1
Espanja	9 251	55,2	6 795	61,8
Irlanti	1 495	8,9	584	5,3
Portugali	3 005	17,9	1 848	16,8
Yhteensä	16 749		10 994	

Neljälle edunsaajavaltiolle on tähän mennessä maksettu tukea 27 000 miljoonaa euroa. Niillä on merkittävästi autettu infrastruktuurien uudenaikaistamista.

Ensisijaiset investoinnit kaudella 1993–1999 (%)

	Kreikka	Espanja	Irlanti	Portugali	Kaikki
Ympäristö	48,8	50,3	50,0	51,9	50,3
Vesihuolto	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Viemärointi/vedenpuhdistus	23,7	22,4	32,1	18,4	22,8
Kiintojätteet	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Muut	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
Liikenne	51,2	49,7	50,0	48,1	49,7
Tieliikenne	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Raideliikenne	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Lento-/meriliikenne	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Muut	1,3	0,3	0,4	0,0	0,4

Kaiken kaikkiaan on noudatettu tuen puolittamiseen (50:50) perustuvaa tasapainovaatimusta. Muutamia kansallisia poikkeamia lukuun ottamatta merkittävimmät menoerät ovat olleet tiet ja jäteveden puhdistus.

Tuen myöntämispäätösten lukumäärä

	1993–1999	2000–2003	Yhteensä
Kreikka	77	86	163
Espanja	371	270	641
Irlanti	116	9	125
Portugali	149	65	214
Yhteensä	713	430	1 143

Päätökset koskevat joko yksittäisiä hankkeita, hankevaiheita tai hankeryhmiä. Vuonna 2003 komissio aloitti jälkiarvioinnin, jossa on tarkoitus tutkia lukuisia erityyppisiä neljässä edunsaajajäsenvaltiossa päättyneitä hankkeita ja selvittää, missä määrin niillä on päästy alun perin asetettuihin tavoitteisiin. Tutkimuksen tuloksia odotellaan vuoden 2004 loppuun mennessä.



A Coruñan jätteenkäsittelylaitos Espanjassa

Puola

"Koheesiorahasto Puolassa – millä perustein hankkeet valitaan?"



Krzysztof Berbeka,
taloustieteiden tohtori,
Krakovan yliopisto



Andrzej Gula, ympäristö-
talouden instituutti,
CEE Bankwatch Network

Kaikki viittaa siihen, että koheesiorahaston osaksi tulee merkittävä rooli pantaessa yhteisön ympäristösäännöstöä täytäntöön Puolassa. Ennusteiden mukaan kaudella 2003–2010 noin 19 prosenttia kuntien ympäristöinfrastruktuurien investointimenoista katetaan rahastosta. ⁽¹⁾

Koska potentiaalisten hankkeiden lukumäärä ja niiden rahallinen arvo ylittävät reilusti koheesiorahastosta tarjolla olevat tukimahdollisuudet, on saatava käyttöön avoin ja tehokas järjestelmä, jolla hankkeet valikoidaan. Asiaa voidaan lähestyä menetelmällisesti kahdella tapaa:

- 1) Hankkeet valitaan yksittäistä alaa varten laaditun yksityiskohtaisen kansallisen ohjelman perusteella. Ohjelmien on vastattava investointitarpeita ja niissä on lueteltava hankkeet, jotka ovat välttämättömiä yhteisön direktiivien vaatimusten täyttämiseksi.
- 2) Jollei kansallisia ohjelmia eikä erityistä luetteloa välttämättömistä hankkeista ole, hankkeet arvioidaan käyttäen luokitusta, joka perustuu mitattavista ja vertailukelpoisista perusteista koostuvaan kriteeristöön.

Nykyisellään puolalais-hankkeiden tutkimista koskevista suuntaviivoissa ei oteta täysimääräisesti huomioon näitä lähestymistapoja. Maassa ensinnäkin tunnetaan suurta poliittista vastuuta siitä, että kaikki koheesiorahastosta käyttöön annetut määrät rahat myös käytetään. Tämän seurauksena kaikki hankepäätökset eivät välttämättä edistä tehokkuuteen perus-

tuvia mekanismeja, joilla pyritään rahoittamaan direktiivien noudattamisen kannalta kiireellisimpiä ympäristöhankkeita. ⁽²⁾ Toiseksi kansalliset ohjelmat (jäteveden käsittelyä koskevaa kansallista ohjelmaa lukuun ottamatta) voisivat olla entistä yksityiskohtaisempia, ja niissä voitaisiin määritellä hankkeille yhä selkeämpi malli. Kolmanneksi kunnat ovat koheesiorahaston tukea saadakseen esittäneet varsin paljon hankkeita, vaikka niitä koskevien hakuasiakirjojen laatu ja luotettavuus vaihtelevat suuresti.

Näin ollen arviointimenetelyssä tulisi tukeutua vankkaan järjestelmään, jossa noudatettavien perusteiden avulla hankkeet voidaan luokitella. Nykyisten menetelyjen muuttaminen näyttää olevan tarpeen, jotta avoimuus ja vastuunotto lisääntyvät ja hankkeiden vertailukelpoisuus paranee. Tällaisen järjestelmän perustaminen auttaa kuntia sisällyttämään koheesiorahaston ensisijaiset tavoitteet entistä paremmin hankkeisiinsa.

Toinen tärkeä seikka liittyy hankkeiden valintatapaan. Nykyään käytössä ei ole sellaista strategista lähestymistapaa, jossa keskityttäisiin yhteisön ympäristösäännösten integroituun täytäntöönpanoon. Varojen osoittamisessa olisi asetettava etusijalle ympäristödirektiivien mukaisesti laadittujen ohjelmien rahoitustarpeet. On tärkeää, että koheesiorahaston sallimilla kohdennusohjelmilla keskitytään varmistamaan mahdollisten alirahoitettujen sektoreiden rahoitus (esimerkkinä jätehuolto). ⁽³⁾ On kuitenkin pantava merkille, ettei tällaisesta toimintatavasta ole paljonkaan hyötyä, ellei tarkoituksenmukaista lainsäädäntöä ole saatettu voimaan.

Koska koheesiorahaston rahoitustoiminnassa noudetaan seuraavalla ohjelmakaudella ohjelmakohtaista lähestymistapaa, valintaprosessin kohentamiseen tähtäävillä toimilla on entistä suurempi merkitys ja niitä on tehostettava.

Yhteystiedot:

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



Szczecin: ISPA:n rahoittama
pumppuasema

⁽¹⁾ Laskelmassa on otettu huomioon viemärointiin, jäteveden puhdistukseen ja jätehuoltoon tarvittavat kunnalliset investoinnit. Siihen on sisällytetty suunnitellut maksusuoritukset (myös rahastojen varojen käytön myöhästymisen). Kansallisten ja yhteisön määrärahojen oletetaan pysyvän tulevalle jaksolla samalla tasolla kuin kaudella 2004–2006.

⁽²⁾ Esimerkiksi teollisuuden jätevesien käsittelyyn liittyviä suuria rakennusurakoita (saostusaltaita) varten varatun rahoituksen avulla ei pystytäkään noudattamaan yhteisön ympäristösäännösten täytäntöönpanoon varattuja siirtymäaikoja.

⁽³⁾ Berbeka, K., Financial Flows for Implementing EU Environmental Directives in Poland, Lithuania, Latvia and Estonia, Institut d'économie environnementale, syyskuu 2003.

Nelivuotias ISPA: liittymisen valmistelusta koheesioon

Kirjoittanut Willem Kuypers ⁽¹⁾

Liittymistä edeltävä rakennepolitiikan väline ISPA ja koheesiorahasto perustuvat samaan perusajatukseen, ja niillä on lukuisia yhtymäkohtia. ISPA:n avulla on rahoitettu sen vuonna 2000 tapahtuneen perustamisen jälkeen yli 300:aa liikenteen ja ympäristön infrastruktuurin suurhanketta Keski- ja Itä-Euroopan ehdokasmaissa.



ISPA kuuluu Pharen ja Sapardin kanssa niihin kolmeen välineeseen, jotka ovat osa Luxemburgin Eurooppa-neuvoston joulukuussa 1997 kaudeksi 2000–2006 hyväksymää liittymistä edeltävää strategiaa. ISPA perustettiin auttamaan kymmentä Keski- ja Itä-Euroopan ehdokasvaltiota ⁽²⁾ rahoittamaan infrastruktuurihankkeita ympäristöä ja liikennettä koskevilla yhteisön painopistealueilla. Sen vuotuiset määrärahat, yli miljardi euroa, on jaettu maiden kesken niiden väestömäärän, pinta-alan ja asukaskohtaisen BKT:n mukaan. Kun ISPA:n käyttöönnotosta oli kulunut neljä vuotta, siitä oli maksettu tukea 7 miljardia euroa hankkeisiin, joiden kokonaisarvo on 11,6 miljardia euroa.

Vuodesta 2000 vuoteen 2003 ISPA:sta on tuettu yli 200:aa ympäristöhanketta, jotka liittyvät pääosin vesihuoltoon,

viemäriverkostoihin, jäteveden puhdistukseen ja jätehuoltoon. Rahoitustoiminnalla on edistetty ympäristönsuojelua ja autettu ehdokasmaita tehostamaan valmistelutyötään ja hallinnollisia valmiuksiaan, jotta ne pystyvät panemaan täytäntöön yhteisön ympäristölainsäädännön ja nopeuttamaan samalla mahdollisesti tarvittavia uudistuksia.

Liikenteen alalla ISPA:lla on edistetty tulevien Euroopan laajuisten liikenneverkkojen (RTE-T) kehittämistä. Sillä on tuettu yhteenliitettävyyttä ja yhteentoimivuutta sekä kansallisten verkkojen kesken että niiden ja unionin verkon välillä. Etusija on annettu yli sadalle infrastruktuurihankkeelle Euroopan laajuisissa liikennekäytävissä – rajatylittävät rakenteet mukaan lukien – kuten rata- ja tieosuuksille, lentoasemille tai liikenteenohjausjärjestelmille.

⁽¹⁾ Euroopan komission aluepolitiikan pääosaston alueellinen esittelijä.

⁽²⁾ Bulgaria, Latvia, Liettua, Puola, Romania, Slovakia, Slovenia, Tšekki, Unkari ja Viro.

ISPA:n varat on alusta alkaen kohdennettu tasapuolisesti ympäristöalalle ja liikennesektorille. Liikennemuodoista etusija annettiin raideliikenteelle, joka on tieliikennettä kestävämpää.

Infrastruktuuri-investointien lisäksi on rahoitettu erilaisia teknisen avun muotoja kaikkiaan 200 miljoonalla eurolla pääasiassa sellaisilla aloilla, joilla yhteisön vaatimusten soveltamisesta aiheutuu edunsaajavaltioille erityisiä vaikeuksia. Näin on vahvistettu jäsenvaltioiden elinten valmiuksia valmistella ja panna täytäntöön hankkeita sekä soveltaa ympäristöpolitiikkaa ja varmistaa sen noudattaminen. ISPA on niin ikään edistänyt hankintojen ja rahoitushallinnon hajauttamista. Monien järjestettyjen tarkastusten avulla on arvioitu ja paranneltu edunsaajavaltioiden rahoitushallinnon ja varainhoidon valvontajärjestelmiä.

Rahoitustoiminnan avulla on yleisesti pyritty perehdyttämään ISPA-maita yhteisön rahoitusperiaatteisiin ja -menettelyihin sekä valmisteltu niitä näin rakennepolitiikan välineiden moitteettomaan hallinnointiin liittymisen jälkeen. Tämä pätee erityisesti koheesiorahaston toimintaan.

Investointien suunnittelu ja rahoitus

Hankkeissa on noudatettu kullekin jäsenvaltiolle määritellyjä alakohtaisia strategioita, joissa vahvistetaan investointien välitavoitteet sekä kummankin sektorin hankkeiden valinnassa noudatettavat perusteet.

Hankkeen arvon on oltava vähintään 5 miljoonaa euroa. Hankkeiden ryhmittely on sallittua, jos niillä on sama toiminnallinen, maantieteellinen tai taloudellinen tavoite. Tuettujen hankkeiden keskimääräinen budjetti on ollut 33 miljoonaa euroa. Suurhankkeista voidaan mainita 340 miljoonan euron investointi rataosuuksien sähköistämiseen ja nykyaikaistamiseen sekä 288 miljoonan euron investointi veden laadun parantamiseen. Kumpikin hanke toteutettiin Puolassa.

Komissio on arvioinut jokaisen tukihakemuksen tekniset, taloudelliset ja rahoitukselliset ansiot. Se on käyttänyt tässä yhteydessä aika ajoin ulkopuolista apua, muun muassa kansainvälisiä rahoituslaitoksia, kuten Euroopan investointipankkia ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankkia, jotka ovat sen tärkeimpiä kumppaneita täydennettäessä ISPA:n tukea lainojen avulla.

Ennen päätöstä tuen myöntämisestä komissio on pyytänyt lausunnon ISPA:n hallintokomitealta, jossa olivat jäseninä 15 jäsenvaltion edustajat. Tuen määrä on vaihdellut tiettyjen edellytysten ja vaatimusten mukaan. Tukien enimmäistasoksi on määritetty 75 prosenttia tukikelpoisista menoista, ja niiden keskimääräinen osuus on ollut noin 65 prosenttia.

Oppia matkan varrella

Kuten kaikissa infrastruktuurihankkeissa, valmistelun perusteellisuudesta riippuu, paljonko aikaa tarjouspyynnön julkaisuun ja töihin tarvitaan. Mitä huolellisemmin

ja tarkemmin hankkeet on valmisteltu, sitä helpommin ja nopeammin sopimukset saadaan aikaan ja maksut suoritetaan. Mestariksi ei kuitenkaan tulla yhdessä yössä – siihen vaaditaan aikaa. Tämä pitää paikkansa erityisesti silloin, kun edunsaajat eivät ole harjaantuneita kansainvälisiin tekniisiin normeihin eivätkä markkinasääntöihin tai -menettelyihin, joilla halutaan taata yhtäläiset osallistumismahdollisuudet, oikeudenmukainen kohtelu ja avoimuus kaikille yksilöille ja tukikelpoisille yrityksille.

Näistä syistä ISPA:n täytäntöönpanoon on liitetty järjestely, jossa edellytetään tarjouspyyntö- ja sopimuksentekomenettelyjen tarkastuttamista ennalta Euroopan komission edustustoissa kyseisissä edunsaajavaltioissa (ennakkohyväksyntä). Koska julkisia hankintoja koskevien lakisäätösten vaatimusten noudattaminen on osoittautunut merkittäväksi haasteeksi, komissio on kehittänyt myös erilaisia teknisen avun muotoja, joilla pyritään parantamaan edunsaajien pätevyyskykyä, käytänteitä ja menettelyjä.

Onnistumisen edellytykset

ISPA-hankkeiden hallinnoinnin ja täytäntöönpanon edistymistä ja tehokkuutta valvotaan ja arvioidaan monin eri tavoin: säännöllisissä kokouksissa, täytäntöönpanoelinten laatimissa raporteissa, täydentävissä tarkastuksissa sekä komission ryhmien paikalle tekemillä tarkastuskäynneillä. Virallinen valvonta on varmistettu ISPA:n seurantakomitean kokouksilla, joita on järjestetty kahdesti vuodessa kaikissa edunsaajavaltioissa. Myös komission edustustoilla on ollut tärkeä tehtävä ISPA:n rahoituskohteiden päivittäisen hallinnoinnin ja täytäntöönpanon valvonnassa.

Edellä olevasta voidaan päätellä, että useimmat edunsaajavaltiot ovat kehittyneet huomattavasti käytännön valmiuksissaan hallinnoida ja panna täytäntöön ISPA:n myöntämiä tukia. Vähin erin ne ovat oppineet noudattamaan entistä tarkemmin yhteisön koheesiopolitiikan perinteisiin välineisiin eli rakennerahastoihin ja koheesiorahastoon kuuluvia normeja ja menettelyjä.

Kyseiset maat ovat panostaneet melkoisesti yhteisön tukien valvonnan ja varainhoidon järjestelmien perustamiseen. Nämä ovat joissain tapauksissa jopa vanhojen jäsenvaltioiden järjestelmiä kehittyneempiä. Tämä on oiva osoitus siitä, että komission toiminta ohjelmasuunnittelusta, täytäntöönpanosta, hallinnoinnista ja varainhoidon valvonnasta vastuussa olevien viranomaisten tueksi kantaa hedelmää.

Silti heikkouksiakin on, ja niitä on korjattava, ennen kuin käyttöön saadaan todella tehokkaat ja luotettavat hallinnointi- ja valvontajärjestelmät. Esimerkiksi kaikissa maissa ei edelleenkään varata riittävästi rahoitus- eikä henkilöresursseja yhteisön rahoitusta saavien toimien suunnitteluun, valmisteluun eikä hallinnointiin. Tästä on osoituksena ympäristöalalla havaittu virkamiesten suuri vaihtuvuus, johon on syynä vaatimaton palkkataso. Henkilöstön pätevyys ei myöskään aina ole hallinnointitehtävien vaatimalla tasolla varsinkaan tarjouskilpailumenettelyissä, julkisissa hankinnoissa eikä moniosaisissa infrastruktuurihankkeissa.



ISPA:n tuella Sloveniassa rakennettu vedenpuhdistamo

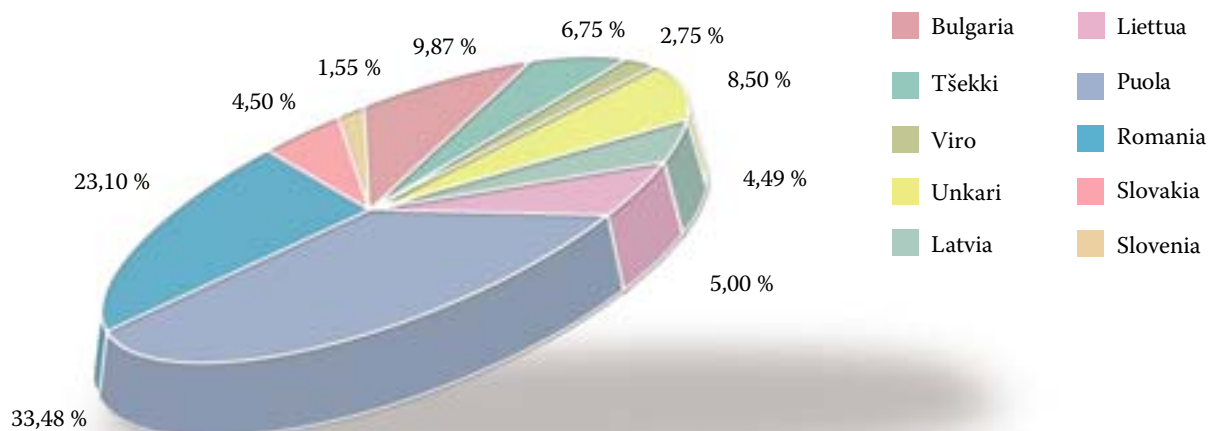
ISPA:sta koheesiorahastoon

ISPA lakkasi 1. toukokuuta 2004 virallisesti kahdeksassa uudessa Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltiossa. Koska niiden bruttokansantulo asukasta kohden jää alle 90 prosenttiin yhteisön keskiarvosta, ne täyttävät kuitenkin koheesiorahaston tukikelpoisuusvaatimukset. Juuri koheesiorahastohan oli esikuvana ISPA-välinettä perustettaessa, ja koheesiorahastostakin tuetaan ympäristö- ja liikenneinfrastruktuuriin tehtäviä investointeja.

Meneillään olevat ISPA-hankkeet onkin siirretty koheesiorahastoon; niiden loppuunsaattamiseen sovelletaan koheesiorahaston sääntöjä. Kuten Kööpenhaminan Eurooppa-neuvosto joulukuussa 2002 päätti, Bulgaria ja Romania saavat edelleen ISPA-tukea, ja niiden rahoitusmääriä lisätään asteittain vuoden 2006 loppuun saakka.

Koheesiorahaston ansiosta Keski- ja Itä-Euroopan uusien jäsenvaltioiden yhteisrahoitusmahdollisuudet kolminkertaistuivat: ISPA:n 0,75 miljardista eurosta vuodessa ne kasvoivat 2,8 miljardiin euroon vuodessa kaudella 2004–2006. ISPA:n puitteissa ennen tammi-kuuta 2004 hyväksyttyihin hankkeisiin liittyvät maksusitoumukset ovat tuntuva osa tästä määrärahojen lisäyksestä. Näin ollen on tarpeen etsiä ja valmistella uusia investointeja, jotta käyttöön saadaan riittävän suuri hankekokonaisuus rahaston määrärahojen käyttämiseksi. Vastaavaa toimintaa edellytetään myös Bulgarialta ja Romanialta ISPA:n puitteissa.

ISPA: jakautuminen maittain (maksusitoumukset 2000–2003)



Ympäristö ja liikenne: seuraavat haasteet

ISPA:n avulla on nopeutettu alakohtaisia uudistuksia sekä ympäristön ja liikenteen kannalta välttämättömien infrastruktuurien rakentamista, mutta vielä on toteutettava merkittäviä investointeja, ennen kuin maat todella pystyvät täyttämään yhteisön normit.

Ei ole epäilystäkään siitä, ettei ympäristönsuojelussa ole edistytty merkittävästi kaikissa ehdokasmaissa – niin uusissa jäsenvaltioissa kuin Bulgariassa ja Romaniassakin. Kymmenessä vuodessa ympäristön tila on parantunut. Ennen muuta tämä koskee ilman laatua ja vesistöjen puhdistumista. Merkittävimmät ilma-asteet ovat vähentyneet 60–80 prosenttia ja myrkylliset metallit 50 prosenttia. Orgaanisesta aineksesta johtuva vesien saastuminen on puolestaan vähentynyt 80 prosenttia. Niiden asuntojen ja laitosten määrä, joiden jätevedet käsitellään puhdistuslaitoksissa, on kaksinkertaistunut 1990-luvun alusta. Uusien jäsenvaltioiden on kuitenkin osoitettava alan rahoitukseen tulevana vuosina arviolta 2–3 prosenttia BKT:sta, jotta yhteisön ympäristöä koskeva säännöstö saadaan täysimääräisesti voimaan. Koska nykyinen rahoitus jää useimmiten kauas tästä tavoitteesta, koheesiorahasto ja EAKR voivat nousta merkittävään asemaan rahoitusvajetta täytettäessä. Tältä osin nykyisen, vuonna 2006 päättyvän talousarviokauden loppuun mennessä yhteisön kasvava – suuruudeltaan noin 8 miljardin euron – tuki ympäristöalalle edustaa noin kymmentä prosenttia kaikista tarvittavista investoinneista.

Liikenteen alalla EU:n neuvosto ja parlamentti hyväksyivät huhtikuussa 2004 uudet suuntaviivat Euroopan laajuisille liikenneverkoille (RTE-T-suuntaviivat) laajentuneessa unionissa. Suuntaviivoissa luetellaan 30 ensisijaista hanketta, joilla on eurooppalainen ulottuvuus (yhdeksässä niistä keskitytään uusia jäsenvaltioita koskettaviin painopistealoihin) ja jotka on saatettava päätökseen vuoteen 2020 mennessä. Hankkeiden tavoitteena on tarjota entistä kestävämpiä kuljetusmuotoja ja liikkuvuusmahdollisuuksia keskittämällä investoinnit rautaja vesiteille. Myös rajatylittäviä hankkeita tuetaan, koska niiden täytäntöönpano on erittäin hankalaa.

Hankkeiden kustannukset on arvioitu noin 225 miljardiksi euroksi. Euroopan laajuisten liikenneverkkojen valmiiksi saamisen kustannukset, joihin luetaan myös muut kuin ensisijaisiksi hankkeiksi luokiteltavat yleisiä etua koskevat hankkeet, on arvioitu 600 miljardiksi euroksi. Liikenneinfrastruktuurien uusissa jäsenvaltioissa edellyttämät investoinnit nousevat 90 miljardiin euroon vuoteen 2015 mennessä. Näidenkin infrastruktuurien rahoituksessa koheesiopolitiikan välineet ovat avainasemassa.



Veden laskeutuksen valvontaa ISPA:n rahoittamassa puhdistamossa

UNKARI

Zalaegerszegin oikorata



Kokonaiskustannukset: 7 687 000 euroa

EU:n rahoitusosuus: 3 843 500 euroa

”Zalalövön ja Boban väliset 80 ratakilometriä uudistetaan vuonna 2001 toteutetun Unkarin ja Slovenian välisen yhteyden jatkoksi. Tämän ISPA-hankkeen ensimmäinen vaihe päättyi vuoden 2003 puolivälissä Zalaegerszegin oikoradan valmistuessa. Uuteen 2,1 kilometrin rataosuuteen sisältyy 140 metriä pitkä teräksinen rautatiesilta Zalajoen yli. Zalaegerszegin aseman oikorataa pitkin kiertävien junien matka-aika on nopeutunut kymmenen minuuttia. Myös turvallisuus ja täsmällisyys ovat parantuneet, samoin paikallisen väestön elämänlaatu: oikorata vähentää myös ympäristöhaittoja.”

Katalin Pásztóy, Unkarin rautatiet
pasztoyk@mav.hu

ROMANIA

Ramnicu Valcean kokonaisvaltainen jätehuolto



Kokonaiskustannukset: 14 673 100 euroa

EU:n rahoitusosuus: 11 004 825 euroa

”Keskisen Romanian eteläosissa sijaitsevassa Ramnicu Valceassa (väkiluku 120 000) ei vielä ole kokonaisvaltaista jätehuoltojärjestelmää. Jätteet kuljetetaan tavalliselle avokaatopaikalle noin 12 kilometrin päähän keskustasta Oltjoen laitamille. Ainakaan 20 prosentilla asukkaista ei ole käytettävissään minkäänlaista kotitalousjätteiden keräyspalvelua. Tämän vuoksi kaupunki käynnisti vuonna 1997 kokonaisvaltaisen jätehuolto-ohjelman saksalaisen yhteistyöviraston GTZ:n kanssa. Euroopan unioni myönsi hankkeelle marraskuussa 2001 ISPA-varoja, jotka on tarkoitettu jätekeräyksen tehostamiseen edelleen, nykyisen kaatopaikan sulkemiseen sekä ekologisen jätteiden sijoituspaikan ja nykyaikaisen kompostointiyrityksen rakentamiseen.”

Diana Dumitru, Ramnicu Valcean kaupungin ympäristöjohtaja
dianad@primariavl.ro (www.primariavl.ro)

SLOVENIA

Trnovsko–Banjškin tasangon vesivarojen suojeleminen



Kokonaiskustannukset: 6 543 464 euroa

EU:n rahoitusosuus: 2 561 084 euroa

”Goran alue Trnovsko–Banjškin tasangolla on Ajdovščinan kaupungin ja sen ympäristökuntien (20 000 asukkaan) vesivaroja. Viime aikoihin saakka juomavedestä on ollut pulaa lyhyidenkin kuivien kausien aikaan. ISPA on antanut meille keinot varmistaa jatkuva juomavesihuolto ja suojata vesivaroja vesipolitiikkaa koskevan puitesäätöön mukaisesti. Hankkeessa kaupungin yläpuolisille alueille on rakennettu asianmukaisia syöttöputkia, puhdistamoita ja viemäreitä kaikilla vedenottoaikoja lähellä sijaitsevilla paikkakunnilla. Huhtikuussa 2004 valmiina oli 40 kilometriä vesijohtoja ja 900 kuutiometriä uusia säiliöitä. Alueelta johdetaan 3 500 asukkaan jätevedet kymmenen kilometriä pitkän viemäriverkoston avulla jo toiminnassa olevaan Ajdovščinan puhdistamoon, ja toinen puhdistamo valmistuu heinäkuussa 2005.”

Metka Gorišek, Slovenian ympäristö-, maankäyttö- ja energiaministeriö
metka.gorisek@gov.si

BULGARIA

Suurten tieliikenneväylien kunnostus



Kokonaiskustannukset: 100 000 000 euroa

EU:n rahoitusosuus: 30 000 000 euroa

”Bulgarian ensimmäinen tieliikenteen ISPA-hanke liittyy kolmanteen läpikulkuliikenteen väylien kunnostusohjelmaan, jossa korjataan yli 700 kilometriä moottoroitettuja ja muita teitä. Tarkoituksena on parantaa turvallisuutta, suojata ympäristöä ja lyhentää matka-aikaa korjaamalla sekä saattamalla maan päätieliikenne kansainvälisten vaatimusten mukaiseksi 260 kilometrin matkalta. Tätä varten suunnitelluissa ovat päällysteiden parantaminen ja vesiliirron ennaltaehkäisy, liikennemerkkien ja tiepinnan merkintöjen nykyaikaistaminen, liittymien turvallisuuden parantaminen sekä turvakaitteiden asentaminen. Päätieliikenteen parantaminen auttaa nostamaan Bulgarian liikenneinfrastruktuurin Euroopan unionin maiden tasolle.”

Dobrinka Krasteva, ISPA-koordinoitavien projektien päällikkö
D.Krasteva@minfin.bg

Espanja: Galicia kirii takamatkalta ekologian eturintamaan

Jätteet kuriin

Täyttääkseen unionin ympäristövaatimukset ja kehittääkseen kestävästi talouttaan lukuisten kokemiansa ympäristökatastrofien jälkeen Galicia on käynnistänyt laajan jätevesien ja kiintojätteiden jätehuolto-ohjelman. Koheesiorahasto rahoittaa suuren osan tarvittavista investoinneista.



Nostíanin (A Coruña) laitos ottaa vastaan kotitalousjätteitä.

Juan Maneiro on kiireinen mies: kello käy jo kohta seitsemää illalla, kun häntä pyydetään vielä allekirjoittamaan määräykset kahden Koillis-Galiciassa sijaitsevan simpukanviljelyalueen tilapäisestä sulke-
misesta. ”Varmuuden vuoksi”, tämä meriympäristön laadunvalvontakeskuksen CCCMM:n johtaja selvittää ja näyttää alueiden rajat kartalta. ”Syynä ei ole hiilive-
tysaaste vaan biotoksinen riski, joka on paljastunut ot-
tamistamme näytteistä. Jos huomiset, yhä tarkemmat
tutkimukset osoittavat, ettei vaaraa ole, avaamme
ainakin tämän alueen. Sitä odoteltaessa ilmoitamme
asiasta alueen tuottajille.” Tuumasta toimeen: keskus
käynnistää soittoketjun, jonka myötä alueen noin
sadalle sinisimpukankasvattajalle lähetetään hälytys
tekstiviestinä.

Galiciassa ei meren kanssa ole leikkimistä. Meri on
muokannut seudun ja sen asukkaiden identiteettiä,
ja kokonaiset aluetalouden sektorit ovat edelleen
riippuvaisia merellisestä alkutuotannosta. ”Simpukat

ovat merituotannon elinkeinoistamme edelleen tär-
kein. Vuosittain korjattavat 250 000 simpukkatonnia
tuovat Galiciaan 120 miljoonaa euroa ja turvaavat
välittömästi 10 000 työpaikkaa. Valvonnasta tinkimi-
nen ei siis tule kysymykseen”, Juan Maneiro korostaa.
Valvonnan kohteena ovat erityisesti ”riat”, Espanjan
länsirannikon tyypilliset jokisuulahdet, joihin valta-
osa Galician maineen luoneiden sinisimpukoiden ja
muiden simpukoiden sekä ostereiden tuotannosta on
keskittynyt.

Alueen eteläosassa sijaitseva Vigojen suisto kuuluu
kauneimpiin ja tuottavimpiin, ja tuhannet simpuk-
kalautat peittävät vedenpinnan siellä paikka paikoin
lähes kokonaan. Sen ohella näillä Galician teollistu-
neimmilla rannoilla asuu myös miljoona henkeä, mikä
vastaa kolmannesta tämän Espanjan alueen väkiluvus-
ta. Rannoilta kohdistuu voimakas ekologinen paine tä-
hän herkkään ympäristöön. Vuonna 1993 alkoi ennen
muuta yhteisön simpukkadirektiivin ⁽¹⁾ voimaantulon

⁽¹⁾ Neuvoston direktiivi 91/492/ETY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 1991, terveyttä koskevista vaatimuksista elävien simpukoiden tuotannossa ja saattamisessa markkinoille.

myötä laajamittainen operaatio, jota kutsutaan "Vigon suiston kokonaisvaltaiseksi puhdistamiseksi". Investoinnin suuruus on 90 miljoonaa euroa, joista koheesiorahasto rahoittaa 80 prosenttia. Kymmenessä vuodessa lahden ympärille rakennetaan kymmenen jätevedenpuhdistamo sekä lukuisia esikäsittelylaitoksia, joilla suodatetaan paperi, muovi ja muut kiintojätteet, koska puhdistamot eivät pysty käsittelemään niitä. *"Ennen kaikki jätevedet laskettiin käsittelemättöminä mereen"*, Galician autonomisen hallituksen insinööri Ignacio Niño Taboada selostaa. *"Nyt jätevedet puhdistetaan 95-prosenttisesti."* Ignacio esittelee ylpeänä punaisia kaloja, jotka uivat jokisuulahden uusimman, vuodesta 2002 käytössä olleen Moañan puhdistamon viimeisen puhdistusaltaan täysin kirkkaassa vedessä.

Prestige-tankkerin haaksirikko A Coruñan edustalla 13. marraskuuta 2002 sattui siis juuri silloin, kun Galician meriveden laatu oli parantumassa laajamittaisen puhdistustoiminnan ansiosta. Mereen valui valtaosa aluksen kuljettamasta 77 000 tonnin polttoöljylastista, mistä aiheutuivat historian suurimpiin kuuluvat öljyvahingot. Onni oli kuitenkin mukana onnettomuudessa, jonka synnyttämän valtavan kansanliikkeen ja puhdistusoperaatioiden avulla vahinkoja pystyttiin kaikiksi onneksi rajoittamaan. Pohjoisrannikko ja A Coruñan provinssi kärsivät eniten, Juan Maneiro muistuttaa. *"Täällä länsirannikolla jokien mukanaan tuomat makean veden massat estivät pääosin hiilivetyjen pääsyn suistoihin."* Kun CCCMM:n johtajalta tiedustelee, miten hän näkee kokonaistilanteen heinäkuussa 2004, hän vastaa: *"Puolitoista vuotta suuronnettomuuden jälkeen sen lyhyen ja keskipitkän aikavälin vaikutukset ovat jotakuinkin loppuneet kaikkialla. Sitä vastoin emme edelleenkaan tiedä, mitkä sen vaikutukset ovat viiden, kymmenen tai kahdenkymmenen vuoden kuluttua..."*

Maalla ja merellä

Galician toimet talousjätteiden jätehuollon alalla ovat vähintäänkin yhtä tehokkaat kuin jäteveden puhdistuksessa. Alueella laskettiin vuonna 1997 olevan 300 valvomatonta ja 3 000 laitonta kaatopaikkaa. Korjatakseen tilanteen vuoteen 2005 mennessä alueviranomaiset päättivät laatia Galician taajamien kiintojätteiden jätehuoltosuunnitelman (Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia), antaa sen toteuttamisen Galician ympäristöyhtiölle Sogamalle (Sociedade Galega do Medio Ambiente) ja rakentaa alueelle kapasiteetiltaan suuren käsittelylaitoksen.

Vuosina 1998–2000 rakennettu Cercedan ympäristölaitos pystyy käsittelemään yli 1 500 tonnia jätteitä päivässä. Sillä on 221 asiakasta Galician kaikkiaan 315 kunnasta. Asiakkaisi on ryhtymässä 57 kuntaa. Kahden miljoonan asukkaan talousjätteet kerätään ensin eri puolille aluetta sijoitettuihin 37 "siirtoyksikköön", joissa ne lajitellaan ja joista ne kuljetetaan junalla tai kuorma-autolla Santiago de Compostelan ja A Coruñan välillä sijaitsevaan Cercedan laitokseen. Laitoksessa jätteistä kierrätetään 15 prosenttia ja poltetaan 85 prosenttia ja näin tuotetaan vuosittain 515 miljoonaa kilowattituntia sähköä. *"Polttolaitos on luultavasti Euroopan nykyaikaisin"*, viestintäpäällikkö Esther Campos Mosquera vakuuttaa. *"Kattilamme on joka tapauksessa kansainvälinen esikuva: se käyttää hiekkään perustuvaa järjestelmää, niin sanottua leijukerrostekniikkaa,*



Arousan jokisuiston simpukoiden laatua valvotaan tarkasti.

jonka ansiosta palamista ei tarvitse jatkuvasti ylläpitää kaasulla." Kokonaisinvestoinnin suuruus oli 270 miljoonaa euroa, joista koheesiorahaston osuus on 72,21 miljoonaa. Cercedan laitos on paitsi tehokas jätehuoltolaitos myös paikkakunnan suurin työllistäjä; henkilöstöjohtaja José Manuel Palias Reguro toteaa, että laitos on *"luonut 375 välitöntä työpaikkaa kaikille eri pätevyystasoille vähän koulutusta vaativista tehtävistä aina vaativiin ammatteihin"*.

10. syyskuuta

Galician viranomaiset saivat yllykkeen ripeään jätehuoltotoimintaan ennen kaikkea hyvin erikoislaatuista ympäristöonnettomuudesta: 10. syyskuuta 1996 Galician suurimmassa kaupungissa (450 000 asukasta) A Coruñassa mereen valui 200 000 tonnia jätteitä, kun aivan rannikon rajalla sijainnut kaupungin suurin kaatopaikka luisui mereen maanvieremän seurauksena. *"Mereen vieri kaikkiaan 1,3 miljoonaa tonnia jätettä! Se oli todellinen maanjäristys"*, kaupungin lehdistöavustaja Mark Guscín kertoo. *"Suuronnettomuus aiheutti ympäristötietoisuuden heräämisen koko kaupungissa ja koko alueella. Kaupunginvaltuusto otti jätehuollon välittömästi lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin tavoitteidensa käteen. Samalla omaksuttiin uusi johtajuus: kestävä kehitys."*

Aluksi luonnollisesti puhdistettiin saastunut alue. Lukuisat paikalliset yritykset lähtivät tähän jättiläismäiseen urakkaan oma-aloitteisesti. Toukokuussa 1997, kun onnettomuudesta oli kulunut kahdeksan kuukautta, kaatopaikan asiakkaina olevat kahdeksan kuntaa hyväksyivät yhdyskuntajätteitä koskevan suunnitelman. Siinä mainitaan toiminnan painopistealoina kaatopaikan sulkeminen ja turvallisuuden parantaminen, kohteen kunnostaminen ja muuttaminen virkistysalueeksi sekä jätteiden lajiteltu keräys ja hyödyntäminen.

Pahamaineisen kohteen ympäristötekniinen kunnostaminen ja muuttaminen virkistyskäyttöön sopivaksi alkoivat tammikuussa 1998. Työhön sisältyy neljä osaa: jätteiden eristäminen ja kaatopaikan sulkeminen, saastuneen maaperän puhdistus, paikan muuttaminen puistoksi (maisemarakentaminen, puiden istutus jne.) sekä polkujen ja ajoteiden rakentaminen. Uusi Bensin

puisto avattiin kesäkuussa 2001. Sen pinta-ala on 60 hehtaaria, ja siinä yhdistyvät huvi ja hyöty. Puisto liittyy saumattomasti A Coruñan vuosia sitten aloittamaan kohennustöihin.

Toimenpiteen varsinaisten kustannusten (15,3 miljoonaa euroa, joista 10,4 miljoonaa saatiin EAKR:sta) lisäksi kaatopaikan sulkeminen on edellyttänyt huomattavia teknisiä taidonnäyteitä: maata on pitänyt siirtää ja tiivistää 750 000 kuutiometriä, kaikkiaan 21 hehtaaria on pitänyt rakentaa vettä läpäisemättömäksi, ja alueelle on pitänyt asentaa 14 kilometriä salaojia sekä 76 anturia, jotka on yhdistetty toisiinsa 4,5 kilometrin pituisella putkistolla maahan haudattujen jätteiden yhä tuottamien kaasujen johtamiseksi pois alueelta. *”Kaikki tämä on ollut erittäin monimutkaista, sillä vanhan kaatopaikan sulkemisen jälkeen meidän piti sijoittaa paikalle tuodut 185 000 tonnia talousjätettä vuodessa käsittelylaitoksen syyskuussa 2000 tapahtuneeseen käyttöönottoon asti”,* tähdentää A Coruñan kaupungin ympäristöjohtaja Luis Fernando Roade Rodríguez.



Bensin alue kunnostustöiden aikana ja niiden jälkeen

Vielä oli toteutettava hankkeen yksi suuri osa: jätteiden käsittelylaitos rakennettiin puiston vieressä sijaitsevalle kukkulalle lokakuun 1998 ja joulukuun 2003 välisenä aikana. Nostiánin laitoksen erikoisuuksiin kuuluu, että se käyttää vuotuisen kuuden megawatin sähköntuotantoon polttoaineena metaania, jota 40 prosenttia sinne tuotavista eloperäisistä jätteistä kehittää, sekä puiston maapohjasta haihtuvaa kaasua. Loput 60 prosenttia eloperäisistä jätteistä kompostoidaan. Infrastruktuurin kustannukset olivat 59,5 miljoonaa euroa. Koheesiorahastosta maksettiin niistä 10,5 miljoonaa.

Yhdistettyä toimintaa

”Galiciassa ei ole enää yhtään valvomatonta kaatopaikkaa. Käsitlemme tai kierrätämme yli puolet jätteistä, joten olemme Espanjan johtava alue. Olemme moniin muihin maihin, esimerkiksi Saksaan, verrattavalla tasolla. Siinä on koheesiorahaston konkreettinen tulos”, laitoksen johtaja Daniel Otero julistaa. *”Tavoitteenamme on hyödyntää 65 pro-*

senttia keräämistämme jätteistä, mutta toistaiseksi näköpiirissä ei ole sellaista käsittelymenetelmää, jolla laitoksesta ulos tulevien jätteiden syntyminen kokonaan estettäisiin. Ratkaisu on ketjun alkupäässä, käyttäytymistavoissa: jokainen on vähennettävä omia roskapussejaan.”

Viikoittaisia radio-ohjelmia tuottavan Sogaman tapaan Nostiánin käsittelylaitoskin osallistuu jatkuvasti ympäristötiedotukseen ja -koulutukseen. A Coruñan ympäristötoimella on esimerkiksi käytössään ”ekobussi”, joka kiertää kaupungissa. Säännölliset kampanjat tavoittavat 20 000 koululaista. *”Olemme lisäksi jaelleet roskasäiliöitä, jotka helpottavat talousjätteiden lajittelua. Tarvitsemme yhdistettyä toimintaa”,* kaupungin ympäristöasiamies Javier Ramirez toteaa.

Toiminnan yhdistäminen on myös Galician meriympäristön valvontakeskuksen apulaisjohtajan Covadonga Salgadon mieleen. *”Väestölle tiedottamisen on oltava osa vaikkapa koheesiorahastosta rahoitettavien suurten ympäristöinfrastruktuurien toimintaa. Niihin voidaan yhdistää muita eurooppalaisia hankkeita, jotka ovat mittakaavaltaan pienempiä mutta joilla asiaa voidaan esitellä. Mieleeni tulee kalajätteiden kierrätystä koskeva Life-hanke, johon osallistumme Vilagarcia de Aroussassa. Hanke on vielä merkittävämpi kasvatuksellisesti kuin ekologisesti: sen myötä opimme, että jätteistä huolehtiminen tarkoittaa ennen muuta jätteiden määrän supistamista mahdollisimman vähiin.”*

Espanjan jätesuunnitelma

Espanjan hallitus hyväksyi 7. tammikuuta 2000 kansallisen jätesuunnitelman yhdessä autonomisten alueidensa kanssa, jotka ovat vastuussa jätehuollosta omilla alueillaan.

Suunnitelman tavoitteina ovat jätteiden syntyminen ehkäisy, lajiteltu keräys, talteenotto ja kierrätys, eloperäisen aineksen hyödyntäminen sekä jäämien hautaaminen valvotuille kaatopaikoille. Suunnitelman toteutus rahoitetaan koheesiorahaston tuella. Kun mukaan lasketaan sekä kansallinen suunnitelma että alueelliset suunnitelmat, koheesiorahastosta on myönnetty Espanjalle vuosina 2000–2003 yli 1,1 miljardia euroa jätehuoltoa varten. Etusijalla ovat olleet lajitellusta keräyksestä peräisin olevan kiinteän yhdyskuntajätteen käsittelyhankkeet, kompostointi- ja kierrätyslaitokset, renkaiden talteenotto sekä lajittelulaitokset.



Irlanti

"Shannonin suisto siistiytyy"

Seamus Ryan, Limerickin keskusviemäriverkon johtava insinööri



Limerickin kaupunki sijaitsee läntisessä Keski-Irlannissa noin 80 kilometrin päässä Shannon-joen suulta. Vuoroveden vaikutus tuntuu yläjuoksulla vielä jonkin matkaa kaupungin jälkeinkin. Siitä lähtien kun viikingit perustivat kaupungin, sen viemärit ovat purkautuneet suoraan Shannonjokeen. Tämän Irlannin suurimman joen runsas virtaama laimentaa jätevedet ja vähentää melkoisesti niiden vaikutusta veden laatuun. Limerickin ja sen ympäristön väestö, nykyisellään noin 100 000 asukasta, kasvaa 1,7 prosentin vuosivauhtia.

Kaupunki on suunnitellut jätevesien käsittelyä jo jonkin aikaa, mutta puhdistamon ja kerääjäverkoston rakentaminen 50:tä tulva-aukkoa varten on osoittautunut erityisen kalliiksi ja monimutkaiseksi tehtäväksi. Direktiivi 91/271/ETY, jossa säädetään, että suistoissa sijaitsevilla Limerickin kokoisissa kaupungeissa jätevedet on käsiteltävä biologisesti, sekä Euroopan yhteisöjen koheesiorahoitus antoivat töiden aloittamiseen tarvittun sysäyksen.

Direktiivin 91/271/ETY vaatimusten täyttämisen ohella urakalla toteutetaan osaltaan koko Shannonin jokisuistoa koskevaa vedenlaatusuunnitelmaa. Suunnitelmassa määritellään ne veden laatukriteerit ja vaatimukset, joita on noudatettava Shannonin suiston eri käyttötarkoitusten ja hyödyntämistapojen suojelemiseksi. Hankkeella mahdollistetaan myös kaupungin ja sen ympäristön tuleva kehitys asuin-, liike- ja teollisuuspaikkana.

Koska hanke ulottuu laajoille, Limerickin ja Claren kreivikuntien hallinnassa oleville lähialueille, nämä kolme tahoa tekevät hankkeessa yhteistyötä. Hankkeen vetäjänä toimii Limerickin kaupunki.

Rakennuttajat ryhtyivät jo suunnitteluvaiheessa suojelemaan kaikin mahdollisin tavoin paikallista kulttuuriperintöä ja työmaan läheisyydessä sijaitsevia haavoittuvia elinympäristöjä. Arkeologisissa kaivauksissa

paljastui jo heti alussa yli 10 000 esinettä, joista huomattavimmat ovat näytteillä Limerickin kaupunginmuseossa.

Shannonjoki ja siihen rajoittuvat kosteikkoalueet tunnustetaan yhteisön kannalta merkittäväksi luonnonalueeksi. Tältä osin hankkeella parannetaan osaltaan jokiveden laatua ja suojellaan lukuisia lintu- ja kalalajeja sekä selkärangattomien lajeja. Hankkeen vastuutahot ovat lisäksi toteuttaneet erityistoimia, joilla suojellaan kahta harvinaista kasvilajia ja eräitä herkkiä luontotyyppejä kaupungin laitamilla. Toisesta lajista, kolmikulmaisesta *Schoenoplectus triquetus* -järvikaislasta, on vain yksi esiintymä Brittein saarilla, ja sitä uhkaa häviäminen. Viemärit on johdettu toisaalle, jottei kasvi häiriinny, ja Bunlickyn puhdistamon tulva-aukkoa on siirretty alavirtaan parhaan mahdollisen suojan takaamiseksi tälle harvinaiselle lajille. Lisäksi eräitä kosteikkoja on laajennettu alueen ekologisen tasapainon parantamiseksi.

Puhdistamon nimelliskapasiteetti on 130 000 avl⁽¹⁾, virtaama sateettomalla säällä 29,250 kuutiometriä vuorokaudessa ja enimmäisvirtaama 865 litraa sekunnissa. Se pystyy käsittelemään orgaanisen kuorman, jonka suuruus on 7 800 kg BOD⁽²⁾ vuorokaudessa. Prosessiin sisältyvästä mekaanisesta ja biologisesta puhdistuksesta syntyvästä lietteestä poistetaan vesi ja liete kuivataan lopuksi kuumailmasentrifugoimalla. Tuloilman lämpötila on noin 545 °C ja laitteesta ulos tulevien lieterakeiden yli 80 °C. Käsittelyn kesto ja lämpötila tuhoavat yhdessä lietteessä olevat taudinaiheuttajat ja pastöroivat tuotteen käyttövalmiiksi nurmikoille, kotipuutarhoihin tai puutarha-, maa- tai metsätalouden tarpeisiin.

Lisäksi hankkeessa rakennetaan viemäreitä 48 kilometriä. Putkien halkaisija on 2,7 metriä ja pumppausaseman kapasiteetti 11 800 litraa sekunnissa (rajuilman aikainen virtaama mukaan lukien). Abbeyjoen pohjaan tehtyyn kaivantoon asennettu viemärihaara on päällystetty betonilla ja betoniperustuksen varaan on rakennettu pato ja tulva-aukko. Limerickin pato mahdollistaa liikenteen Shannonjoella koko pituudelta.

Päätös viemärin ja padon rakentamisesta yhdessä pienensi kokonaiskustannuksia huomattavasti. Ne yltävät hieman yli 200 miljoonaan euroon. Koheesiorahasto rahoittaa 85 prosentin rahoitusosuudella pääpuhdistamoa, pumppausasemaa ja eräitä putkistohaaroja. Irlannin valtiovarainministeriö kattaa loput kustannuksista kaudeksi 2000–2006 laaditun kansallisen kehityssuunnitelman mukaisesti.

Yhteystiedot: sjryan@limerickcity.ie

Internet: www.lmdpo.com



Bunlickyn vedenpuhdistamo

⁽¹⁾ Avl, asukasvastineluku: mittayksikkö, joka vastaa yhden asukkaan päivässä tuottaman jäteveden määrää tai tätä vastaavaa määrää yrityksen tai muun yhteisön jätevedettä.

⁽²⁾ BOD, biokemiallinen hapenkulutus: veden laadun ja jäteveden biologisen käsittelyn eri vaiheissa tapahtuvan puhdistumisen mittayksikkö.

Madeira (Portugali)

"Koheesiorahasto syrjäisimpien alueiden kestävän kehityksen kannustimena"

João Reis, Madeiran autonomisen alueen satamaviranomaisen puheenjohtaja



Kestävän kehityksen edistäminen Euroopan unionin syrjäisimmillä saarialueilla, muun muassa Madeiran autonomisella alueella (RAM), riippuu voimak-

kaasti alueiden kulkuyhteyksistä. Unioni on tietoinen tästä tosiasiasta, ja se avustaa rahoituksellaan näiden alueiden infrastruktuurien rakentamista ja uudenaikaistamista. Koheesiorahastolla on tässä erityisen näkyvä tehtävä. Uusimpiin esimerkkeihin siitä kuuluu Madeiran kansainvälisen lentokentän laajennus.

Madeiran kaltaisella syrjäisellä saarialueella myös satamien infrastruktuurit ovat erittäin tärkeitä. Ne ovat ensinnäkin säännöllisen tavaraliikenteen solmukohtia. Toisaalta ne vaikuttavat myös matkailuelinkeinon kehitykseen erityisesti risteilyalusten ja oheispalvelujen myötä.

Madeiran merkittävin satamainfrastruktuuri, Funchalin satama, on täyttänyt tehtävänsä asianmukaisesti koko olemassaolonsa ajan niin tavara- kuin matkustajaliikenteessäkin. Alueella viime vuosikymmeninä tapahtunut yleinen kehitys on lisännyt laiva-, tavaraj- ja matkustajaliikennettä vastaavasti. Satamaa haittaavat ulkoiset rajoitukset ovat aiheuttaneet satamatoimintojen ruuhkautumista, synnyttäneet eri liikennelajien välille ristiriitaa sekä heikentäneet yleisesti myös palveluntarjonnan laatua ja kilpailukykyä. Niinpä alueviranomaiset ovatkin päättäneet kehittää Madeiran autonomisen alueen satamainfrastruktuurin integroidun kehityssuunnitelman puitteissa ratkaisun, joka tarjoaa välittömän helpotuksen nykyisiin rajoituksiin ja samalla valmista aluetta vastaamaan pitkän aikavälin haasteisiin.

Valitussa ratkaisussa hyödynnetään Caniçalin nykyiseen satamainfrastruktuuriin tehtyjä investointeja, joilla alun perin pyrittiin varmistamaan teollisuuden vapaasataman satamapalvelut. Ajatuksena on muuttaa laitehankintoja sekä aallonmurtajien ja maavallien rakentamisen sisältävällä suunnitelmalla Caniçalin satama Madeiran uudeksi kauppa-

satamaksi, jonka koko riittää nykyiselle ja tulevalle liikenteelle. Samalla Funchalin satama annetaan kokonaisuudessaan huviveneilyn ja siihen liittyvän matkailutoiminnan käyttöön. Satamaviranomainen esitteli Euroopan komissiolle Caniçalin kauppasataman rakennushankkeen, jonka kokonaiskustannukset ovat 73,5 miljoonaa euroa ja jolle myönnettiin koheesiorahastosta 42,6 miljoonan euron rahoitus.

Kansalliset viranomaiset tutkivat parhaillaan vielä kolmea muuta hanketta, jotka kuuluvat erottamattomana osana edellä mainittuun kehityssuunnitelmaan. Näihin kolmeen hankkeeseen sisältyvissä toimissa perustetaan logistinen tukiväyhyke Porto Novoon, muutetaan Funchalin satama huvivene-satamaksi, joka on tarkoitettu risteilyaluksille ja matkailuun liittyvään vesitoimintaan (Madeiran autonomisen alueen matkailunkehittämissuunnitelman suositusten mukaisesti), sekä kunnostetaan Porto Santo -saaren satama matkustajaliikenteelle ja virkistys- ja matkailuveneilylle sopivaksi.

Kun hankkeet toteutuvat, Madeira saa optimoidun ja asianmukaisesti integroidun logistisen kuljetusketjun sekä saavuttaa samalla yhden unionin perustavista tavoitteista: sen taloudellinen, sosiaalinen ja alueellinen koheesio vahvistuu kansalaisten parhaaksi.

Yhteystiedot: joaoreis@apram.pt

Internet: www.portosdamadeira.com



Caniçalin satama

KREIKKA

Patraksen ohitustie



Kokonaiskustannukset: 68 810 508 euroa
Tukikelpoiset kustannukset: 48 580 218 euroa
Koheesiorahasto: 41 293 186 euroa

"PATHE-moottoritien (Patras–Ateena–Thessaloniki) kuuluva Patraksen uusi kehätie on suuri ilonaihe kaupungille ja matkustajille. Vanha valtatie kulki kaupungin läpi tukkien liikenteen ja hankaloittaen pääsyä satamaan. Kreikan kolmanneksi suurin kaupunki on nyt päässyt läpiajoliikenteestä (15 000 autoa vuorokaudessa), ja kaupungin kiertämiseen menee nyt ainoastaan 15 minuuttia. Ennen taajaman läpiajoon kului tunti. Kaikkiaan 18,5 kilometrin pituisella ohitustielle (josta puolet on rahoitettu koheesiorahastosta) on peräti 12 tunnelia, kahdeksan maasiltaa, yhdeksän tavallista siltaa ja viisi eritasoliittymää. Turvallisuuteen ja ympäristöön on kiinnitetty erityisesti huomiota: puita on istutettu ja muita maisemointiratkaisuja on rakennettu, arkeologisia kohteita on suojattu ja Patraksen vanha kaatopaikka on muutettu virkistysalueeksi."

Dimitrios Tassiopoulos, EYDE PATHE -moottoritien suunnitteluosaston johtaja
pathe@tee.gr

IRLANTI

Heustonin asema ja lounainen rautatiekäytävä



Kokonaiskustannukset (vaihe 1): 135 800 000 euroa
EU:n rahoitusosuus (vaihe 1): 75 000 000 euroa

"Heustonin aseman ja lounaisen rautatiekäytävän uuden-aikaistaminen kuuluu Dublinin ympäristön rataverkon kohentamisen kannalta ensisijaisiin hankkeisiin. Matkustajille se merkitsee myös lähiliikenteen eriyttämistä Dublinin ja Corkin välillä kulkevasta InterCity-junista. Heustonissa tehdään hankkeen ensimmäisessä vaiheessa seuraavat muutostyöt: rakennetaan ja varustetaan merkinantolaitteilla uusi raidekokonaisuus ja siirrytään samalla viidestä laiturista yhdeksään, jatketaan yhtä raidetta Inchicoreen, kunnostetaan yksi kävelysilta sekä laajennetaan kauppakäytäviä. Toisessa vaiheessa otetaan käyttöön uusi raide Inchicoreen ja Cherry Orchardin välille sekä kaksi lisäraidetta Cherry Orchardin ja Hazelhatchin välille lounaisella rautatiekäytävällä. Suunnitellun aikataulun ja talousarvion mukaisesti helmikuussa 2004 valmistunut Heustonin terminaali toimii siis jo täydellä kapasiteetillaan."

Tom Finn, Iarnrod Eireannin suunnittelujohtaja
tom.finn@irishrail.ie

ESPANJA

Eroon lindaanista



Kokonaiskustannukset: 47 692 231 euroa
EU:n rahoitusosuus: 38 153 785 euroa

"Voimakasta hyönteismyrkkyä lindaania (HCH) tuottaneen tehtaan päästöt olivat vuosien mittaan saastuttaneet Nerbioin/Nerviónin jokilaakson Ibaizabalin vasemmalla rannalla laajoja alueita, mikä uhkasi Bilbon/Bilbaon taajaman väestöä. Baskimaan hallitus päätti ratkaista ongelman eristämällä lindaanin ja raskasmetallien saastuttaman maa-alueen turvatasoltaan erityisen tehokkaalle kaatopaikalle ja rakentamalla paikalle laitoksen, jolla lindaani pystytään tuhoamaan. Laitos rakennettiin 12,5 miljoonan euron investoinnin turvin; siellä on käsitelty vuosina 1999–2001 yhteensä 3 200 tonnia lindaania. Näin tähän mennessä on voitu puhdistaa ja ottaa käyttöön jo 191 480 neliömetrin suuruiset maa-alueet."

José Luis Aurrecochea Urquijo, Baskimaan hallituksen julkisen ympäristöhuoltoyhtiön IHOBE:n toimitusjohtaja
dgeneral@ihobe.net

PORTUGALI

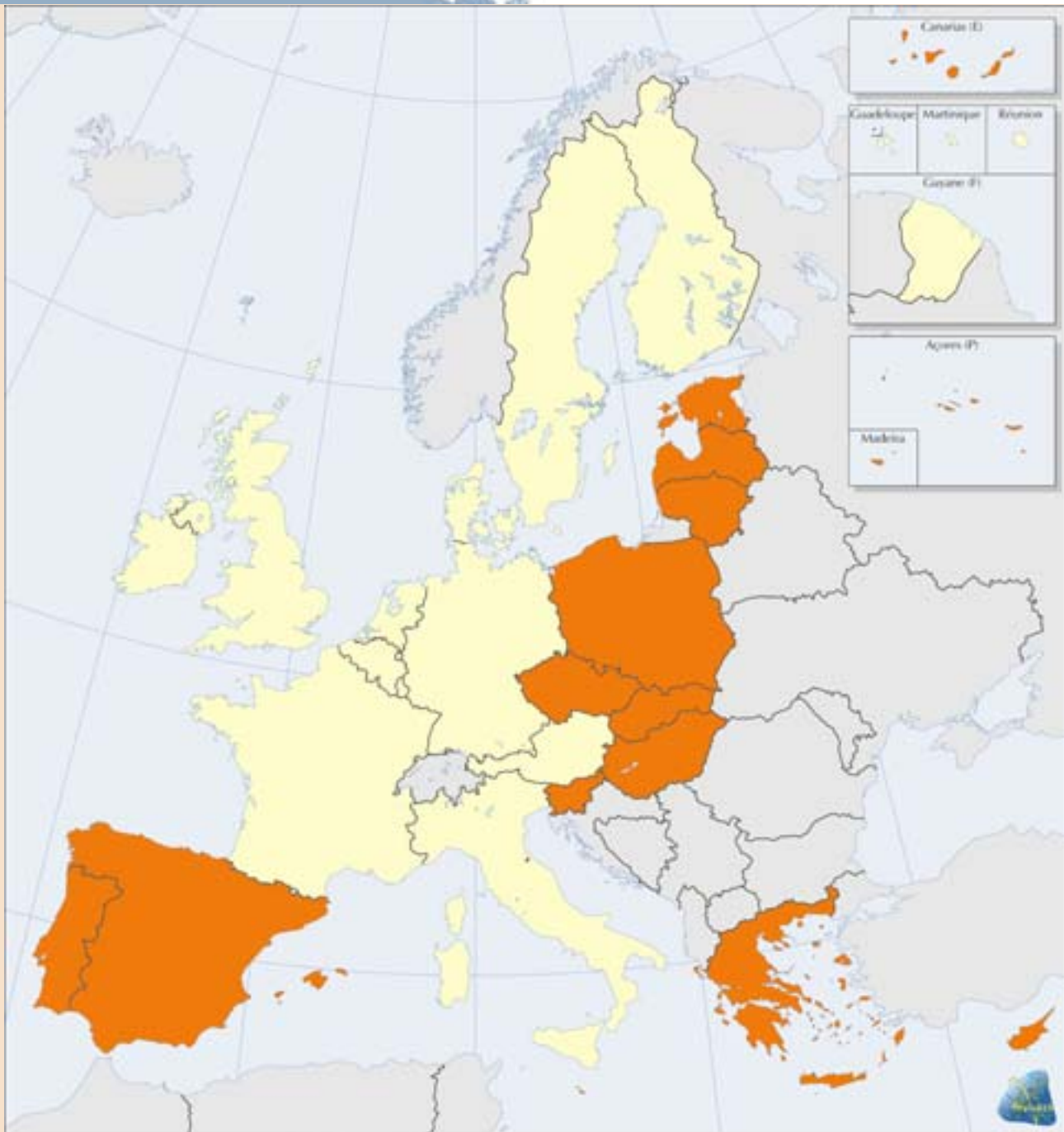
Alto Zêzere e Côan vesi- ja viemärihuolto



Kokonaiskustannukset: 178 403 880 euroa
EU:n rahoitusosuus: 112 394 450 euroa

"Alto Zêzere e Côan kuntainliiton vesihuolto- ja viemärijärjestelmä toimii Guardan piirikunnassa ja osassa Castelo Brancon piirikuntaa (Beira Interior, Keski-Portugalin alue). Tämän koheesiorahastohankkeen tavoitteena on vastata sekä määrällisesti että laadullisesti alueen väestön vesitarpeisiin ja korjata samalla jätevesien käsittelyssä esiintyvät puutteet erityisesti teollisuuden jätevesien osalta. Hankkeessa noudatetaan kestävän hallinnoinnin periaatteita ja otetaan käyttöön kummankin alan parhaat ratkaisut. Sillä autetaan parantamaan ympäristön tilaa sekä väestön elämänlaatua, joten sillä edistetään myös alueen sosiaali- ja taloudellista kehitystä. Erityisesti kannattaa mainita hankkeen vaikutukset teollisuuden saasteiden vähentymiseen ja ekosysteemien suojeluun."

Arménio de Figueiredo, diplomi-insinööri, Águas do Zêzere e Côa SA:n hallintoneuvoston puheenjohtaja
a.figueiredo@adp.pt



Koheesiomaat (2004–2006)

- Koheesiorahaston edunsaajavaltiot
- Koheesiorahastosta tukea saavat jäsenvaltiot

0 100 200 km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Inforegio-verkkosivut

Inforegio-verkkosivut tarjoavat kattavan kuvan eurooppalaisesta aluepolitiikasta. Uusimmat tiedot löytyvät "Newsroom"-osiosta osoitteesta
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_en.htm.

Inforegio-verkkosivut

Euroopan komissio, Aluepolitiikan pääosasto
 Yksikkö 01 – "Tiedotus ja viestintä"
 Thierry Daman
 Avenue de Tervuren 41, B-1040 Bruxelles
 F. (32-2) 296 60 03
 Sähköposti: regio-info@cec.eu.int
http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_fi.htm

Tietoa Euroopan unionin aluetuista
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8170

© Euroopan yhteisöt, 2004
 Tekstin jäljentäminen on sallittua, kunhan lähde mainitaan.

Printed in Belgium



Julkaisutoimisto
Publications.eu.int