



SV



Europeiska unionen  
Regionalpolitik

# info regio

| Nr 14 | september 2004 | **panorama**



## Sammanhållningsfonden

en förstärkning av den europeiska solidariteten

# Innehåll

## Sammanhållningsfonden

### *en förstärkning av den europeiska solidariteten*

#### Sammanhållningsfonden i omvandling

Sammanhållningsfonden är besläktad med strukturfonderna men har varit mer som en kusin än en nära familjemedlem. Den har sedan 1994 behållit samma specifika mål och genomförandeformer samtidigt som den i allt större utsträckning har kommit att samordnas med Europeiska regionala utvecklingsfonden. Nu, tio år senare, inleds en ny fas i Sammanhållningsfondens historia i och med att tio nya stödberättigade stater togs emot den 1 maj 2004.

#### Redogörelser: Polen

#### Fyra år med ISPA: från föranslutning till sammanhållning

Det strukturlpolitiska föranslutningsinstrumentet (ISPA) och Sammanhållningsfonden är grundade på samma principer och har många gemensamma drag. Alltsedan det instiftades år 2000 har ISPA medfinansierat fler än 300 stora infrastrukturprojekt inom transport- och miljöområden i de central- och östeuropeiska kandidatländerna.

#### ISPA i aktion: Bulgarien, Rumänien, Slovenien, Ungern

#### Galicien (Spanien): Avfallet åtgärdat

För att anpassa sig till europeiska miljöstandarder och utveckla sin ekonomi på ett hållbart sätt efter att ha drabbats av flera ekologiska katastrofer, genomför Galicien ett omfattande program för hantering av avloppsvatten och fast avfall. Sammanhållningsfonden finansierar en stor del av dessa nödvändiga investeringar.

#### Redogörelser: Irland, Portugal

#### Sammanhållningsfonden i aktion: Grekland, Spanien, Irland, Portugal,

3



8



9



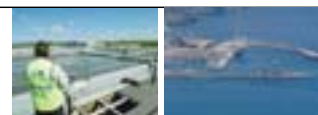
13



14



17-18



19

Fotografier (sidor): Europeiska kommissionen (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), projektägare (13, 19).

Omslag: Boyne Bridge i Drogheda (Irland), samfinansierad av Sammanhållningsfonden.

Ansvarig utgivare: Thierry Daman, Europeiska kommissionen, GD Regionalpolitik.

Denna publikation trycks på engelska och franska på återvunnet papper.

Temaartiklarna finns på 19 av unionens officiella språk på Internet ([http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)).

Publikationens innehåll är inte juridiskt bindande för kommissionen.



## Sammanhållningsfonden i omvandling

Av John Walsh <sup>(1)</sup>

*Ett tåg med avfall anländer till miljöanläggningen i Cerceda (Spanien) som medfinansierats av Sammanhållningsfonden.*



**Sammanhållningsfonden är besläktad med strukturfonderna, men har varit mer som en kusin än en nära familjemedlem. Den har sedan 1994 behållit samma specifika mål och genomförandeformer samtidigt som den i allt större utsträckning har kommit att samordnas med Europeiska regionala utvecklingsfonden. Nu, tio år senare, inleds en ny fas i Sammanhållningsfondens historia i och med tillskottet av tio nya stödberättigade stater den 1 maj 2004. Dessutom föreslår kommissionen att genomförandereglerna för programperioden 2007–2013 anpassas till programplaneringens allmänna regler. Fonden kommer dock att behålla sina särdrag. Det ser alltså ut som om Sammanhållningsfonden kommer att upptas och fullständigt integreras i familjen.**

Sammanhållningsfondens uppkomst härrör från ett intressant dilemma. För att den inre marknaden skall fungera förutsätts att de minst framgångsrika medlemsstaterna ge-

nomför stora investeringar för att öka sin tillväxtkapacitet, vilket medför avsevärda tilläggsinvesteringar för att utveckla, förbättra och modernisera infrastrukturen. Samtidigt måste dessa stater, om de vill ansluta sig till euroområdet, minska sitt budgetunderskott och hålla statsskulden under kontroll. Således är en stram kontroll av de offentliga finanserna obligatorisk samtidigt som ytterligare investeringar är nödvändiga.

Med Maastrichtfördraget löstes detta dilemma genom att en ny fond inrättades som skulle ge ekonomiskt stöd till de minst framgångsrika medlemsstaterna: Sammanhållningsfonden.

Tack vare den kunde de första fyra bidragsberättigade länderna (Grekland, Spanien, Irland och Portugal) uppnå den ekonomiska och monetära unionens konvergenskriterier samtidigt som de fortsatte med investeringarna i infrastruktur.

Nedan kommer jag att analysera utvecklingen av Sammanhållningsfondens genomföranderegler. Även om dessa reg-

<sup>(1)</sup> Administratör, Europeiska kommissionens generaldirektorat för regionalpolitik.

ler i stort sett varit oförändrade under de tio senaste åren, ledde erfarenheterna från perioden 1994–1999 till att rådet införde ett antal förbättringar 1999. Med tiden har kommissionen även förfinat sina politiska strategier och metoder beträffande projektförvaltning. Dessa förbättrade regler kommer nu att tillämpas för Sammanhållningsfondens verksamhet samt de projekt som redan tilldelats stöd inom ramarna för det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet (ISPA) <sup>(2)</sup>, i de tio nya medlemsstaterna under perioden 2004–2006. Inför nästa programperiod kommer dock Sammanhållningsfonden att genomgå omfattande förändringar.

## Sammanhållningsfondens särdrag: 1994

Sammanhållningsfonden har inte studerats eller väckt allmänhetens intresse på samma sätt som sin kusin Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Denna relativa anonymitet kan dels tillskrivas det faktum att stödmottagarna varit begränsade till fyra av de femton medlemsstaterna, dels de specifika skillnaderna mellan fondernas mål och genomförande.

Sammanhållningsfonden inrättades genom en förordning utfärdad av rådet den 16 april 1994 <sup>(3)</sup>. Från början var Sammanhållningsfondens särdrag i jämförelse med strukturfondernas dåvarande system följande:

- > Sammanhållningsfonden stödde projekt i de stödberättigade medlemsstaterna utan åtskillnad mellan regionerna inom länderna.
- > Makroekonomiska villkor var knutna till Sammanhållningsfondens finansieringsmekanism. Medlemsstaterna måste framför allt hålla de offentliga utgifterna under en viss tröskelnivå för att på så sätt uppfylla ett av villkoren för anslutning till euroområdet. Eftersom fondens syfte var att ersätta offentliga utgifter, tillämpades inte strukturfondernas additionalitetsprincip.
- > Stödet inriktades på att uppfylla målen i miljöhandlingsprogrammet och att bidra till det transeuropeiska transportnätet.
- > Fördelningen av det ekonomiska stödet mellan de stödberättigade sektorerna miljö och transport skulle återspegla en viss balans. Kommissionens tolkning av detta var att fördelningen mellan de två sektorerna skulle vara jämbördig (50/50).
- > Finansiering beviljades projektvis av kommissionen efter ansökan av medlemsstaterna och som regel måste de bidragsberättigade kostnaderna för ett projekt uppgå till minst 10 miljoner euro.

## Genomförandereglernas utveckling

Den ändrade förordningen om Sammanhållningsfonden från 1999 <sup>(4)</sup>, betonade nödvändigheten av ett mer strategiskt angreppssätt och projekt som stämde bättre överens med en allmän strategi för miljö och transport på administrativ eller sektoriell nivå. Kommissionen ansåg att dessa strategier måste definieras och formellt fastställas i en eller flera "strategiska referensramar" i alla bidragsberättigade stater. Detta och andra konkreta förslag fastställdes i "Vägledning till Sammanhållningsfonden" som publicerades 2000 <sup>(5)</sup>. Detta dokument innehåller även följande:

- > Kommissionens riktlinjer för Sammanhållningsfondens prioriteringar inom miljö- och transportsektorn.
- > Åtgärder som syftar till att bättre kunna ta hänsyn till privata finansieringskällor.
- > Att uppmuntra till partnerskap mellan privata och offentliga aktörer som kan maximera hävstångseffekten av gemenskapsstödet och öka mängden infrastruktur som finansieras.
- > Ett antal åtgärder för att rationalisera fondens förvaltning, t.ex. ett nytt ansökningsformulär.

De övriga förändringar av fondens genomförande som har gjorts efter 1999 är huvudsakligen förbättringar av projektbestämmelser och ett förtydligande av kommissionens policy för bedömning och förvaltning av projekt.

Under perioden 2000–2004 tillkom genom kommissionens förordningar följande ändringar om:

- > Ekonomisk styrning och kontroll samt förfaranden för ekonomiska korrigeringar.
- > Regler för stödberättigande som anpassas till strukturfondernas regler (2003).
- > Förenklade regler angående information och publicitet (2004).

Dessa förordningar underlättar finansieringsbesluten för varje projekt och anpassar Sammanhållningsfondens genomföranderegler till strukturfondernas.

Även kommissionens politik och metoder för bedömning av stora projekt inom ramarna för strukturfonderna och Sammanhållningsfonden förbättrades i och med publiceringen av "Vägledning till kostnads- och intäktsanalys av investeringsprojekt" år 2002 <sup>(6)</sup>.

<sup>(2)</sup> Se nästa artikel.

<sup>(3)</sup> EGT L 130, 25. 5.1994, s. 1.

<sup>(4)</sup> Se Internet ([http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reglem\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_en.htm)).

<sup>(5)</sup> Finns tillgänglig på spanska, grekiska, engelska, franska och portugisiska. Se Internet ([http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/working/st2000\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/st2000_en.htm)).

<sup>(6)</sup> Se Internet ([http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_en.pdf)).



## Information om Sammanhållningsfonden: ny förordning

Liksom strukturfondsprojekten måste de projekt som finansieras av Sammanhållningsfonden vara föremål för information och publicitet. I detta avseende förenklar den nya förordningen som antogs 2004 märkbart åtgärderna i beslutet 96/455/EG som hittills tillämpats.

Den nya förordningen (EG) nr 621/2004 syftar i första hand till att påminna om de två viktiga budskap som informationen om Sammanhållningsfonden skall kretsa kring:

- > Projektet som stöds av fonden bidrar till att minska sociala och ekonomiska skillnader mellan medborgarna i Europeiska unionen.
- > Projektets genomförande har möjliggjorts tack vare medfinansieringen från Sammanhållningsfonden.

Samtidigt som den förklarar projektets konkreta inverkan, påminner det första budskapet om syftet med insatserna på europeisk nivå: unionen främjar medborgarnas rätt till lika möjligheter. Och termen "medborgare" används inte bara för formens skull: som den slutliga mottagaren av informationen måste medborgaren känna sig berörd.

Budskapen kan uttryckas på annat sätt än det som anges i förordningen. Det är alltså inte förbjudet att använda enkla och slagkraftiga uttryck. De två budskapen förstärks genom närvaron av unionens flagga. När det gäller vilka verktyg och åtgärder som skall användas för informationen, anges i förordningen endast villkor för relationerna med media och hur skyltar och minnestavlor skall placeras.

Vid slutet av perioden 1993–1999 fanns, i likhet med strukturfonderna, oförbrukade medel av betydande storlek inom Sammanhållningsfonden. Vid slutet av år 2000 uppgick denna andel till nästan 120 % av fondernas budget för 1999.

För att ta itu med problemet med ej genomförda finansieringar inledde kommissionen en aktiv dialog med alla medlemsstaterna för att påskynda projektavsluten. För att förbättra kvaliteten på projekten och öka genomförandetakten tog kommissionen år 2002 initiativet att informera de stödmottagande staterna om att den antagit en policy som innebar en begränsning av tillåtna ändringar vid anslagsbeslut (?). Vid 2003 års utgång hade andelen ej förbrukade medel sjunkit till 40 % av 1999 års budget.

## Framtidens utmaningar

När Sammanhållningsfonden inrättades fanns fyra stödberättigade länder med en bruttonationalinkomst (BNI) per capita som var lägre än 90 % av genomsnittet i EU. I och med utvärderingen av rätten till stöd 2003 (?) har den första studenten i "årskurs 1993" tagit studenten: med en genomsnittlig BNI under åren 2000–2002 på 101 % av genomsnittet i EU-15 befinner sig Irland ovanför tröskeln för stödberättigande och har inte längre rätt till medfinansiering från 2004. Denna minskning till tre stödberättigade länder har dock snabbt ersatts av en utökning med de tio stater som blev medlemmar i unionen den 1 maj 2004. När nu fler än hälften av medlemsstaterna i EU-25 direkt be-

rörs av dess verksamhet, har Sammanhållningsfondens relativa betydelse ökat avsevärt. Dessutom anslås nu en ökad andel av de medel som finns tillgängliga för var och en av de nya medlemsländerna under sammanhållningspolitiken via Sammanhållningsfonden. Som en jämförelse kan nämnas att Irland tilldelades totalt 7 840 miljoner euro under perioden 1994–1999, varav 1 490 miljoner euro (löpande priser), eller 19 %, inom ramen för Sammanhållningsfonden. För de nya medlemsstaterna uppgår fondens andel till i genomsnitt 35 %.



Portugal: uppförande av ett reningsverk med stöd från Sammanhållningsfonden.

(?) Se Internet ([http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/orient\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_en.htm)).

(?) Kommissionens meddelande KOM(2004) 191 av den 24 mars 2004.



**Sammanhållningsfondens relativa andel i de nya medlemsstaterna under perioden 2004–2006**

Miljoner euro	Totala resurser	Sammanhållningsfonden	Andel
Tjeckien	2 621,2	936,1	36 %
Estland	695,1	309,0	44 %
Cypern	113,4	53,9	48 %
Lettland	1 164,3	515,4	44 %
Litauen	1 537,7	608,2	40 %
Ungern	3 207,4	1 112,7	35 %
Malta	88,7	21,9	25 %
Polen	12 809,7	4 178,6	33 %
Slovenien	456,3	188,7	41 %
Slovakien	1 757,4	570,5	32 %
<b>Totalt</b>	<b>24 451,2</b>	<b>8 495,0</b>	<b>35 %</b>

Införandet av Sammanhållningsfonden med årliga resurser som är omkring tre gånger högre än de som tidigare anslagits till föranslutningsinstrumentet ISPA, innebär en dramatisk ökning av verksamheten i de nya medlemsstaterna. Mot bakgrund av kommissionens och de nya medlemsländernas erfarenheter från genomförandet av infrastrukturprojekt som finansierats av ISPA, är det dock klart att den stora utmaningen för de nationella förvaltningarna och kommissionen blir att få till stånd ett tillräckligt stort antal projekt av hög kvalitet. Därför föreslog kommissionen 2004 en ny dialog för att uppmuntra de stödberättigade länderna till att stärka sin kapacitet att nyttja och förvalta de gemenskapsfonder som finns tillgängliga. De åtgärder som skall vidtas kommer att definieras av de bidragsberättigade länderna själva utifrån deras specifika omständigheter och inledningsvis vara inriktade på tre viktiga faser: identifiering, urval, förberedelse och bedömning av projekt.



Sammanhållningsfonden underlättar transporter: del av motorvägen Patras–Aten–Tessaloniki (Grekland).

**Utvecklingen på längre sikt: 2007–2013**

Redan i den tredje lägesrapporten om sammanhållning<sup>(9)</sup> signalerade kommissionen en större integration mellan Sammanhållningsfondens och strukturfondernas verksamhet. För genomförandet av strukturfonderna och Sammanhållningsfonden under perioden 2007–2013 föreslår kommissionen ett antal rättsliga åtgärder i denna riktning.

I kommissionens förslag bibehålls Sammanhållningsfondens särskilda mål, i synnerhet de makroekonomiska villkoren för stöd från fonden, tröskelvärde på 90 % av BNI för stödberättigande samt stödets sektoriella inriktning. Samtidigt föreslår kommissionen en genomgripande reform när det gäller genomförandet: en övergång från projektbaserat stöd till programbaserat stöd. Där anges de gemensamma bestämmelserna för Sammanhållningsfonden och ERUF enligt följande:

- > På strategisk nivå sker samordningen med ERUF inom ramarna för berörda program. Det föreslås att stöd från Sammanhållningsfonden tilldelas relevanta nationella program genom separata prioriteringar vid sidan av ERUF.
- > Gemensamma system kommer att tillämpas för utvärdering och övervakning av berörda program (urvalskriterier, indikatorer, övervakningskommittéer etc.).
- > ERUF:s och Sammanhållningsfondens regler för stödberättigande fastställs inom gemenskapens allmänna regelverk och särskilda begränsningar anges i regelverket för respektive fond.
- > Kraven för ekonomisk styrning och kontroll förenas (dvs. ett enda åtagande per fond och år).
- > Strukturfondernas budgetplan och utgiftsdisciplin (årligt åtagande och automatiskt återtagande av medel) införs för att uppmuntra till en skyndsam användning av Sammanhållningsfondens resurser.

Sammanhållningsfondens programplanering tillkännager en ny balans i relationen mellan medlemsstaterna och kommissionen när det gäller fondens genomförande.

Medlemsstaterna får nu rätt att själva välja ut de projekt inom sina nationella program som skall få stöd under förutsättning att de uppfyller fondens sektoriella mål och vissa regler som rör utgifternas stödberättigande. Detta innebär att antalet projekt som kräver kommissionens godkännande avsevärt minskar. Endast när det gäller omfattande projekt måste medlemsstaterna få kommissionens godkännande angående finansieringens storlek. Tillämpningen av gemensamma förenklade programregler kommer dessutom automatiskt att leda till en enklare förvaltning av ERUF och Sammanhållningsfonden.

Denna befogenhet medför ett ökat ansvar för Sammanhållningsfondens förvaltningsmyndigheter när det gäller urval,

<sup>(9)</sup> Den tredje lägesrapporten om ekonomisk och social sammanhållning, 2004, s. 35.



Miljöanläggningen i Cerceda (Spanien).

utvärdering, analys, övervakning, förvaltning och ett skyndsamt genomförande av projekten för att inte stödet skall gå förlorat. Med tanke på karaktären hos de åtgärder som Sammanhållningsfonden stöder, uppbyggnad av infrastruktur, kommer införandet av en programbaserad ekonomisk disciplin inte att sakna utmaningar. Men som innevarande period visat är en sådan disciplin en stark drivkraft för att påskynda programmets igångsättande samt måluppfyllande och förväntade nyttoeffekter.

Sammanfattningsvis har kommissionens förslag för avsikt att uppnå maximal samordning mellan ERUF och Sammanhållningsfonden, samma hantering av fonderna när det gäller ekonomisk styrning och harmoniserade genomföranderegler som även ger de nationella myndigheterna möjlighet till förenklad förvaltning.

## Sammanhållningsfondens huvudsakliga resultat

Sammanhållningsfonden har hjälpt de fyra ursprungliga mottagarländerna att uppfylla konvergenskraven för anslutning till euroområdet. Andra resultat som uppnåtts genom fonden sammanfattas i tabellerna nedan.

### Åtaganden fram till i dag (2004)

LAND	1993–1999		2000–2003	
	Miljoner euro	% Miljoner euro		%
Grekland	2 998	17,9	1 767	16,1
Spanien	9 251	55,2	6 795	61,8
Irland	1 495	8,9	584	5,3
Portugal	3 005	17,9	1 848	16,8
<b>Totalt</b>	<b>16 749</b>		<b>10 994</b>	

De fyra mottagarländerna har tilldelats 27 000 miljoner euro fram till i dag. Det utgör ett viktigt bidrag till insatserna för att modernisera infrastrukturen.

### Prioriterade investeringar 1993–1999 (%)

	Grekland	Spanien	Irland	Portugal	Samtliga
<b>MILJÖ</b>	<b>48,8</b>	<b>50,3</b>	<b>50,0</b>	<b>51,9</b>	<b>50,3</b>
Vattenförsörjning	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Avloppsvatten	23,7	22,4	32,1	18,4	22,8
Fast avfall	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Övrigt	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
<b>TRANSPORT</b>	<b>51,2</b>	<b>49,7</b>	<b>50,0</b>	<b>48,1</b>	<b>49,7</b>
Vägar	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Järnvägar	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Luft/vatten	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Övrigt	1,3	0,3	0,4	0,0	0,4

Den efterstävade balansen 50/50 har generellt sett uppnåtts. Förutom vissa nationella variationer, har de två största posterna varit vägar och avloppsvatten.

### Antal stödbeviljande beslut

	1993–1999	2000–2003	Totalt
Grekland	77	86	163
Spanien	371	270	641
Irland	116	9	125
Portugal	149	65	214
<b>Totalt</b>	<b>713</b>	<b>430</b>	<b>1 143</b>

Besluten representerar antingen enskilda projekt, projektstadier eller grupper av projekt. Kommissionen inledde år 2003 en efterhandsutvärdering (ex post) av ett stort antal avslutade projekt i de fyra mottagarländerna för att fastställa i vilken utsträckning de uppnått de ursprungliga målen. Resultaten från studien väntas senare under 2004.



Avfallshanteringsanläggningen i La Coruña (Spanien).

## Polen

## "Sammanhållningsfonden i Polen — vilka är kriterierna för projektval?"



**Krzysztof Berbeka,**  
doktor i ekonomi vid  
universitetet i Krakow.



**Andrzej Gula,** Institutet  
för miljöekonomi, CEE  
Bankwatch Network.

Allt pekar på att Sammanhållningsfonden kommer att spela en viktig roll i Polen när det gäller genomförandet av gemenskapens regelverk på miljöområdet. Enligt bedömningar för perioden 2003–2010 kommer ca 19 % av utgifterna för investeringar i kommunernas miljöinfrastruktur att täckas av fonden <sup>(1)</sup>.

Eftersom antalet potentiella projekt och deras ekonomiska omfattning vida överstiger det stöd som Sammanhållningsfonden erbjuder, är det viktigt att införa ett effektivt och tydligt system för urval av projekt. Följande två angreppssätt kan tillämpas för detta syfte:

- (1) Projekten väljs ut på grundval av ett detaljerat nationellt program på ett visst område. Dessa program skall återspegla investeringsbehoven och omfatta en förteckning över projekt som är nödvändiga för att gemenskapsdirektivens krav skall uppfyllas.
- (2) I de fall nationella program eller förteckningar över nödvändiga projekt saknas, bedöms förslagen utifrån ett antal mätbara och jämförbara kriterier.

De nuvarande riktlinjerna för bedömning av förslag i Polen återspeglar inte fullt ut dessa angreppssätt. Först och främst finns en stark politisk vilja att utnyttja alla medel som Sammanhållningsfonden ställer till förfogande. Det leder till beslut som inte nödvändigtvis gynnar effektivitet och att de mest brådskande miljöprojekten finansieras så

att direktiven följs <sup>(2)</sup>. Vidare skulle de nationella programmen (förutom det nationella programmet för rening av avloppsvatten) kunna vara mer exakta och klart begränsa antalet projekt. Slutligen är det ett relativt stort antal projekt som kommunerna ansöker om stöd för, även om kvaliteten och trovärdigheten hos dem varierar stort.

Därför borde bedömningsförfarandet vara baserat på ett fastare system som tillämpar klassificeringskriterier. Det förefaller nödvändigt att förändra de nuvarande förfarandena genom att införa större öppenhet och ökat ansvar samt ge möjlighet till jämförelse av förslagen. Upprättandet av ett sådant system skulle hjälpa kommunerna att på ett bättre sätt integrera fondens prioriteringar i sina egna projekt.

En annan viktig fråga är metoderna för urval av projekt. För närvarande saknas ett strategiskt angreppssätt som är inriktat på ett genomförande integrerat med gemenskapens regelverk på miljöområdet. Tilldelningen av medel borde prioritera de ekonomiska behoven hos de program som utarbetats inom ramarna för miljödirektiven. Det är viktigt att de korrigeringar av anslagstilldelning som Sammanhållningsfonden godkänt säkerställer stöd till underfinansierade sektorer (t.ex. avfallshandling <sup>(3)</sup>). Det måste dock påpekas att dessa åtgärder är verkningslösa om inte adekvata rättsliga bestämmelser införs.

Eftersom Sammanhållningsfondens insatser för nästa programperiod övergår till att bli programbaserade, får åtgärderna för att förbättra urvalsförfarandet ännu större betydelse och bör intensifieras.

### Kontakt:

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



Szczecin: uppförande av en pumpstation finansierad av ISPA.

<sup>(1)</sup> Beräkningarna baseras på nödvändiga kommunala investeringar i vattenrening och avfallshandling. De omfattar planerade utgifter (inklusive försenat utnyttjande av fonderna). För kommande period antas de nationella och gemenskapsresurserna befinna sig på oförändrad nivå i förhållande till åren 2004–2006.

<sup>(2)</sup> Finansieringen av det stora arbete som reningen av industriellt spillvatten (sedimenteringsbassänger) innebär följer inte övergångsfaserna för genomförande av gemenskapens regelverk på miljöområdet.

<sup>(3)</sup> Berbeka, K., Financial Flows for Implementing EU Environmental Directives in Poland, Lithuania, Latvia and Estonia, Institutet för miljöekonomi, september 2003.



## Fyra år med ISPA: från föranslutning till sammanhållning

Av Willem Kuypers <sup>(1)</sup>

**Det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet (ISPA) och Sammanhållningsfonden är grundade på samma principer och har många gemensamma drag. Alltsedan det instiftades år 2000 har ISPA medfinansierat fler än 300 stora infrastrukturprojekt inom transport- och miljöområden i de central- och östeuropeiska kandidatländerna.**



Vilnius (Litauen).

ISPA är ett av tre instrument (tillsammans med Phare och Sapard) och som är en del av den föranslutningsstrategi för perioden 2000–2006 som antogs i december 1997 vid Europeiska rådets möte i Luxemburg. Den inrättades för att hjälpa de tio kandidatländerna i Central- och Östeuropa <sup>(2)</sup> att finansiera infrastrukturprojekt inom ramarna för gemenskapens prioriteringar angående miljö och transport. Dess årliga budget, som översteg 1 miljard euro, fördelades mellan dessa länder med hänsyn till befolkningsmängd, yta och BNP per capita. Fyra år efter introduktionen av ISPA uppgår stödet till 7 miljarder euro för projekt med ett totalt värde på 11,6 miljarder euro.

Under perioden 2000–2003 tilldelades fler än 200 miljöprojekt stöd, huvudsakligen relaterade till vattenförsörjning,

avloppssystem samt hantering av avloppsvatten och avfall. Förutom att bidra till skydd av miljön, har dessa insatser hjälpt kandidatländerna att öka deras förståelse och administrativa kapacitet för att genomföra gemenskapens miljöbestämmelser samtidigt som nödvändiga reformer påskyndats.

Inom transportsektorn har ISPA bidragit till utvecklingen av det framtida transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Den gav stöd till sammankopplingen av och förbindelserna mellan kandidatländernas nationella nät och mellan dessa och unionens nät. Fler än hundra infrastrukturprojekt längs med den paneuropeiska transportkorridoren har prioriterats, däribland gränsöverskridande infrastruktur som t.ex. järnvägar, vägar, flygplatser och trafikövervakningssystem.

<sup>(1)</sup> Geografisk rapportör, Europeiska kommissionens generaldirektorat för regionalpolitik.

<sup>(2)</sup> Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien och Ungern.

Ända från starten fördelades medlen från ISPA lika mellan sektorerna miljö och transport och inom den senare prioriterades järnväg som ett mer hållbart transportsätt i jämförelse med väg.

Förutom investeringar i infrastruktur, finansierades olika former av teknisk hjälp till ett totalt belopp av 200 miljoner euro, huvudsakligen inom områden där tillämpningen av gemenskapens standarder innebar svårigheter för mottagarländerna. Därmed förbättrades de nationella organens potential att förbereda och genomföra projekt samt tillämpa och respektera miljöpolitiken. ISPA främjade även decentralisering av inköp och ekonomisk styrning. Ett flertal revisioner har genomförts i mottagarländerna för att utvärdera och förbättra systemen för ekonomisk styrning och kontroll.

Dessa insatser syftar i huvudsak till att göra de stödmottagande ISPA-länderna bekanta med principerna för och förfarandena vid tilldelningen av EU-stöd och därmed förbereda dem för en sund förvaltning av strukturinstrumenten efter anslutningen, i synnerhet med avseende på Sammanhållningsfonden.

## Programplanering och investeringsstöd

Projekten skulle överensstämja med sektoriella strategier på nationell nivå. Dessa strategier skulle fastställa prioriterade investeringar i halvtid samt urvalskriterier för var och en av de två sektorerna.

Projektkostnaden måste uppgå till minst 5 miljoner euro, men projekt som hade samma funktionella, geografiska eller ekonomiska mål kunde föras samman i en grupp. Den genomsnittliga budgeten hos de projekt som tilldelades stöd uppgick till 33 miljoner euro. Bland de stora projekten återfinns en investering på 340 miljoner euro för elektrifiering och modernisering av järnvägslinjer och en annan på 288 miljoner för att förbättra vattenkvaliteten, båda genomförda i Polen.

Kommissionen har bedömt de tekniska, ekonomiska och finansiella fördelarna hos varje projektansökan. Vid behov anlätades extern expertis, särskilt från internationella finansiella institutioner som t.ex. Europeiska investeringsbanken och Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling, dess privilegierade partner för att komplettera ISPA:s insatser med lånefinansiering.

Innan beslut om tilldelning av medel togs samrådde kommissionen med ISPA:s ledningskommitté som bestod av representanter från de 15 medlemsstaterna. Stödets storlek varierade från projekt till projekt beroende på ett antal villkor och krav. Stödets tak var fastställt till 75 % av de stödberättigade kostnaderna och den genomsnittliga stödsatsen uppgick till ca 65 %.

## Lära av erfarenheterna

Liksom för alla infrastrukturprojekt, avgör kvaliteten på förberedelserna hur lång tid som krävs för anbudsin-

fordran och utförandet av arbetena. Ju bättre projekten har förberetts, på alla områden, desto snabbare och lättare sluts avtalen och utbetalas stöden. Erfarenhet på detta område förvärfvas dock inte över en natt, utan måste byggas upp successivt. Detta stämmer särskilt väl när stödmottagarna varken är förtrogna med internationella tekniska standarder eller upphandlingsbestämmelser och förfaranden som skall garantera lika tillgång och en öppen och rättvis behandling av stödberättigade företag och privatpersoner.

Vid genomförandet av ISPA tillämpades därför ett system där förfaranden och dokument för upphandlingar och avtal kontrollerades i förväg (*ex ante-godkännande*) av kommissionens delegationer i de stödmottagande länderna. Att uppfylla de rättsliga kraven för upphandling visade sig vara en stor utmaning. Därför utvecklade kommissionen även ett antal åtgärder som gav tekniskt stöd för att förbättra mottagarnas kunskap, system och förfaranden vid upphandling.

## Framgångsfaktorer

Framstegen och effektiviteten hos ISPA-projektens förvaltning och genomförandet kontrollerades och utvärderades på många olika sätt: regelbundna möten, uppföljningsrapporter från genomförandeorganen, revisioner av stödet och besök på plats av personal från kommissionen. Formell kontroll säkerställdes genom möten med ISPA:s övervakningskommitté två gånger per år i varje mottagarland. På samma sätt spelade kommissionens delegationer en viktig roll i övervakningen av förvaltningen och genomförandet av åtgärderna inom ISPA.

Från det föregående kan man dra slutsatsen att majoriteten av mottagarländerna avsevärt har förbättrat sin praktiska förmåga att förvalta och genomföra ISPA-finansierade projekt. Efterhand lyckades de allt bättre med att följa standarderna och förfarandena hos den europeiska sammanhållningspolitikens klassiska instrument, dvs. strukturfonderna och Sammanhållningsfonden.

Dessa länder har arbetat hårt för att inrätta system för ekonomisk övervakning och kontroll av gemenskapsstödet, som i vissa fall är mer avancerade än systemen i de gamla medlemsstaterna. Detta visar att de åtgärder som kommissionen vidtagit för att stödja de ansvariga myndigheterna för programplanering, genomförande, förvaltning och ekonomisk kontroll burit frukt.

Vissa svagheter återstår dock som måste åtgärdas om man vill uppnå system för förvaltning och kontroll som är verkligt tillförlitliga och effektiva. Vissa länder avsänter t.ex. inte tillräckligt stora ekonomiska och mänskliga resurser till planering, förberedelser och förvaltning av åtgärder som finansieras av EU. Ett typiskt exempel är den höga omsättningen av tjänstemän p.g.a. låga löner inom miljösektorn. Personalen har heller inte alltid den kompetens som krävs för förvaltning av komplexa infrastrukturprojekt, i synnerhet när det gäller upphandling och att sluta avtal.



Reningsverk i Slovenien som finansierats av ISPA.

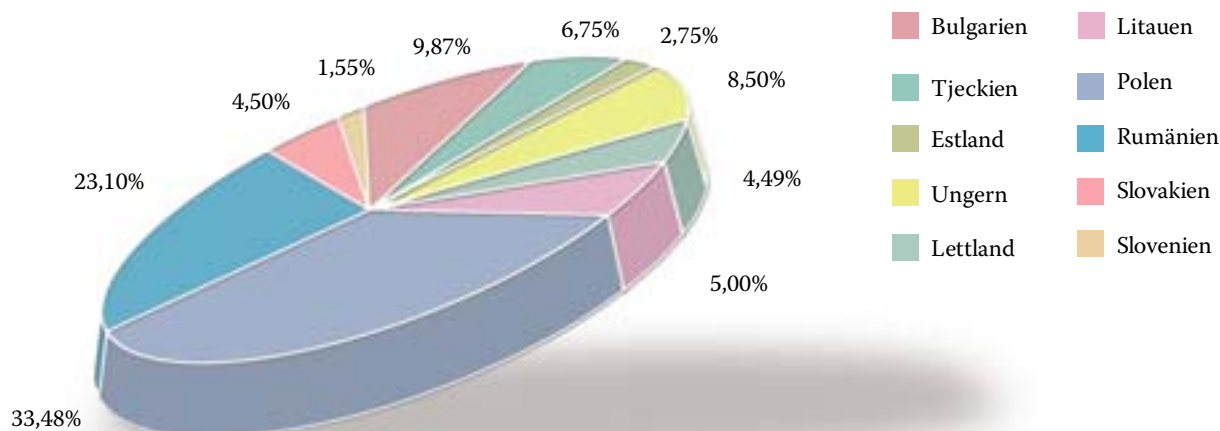
### Från ISPA till Sammanhållningsfonden

Den 1 maj 2004 upphörde ISPA officiellt att existera för de åtta nya medlemsstaterna i Central- och Östeuropa. Men eftersom deras BNP per capita understiger 90 % av genomsnittet i EU är samtliga i stället berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden, instrumentet för EU:s sammanhållningspolitik som stod modell för ISPA, och som även den stöder investeringar av infrastruktur inom miljö- och transportområdet.

Pågående ISPA-projekt har således överförs till Sammanhållningsfonden och kommer att slutföras under dess regler. Enligt beslut av Europeiska rådet vid dess möte i Köpenhamn i december 2002, kommer Bulgarien och Rumänien även fortsättningsvis att tilldelas stöd från ISPA, som gradvis kommer att öka, fram till slutet av 2006.

Under Sammanhållningsfonden kommer medfinansieringen till de nya medlemsstaterna i Central- och Östeuropa att mer än tredubblas: från 0,75 miljarder euro per år med ISPA till 2,8 miljarder per år under perioden 2004–2006. Åtaganden som beviljats inom ramarna för ISPA före januari 2004 utgör en betydande del av denna budgetökning. Det är dock nödvändigt att identifiera och förbereda nya investeringar så att ett lager av projekt skapas som kan garantera att hela fondens budget utnyttjas. Liknande insatser krävs av Bulgarien och Rumänien för ISPA.

### ISPA: Fördelning per land (åtaganden 2000–2003)





## Miljö och transport: kommande utmaningar

**ISPA har påskyndat sektoriella reformer och uppbyggnad av kritisk infrastruktur på miljö- och transportområdet men fortfarande återstår enorma investeringar innan en fullständig konvergens med gemenskapens standarder uppnås.**

Det råder inget tvivel om att betydande framsteg gjorts när det gäller miljöskydd i alla kandidatländerna, både i de nya medlemsstaterna och i Bulgarien och Rumänien. På tio år har miljösituationen förbättrats, särskilt i form av minskade luft- och vattenföroreningar. De största luftföroreningarna har sjunkit med 60–80 % och giftiga metaller med 50 %, medan vattenföroreningar orsakade av organiska ämnen har minskat med 80 %. Andelen bostäder och andra anläggningar vars spillvatten sänds till vattenreningsanläggningar har fördubblats sedan början av 1990-talet. Man uppskattar dock att de nya medlemsstaterna måste avsätta i genomsnitt 2–3 % av BNP de närmaste åren för att genomföra gemenskapens regelverk på miljöområdet helt och hållet. Då de nuvarande ekonomiska satsningarna oftast befinner sig under denna nivå, kan Sammanhållningsfonden och ERUF komma att spela en avgörande roll när det gäller att täcka detta underskott. Man uppskattar att fram till slutet av den nuvarande budgetperioden, år 2006, kommer det ökande gemenskapsstödet inom miljöområdet, omkring 8 miljarder euro, att utgöra ca 10 % av de totala investeringarna som är nödvändiga att genomföra.

När det gäller transport, godkände rådet och parlamentet i april 2004 nya riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (riktlinjer för TEN-T) inom den utvidgade unionen. Riktlinjerna omfattar en förteckning över 30 prioriterade projekt av europeiskt intresse (varav 9 inom handelslinjer som integrerar de nya medlemsstaterna) som skall vara genomförda omkring år 2020. Projekten syftar till att säkerställa hållbarare transportsätt och rörlighetsmönster genom att inrikta investeringarna på järnvägs- och vattentransporter. Även gränsöverskridande projekt uppmuntras, eftersom dessa vanligtvis är svårast att genomföra.

Kostnaden för dessa projekt beräknas till ca 225 miljarder euro. Den totala kostnaden för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet, inklusive projekt av gemensamt intresse som inte är prioriterade, uppskattas till 600 miljarder euro. Nödvändiga investeringar i transportinfrastruktur i de nya medlemsstaterna uppgår till 90 miljarder euro fram till 2015. Även i finansieringen av denna infrastruktur kommer sammanhållningspolitikens instrument att spela en nyckelroll.



Kontroll av sedimentering vid ett reningsverk som finansierats av ISPA.

## UNGERN

## Järnvägssträckning runt Zalaegerszeg



**Total kostnad:** 7 687 000 euro

**EU-bidrag:** 3 843 500 euro

"80 km järnväg mellan Zalalövő och Boba byggs för närvarande om för att förlänga förbindelsen Ungern–Slovenien som genomfördes 2001. Den inledande fasen av detta ISPA-projekt avslutades i mitten av 2003 med sträckningen runt Zalaegerszeg. Den nya sträckan på 2,1 km innefattar en järnvägsbro i stål som är 140 m lång och går över floden Zala. För de tåg som inte längre stannar vid stationen i Zalaegerszeg har sträckans restid förkortats med 10 minuter. Även säkerhet och punktlighet har förbättrats samt livskvaliteten för lokalbefolkningen. Den nya sträckningen har också medfört minskade miljöföroreningar."

**Katalin Pásztóy**, ungerska järnvägen  
[pasztoyk@mav.hu](mailto:pasztoyk@mav.hu)

## SLOVENIEN

## Skydd av vattenresurser på Trnovsko–Banjski-platån



**Total kostnad:** 6 543 464 euro

**EU-bidrag:** 2 561 084 euro

"Regionen Gora på Trnovsko–Banjski-platån är staden Ajdovščinas (20 000 invånare) vattenreserv. Fram till helt nyligen orsakade minsta torrperiod brist på dricksvatten. Genom ISPA fick vi möjlighet att säkerställa en hållbar dricksvattenförsörjning och skydd av vattenresurser enligt vattendirektivet. Projektet har bestått i att installera adekvata vattenledningar uppströms, reningsverk och avloppsrör på alla platser i närheten av en vattentäkt. 40 km vattenledningar och 900 m³ nya reservoarer slutfördes i april 2004. Ett avloppsnät på 10 km ger 3 500 invånare i regionen en direkt förbindelse med reningsverket i Ajdovščina som redan är i drift, ett andra reningsverk kommer att stå färdigt i juli 2005."

**Metka Gorišek**, slovenska ministeriet för miljö, fysisk planering och energi  
[meta.gorisek@gov.si](mailto:meta.gorisek@gov.si)

## RUMÄNIEN

## Integrerad avfallshantering i Ramnicu Valcea



**Total bidragsberättigad kostnad:** 14 673 100 euro

**EU-bidrag:** 11 004 825 euro

"I den sydcentrala delen av Rumänien, har Ramnicu Valcea (120 000 inv.) ännu inte något centralt avfallssystem. Avfallet lämnas på ett enkelt avfallsupplag under bar himmel ett tiotal kilometer från stadskärnan, i närheten av floden Olt. Minst 20 % av invånarna har ingen service för hämtning av hushållsavfall. Det är bakgrunden till det program för integrerad avfallshantering som kommunen inledde 1997 med stöd från GTZ, det tyska samarbetskontoret. Detta projekt tilldelades i november 2001 stöd från ISPA för att förbättra avfallsinsamlingen, stänga det upplag som hittills använts, bygga en ekologisk avfallsstation och en modern komposteringsenhet."

**Diana Dumitru**, miljödirektör, Ramnicu Valceas stad  
[dianad@primariavl.ro](mailto:dianad@primariavl.ro) ([www.primariavl.ro](http://www.primariavl.ro))

## BULGARIEN

## Ombyggnad av stora trafikleder



**Total kostnad:** 100 000 000 euro

**EU-bidrag:** 30 000 000 euro

"Detta första vägprojekt inom ISPA i Bulgarien genomförs inom det tredje programmet för ombyggnad av transitleder som omfattar ombyggnad av mer än 700 km vägar och motorvägar. Det handlar om förbättrad säkerhet och miljö samt minskade restider genom att reparera och upprusta huvudvägnätet till internationell standard på en 260 km lång sträcka. I synnerhet planeras en förbättring av beläggningar och förebyggande av vattenplanering, modernisering av signaler och vägmarkeringar, säkerhet vid tillfarter och installation av skyddsräcken. Förbättringarna av huvudvägnätet bidrar till att Bulgariens transportinfrastruktur kommer på samma nivå som EU-ländernas."

**Dobrinka Krasteva**, chef för ISPA:s samordningsenhet  
[D.Krasteva@minfin.bg](mailto:D.Krasteva@minfin.bg)

Spanien: Galicien mellan ekologisk återhämtning och ekologiskt nyskapande

## Avfallet åtgärdat

För att anpassa sig till europeiska miljöstandarder och utveckla sin ekonomi på ett hållbart sätt efter att ha drabbats av flera ekologiska katastrofer, genomför Galicien ett omfattande program för hantering av avloppsvatten och fast avfall. Sammanhållningsfonden finansierar en stor del av dessa nödvändiga investeringar.



Mottagning av hushållsavfall vid anläggningen i Nostián (La Coruña).

Juan Meneiro är en upptagen man: klockan är nästan 19.00 och han har just fått veta att han måste underteckna ett dekret som föreskriver en tillfällig stängning av två marina områden med skaldjur i nordöstra Galicien. "I förebyggande syfte", förklarar direktören för Centrum för kontroll av den marina miljöns kvalitet (CCCMM) och visar de berörda områdena på kartan. "Det handlar inte om kolväteföroreningar utan om en biotoxisk risk som våra provtagningar avslöjat. Om ytterligare prover i morgon visar ett negativt resultat, öppnar vi åtminstone det här området igen. Under tiden skall vi varna de berörda producenterna." Sagt och gjort, centret startar en telefonkedja genom att sända varningsmeddelanden via SMS till ett hundratal berörda musselodlare.

I Galicien skämtar man inte om havet. Det har format regionens och invånarnas identitet och fortfarande är stora delar av den regionala ekonomin beroende av

den marina primärsektorn: "Musslor är fortfarande vår främsta marina verksamhet. De 250 000 ton som skördas varje år ger en inkomst på 120 miljoner euro och 10 000 direkta arbetstillfällen. Det kommer alltså inte på fråga att minska på skyddet", säger Juan Meneiro. Särskilt de s.k. "rias" övervakas, de flodmynningar som är så typiska för Spaniens Finistère, där huvuddelen av produktionen är samlad av musslor, ostron och andra skaldjur som Galicien är berömt för.

I regionens södra del är ria de Vigo en av de vackraste och mest produktiva. På vissa ställen finns tusentals musselflottor som täcker nästan hela vattenytan. Men längs stränderna, som är de mest industrialiserade i denna del av Spanien, bor även 1 miljon människor (en tredjedel av Galiciens befolkning) som utövar ett starkt ekologiskt tryck på denna ömtåliga miljö. Efter att gemenskapsdirektivet om mollusker <sup>(1)</sup> trätt i kraft, inleddes 1993 en omfattande kampanj kallad

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 91/492/EEG av den 15 juli 1991 om fastställande av hygienkrav för produktion och utsläppande på marknaden av levande tvåskaliga mollusker.



*"Fullständig rening av ria de Vigo".* Investeringskostnaden, 90 miljoner euro, finansierades till 80 % av Sammanhållningsfonden. De tio senaste åren har 10 reningsverk uppförts runt flodmynningen, förutom ett stort antal små föreningsenheter som uppströms filtrerar papper, plast och annat icke flytande avfall som reningsverken inte kan ta hand om. *"Förut hamnade allt avloppsvatten i havet utan rening"*, berättar Ignacio Niño Taboada, ingenjör vid den regionala regeringen i Galicien. *"I dag renas vattnet till 95 %."* Och Ignacio beundrar de röda fiskarna som simmar i det alldeles klara vattnet i den sista reningsbassängen i reningsverket i Moaña, det senaste i denna ria, som är drift sedan 2002.

Det är vid samma tid som den galiciska vattenkvaliteten började förbättras, tack vare de stora reningsåtgärderna, som oljetankern "Prestige" förläste utanför La Coruña den 13 november 2002 och den största delen av de 77 000 ton eldningsolja som den transporterade läckte ut, vilket orsakade ett av de värsta oljeutsläppen i historien. Lite tur tillsammans med en fantastisk insats gjorde att saneringsarbetet lyckligtvis kunde begränsa förödelsen. *"Det var framför allt kusterna i norr och provinsen La Coruña som drabbades"*, berättar Juan Maneiro. *"Här på den västra kusten hindrade den stora mängden sötvatten från floderna den största delen av kolväten från att tränga in i rias."* Och hur sammanfattar direktören för CCCMM läget i juli 2004? *"Ett och ett halvt år efter katastrofen har effekterna på kort och medellång sikt nästan helt försvunnit överallt. Däremot vet vi fortfarande inte vilka effekterna kommer att vara om fem, tio eller tjugo år ..."*

## På land liksom till havs

Oavsett de satsningar som Galicien gjort när det gäller vattenrening är åtgärder inom området hushållsavfallshantering minst lika viktiga. År 1997 fanns det inom regionens område 300 okontrollerade avfallsupplag och 3 000 illegala avfallsdeponier. För att få situationen åtgärdad till 2005, beslutade de regionala myndigheterna att introducera en "Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia" (Plan för hantering av fast stadsavfall i Galicien), att överlåta genomförandet av den till det galiciska miljöföretaget SOGAMA ("Sociedade Galega do Medio Ambiente") och att för detta arbete uppföra en avfallshanteringsanläggning med stor kapacitet.

Miljöanläggningen i Cereda uppfördes under åren 1998–2000 och har kapacitet att hantera mer än 1 500 ton avfall per dag. 221 av Galiciens 315 kommuner utnyttjar den. Ytterligare 57 förbereder sig för att göra det. Hushållsavfallet från de 2 miljoner invånarna hämtas för och sorterar i 37 "transportenheter" som är fördelade över hela regionen och som därefter transporteras per tåg eller lastbil till Cereda-anläggningen som ligger mellan Santiago de Compostela och La Coruña. Där återvinns 15 % av avfallet och övriga 85 % bränns för att producera 515 miljoner kW/h elektrisk energi per år. *"Det är förmodligen den modernaste förbränningsstationen i Europa"*, säger Esther Campos Mosquera, informationsansvarig. *"Vår ugn är i alla fall av internationell klass: den fungerar enligt ett system med sand som kallas*



Kvalitetskontroll av musslor från ria d'Arousa.

*'cirkulerande fluidiserad bädd' som inte är beroende av gas för att underhålla förbränningen."* Den totala investeringskostnaden uppgick till 270 miljoner euro varav 72,21 miljoner utgörs av medel från Sammanhållningsfonden. Förutom dess effektiva hantering av avfall är anläggningen i Cereda den största lokala arbetsgivaren: *"375 direkta arbetstillfällen har skapats inom alla kompetensområden, från de allra lägsta till de mest eftersökta"* säger personaldirektören José Manuel Palias Reguro.

## 10 september

Det var framför allt en allvarlig ekologisk katastrof som fick de galiciska myndigheterna att lägga in en högre växel när det gäller avfallshantering. Den 10 september 1996 fick Galiciens största stad La Coruña (450 000 invånare) uppleva 200 000 ton avfall välla ut i havet efter ett jordskred i kommunens huvudavfallsupplag som var beläget vid kusten. *"Det var sammanlagt 1,3 miljoner ton avfall som gled iväg! Det var ett riktigt jordskalv!"*, berättar Marc Guscín, stadens pressattaché. *"Katastrofen blev den utlösande faktorn för ett ökat miljömedvetande i staden och regionen. Efter den händelsen står avfallshantering högst upp på kommunfullmäktiges lista över prioriterade åtgärder på kort, medellång och lång sikt. Med en ny filosofi: hållbarhet."*

Man började förstås med att sanera det berörda området, ett enormt arbete som många lokala företag spontant engagerade sig i. I maj 1997, åtta månader efter katastrofen, antog de åtta kommuner som nyttjade avfallsupplaget en plan för hantering av stadsavfall. Riktlinjerna i den fastställda att avfallsupplaget skulle stängas och säkras, området regenereras och ställas om till friluftsområde, ett system för selektiv insamling och återvinning av avfallet skulle tillämpas.

Den ekologiska regenereringen och omställningen till rekreativ område av upplaget inleddes i början av januari 1998. Arbetet omfattade fyra delar: Inneslutning av avfallet och stängning av upplaget, marksanering, omställning av området till park (landscapsplanering, plantering av träd osv.) samt anlägga stigar och tillfartsvägar. Den nya parken

i Bens invigdes i juni 2001. Med en yta på 60 ha förenar den nytta med nöje och är en av de insatser för att försköna staden som La Coruña genomfört de senaste åren.

Utöver kostnaden för insatsen (15,3 miljoner euro varav 10,4 miljoner från ERUF), har stängningen av avfallsupplaget krävt omfattande tekniska bedrifter. Man har varit tvungen att flytta och packa samman 750 000 m<sup>3</sup> jord, göra en yta på 21 ha vattentät, och placera 14 km dräneringsrör, installera 76 vattenlås anslutna till 4,5 km rör som släpper ut den gas som alltid bildas av avfall som förvaras på detta sätt. *"Allt detta har försvarats genom att vi samtidigt som det gamla avfallsupplaget stängts, varit tvungna att hantera våra årliga 185 000 ton hushållsavfall som transporterades hit ända tills avfallshanteringsanläggningen togs i drift år 2000"*, säger Luis Fernando Roade Rodríguez, miljödirektör för La Coruñas stad.



Bensområdet under och efter upprustningsarbetet.

Därefter genomfördes en annan viktig del av projektet: uppförandet av avfallshanteringsanläggningen, som sträckte sig mellan oktober 1998 och december 2003, på en kulle i närheten av parken. Det speciella med anläggningen i Nostián är att den som bränsle till sin årliga produktion av 6 megawatt elektrisk energi, använder den metangas som bildas av 40 % av det organiska avfall som den tar emot, men också gas som kommer från marken under parken. De övriga 60 % organiskt avfall komposterar. Kostnaden för denna infrastruktur uppgår till 59,5 miljoner euro varav 10,5 miljoner i stöd från Sammanhållningsfonden.

## Kombinering av åtgärder

*"Det finns inte längre något okontrollerat avfall i Galicien. Nu när mer än hälften av avfallet i vår region bearbetas eller återvinns är vår region bäst i Spanien. Vi har nått en nivå som är jämförbar med länder som Tyskland. Det är ett av Sammanhållningsfondens konkreta resultat!"*, utropar Daniel Otero, direktör för anläggningen. *"Vårt mål är att återvinna 65 % av det som vi samlar in och så långt vi kan*

*se i dag finns det ingen bearbetningsmetod som resulterar i 'noll avfall'. Lösningen finns längre upp i hanteringskedjan, i beteendet. Var och en måste minska den egna produktionen av avfall."*

Liksom SOGAMA, som arrangerar radioutsändningar i detta syfte varje vecka, är avfallshanteringsanläggningen Nostián konstant engagerad i aktiviteter för att utbilda och öka medvetenheten om miljön. De miljörelaterade tjänsterna i La Coruña har därför en "ekobuss" till sitt förfogande som cirkulerar i staden. Det riktas regelbundet kampanjer till 20 000 skolbarn. *"Vi har även börjat använda sopkärl som underlättar insamlingen av hushållsavfallet. Man måste kombinera åtgärderna"*, påpekar Javier Ramirez, miljötjänsteman för staden.

Att åtgärderna måste kombineras är även Covadonga Salgado, direktörsassistent vid Galiciens centrum för kontroll av den marina miljön. *"Ökad medvetenhet hos befolkningen måste åtföljas av uppbyggnad av stora miljöinfrastrukturer av det slag som Sammanhållningsfonden medfinansierar. Andra, mindre EU-projekt av demonstrativ karaktär kan kopplas till dessa. Jag tänker på Lifeprojektet för återvinning av fiskavfall som Vilagarcia de Arousa deltar i. Det projektet är ännu viktigare ur pedagogisk synvinkel än ur ekologisk: det lär oss att avfallshantering i första hand handlar om att producera så lite avfall som möjligt."*

## Den spanska planen för avfallshantering

En nationell plan för avfallshantering antogs av den spanska regeringen den 7 januari 2000 i enlighet med autonoma regionerna som är ansvariga för avfallshanteringen på sina respektive territorier.

Planens mål är förebyggande åtgärder, selektiv insamling av avfallet, återvinning, tillvaratagande av organiska material och förvaring av restprodukter i kontrollerade avfallsdeponier. Planens genomförande finansieras via stöd från Sammanhållningsfonden. Sammanlagt har Sammanhållningsfonden tilldelat 1,1 miljarder euro till Spanien mellan 2000 och 2003 för avfallshantering enligt nationella och regionala planer. Projekt för hantering av fast stadsavfall från selektiv insamling, komposterings- och återvinningsanläggningar, återvinning av däck och insamlingsinstallationer har prioriterats.



## Irland

## "Shannons mynning tas om hand"

Seamus Ryan, chefsingenjör, Limerick Main Drainage



Staden Limerick ligger i den mellersta västra delen av Irland, ca 80 km från floden Shannons mynning. Tidvattnets dofter gör sig påmind ända upp till ett ställe strax ovanför staden. Alltsedan den grundades av vikingarna har avloppsledningarna gått direkt ut

i Shannon, Irlands största flod, vars kraftiga ström leder till att spillvattnet kraftigt späds ut, vilket minimerar effekterna på vattenkvaliteten. Befolkningen i Limerick och dess omgivning, 100 000 invånare, växer med 1,7 % per år.

Staden planerade sedan en tid tillbaka att rena sitt vatten, men att bygga ett reningsverk och ett avloppsnät för femtio avlopp visade sig vara ytterst kostsamt och svårt. Direktivet 97/271/EEG som föreskriver sekundär rening för städer av Limericks storlek som ligger vid en flodmynning samt EU-stöd från Sammanhållningsfonden var de impulser som krävdes för att dessa arbeten skulle genomföras.

Förutom att säkerställa överensstämmelse med direktivet 97/271/EEG, bidrog arbetet till att genomföra *Shannon Estuary Water Quality Plan*. Det omfattar hela mynningen och fastställer kriterier och kvalitetsstandarder för vattnet som måste respekteras för att skydda de olika syftena med och användningsområdena för Shannons mynning. Projektet möjliggjorde även en framtida utveckling av handel, industri och boende i staden och dess omgivning.

Eftersom projektet sträcker sig över stora delar av angränsande territorier som förvaltas av grevskapen Limerick och Clare har de tre förvaltningsområdena arbetat tillsammans med projektet, med Limericks kommun i rollen som ledare.



Reningsverket i Bunlicky.

Ända från planeringsstadiet har initiativtagarna vidtagit alla försiktighetsåtgärder för att skydda det lokala kulturarvet och känsliga livsmiljöer i närheten av arbetsplatsen. Till att börja med upptäcktes fler än

10 000 objekt vid arkeologiska utgrävningar. De finaste finns nu utställda i Limericks kommunala museum.

Shannon och de intilliggande våtmarkerna är klassat som ett naturområde av europeiskt intresse. I det avseendet bidrar projektet till att förbättra vattenkvaliteten i floden och att skydda ett stort antal arter av fåglar, fiskar och ryggradslösa djur. De projektansvariga har även vidtagit särskilda åtgärder för att skydda två ovanliga växtarter och ett antal känsliga livsmiljöer i stadens utkanter. En av dessa arter, *Triangular Club Rush*, finns i endast ett enda exemplar på de brittiska öarna och riskerar att utrotas. Avloppsledningarna gör en omväg förbi denna växt för att inte störa den och reningsverket i Bunlicky har flyttats nedströms för att ge denna ovanliga art maximalt skydd. Vissa våtmarksområden har dessutom utökats för att förbättra regionens ekologiska balans.

Reningsverket har en nominell kapacitet på 130 000 pe <sup>(1)</sup>, med ett flöde vid torrt väder på 29,250 m<sup>3</sup>/dygn och en maximal genomströmning på 865 l/s. Den har kapacitet att rena 7 800 kg BOD/dygn <sup>(2)</sup> av biologiskt nedbrytbart material. Det slam som bildas vid den primära och biologiska reningsprocessen avvattnas och torkas genom varmluftscentrifugering. Inloppsluftens temperatur är omkring 545 °C och slammet som kommer ut i form av granuler är mer än 80 °C varmt. Kombinationen av faktorerna tidslängd/temperatur eliminerar patogenerna i slammet och en produkt bildas som kan användas för gräsmattor, trädgårdar, trädgårdsodling, jordbruk och skogsbruk.

Projektet omfattar även en anläggning av 48 km avloppsnät med rör som har en diameter på 2,7 m, och en pumpstation med en kapacitet på 11 800 l/s (inklusive flöde vid oväder). Avledningsröret längst ned vid Abbey River har inkapslats i betong och en fördämning har byggts med denna betong som grund. Fördämningen i Limerick innebär att det är möjligt att färdas med båt längs hela Shannon.

Beslutet att kombinera anläggningen av avloppsnätet och byggnationen av fördämningen innebar att kostnaderna kunde minskas avsevärt. Den uppgår till något över 200 miljoner euro, med ett stöd från Sammanhållningsfonden på 85 % för huvudvattnet, pumpstationen och några avledningskanaler. De övriga utgifterna täcks av Irlands finansministerium inom ramarna för den nationella utvecklingsplanen 2000–2006.

**Kontakt:** [sjryan@limerickcity.ie](mailto:sjryan@limerickcity.ie)

**Internet:** [www.lmdpo.com](http://www.lmdpo.com)

<sup>(1)</sup> pe (personequivallent): måttenhet som motsvarar en invånares dagsförbrukning av vatten eller dess motsvarighet för ett företag eller annan organisation.

<sup>(2)</sup> BOD (biologisk syreförbrukning): måttenhet för vattenkvalitet och den klarhet som uppnås i olika stadier av biologisk rening av avloppsvatten.



## Madeira (Portugal)

## "Sammanhållningsfonden, en hävstång för hållbar utveckling i de yttersta gränsområdena"

João Reis, president för hamnmyndigheten i den autonoma regionen Madeira



För att kunna främja en hållbar utveckling är unionens yttersta öregioner, och däribland den autonoma regionen Madeira (RAM), ytterst beroende av att vara lättillgängliga. Eftersom man inom EU är medveten om detta faktum, anslås det ekonomiska stödet till uppförande och modernisering av infrastrukturen. Här spelar Sammanhållningsfonden en särskilt viktig roll, ett av de senaste exemplen är utbyggnaden av Madeiras internationella flygplats.

Men i en perifer öregion som Madeira har även hamninfrastrukturen en viktig ställning. Först och främst som plattform för den reguljära trafiken med handelsvaror, men även som en viktig faktor för utveckling av turistsektorn, i synnerhet för kryssningsfartyg och verksamheter i anslutning till dessa.

Madeiras viktigaste hamninfrastruktur, hamnen Funchal, har så länge den funnits fyllt denna funktion på ett tillfredsställande sätt, både för gods- och passagerartrafik. Den globala utvecklingen som regionen upplevt under de senaste decennierna har inneburit en ökning av såväl kryssningsfartyg som gods- och passagerartrafik vilket, med tanke på hamnens fysiska begränsningar, har orsakat flaskhalsar i hamnverksamheten, konflikter mellan olika typer av trafik och en allmän nedgång i kvalitet och konkurrenskraft hos tjänsterna. Därför har de regionala myndigheterna fastställt en plan för integrerad utveckling av hamninfrastruktur inom RAM. Det är en lösning som både syftar till att omedelbart åtgärda de nuvarande problemen och att förbereda regionen för mer långsiktiga utmaningar.

Den lösning som antagits innebär att man drar fördel av tidigare genomförda investeringar i en befintlig hamninfrastruktur i Caniçal som ursprungligen uppfördes för att betjäna ett industriellt frihandelsområde. Tanken är att omvandla hamnen i Caniçal, via ett program för inköp av utrustning, uppförande av pirar och vallar, till Madeiras nya handelshamn som

skall vara tillräckligt stor för att tillgodose både den aktuella trafiken och den framtida. Det handlar samtidigt om att frigöra resurser i hamnen i Funchal så att verksamheten kan koncentreras på fritidsbåtar och turistrelaterade aktiviteter. Hamnmyndigheten har således presenterat ett projekt för Europeiska kommissionen avseende uppförande av en handelshamn i Caniçal till en total kostnad på 73,5 miljoner euro, varav medfinansieringen från Sammanhållningsfonden uppgår till 42,6 miljoner euro.

För närvarande fortsätter de nationella myndigheterna att undersöka tre andra projekt som utgör en del av den ovan nämnda utvecklingsplanen. De åtgärder som avses i dessa tre projekt omfattar ett område för logistikstöd i Porto Novo, omvandling av hamnen i Funchal till småbåtshamn för kryssningar och turistiska vattenaktiviteter (i enlighet med rekommendationerna i Madeiras plan för utveckling av turismen), och slutligen ombyggnad av hamnen på ön Porto Santo för att skapa gynnsamma villkor för passagerartrafik samt havsrelaterad rekreation och turism.

Genomförandet av dessa projekt kommer att förse Madeira med en optimerad transportlogistik som är integrerad på ett adekvat sätt och som uppfyller ett av unionens grundläggande mål: en stärkt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

**Kontakt:** [joaoreis@apram.pt](mailto:joaoreis@apram.pt)

**Internet:** <http://www.portosdamadeira.com>



Hamnen i Caniçal.

## GREKLAND

## Kringfartsled i Patras



**Total kostnad:** 68 810 508 euro  
**Stödberättigad kostnad:** 48 580 218 euro  
**Sammanhållningsfonden:** 41 293 186 euro

"På vägsträckan 'PATHE', motorvägen Patras–Aten–Tessaloniki, är den nya kringfartsleden i Patras en välsignelse för staden och resenärerna. Den gamla huvudvägen gick genom staden vilket skapade trafikstockningar och hindrade tillfarten till hamnen. Greklands tredje största stad är i dag fri från genomfartstrafik (15 000 bilar per dag) och det tar bara 15 minuter att köra runt den. Tidigare tog det en timme att passera tätortsbebyggelsen. Under en sträcka på 18,5 km (varav hälften finansierats av Sammanhållningsfonden) innehåller kringfartsleden inte mindre än 12 tunnlar, 8 viadukter, 9 broar och 5 korsningar. Största vikt har lagts på säkerheten och miljön: plantering av träd och annan landskapsplanering, skydd av arkeologiska utgrävningsområden, det före detta avfallsupplaget i Patras omvandlat till friluftsområde osv."

**Dimitrios Tassiopoulos**, chef för planeringsavdelningen vid EYDE Motorway PATHE  
[pathe@tee.gr](mailto:pathe@tee.gr)

## IRLAND

## Stationen i Heuston och den sydvästra järnvägskorridoren



**Total kostnad (fas 1):** 135 800 000 euro  
**EU-stöd (fas 1):** 75 000 000 euro

"Moderniseringen av järnvägsstationen i Heuston tillsammans med den sydvästra korridoren är ett prioriterat projekt som syftar till att förbättra järnvägsnätet kring Dublin. För användarna blir det även lättare att skilja mellan förortstågen och intercitytågen mellan Dublin och Cork. Den första fasen i projektet med stationen i Heuston omfattade följande arbeten: uppförande av och signalanordning för en serie nya spår med övergångar till 5–9 perronger, förlängning av ett spår till Inchicore, ombyggnad av en gångbro och utbyggnad av gallerior. Den andra fasen rör ibruktage av ytterligare en linje mellan Inchicore och Cherry Orchard samt två spår till mellan Cherry Orchard och Hazelhatch längs med den sydvästra korridoren. Terminalen i Heuston slutfördes i februari 2004 enligt tids- och budgetplan och är nu i full drift."

**Tom Finn**, Planeringsdirektör, Iarnrod Eireann  
[tom.finn@irishrail.ie](mailto:tom.finn@irishrail.ie)

## SPANIEN

## Eliminering av lindan



**Total kostnad:** 47 692 231 euro  
**EU-bidrag:** 38 153 785 euro

"Med tiden hade utsläpp från en fabrik som producerade lindan (HCH), ett kraftfullt insektsmedel, förorenat stora ytor på floden Nervión-Ibaizabals vänstra strand vilket hotade befolkningen i Bilbao med föroreter. För att lösa problemet beslutade Baskiens regering att innesluta den lindanförorenade marken och tungmetallerna i ett upplag med hög säkerhet och att i anslutning till det uppföra ett reningsverk som kunde eliminera HCH. Reningsverket innebar en investering på 12,5 miljoner euro och renade 3 200 ton lindan mellan 1999 och 2001, vilket möjliggjorde sanering och återvinning av 191 480 m<sup>2</sup> mark."

**José Luis Aurrecochea Urquijo**, Generaldirektör, IHOBE, baskiska regeringens offentligägda företag för miljöförvaltning  
[dgeneral@ihobe.net](mailto:dgeneral@ihobe.net)

## PORTUGAL

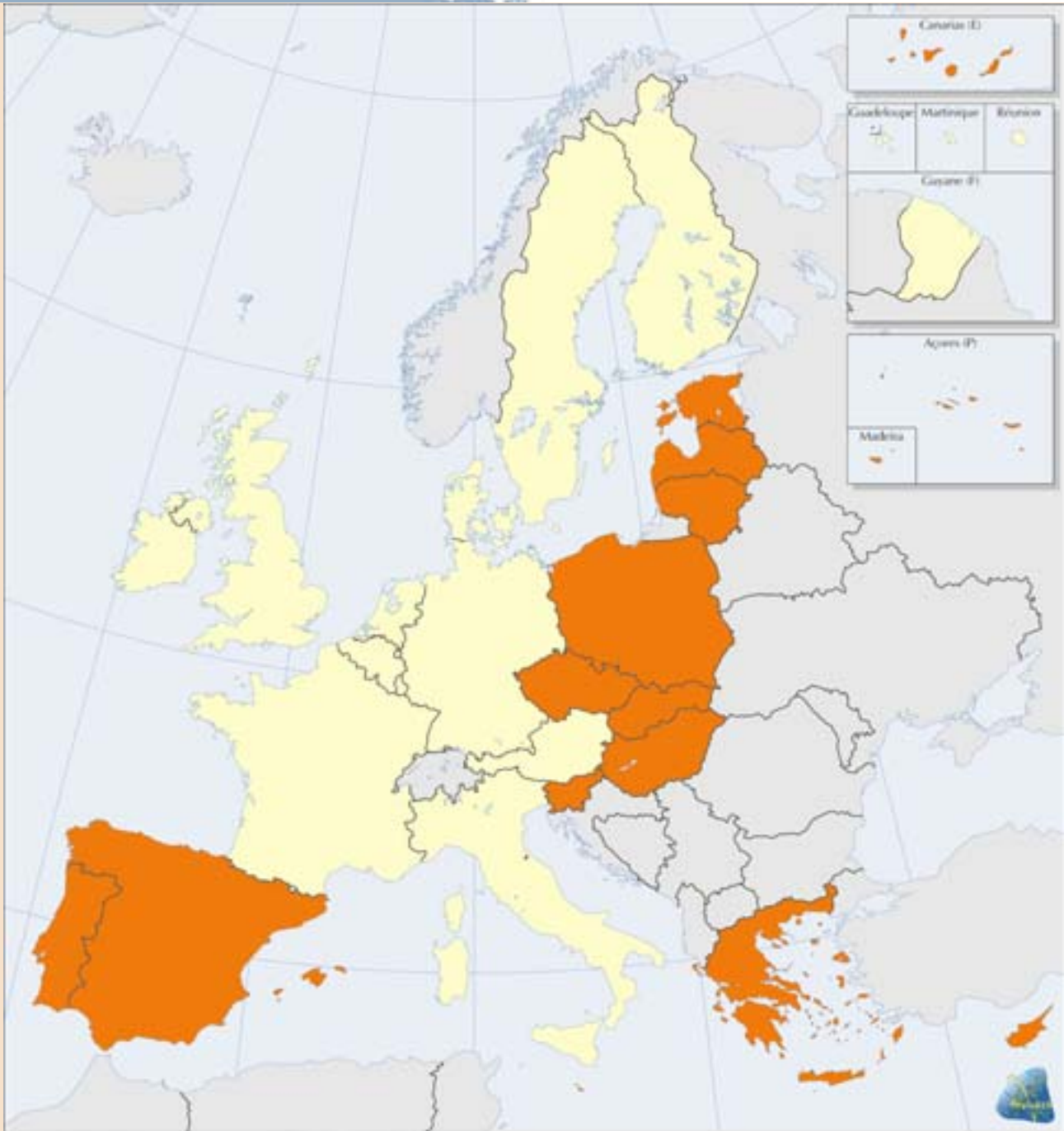
## Vattenförsörjning och sanering av Alto Zêzere e Còa



**Total kostnad:** 178 403 880 euro  
**EU-bidrag:** 112 394 450 euro

"Det interkommunala systemet för vattenförsörjning och sanering av Alto Zêzere e Còa verkar i distriktet Garda och en del av distriktet Castelo Branco (Beira Interior, regionen Centro). Detta sammanhållningsfondsprojekt syftar till att uppfylla allmänhetens konsumtionsbehov av vatten i området, både när det gäller kvalitet och kvantitet, samtidigt som bristerna hos reningen av avloppsvatten åtgärdas, i synnerhet beträffande industriella utsläpp. Genom att säkerställa en hållbar förvaltning och välja de bästa lösningarna på detta område, förbättras genom projektet miljön såväl som livskvaliteten för befolkningen och främjar därigenom regionens socioekonomiska utveckling. I synnerhet måste projektets bidrag till att minska industriella föroreningar och bevara ekosystem betonas."

**Arménio de Figueiredo**, ingenjör, styrelseordförande i Águas do Zêzere e Còa SA  
[a.figueiredo@adp.pt](mailto:a.figueiredo@adp.pt)



## Sammanhållningsfondens länder (2004–2006)

- Sammanhållningsfondens stödmottagande länder  
Övriga medlemsstater

01 2000 2000 2000

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries



### Inforegios webbplats

Webbplatsen Inforegio ger en fullständig översikt över regionalpolitiken på europanivå. De senaste nyheterna kan du läsa på sidan "Newsroom":

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/newsroom/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_en.htm)

## Kontakter

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

Information om Europeiska kommissionens regionala stöd:  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-8170

© Europeiska gemenskaperna, 2004  
Kopiering tillåten med angivande av källan.



Publikationsbyrå  
*Publications.eu.int*