



da



Den Europæiske Union  
Regionalpolitik

# info regio

| Nr. 18 | december 2005 | **panorama**



**Transport: en drivkraft  
for regionaludviklingen**

# Indhold

## Transport: en drivkraft for regionaludviklingen

### Transportinfrastrukturer: kombineret af vækst og samhørighed i Europa

Transportinfrastrukturene er vitale for væksten i den regionale økonomi, men bidrager kun til den sociale samhørighed under bestemte omstændigheder.

### Bæredygtig transport, en prioritet for den europæiske politik

Støtten til miljøvenlige transportformer er en af de fire søjler i EU's strategi for bæredygtig udvikling. En af hovedmålene i den europæiske politik på længere sigt er at adskille væksten i transportbehovet fra den økonomiske vækst.

### Beretning: Donau-landene

### EFRU i aktion: Frankrig, Det Forenede Kongerige, Grækenland, Finland

### Beretning: Interreg IIIB Nordvesteuropa

### Reportage: Algarve ved en skillevej

Moderniseringen af transportsektoren falder sammen med en ny samfundsøkonomisk etape for det sydlige Portugal.

### Beretning: Estland, Letland, Litauen, Polen, Finland

### Beretning: Spanien

### Samhørighedsfonden og Ispa i aktion

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotos (sider): Europa-Kommissionen (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDDR (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

Omslag: Containere i transit i havnen i Belfast (Det Forenede Kongerige).

Følgende personer har ligeledes medvirket ved udarbejdelsen af denne udgave: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Ansvarshavende redaktør: Thierry Daman, Europa-Kommissionen, GD for Regionalpolitik

Bladet trykkes på engelsk og fransk på genbrugspapir.

Den tematiske dossier er tilgængelig på 19 EU-sprog på internetadressen:  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

Teksten i denne publikation har ingen retsgyldighed.



# Transportinfrastrukturer: kombineret af vækst og samhørighed i Europa

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

**Transportinfrastrukturerne er vitale for væksten i den regionale økonomi, men bidrager kun til den sociale samhørighed under bestemte omstændigheder.**



Motorvejsbro på strækningen Bilbao-Santander (Spanien)

Det Europæiske Økonomiske Fællesskab har siden grundlæggelsen sidst i 1950'erne været konfronteret med spørgsmålet om forskelle i levestandarden i de enkelte medlemsstater. Der var f.eks. på daværende tidspunkt store forskelle i bruttonationalprodukt pr. indbygger mellem Tyskland og Italien. De var imidlertid endnu større, når man sammenlignede det regionale bruttonationalprodukt pr. indbygger. Baden-Württemberg og Île-de-France var meget rigere end Puglia og Sicilien. Dette vigtige spørgsmål er kommet på bane, hver gang EU er udvidet. Blandt de nye lande, som har tilsluttet sig EU (Grækenland, Spanien, Portugal, Polen osv.), fandtes der — og findes der stadigvæk — regioner, hvis BNP pr. indbygger er mere end 15 gange lavere end niveauet i de rigeste lande.

Et af målene med EU var konvergens i medlemsstaternes levestandard, og man kunne derfor ikke bare lade situationen stå til eller lade den regulere sig selv gennem almindelig afvandring fra ugunstigt stillede områder til mere dynamiske områder. At give vanskeligt stillede regioner mulighed for at opleve en væsentlig økonomisk vækst, der om mulig er hurtigere end væksten i andre regioner, er blevet en af EU's prioriteter. Transportinfrastrukturerne har på denne baggrund tilegnet sig en vigtig rolle, nemlig at forene økonomisk vækst med social samhørighed.

På trods af dens vigtighed skal det understreges, at udviklingen af infrastrukturen ikke er en patentløsning. Transportinfrastrukturerne er vitale for væksten i den regionale økonomi, men bidrager kun til den sociale samhørighed under særlige omstændigheder.

## Vækst og konvergens: to opgaver for transportinfrastrukturen

Den økonomiske vækst i markedsøkonomierne skyldes ikke blot den tekniske fremgang og de produktivitetsmæssige fremskridt, som disse har givet anledning til. Som nogle af de berømte grundlæggere af økonomisk politik, Adam Smith og David Ricardo, allerede viste på et tidligt tidspunkt, spiller den internationale arbejdsfordeling også en vigtig rolle. Selv i en verden uden teknisk fremgang bidrager tilnærmelsen mellem produktionsområder med forskellige produktionsomkostninger i sig selv til en fælles fremgang. Disse pionerers intuition er senere bekræftet gennem nutidige økonomers arbejde og er mundt ud i den berømte HOS-teori (Heckscher, Ohlin, Samuelson): Fri bevægelse af varer og tjenester er en nødvendig substitut for ulige fordeling af produktionsfaktorer mellem områder. Vi tænker oftest ikke over, at det er noget, man oplever i dagligdagen. Hver gang vi drikker en koppe kaffe eller te, hver gang vi kører bil, forbruger vi produkter (tropiske produkter, benzin), der stort set ikke produceres i Europa, men som den internationale arbejdsfordeling giver os adgang til.

Transportinfrastrukturerne spiller i dette perspektiv en vigtig rolle. Det er dem, der muliggør den frie varebevægelse og forbindelserne mellem de forskellige egne. De tyske biler, de svenske møbler og de finske telefoner sælges overalt i Europa ligesom spanske frugter og grøntsager og italiensk tøj. For producenterne bidrager udviklingen af effektive transportveje til at udvide kudekredsen, hvilket giver mulighed for masseproduktion og dermed for at

<sup>(1)</sup> Professor i økonomiske videnskaber, Université Lyon 2, direktør for LET (Laboratoire d'économie des transports), UMR CNRS n° 5593 (<http://www.let.fr>).

sænke enhedsprisen. Da sidstnævnte sænkning er meget større end den samtidige stigning i transportomkostningerne, er slutbrugeren den store vinder i systemet. Man lever i stigende grad i en diversificeret økonomi, hvor udvekslingen af »små forskelle« mellem de europæiske lande dominerer. Den tyske bilist kan også købe spanske biler, og den franske gastronom kan nyde godt af italienske vine.

Den første målsætning med transportinfrastrukturen er derfor at bidrage til den tendentiøse sænkning i omkostningerne og til den generelle økonomiske vækst, som den giver anledning til. Men de spiller en bredere rolle. Der må også tages hensyn til de konkrete implikationer, som det kan have for områderne. Erfaringerne viser, at produktions- og forbrugscentrene af rent adgangsmæssige årsager ofte tiltrækkes af de mest effektive infrastrukturer. Udviklingen af jernbanerne i det 19. århundrede og af motorvejene og lufthavnene i det 20. århundrede har bekræftet den kendsgerning, at transportinfrastrukturen har stor indflydelse på områdernes udvikling og hierarkiske placering. De områder, som er velforsynede med hensyn til infrastruktur, kan bedre få kabalen til at gå op end de områder, der er mere afskåret fra omverdenen. Lanceringen og finansieringen af transportinfrastruktur har derfor længe været en af medlemsstaternes hovedprioriteter. De har for at konsolidere den nationale enhed længe arbejdet for eller ført nøje tilsyn med anlæggelsen af kanaler, jernbanestrækninger og motorveje for at sikre, at disse transportformer tjener området bedst muligt.

Den Europæiske Union er konfronteret med det samme krav. Som MacDougall-rapporten<sup>(2)</sup> siden 1977 har antydnet, bør de perifere og mindre udviklede regioner kunne råde over moderne transportinfrastrukturer, så de har forbindelse til markederne, både så de kan modtage varer, og så lokalt fremstillede varer kan transporteres ud af lokalområdet. Finansiering af transportinfrastruktur er således blevet en af nøgleløsningerne for solidariteten inden for EU. I den udstrækning at solidariteten mellem mennesker for en stor del fortsat er underlagt de enkelte medlemsstaters kompetence (social forsikring, hjælp til de dårligst stillede samfundsgrupper), har den tværregionale solidaritet været den løftestang, som Europa har brugt til at styrke den sociale samhørighed gennem konvergens af levestandarder. Lande som Grækenland, Spanien<sup>(3)</sup> og Portugal har således modtaget en massiv støtte fra EU-fondene (støtte og lån fra EIB) for at forbedre deres



Aalborg (Danmark): De regionale lufthavne stimulerer den økonomiske udvikling

vej- og jernbanenet. Det samme gælder i dag — om end i mindre udstrækning — for de ti nye medlemsstater, men også for kandidatlandene. Forbedringen og udbygningen af de indbyrdes forbindelser mellem transportnettene er det konkrete resultat af solidariteten inden for EU. Det vidner flere ting om, herunder annonceringen af store europæiske korridorer eller, på det seneste, Van Miert-rapporten<sup>(4)</sup>, hvori det foreslås, at Europa medfinansierer mere end 20 store infrastrukturprojekter, som hovedsageligt er af grænseoverskridende og dermed international karakter.

## Samhørighed versus polarisering

Ud fra ovenstående tankegang lægger den økonomiske og sociale nøglerolle, som transportinfrastrukturen spiller, op til en relancering af store anlægsprogrammer. Projekterne nævnt i Van Miert-rapporten bør iværksættes og de tilhørende budget- og finansieringsmæssige beslutninger træffes snarest muligt. Hvorfor er Europa og en lang række medlemsstater så tilbageholdende med at sætte dem i gang? Hvad er det så, man mumler om, at transportinfrastrukturen ikke er en patentløsning? At den forventede indvirkning, vækst og samhørighed ikke nødvendigvis er givet? At der er risiko for mere negative følgevirkninger, herunder miljømæssige? Disse spørgsmål bør ikke blot forbigås i stilhed eller afvises blankt. De lægger tværtimod op til en omhyggelig gennemgang, så der kan kastes lys over, hvilke betingelser er nødvendige for, at den dobbelte målsætning med transportinfrastrukturen realiseres.

Lad os for det første kigge på de spørgsmål og den tvivl, som finansverdenen, offentlige og private, giver udtryk for, når der snakkes om at lancere nye transportinfrastrukturer.

Den første tvivl er teknisk og økonomisk: Vil den trafik, som projektinitiativtagerne har udtrykt forventning om, blive bekræftet efter projektets iværksættelse? I de seneste år har en lang række eksempler vist, at forudsigelserne i de fleste tilfælde var for optimistiske: Eurotunnel, motorvej M1 i Ungarn, vandvejen Rhinen-Main-Donau osv. er blot nogle af de investeringer, hvor resultaterne ikke levede op til forventningerne. Det har medført, at beslutningstagerne er mistroiske med hensyn til risikoen (reelle anlægsomkostninger, faktiske trafiktal osv.), og at man har en ten-



Nyt togdepot i Drogheda (Irland)

<sup>(2)</sup> Europa-Kommissionen, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration* (MacDougall Report), Bruxelles, 1977.

<sup>(3)</sup> Den EU-støtte, som Spanien modtog, i årene efter at det tilsluttede sig Unionen, udgjorde i en periode på ti år 1 % af dets BNP.

<sup>(4)</sup> Europa-Kommissionen, *Projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport à l'horizon 2020 — Rapport du groupe à haut niveau*, Bruxelles, 2003.

[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm)



dens til at udskyde den endelige beslutning, som det er tilfældet med den nye jernbaneforbindelse mellem Italien og Frankrig.

Den anden tvivl er miljømæssig. Lægger man med udviklingen af infrastruktur, herunder lufthavne og motorveje, ikke op til en mobilitet, som ikke er bæredygtig? Når følsomme områder allerede gennemskæres af en motorvej og en jernbane, vil lokalbefolkningen være ængstelig over for alle nye projekter, også selv om der blot er tale om en simpel udvidelse.

Den tredje tvivl er social og lokal. Hvem drager rent faktisk nytte af fordelene ved en ny transportinfrastruktur? Vil den forventede strukturerende indvirkning ikke snarere være afstrukturerende? Den nye motorvej, som i henhold til undersøgelserne forventes at åbne op for en afsidesliggende region, vil den ikke snarere medføre, at arbejdspladser og indbyggere forsvinder endnu hurtigere fra regionen til mere udviklede områder? Den forventede konvergens af levestandarderne sker således hovedsageligt gennem arbejdskraftens bevægelighed, hvilket tager os væk fra solidaritetslogikken.

Tvivlen er berettiget. På et tidspunkt, hvor Europas befolkning træder ind i en fase med delvis stabilitet, hvor principperne om bæredygtig udvikling er i fokus, bør transportinfrastrukturen ikke længere præsenteres som en tryllestav, der kan løse alle problemer. Det er ganske åbenlyst, at visse projekter bør opgives eller udskydes, selv om de understøttes af samtidige lobbyer. Tvivlen bør være reglen i lyset af de optimistiske trafikprognoser. Det bør imidlertid ikke konkluderes, at Europa ikke har brug for at finansiere nye transportinfrastrukturer. De er altid nødvendige af økonomiske og sociale årsager, men de må undersøges og planlægges under hensyntagen til særlige forhold.

Der må først skelnes mellem de lande, hvor levestandarden stadig er meget lavere end EU-gennemsnittet, og de mest udviklede områder. Man kan ikke i miljøbeskyttelsens navn forbyde Polen eller Grækenland at tilegne sig et effektivt motorvejsnet. Det er rigtigt, at varernes og arbejdstagernes frie bevægelighed har stor indflydelse på den økonomiske vækst. Det skal man holde i tankerne. Selv om det er nødvendigt at undgå overdrevne investeringer og at støtte infrastrukturer med begrænset trafikintensitet, skal man ikke helt opgive investeringerne, hverken i de gamle eller de nye medlemsstater. Udviklingen af offentlig-private part-



Intermodal tog-vej-plattform i Prato (Italien)

nerskaber er i dag en god måde at skille klinten fra hveden blandt infrastrukturprojekterne. Denne metode gør det lettere at opgøre risiciene og fordele dem på optimal vis mellem de forskellige aktører. De offentlige myndigheder skal bl.a. være utvetydige, når det gælder trafikrisici. Er de klar til at påtage sig dem?

En afklaring er dernæst nødvendig, når det gælder indvirkningen på økonomisk vækst og social samhørighed. I stedet for at love en generel forbedring er det mere logisk at vise, hvilke følgevirkninger fra polarisering en infrastruktur giver anledning til. De positive og negative følgevirkninger af de nye trafikstrømme er ikke jævnt fordelt i området. I stedet for generelt at fremhæve strukturerende virkninger anbefales det i højere grad at anvende modeller, der simulerer spillet mellem transport og lokalisering for at finde ud af, hvem der er vindere og tabere. Denne fremgangsmåde kan føre til studenter, der er mere eller mindre eksplicitte, men som ikke desto mindre er et nødvendigt trin, selv om de ikke repræsenterer den mest udtalte form for demokrati.

Spørgsmålet om transportinfrastrukturens indvirkning på økonomisk vækst og social samhørighed formuleres således i dag med andre ord. Selv om de grundlæggende mekanismer er de samme (sænkning af produktionsomkostningerne, udvidelse af kundekredsen og polariseringsområderne), bør indvirkningerne uddybes nærmere.



Transport via luftpudebåd i Kalmar (Sverige)

## At investere i transportsektoren er at investere i regionaludviklingen: et princip og en prioritet for EIB

**Den Europæiske Investeringsbank (EIB) er med 43,2 mia. EUR i udlån til EU-målene i 2004 den førende finansielle institution i EU. Støtten til investeringerne i transportsektoren er en af dens hovedaktiviteter.**

EIB er således blevet den ledende långiver for de europæiske transportnet og har udlånt over 60 mia. EUR til investeringer i denne sektor siden 1993. Projekterne er næsten altid meget store og komplekse og giver ofte anledning til en bred samfundsdebat og til miljømæssige udfordringer. Deres gennemførelse indebærer stor risiko for forsinkelser, og det er derfor vigtigt, at projekterne er godt forberedt, og at der er en god kvalitetskontrol.

EIB har i de sidste ti år finansieret projekter inden for alle transportsektorer: veje (konstruktion af veje og motorveje, specielt forbedring af græske, spanske og portugisiske vejnet), jernbaner (modernisering af traditionelle vejnet og konstruktion af nye højhastighedstogforbindelser i Frankrig, Belgien, Spanien, Italien, Nederlandene og Det Forenede Kongerige), søfart (udbygning eller modernisering af havneinfrastrukturer, særlig i Nederlandene, Portugal, Spanien, Grækenland og Sverige), luftfart (forbedring af lufthavnsforbindelser, f.eks. i Italien, Grækenland, Tyskland og Irland). EIB er også stærkt repræsenteret i de nye medlemsstater med støtte til udviklingen af de forskellige transportinfrastrukturer som et grundlag for at styrke deres økonomier.

Banken finansierer også transportprojekter i byerne. Den har i de sidste fem år afsat 10,7 mia. EUR til denne type projekter, heraf 92 % til opgaver fra det offentlige. Der fokuseres på at skifte fra kollektiv til privat transport og på at reducere forureningen, hvilket har givet anledning til, at sådanne projekter ikke blot har til formål at forbedre luftkvaliteten og reducere lydgenerne, men også at imødegå klimaændringerne og effektivisere energiforbruget og begrænse CO<sub>2</sub>-udslippet. De bidrager altså til at forbedre livskvaliteten.

De store investeringer i transportsektoren i EU-regionerne bidrager til territorial samhørighed og øger konkurrenceevnen for regionerne i den udvidede Union. Investeringerne i transportsektoren spiller en vigtig rolle med hensyn til at sti-

mulere det indre marked og forbedre samhørigheden i Europa. En stor del af lånene fra EIB til transport er møntet på regioner med udviklingsefterslæb.

En af bankens hovedopgaver er at støtte EU's sociale og økonomiske samhørighed ved at bidrage til en reduktion af de regionale uligheder. EIB's aktioner til fordel for regionaludviklingen, som har udgjort en del af grundlaget siden bankens oprettelse i 1958, er løbende blevet bekræftet og styrket siden EU's udvidelse til 25 medlemsstater i 2004.

Det samlede lånebeløb, som EIB har tildelt regionaludviklingen, oversteg 28 mia. EUR i 2004, svarende til 70 % af alle bankens udlån i EU-25. Investeringerne i transportsektoren udgjorde 40 % af denne støtte til regionaludviklingen. Over halvdelen af lånene til transportsektoren i de regioner, som modtager støtte fra strukturfondene, er tildelt jernbaner, herunder en række projekter omkring toget i byer og forstæder (sporvogne, metroer, jernbanenettet i forstadsområder).

Bankens støtte til EU's politikker og mål er baseret på, at det er kvalitetsprojekter, der finansieres. For at kunne modtage finansiel støtte fra EIB skal et projekt påvise, at det er både økonomisk og miljømæssigt bæredygtigt, og at det er finansieringsmæssigt og teknisk gennemførligt. En del af bankens projektudvælgelsesprocedurer består i at kontrollere disse forskellige aspekter og undersøge de lovmæssige rammer, planlægningen af investeringerne i sektoren og projektafholdelsen. Banken spiller en vigtig rådgivningsrolle over for projektets initiativtagere i denne udvælgelsesfase, og det er en del af den værditilvækst, som EIB bibringer, særlig i de mest ugunstigt stillede regioner i EU.

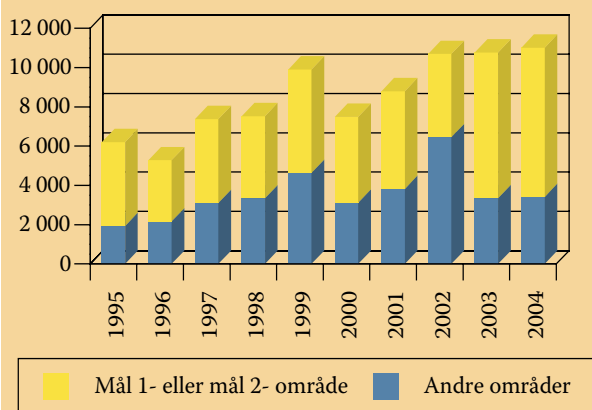
### Når EU-institutionerne arbejder hånd i hånd

Forbindelserne mellem EIB og Kommissionen er med tiden gradvist uddybet, særligt inden for regionaludvikling. I 2000 underskrev banken og Kommissionen en samarbejdsrammeaftale for at formalisere disse forbindelser og se, hvordan lånene fra EIB og midlerne fra Kommissionen kunne supplere hinanden.

EIB bidrager til udarbejdelsen og afviklingen af de regionale udviklingsprogrammer med den målsætning at optimere anvendelsen af de til rådighed værende ressourcer. Banken rådgiver på anmodning fra Kommissionen visse projekter, som der er fremsat støtteansøgning for. Banken evaluerede således i 2004 33 finansieringsansøgninger. Samarbejdet indebærer desuden medfinansiering af projekter, hvilket har stigende betydning i de nye medlemsstater, der har oplevet en væsentlig forøgelse af EU-støttemulighederne.

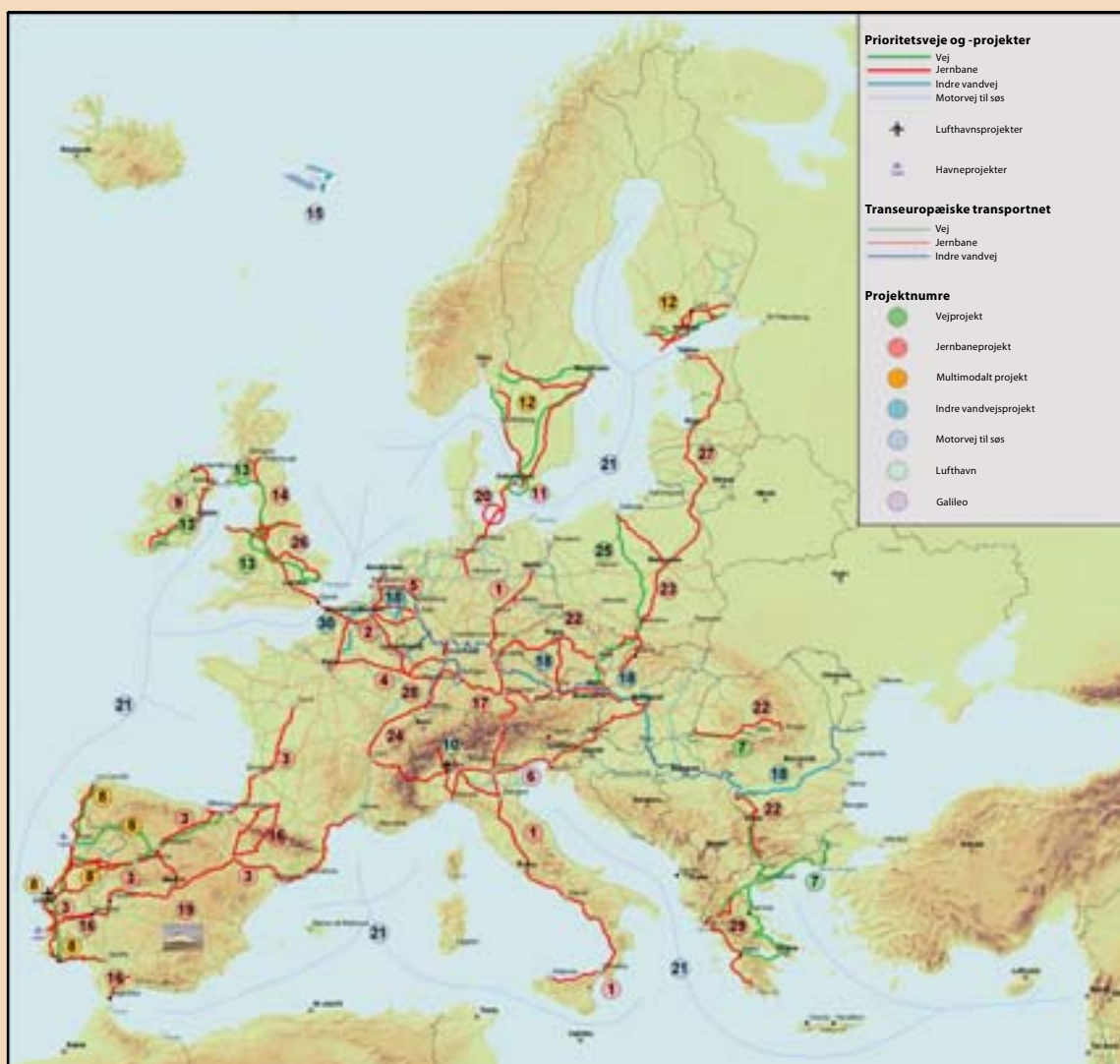
Banken og Kommissionen har desuden styrket deres samarbejde yderligere i denne sammenhæng med oprettelsen af en ny støtteordning (»Jaspers« — Joint Assistance to Support Projects in the European Regions) for at hjælpe medlemsstater med at udvælge og forberede store EFRU- og samhørighedsfundsprojekter. Det er særlig vigtigt inden for transportområdet, hvor projekterne ofte er komplekse, af stort omfang og tager længe at gennemføre.

**Transport (1995-2004): lånfordeling i EU-25 efter områdekategori (mio. EUR)**





## Transeuropæiske transportnet (TEN-T): prioritetsveje og -projekter



### Prioritetsveje og -projekter

1. Togforbindelsen Berlin Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. Lyntogsforbindelsen Paris-Bruxelles/Bruxelles-Köln-Amsterdam-London
3. Lyntogsforbindelsen fra Sydvesteuropa
4. Lyntogsforbindelsen Øst
5. Betuwe-linjen
6. Togforbindelsen Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-den ukrainske grænse
7. Motorvejsforbindelsen Igoumenitsa/Patra-Athen-Sofia-Budapest
8. Den multimodale forbindelse Portugal/Spanien-resten af Europa
9. Togforbindelsen Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (færdiggjort i 2001)
10. Malpensa (færdiggjort i 2001)
11. Den faste forbindelse over Øresund (færdiggjort i 2000)
12. Tog-/vejforbindelsen Nordic Triangle
13. Vejforbindelsen Det Forenede Kongerige/Irland/Benelux
14. Hovedlinjen fra vestkysten
15. Galileo
16. Fragttogsforbindelsen Sines/Algeciras-Madrid-Paris
17. Togforbindelsen Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Flodvejen Rhinen/Meuse-Main-Donau
19. Interoperabilitet mellem lyntogstrækningerne på Den Iberiske Halvø
20. Togforbindelsen Fehmarn Belt
21. Motorveje til søs

- Østersøens motorvej (forbinder medlemsstaterne, der grænser op til Østersøen, til medlemsstaterne i Central- og Vesteuropa, herunder forbindelsen gennem Kielerkanalen)

- havet ved Vesteuropas motorvej (forbinder Portugal og Spanien, via Atlanterhavsbugten, med Nordsøen og Det Irske Hav)
- havet for Sydøsteuropas motorvej (forbinder Adriaterhavet med Det Ioniske Hav og det østlige Middelhav for også at omfatte Cypern)
- havet for Sydvesteuropas motorvej (det vestlige Middelhav), der forbinder Frankrig, Italien og Malta og har forbindelse til havet for Sydøsteuropas motorvej.

22. Togforbindelsen Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden
23. Togforbindelsen Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien
24. Togforbindelsen Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Motorvejsforbindelsen Gdansk-Brno/Bratislava-Wien
26. Tog-/vejforbindelsen Irland/Det Forenede Kongerige/Kontinentaleuropa
27. »Rail Baltica«: forbindelsen Warszawa-Kaunas-Riga-Tallin-Helsingfors
28. »Eurocaprail« via togforbindelsen Bruxelles/Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg
29. Togforbindelsen for den intermodale korridor Det Ioniske Hav/Adriaterhavet
30. Flodvejen Seine-Escaut

(Ref.: Rådets beslutning 884/2004/EF af 29.4.2004)





## Bæredygtig transport, en prioritet for den europæiske politik

Støtten til miljøvenlige transportformer er en af de fire søjler i EU's strategi for bæredygtig udvikling. En af hovedmålene i den europæiske politik er på længere sigt at adskille væksten i transportbehovet fra den økonomiske vækst.



Moderniseret kanal nær Coevorden (Nederlandene)

Et effektivt transportinfrastrukturnet er essentielt, for at samfundet og økonomien skal kunne fungere godt. Det giver mulighed for fri bevægelse af varer, tjenesteydelser og arbejdskraft og fremmer kommunikationen inden for og mellem regionerne. Det sikrer desuden den mobilitet, som er vital for arbejde, uddannelse og fritid. Investering i transportsektoren har længe været højt prioriteret under struktur- og samhørighedspolitikkerne i Den Europæiske Union.

Transportsektoren har imidlertid også stor indflydelse på sundheden og miljøet, særlig hvad angår klimaændringer, luftforurening, støjforurening, anvendelse af jorden og forstyrrelse af naturlige levesteder. Sektoren er storforbruger af fossilt brændstof og andre ikke-vedvarende energiformer. Trafikuheld giver desuden anledning til et stort antal dødsfald. Ud over det økonomiske tab, som disse problemer medfører, fremtvinger de desuden det vigtige spørgsmål om bæredygtighed. Tendenserne inden for udvikling af transportformer har været præget af inertiens lov hvad angår transporttraditioner og -politikker.

Væksten i transportsektoren vil fortsætte. Hvad angår persontransport, er den afgørende faktor, hvor meget bilen anvendes. Om end der tilskyndes til at holde igen på kørselsintensiteten, vil der i de nye medlemsstater gå lang tid, før det kan blive en realitet. I 2010 vil den udvidede Union kunne konstatere, at bilmængden er steget væsentligt. Med

hensyn til varetransporten øger væksten og karakteristikkene af de moderne økonomier (såsom »just in time«-systemer) fragtmængden. Det forventes, at lastbiltrafikken alene vil stige næsten 50 % i forhold til niveauet i 1998.

Da vækstraten er højere for vejtransporten og lufttransporten, vil skævhederne i fordelingen mellem transportformer øges. Det vil foranledige en stigning i benzinforbrug, støjgener og jord allokering til transportinfrastruktur.

Denne diagnostik gælder ikke blot for Den Europæiske Union. Den gælder også for næsten alle udviklede økonomier. Selv om der iværksættes et stigende antal foranstaltninger for at mildne de negative indvirkninger af stigningen inden for transportsektoren, kan man ikke samtidig tilfredsstille kravet om miljømæssig bæredygtighed og de stigende transportbehov uden at ændre holdningerne og genformulere politikkerne. Det er således nødvendigt at inddrage princippet om miljømæssig bæredygtighed for al den fællesskabsbistand, der tildeles under samhørighedspolitikken.

### Vendepunktet i Göteborg

Samtidig med at man har bekræftet vigtigheden af den bæredygtige udvikling, som er indskrevet i traktaterne som en fundamental målsætning i EU, tilføjede Det Europæiske Råds



møde i Göteborg i maj 2001 miljømæssig bæredygtighed som en ny dimension i Lissabon-strategien for konkurrenceevne og beskæftigelse. Det lagde endvidere op til en politik baseret på bæredygtig transport, der er knyttet til stigningen i vejtrafikken og støj- og forureningsniveauet, ved at opmuntre til anvendelse af miljøvenlige transportformer og indregning af social- og miljøomkostninger i priserne. De bæredygtige transportformer er blevet en af de fire søjler i EU's strategi for bæredygtig udvikling. På længere sigt er det et vigtigt mål for den europæiske transportpolitik at skille væksten inden for transportsektoren fra den økonomiske vækst.

Udviklingen af et bæredygtigt transportsystem kræver ikke blot investeringer i nye infrastrukturer, men også investeringer, der gør de eksisterende infrastrukturer mere effektive og miljøvenlige. Den bæredygtige transport fordrer således, at en række politikker forenes, herunder vedtagelse af lovinstrumenter (som f.eks. den omstændighed, at man i stigende grad må konfrontere transportkunder med reelle priser, der indrager negative eksterne indvirkninger, herunder drivhuseffekten). Den berører bl.a. områder med nær tilknytning til regionalpolitik (f.eks. styring af byudvikling).

En regionalpolitik, der er baseret på økonomisk og social samholdighed, bør således: inddrage den miljømæssige bæredygtighed i de nye infrastrukturer, som skal finansieres, herunder dem, som kan lette overgangen til andre transportformer; støtte aktioner, der har til formål at forbedre de eksisterende transportinfrastrukturer, som f.eks. »intelligente transportsystemer«<sup>(1)</sup>, inoperabilitet og intermodalitet; lægge vægt på bæredygtig bytransport; hovedsageligt udvikle infrastrukturer dér, hvor der er planer, foranstaltninger eller andre forhold, som kan fremme den økonomiske vækst.

Etableringen af et miljømæssigt bæredygtigt transportsystem er en lang proces. Kommissionen har i sin hvidbog om transportsektoren<sup>(2)</sup> anlagt en tidshorisont på 30 år. De første foranstaltninger, der skal sættes i værk for at nå disse mål, skal imidlertid iværksættes med det samme. Kommissionen har således understreget, at det er nødvendigt at iværksætte politiske initiativer, der i højere grad er baseret



»Det grønne tog« på Sardinien (Italien) benytter en gammel jernbanestrækning

på frivillig deltagelse for at begrænse de negative indvirkninger af væksten i transportsektoren. Den lægger således op til tre typer aktioner: a) opmuntre til omlægning af vejtransport til transportformer, der har en mindre uheldig indvirkning på miljøet; b) oprette infrastrukturer, der kan bidrage til at sænke efterspørgslen efter transport, og tilstræbe at etablere et system, hvor den pris, som den enkelte bruger betaler, afspejler alle de sociale omkostninger; c) fremme aktioner, der har til formål at forbedre bymiljøet og den fysiske lokalplanlægning.

## Aktioner til fordel for bæredygtige transportformer i perioden 2000-2006

I de retningslinjer, som Kommissionen vedtog i henhold til de generelle dispositioner for strukturfondene for perioden 2000-2006<sup>(3)</sup>, anbefales det medlemsstaterne at vælge transportprojekter, der er medfinansieret af Den Europæiske Union i sammenhængende strategier, som er centreret om bæredygtige transportsystemer.

En af de fire hovedanbefalinger, som Kommissionen fremsatte i 1999 angående transportsektoren for den aktuelle programmeringsperiode, vedrører bæredygtigheden. Den omfatter såvel en indsats for at reducere transportsektorens negative indvirkninger og for at fremme anvendelsen af transportformer, der bedre kan opretholdes i det lange løb. Især de regionale udviklingsprogrammer skal ske i overensstemmelse med Den Europæiske Unions arbejde for at reducere udslippet af drivhusgasser, hvilket kræver en særlig indsats hvad angår vej- og lufttransporten. Det er imidlertid helt og aldeles medlemsstaternes ansvar at tilstræbe disse mål.

Revideringen af disse retningslinjer i 2003 inddrager de grundlæggende principper i den bæredygtige udviklingsstrategi, som blev vedtaget ved Det Europæiske Råds møde i Göteborg. Kommissionen har desuden foreslået så vidt mulig at inddrage disse reviderede retningslinjer ved programmernes midtvejsevaluering. Gennemførelsen af disse reviderede retningslinjer og af en række prioritetsaktioner, som der er stillet forslag om, indebæ-



I Hasselt (Belgien) har offentlig transport været gratis siden 1997

<sup>(1)</sup> Udtrykket »intelligente transportsystemer« dækker en bred vifte af teknikker, der anvendes inden for transportsektoren for at gøre nettene mere sikre, effektive, troværdige og økologiske uden nødvendigvis at fordrø væsentlige ændringer af den eksisterende infrastruktur.

<sup>(2)</sup> »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«, KOM(2001) 370.

<sup>(3)</sup> Artikel 10 (3) i Rådets forordning (EF) nr. 1260/1999.

rer imidlertid nogle forsinkelser i tidsplanen, så man ikke er klar før udløbet af den aktuelle programmeringsperiode, hvis man ønsker, at de skal få en relativ stor indvirkning hvad angår Göteborg-målene.

I henhold til de forhåndenværende data kan det i programmerne for mål 1-regionerne konstateres, at vejtransportsektoren fortsat absorberer over halvdelen af de investeringer, der er afsat til transportinfrastrukturer. I mål 2-regionerne er denne sektor ligeledes den største i finansiell henseende, men i mindre udstrækning (42 %). De transportformer, der anses for at have en mindre negativ indvirkning på den bæredygtige udvikling, optager ca. 40 % af de afsatte mål 1-ressourcer og 57 % af mål 2-ressourcerne.

Disse tal viser, at det er andre sektorer end vej- og lufttransportsektorerne, der dominerer i mål 2-regionerne. I mål 1-regionerne derimod repræsenterer disse to sektorer tilsammen 40 % af det samlede beløb, dvs. mindre end den ønskede fordeling.

Hvad angår udviklingen af intelligente transportsystemer, der lægger op til en effektiv styring af trafikstrømmene, udgør de planlagte investeringer 114 mio. EUR.

Det fremgår klart, at adgangsproblemerne knyttet til en afsides beliggenhed, som findes i størstedelen af mål 1-regionerne, og optagelsen af nye medlemsstater ligger til grund for denne kraftige tendens til at investere i udvikling af vejnet, der er direkte ansvarlige for udsendelsen af drivhusgasser.

De ti nye medlemsstaters tilslutning til EU har ikke været en afgørende faktor i dette scenarie, men den har bidraget til den aktuelle situation. Selv om jernbanetransporten i disse lande før i tiden har haft fortrinsret frem for vejtransporten, er tendensen vendt med overgangen til markedsøkonomi. Varetransporten er hurtigt overgået fra jernbane- til vejtransport. Væksten inden for private transportformer, der kræver flere kørselsmuligheder for at opfylde de nye behov, som er opstået som følge af ændringen af den økonomiske situation, har medført en kraftig stigning i efterspørgslen for vejtransport.



Wolverhamptons (Det Forenede Kongerige) tramway indgår i et byfornyelsesprojekt

Infrastrukturprogrammerne for den aktuelle periode afspejler generelt set en videreførelse af den tendens, man har set gennem de sidste ti år i spredningen over transportformer. Infrastrukturinvesteringerne er hovedsageligt koncentreret inden for vejtransporten.

På trods af denne overvægt af investeringer i vejtransport, som helt klart er nødvendige for at forbedre adgangen til de mindst udviklede regioner, er der mange eksempler på god praksis i programmerne for 2000-2006 inden for økologisk bæredygtig transport, særlig inden for offentlig transport.

Denne analyse gælder for programmeringen i dens aktuelle stade. Visse justeringer kan foretages, efterhånden som den endelige Göteborg-strategi indarbejdes i programmerne. I samhørighedslandene (\*) er det ovenfor beskrevne scenarie uden tvivl anderledes, når der tages hensyn til de omfattende investeringer, der er foretaget inden for tog- og havnetrafikken takket være finansiell støtte fra Samhørighedsfonden.

Endelig skal det nævnes, at de europæiske fonde — uafhængigt af de resultater, der er opnået ved afslutningen af den aktuelle periode — skal fokusere på EU-politikken strategiske mål for at opprioritere bæredygtigheden som en af de elementer, der indgår i EU's værditilvækst. Det er denne fremgangsmåde, som bør lede os ved fastlæggelsen af fremtidige retningslinjer.

## Perspektiver for tiden efter 2006

I forslagene til reformering af samhørighedspolitikken efter 2007 er der, både med hensyn til lovgivning og strategiske retningslinjer, taget hensyn til, at en forudgående betingelse for vækst og beskæftigelse er at sikre erhvervslivets adgang til tilstrækkelige transportinfrastrukturer. Moderne infrastrukturer, hvor kriterierne for miljømæssig bæredygtighed er bragt i anvendelse, er en vigtig faktor, når det gælder om at gøre regionerne attraktive.

Støtten fra strukturfondene og Samhørighedsfonden bør overholde visse principper for at optimere fordelene ved transportinvesteringerne.

For det første gælder det om at benytte objektive kriterier for fastlæggelse af niveauet og arten af de planlagte infrastrukturinvesteringer. Deres potentielle afkast bør f.eks. måles ud fra deres udviklingsmæssige niveau, den type erhvervsaktiviteter, det drejer sig om, infrastrukturernes tæthed eller forureningsgraden i den pågældende region. Tilsvarende er det hensigtsmæssigt, når de sociale virkninger kortlægges, at foretage en nøjagtig beregning af projektets miljømæssige indvirkning.

For det andet er det hensigtsmæssigt så vidt muligt at respektere princippet om miljømæssig bæredygtighed, jf. hvidbogen. Man bør arbejde ihærdigt for at reducere vejtransportens dominans i Europa til fordel for andre transportformer, herunder kombinerede transportformer.

For det tredje bør konvergensregionerne gøre en særlig indsats for at modernisere deres tognet på de strækning-

(\*) 13 lande: Grækenland, Spanien, Portugal og — siden maj 2004 — Tjekkiet, Estland, Cypern, Letland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Slovenien og Slovakiet.



ger, som er nøje udvalgt, for at sikre, at de er ordentligt koordineret under ERTMS (*European Rail Traffic Management System*).

For det fjerde bør investeringerne i transportinfrastrukturer ledsages af en hensigtsmæssig trafikstyring, idet der tages særligt hensyn til sikkerheden i henhold til nationale og fællesskabsmæssige standarder. I de nationale og regionale strategier bør der tages hensyn til behovet for at nå en mere afbalanceret og økologisk fordeling af transportformerne, der forener økonomiske og miljømæssige behov. Disse strategier bør desuden omfatte intelligente transportsystemer og multimodale platforme og specielt inddrage teknologier fra ERTMS og SESAME (*Single European System for Air traffic Management*).



Omladning af træ i havnen i Monfalcone (Italien)

### Intermodalitet, interoperabilitet: to nøgleelementer inden for bæredygtigt transport

»Hvidbogen om europæisk transportpolitik« har banet vejen for en omlægning i retning af mere miljøvenlige transportformer.



Behovet for mobilitet i EU vokser meget hurtigere end kapaciteten i infrastrukturen. Det medfører i stigende grad, at der er for stor trafikthed på de store vej- og jernbaneforbindelser, i byerne og i lufttrafikken, mens forbindelserne til de perifere regioner fortsat er utilstrækkelige. Den anden uheldige omstændighed er, at hvis der ikke snarest muligt gennemføres nogle brede tiltag, vil den forudsete trafikforøgelse stort set kun ske inden for vejtrafikken i stedet for de mere miljøvenlige transportformer som jernbane- eller søtransport over korte afstande.

Hvordan kan der reageres effektivt på behovet for mobilitet, samtidig med at de transportmæssige ulemper begrænses? På baggrund af dette dilemma har *Hvidbogen om europæisk transportpolitik* (2001) lagt op til en udligning i retning af mere miljøvenlige transportformer omkring 2020. Dette mål er det mest håndgribelige bidrag, som Kommissionen kan yde til den bæredygtige udvikling under hensyntagen til Kyoto-protokollen og sikringen af EU's energiforsyning. Dette skal ske gennem en betydelig reduktion af forbruget af fossile brændstoffer, der desuden medfører en sænkning af CO<sub>2</sub>-udslippet, hvoraf 28 % stammer fra transportsektoren.

**Intermodalitet.** Med hensyn til udviklingen af konkurrencedygtige alternativer til vejtransport spiller intermodaliteten en vigtig rolle. Tiden med isolerede løsninger er udløbet. Der må

træffes nogle foranstaltninger, hvormed der kan opnås en bedre integration af de transportformer, som har en stor potentiel kapacitet i en effektivt styret mobilitetskæde, hvor alle ydelser er komplementære. Denne betingelse er vigtig for at bekæmpe trafikproblemer og forurening og for at skabe et bedre omkostningsrentabilitetsforhold i anvendelsen af energiresourcer. Disse mål indebærer nærmere bestemt, at der skal fokuseres på jernbanetransport, søtransport over korte afstande og transport ad indre vandveje. Og det er der god grund til. Over en strækning på 1 km kan der med 1 kg brændstof transporteres 50 tons med lastvogn, 90 tons med togvogn og 127 tons med søtransport.

**Interoperabilitet.** En eventuel succes med denne intermodalitetspolitik er for det første betinget af, at der gøres en indsats for at opnå teknisk harmonisering og interoperabilitet mellem systemer. Fællesskabsprogrammet Marco Polo har i den forbindelse til formål at gøre intermodaliteten mere end blot et slogan, nemlig en konkurrencedygtig og økonomisk levedygtig succes. De 13 bedste aktioner i den første programcyklus har til formål at overføre 13,6 mia. tons gods pr. km fra overbelastede vejforbindelser til andre transportformer. Eksempelvis forsøger man at udføre godstransport mellem havnene i Genova og Barcelona på 13 timer med hurtiggående fartøjer. Denne tjeneste gør det muligt for transportører, der benytter vejnettet, at undgå nogle af de mest forurenede motorveje i Europa til en konkurrencedygtig pris.

I juli 2004 fremlagde Europa-Kommissionen en anden Marco Polo-pakke for perioden 2007-2013. Marco Polo II har et budget på 740 mio. EUR og vil omfatte en række nye aktioner, såsom »motorveje til søs« og trafikreducerende foranstaltninger, og vil fremover omfatte EU's nabolande. Kommissionen anslår, at hver investeret euro vil generere mindst 6 gange så meget i miljømæssigt og socialt afkast.

Intermodaliteten skal ledsages af en teknologisk udvikling, der har til formål at øge kapaciteten i transportnettene, fremme mobiliteten og øge sikkerhedsniveauet for alle transportformer. Disse fremskridt er afgørende for at sikre den tekniske interoperabilitet mellem transportsystemer, særlig hvad angår telematik, motorvejsafgifter, styring af lufttrafikken og de forskellige toget. Efter flere års forskning er man nået frem til udførelsesfasen. Det giver Kommissionen lejlighed til at lancere tre af sine mest ambitiøse industriprojekter: radionavigering med Galileo-satellitten, det europæiske togtrafikstyringssystem (ERTMS) og industriprojektet SESAME, der er det operationelle ledsageinstrument under lovrammerne for det fælles europæiske luftrum.

## Donau-landene

## »En vigtig rolle for Donau i den europæiske integration«

**Otto Schwetz**, formand for »korridor VII — Donau«, ARGE Donauländer, og formand for arbejdsgruppen for transport og shipping



I kølvandet på de tværeuropæiske konferencer om transport på Kreta (1994) og efterfølgende i Helsingfors (1997) blev der fastlagt ti »multimodale transportkorridorer« i Europa. Korridor VII er Donau-floden, den næstlængste flod i Europa (2 500 km) og en af kontinentets vigtigste kommunikationsveje. Floden har over 300 bifloder og afvander en tolvtedel af det europæiske område.

Donaus vigtighed skyldes ikke alene, at den er en af de største europæiske vandveje, men også de funktioner, som udøves af havnene langs floden, og det er ikke kun transportrelaterede aktiviteter. Ud over havnen i Constanza, ved indgangen til Donau-Sortehavskanalen, er der 44 indre havne langs Donau. Den forbindelse, som denne store flodvej har med de andre tog-vej-korridorer, er meget vigtig for at sikre de indbyrdes forbindelser og intermodaliteten med hele netværket, ikke mindst fordi størstedelen af Donaus havne har tog- og vejforbindelser, der gør dem attraktive for kombineret transport.

De kombinerede transportmetoder har i dag gjort kæmpe fremskridt, og Donau-ruten kan på effektiv vis blive et led i de forskellige logistiske kæder, der løber fra Sortehavet til Mitteleuropa og til Atlanterhavet via Rhinen-Main-Donau og vice versa.

Sejladsen står imidlertid fortsat over for en række forhindringer og flaskehalse, der forhindrer Donauen i at udnytte sit fulde potentiale og spille den rolle, som den bør. Hvis transporten på Donau skal optimeres, skal der gennemføres en række foranstaltninger: forøgelse af flodens dybde og bredde på flere steder; modernisering af havne, skibsværfter og flåder; driftsrationalisering; harmonisering og forenkling af visse institutionelle og lovmæssige dispositioner.

Men ud over problemerne med sejladsen findes der en anden stor udfordring. Nedbrydelsen af Donaus og Sortehavets miljø kræver en hasteintervention. Der er lanceret både nationale og internationale interventioner i det sidste årti, men de aktioner, der hidtil er iværksat, har vist sig at være utilstrækkelige til at bedre situationen



Havnen i Wien (Østrig)

og løse de dertil knyttede sanitære problemer. Det kan kun gøres med en fælles hasteindsats i stor skala for at genetablere miljøet på regionalt niveau. For at nå hertil er det nødvendigt at etablere et samarbejde mellem de transportselskaber, der opererer på floden, og de forskellige miljøtjenester. Ellers vil flodsejladsen ikke længere leve op til sit rygte som en miljøvenlig transportform.

Det aftalememorandum, som blev underskrevet i Rotterdam den 6. september 2001 mellem transportministrene for ti europæiske lande om at udvikle korridor VII, understreger behovet for at styrke forbindelserne langs Donau med de trans-europæiske transportnet (TEN-T) og Sortehavet. Dokumentet beskriver en lang række aktioner, som skal iværksættes for at nå dette mål. Samtidigt hermed har møder mellem korridorformændene i Bruxelles påvist nødvendigheden af at udbygge samarbejdet. Det var baggrunden for den fælles beslutning mellem korridor IV, VII og X om at lancere samarbejdsprojektet »South-East Corridors«.

Forbedringen af Donau som en stor transportakse i Europa var også hovedtemaet for DCP (*Danube Cooperation Process*), som iværksattes under det tværministerielle møde i Wien den 27. maj 2002, og som videreførtes den 14. juli 2004 i Bukarest. Der blev indgået en aftale om, at Donau som økonomisk og økologisk transportvej bør udnyttes til fuld kapacitet for at opnå den mest harmoniske udvikling af de lande, der støder op til floden. For at opnå dette er det bl.a. nødvendigt:

- > at forbedre sejlforholdene under anvendelsen af Kommissionens beslutninger for Donau vedrørende sejlrendens dybde og derved opnå en uhindret gennemfart (fjernelse af eksisterende flaskehalse mellem Straubing og Vilshofen og mellem Wien og den østrigsk-slovakiske grænse gives høj prioritet)
- > at investere i havnene langs Donau for at oprette multimodale platforme til fragtdistribution i henhold til den europæiske aftale om store indre vandveje af international vigtighed, som blev vedtaget i Genève i 1996 under FN's Økonomiske Udvalg for Europa (UN-ECE)
- > at oprette en telematikbaseret flodinformationsservice; et sådant system ville indebære en væsentlig forbedring af sikkerheden for flodens brugere, uanset om de er transportører eller sejlsportsfolk
- > at finansiere projekter, der fremmer integrationen af sejlads på indre vandveje i hele transportkæden gennem en række intermodale knudepunkter
- > at lette toldformaliteterne i henhold til de bestemmelser, som Donau-udvalget har foreslået
- > at harmonisere lovrammerne for Donau og Rhinen.

Nærmere oplysninger: <http://www.argedonau.at>



## FRANKRIG

## Udvidelse af Port Est på øen Réunion



**Samlede omkostninger:** 72 740 000 EUR  
**EU-bidrag:** 29 096 000 EUR

»Réunion, der ligger i Det Indiske Ocean, er en region i den yderste periferi. Dens handel med omverdenen er først og fremmest knyttet til søfart, der repræsenterer hele 99 % af samhandelen (3,5 mio. tons i 2003). Port Est behandler som øens eneste kommercielle havn over 90 % af anløbene. Den kraftige befolkningsvækst, som øen har oplevet, har medført en kraftig stigning i havnetrafikken, som forventes at vokse fra 50 000 til 100 000 tons om året indtil 2015. Havneanlæggene er nødt til at holde trit med denne vækst og samtidig tilpasse sig udviklingen i fartøjernes størrelse. Udvidelsesarbejdet indebærer først og fremmest en udvidelse af svajerummet, udvidelse af havneindløbet og etablering af en ny kaj. Port Est vil ved hjælp af disse investeringer kunne modtage fartøjer på op til 80 000 tons og forbedre sit serviceudbud og samtidig nedbringe ventetiden. Ud fra ønsket om en bæredygtig udvikling lagres og genanvendes de udvundne materialer, bl.a. til vedligeholdelse af havneinfrastrukturene.«

**Serge Joseph**, direktør for Europaenheden, Réunion  
[serge.joseph@agile-reunion.org](mailto:serge.joseph@agile-reunion.org)

## GRÆKENLAND

## Harilaos Trikoupi-broen



**Samlede omkostninger:** 770 000 000 EUR  
**EU-bidrag (EFRU):** 308 000 000 EUR  
**EIB-lån:** 385 000 000 EUR

»Broen Harilaos Trikoupi, der er bygget mellem Rion og Antirion vest for Korintherstrædet, er en motorvejsviadukt på 2,88 km, der allerede nu forener Peloponnes og det græske fastland med en fast forbindelse. Broen blev indviet i august 2004 umiddelbart før starten på De Olympiske Lege i Athen og gør, at trafikanterne undgår en omvej på ca. 40 minutter. Man har målt, at 4,5 millioner køretøjer kørte over broen i det første driftsår, og der er således lagt op til, at bygningsværket kommer til at spille en stor rolle i den lokale og regionale udvikling. Derved konkretiseres den vision, som den græske premierminister Harilaos Trikoupi havde om en fremtidig bro i det 19. århundrede, og det er her, navnet stammer fra.«

**Yannis Freris**, kommunikationschef, Gefyra SA  
[ifreris@gefya.gr](mailto:ifreris@gefya.gr)  
<http://www.gefya.gr>

## DET FORENEDE KONGERIGE

## Transport i landdistrikterne på anmodning



**Samlede omkostninger:** 408 800 EUR  
**EU-bidrag:** 201 743 EUR

»Projektet DARTS (Demand-Responsive Angus Rural Transport Scheme), som iværksattes i Angus-distriktet i Skotland, har til formål at optimere anvendelsen af lokale fælles transportmidler ved at levere integrerede, kundecentrerede, fleksible og bæredygtige tjenester. Ordningen, der dækker et område på 1 270 km<sup>2</sup> (58 % af Angus' areal) og en befolkning på 9 742 indbyggere (8,9 % af distriktets befolkning), omfatter en reservationscentral, der anvender nogle meget avancerede kommunikationsteknologier. Hensigten er at benytte bottom up-transportløsninger, der er tilpasset de særlige forhold og behov i landbomiljøet. Projektet gør det desuden muligt ud fra et teknisk og organisationsmæssigt synspunkt at evaluere, hvorvidt denne transportidé muligvis kan overføres til andre sammenhænge.«

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

## FINLAND

## Indkøbspose



**Samlede omkostninger:** 52 647 EUR  
**EU-bidrag:** 31 102 EUR

»I 1999 førte nødvendigheden af at gøre tjenesteydelser for ældre mere effektive til lancering af projektet Kauppakassi (indkøbspose) under Urban-programmet i Helsingfors' østlige forstæder. De lokale socialkontorer, foreningen Hely-koti, som leverer tjenesteydelser for ældre, og to forretningsmænd har i to år samarbejdet om at skabe en nyskabende forsyningsmodel: Forretningerne behandler ordrerne om morgenen, før de åbner butikken; medarbejderne i Hely-koti kommer og henter de bestilte varer og leverer dem til ordregiverne med en eldrevet varevogn. En ekstern evaluering har vist, at det gavner alle involverede: »Indkøbspøsen« reducerer omkostningerne for tjenesteydelser til hjemmet og letter tilværelsen for de ældre; forretningerne har fået et nyt og vigtigt klientel; kunderne er tilfredse; der er færre kørsler, og den valgte transportform er støjsvag og ikke-forurenende og er velegnet til boligkvarterer. Denne service er overført til andre kvarterer.«

**Eeva-Liisa Broman**, projektleder, Urban II Helsingfors  
[eeva-liisa.broman@hel.fi](mailto:eeva-liisa.broman@hel.fi)  
<http://www.urbanfinland.info>



## Interreg IIB Nordvesteuropa

## »Samarbejdet om højhastighedstog, et bidrag til den europæiske politik for fysisk planlægning«

**Gösta Weber**, koordinator for Interreg IIIB-projektet HST4i, South East England Development Agency (SEEDA)

Udviklingskontoret for Sydøstengland (SEEDA) koordinerer to tværnationale samarbejdsprojekter inden for integrerede transportformer og lyntog. Det har medfinansiering fra EFRU og omfatter 32 partnere fra fem lande: Belgien, Tyskland, Frankrig, Nederlandene og Det Forenede Kongerige.

Projektet HST4i (High Speed Train Integration) fokuserer på bedste praksis-investeringer i forbindelse med højhastighedstognet. Med 18 partnere i de fem førnævnte lande og et budget på 29 mio. EUR, heraf 14 mio. fra EFRU, er det det største projekt, som Europa-Kommissionen har godkendt under Interreg IIIB-programmet for Nordvesteuropa.

Projektet HSTconnect, som er nært forbundet med HST4i, har til formål at forbedre forbindelsen mellem de sekundære regionale transportnet og højhastighedsnettet. HSTconnect understøttes af 14 internationale partnere og har et budget på 19 mio. EUR, heraf 8 mio. fra EU.

## To eksempler på højhastighedstoginvesteringer

De investeringer, som er finansieret af de to højhastighedstogprojekter, er meget forskelligartede. De omfatter aktioner i størrelsesklassen flere milliarder euro i forbindelse med De Olympiske Lege i 2012 til beskedne aktioner som f.eks. forbedring af grænseoverskridende forbindelser ved højhastighedstogbanegården i Lille Europe.

I Stratford (London) investerer Newham-distriktet i en fodgængersti mellem den nye internationale banegård, den lokale banegård og byens historiske centrum. Den vil forbinde det nye udviklingsområde i Stratford med det eksisterende bymiljø og samtidig integrere de omgivende boligkvarterer. De to banegårde vil skabe forbindelse til den olympiske værftsby i 2012.

I Belgien moderniserer det tværkommunale Leiedal det regionale netværk, der betjener småsamfund langs floden Leie, for at få bedre transportmuligheder til Lille Europe HST-stationen. Der fokuseres

specielt på miljøkvaliteten af transportknudepunkter, togstationer og busholdepladser.

De to projekter gør det muligt at afprøve og godkende investeringer, som har til formål at optimere højhastighedstogbanegårdenes bidrag til Nordvesteuropas interne samhørighed samt dens eksterne styrke og konkurrenceevne. Der fokuseres her på at oprette sammenhængende og komplementære transportinfrastrukturer, der styrker den polycentriske udvikling af denne del af kontinentet. Man ønsker at sikre, at de nye banegårde anlægges, så de reelt kan bidrage til at revitalisere forfaldne byområder, samtidig med at der opretholdes et miljø af høj kvalitet, der passer til det omgivende kvarter. En af hovedmålsætningerne er at forbedre banegårdenes indretning og virkemåde for de rejsende og samtidig sikre, at infrastrukturene integreres fornuftigt i lokalmiljøet. Under dette initiativ betragtes banegården og dens omgivelser som et fysisk, socialt og økonomisk samlingspunkt i bymiljøet.

## De tværnationale aktiviteter, en nøgledimension for højhastighedstogprojekter

For dels at øge partnernes viden, dels nå ud til den brede offentlighed omfatter de to HST4i-projekter og HST-connect et varieret internationalt program: undersøgelser, projektbesøg, udveksling af god praksis og workshops, som f.eks. »HST Design Workshop«, der afholdtes i Utrecht den 10. november omkring temaet indretning af højhastighedstogbanegårde, deres omgivelser og adgangsveje. I forlængelse af denne workshop blev der efterfølgende udgivet en »HST Design Guide«.

En anden aktivitet, som de to projekter er fælles om, er en undersøgelse af indvirkningen (»HST Impact Study«), der har til formål at evaluere værditilvæksten og de sociale og miljømæssige følger af de investeringer, der foretages i HST4i og HSTconnect.

## En strategisk fremgangsmåde

Højhastighedstogprojekterne skaber betingelser, der er favorable for den økonomiske udvikling og beskæftigelsen i og omkring banegårdene. De bidrager til forskningen i bæredygtighed ved at rejse spørgsmål vedrørende mobilitet og konkurrence på lokalt og regionalt niveau. Fra et strategisk synspunkt har højhastighedstogprojekterne en løftestangseffekt, som EFRU kan anvende til lokale og regionale transportprojekter. De giver dem en værditilvækst, idet der lægges vægt på et bedre design, en hurtigere gennemførelse, oprettelse af supplerende infrastrukturer og opbygning af en øget kompetence. De placerer de regionale transportprojekter i en bredere europæisk sammenhæng og viser, i hvor høj grad de lokale og regionale partnere med fordel kan inddrages i gennemførelsen af en europæisk politik.

Nærmere oplysninger: <http://www.hst4i.net>





## Transport i en ny samfundsøkonomisk etape for det sydlige Portugal

## Algarve ved en skillevej

På trods af den store ubalance, der findes mellem baglandet og kysten, befinder Portugals fattigste region gennem 50 år sig allerede nu på landets tredjeplads i rigdom pr. indbygger. Efter 2006 vil Algarve således ikke længere være en region under mål 1. Den Europæiske Union har bidraget kraftigt til dette pludselige opsving, bl.a. gennem en massiv finansiering af forbedrede transportinfrastrukturer, både vejnet, jernbaner, luftfarts- og søfartsinfrastrukturer. Men ud over disse meget vigtige og meget synlige anlægsmæssige forbedringer ses en vis usikkerhed: Algarve, der altid har ligget afsides og været meget afhængig af turisme, er nødt til at træffe nogle gode valg for at kunne opretholde sin vækst og konkurrenceevne.



Motorvejsknudepunkt: Algarve har fået en hurtigforbindelse mellem Lissabon og Spanien

Det er mørk nat, og kun nogle få gadelygter giver antydning af de hvide silhouetter fra husene i Sanlucar de Guadiana, lige overfor på den spanske side. »Kan du se de der motordrevne både? De er alle fortojet for natten. På dette tidspunkt af dagen er det kun vagtlægen, der kan finde på at krydse floden,« siger Carlos Cruz, der er ansvarlig for regionen Algarves pr-arbejde. Vi befinder os ved den portugisiske flod Guadiana i Alcoutim (700 indbyggere), over for Sanlucar i Spanien. Knap 200 meters vand skiller dem fra hinanden, men der har aldrig været nogen bro mellem byerne. Den nærmeste faste forbindelse, hvor en bil kan køre ind i Spanien, befinder sig 50 km mod Nord nær Paymogo eller 50 km mod Syd ved den internationale bro over Guadiana, som blev færdigbygget i 1992. På trods af at to konkurrerende iberiske diktaturer faldt, og at begge lande trådte ind i Den Europæiske Union, udgør Guadiana en grænse, der fortsat er vanskelig at passere. »Det er sandsynligvis det eneste befolkede sted i Europa, hvor man finder den største afstand mellem to broer, nemlig 100

km! Der er iværksat en undersøgelse om konstruktion af en bro mellem Alcoutim og Sanlucar under Interreg, men der er ikke lagt nogen tidsplan,« siger Carlos Brito, mangeårig deputeret og kommunal rådgiver i Alcoutim og ledende medarbejder ved det lokale månedstidskrift *Jornal do Baixo Guadiana*. »For at gøre opmærksom på den interesse, som indbyggerne på begge sider af floden har for at anlægge en fast forbindelse, har vores grænseoverskridende forening Alcoutim-Sanlucar denne sommer planlagt en stor fest, hvorunder der dannes en bro ved at lægge både fra de to byer ved siden af hinanden fra kyst til kyst.«

Bygningen af broen til omkring 15 mio. EUR er ikke en luksus, så meget des mere fordi der er sket en intensivering af samhandelen mellem indbyggerne i de to byer. Portugiserne køber huse på den spanske side, og flere og flere spaniere benytter sig af de serviceydelser, som udbydes på den portugisiske side. Fra et makroøkonomisk synspunkt kunne den lille bebyggelse godt



Et krydstogtskib anløber i Alcoutim

tænke sig at blive afsætningssted for Andevalo, et nærtliggende, men endnu mere isoleret område, der indgår i en bred udviklingsplan, som Andalusens regering har iværksat. »Man ville også genoptage de mange handelsforbindelser, særlig kvæghandelen, der fandtes her mellem Spanien og Portugal i 1930'erne,« fortæller Carlos Brito.

## Hastighed og krydstogter

På trods af at der ikke er nogen bro, har Alcoutim nu påbegyndt en hel økonomisk revolution, en slags reduceret model af, hvad Algarve har haft i de sidste 30 år.

Guadianas utæmmede karakter, som byens isolerede placering har bidraget til at bevare, giver nu godt i kassen. Siden foråret 2005 har to krydstogtselskaber, et portugisisk og et belgisk-fransk, nu anløb i Alcoutim. Det ene selskab sejler fra Portimão og det andet fra Sevilla, og de medbringer flere hundrede besøgende, som hver uge stiger af her til gavn og glæde for den lokale handel.

Så er der også vejtrafikken. Gennemgribende ændringer blev fuldført i juli 2005, hvor en velanlagt national hovedvej IC27 blev forlænget til Alcoutim, hvilket har gjort det muligt at nå Alcoutim fra nedre Guadianas »hovedstad« ved kysten, Vila Real de Santo Antonio, på 25 minutter. Det er kun en fjerdedel af den tid, det tog førhen. Med hensyn til vejforbindelser er Alcoutim ikke længere indelukket, men ligger nu langs den vigtige Nord-Syd-hovedvej parallelt med Guadiana, der fører til Beja i Alentejo. Med moderniseringen af IC27 håber man at puste nyt liv i Serra de Caldeirão, det område, der ligger øst for Algarves bagland.

»Det er meget vigtigt at forbedre adgangsvejene og sikre, at området har en intern økonomisk dynamik, og det er heldigvis tilfældet,« bemærker Carlos Brito. Vejen og krydstogterne gør, at Alcoutim vil kunne udvikle og diversificere sine turistaktiviteter og rykke dem op i en højere klasse, f.eks. ved at udvikle jagtturisme. Der vil også blive fokuseret på udnyttelse af lokale produkter. De små lokale osterier vil f.eks. øge deres afsætningsmuligheder, og Alcoutim kommune, der allerede nu realistisk set kan tiltrække investorer, har påbegyndt anlæggelsen af et erhvervsområde. Endelig har vejen medført, at befolkningstallet har stabiliseret sig, idet afvandringen fra landdistrikterne kompenseres af byboer fra Vila Real eller endda Faro, der rejser den anden vej.

Moderniseringen af IC27 er i øvrigt et eksempel på det samspil, der findes mellem de tre programmer, som opererer i Algarve på transportområdet: det nationale operationelle program »Accessibility and Transport« (3,312 mia. EUR, hvoraf 280 mio. EUR vedrører Algarve), det regionale program PROAlgarve (108 mio. EUR til transportdelen) og Interreg IIIA Spanien-Portugal for grænseoverskridende projekter. Med hensyn til IC27 er strækningen Monte Francisco-Odeleite (17,5 mio. EUR) omfattet af det operationelle program »Accessibility and Transport«, mens strækningen Odeleite-Alcoutim (14,4 mio. EUR) er et Interreg IIIA-projekt, idet EFRU i begge tilfælde dækkede ca. 50 % af omkostningerne.

Den europæiske bistand — især EFRU og Samhørighedsfonden — har mere generelt gjort det muligt inden for de seneste 10-15 år at opnå en væsentlig forbedring af de store regionale og tværregionale vejforbindelser. IC27 er således den anden Nord-Syd-vej, der forbinder Algarve med resten af Portugal. Alt i alt er moderniseringen af de regionale netværk opbygget omkring to vinkelrette hovedveje: videreførelsen af motorvej A2 til Algarve, der gennemskærer Portugal fra Nord til Syd, og anlæggelsen fra Øst til Vest langs den tæt bebyggede kystegn af »Via do Infante«, en ekspressvej med fire vejbaner, som allerede nu har forbindelse til Lagos ved den spanske grænse.

## På skinner

Tognet er under udvikling. »Moderniseringen af forbindelsen med Algarve« er medfinansieret af Samhørighedsfonden (over 320 mio. EUR ud af i alt 400 mio. EUR) og indgår i prioritetsprojekt nr. 8, »multimodal forbindelse Portugal-Spanien-Centraleuropa«, i de transeuropæiske transportnet (TEN-T). Arbejdet blev færdigt i 2004 og blev udført i fire faser svarende til fire strækninger på i alt 339 km. Aktionen er ledsaget af en istandsættelse af banegårdene. Renovation af sporsætning, tilretning af sporet på visse steder, konstruktion eller tilpasning af anlægsarbejder (herunder den berømte bro af 25. april i Lissabon), nedlæggelse af jernbaneoverskæringer, elektrificering af toglinjen og modernisering af signalanlæg og kommunikationssystemer gør det nu muligt at tilbagelægge strækningen Faro-Lissabon på 3 timer i stedet



Banegården i Faro er endestation for en moderniseret jernbaneforbindelse





Åbent marked i Olhão: I forbindelse med renoveringen af fiskerihavnen er gamle bygninger istandsat med henblik på nye aktiviteter

for førhen 4½ time. Jorge Rodrigues, medarbejder ved den regionale signaltjeneste ved REFER, det portugisiske jernbanenet, angiver fordelene ved denne modernisering i detaljer: »Ud over tidsbesparelsen er der opnået en forbedret sikkerhed, pålidelighed og punktlighed; tidsforskellen i forhold til den annoncerede tid er kommet ned på 3 minutter fra førhen 15-20 minutter. Der er sket en mærkbar forbedring af komfortniveauet, bl.a. fordi der er indsat mere støjsvage vogne. Dertil kommer de økologiske fordele, som elektrificeringen indebærer.« Resultatet er en forøgelse af passagertallet på ca. 30 %, »men også en ændring af jernbanens image, der er blevet mere dynamisk,« tilføjer Jorge. »Man kan se, at stadig flere mennesker arbejder i toget med en bærbar computer.«

## Den anden turistrevolution

Campos Correia, formand for Koordineringsudvalget for Regionaludvikling i Algarve, sammenfatter den nationale strategi: »Vores mål er at gøre Algarve til en af de mest konkurrencedygtige regioner i Portugal og i Europa om 10-15 år. Forbedringen af transportsituationen indgår helt perfekt i vores territoriale handlingsplan, som går ud på at knytte Algarve til den portugisiske »rygrad«, og det er allerede gjort med færdiggørelsen af motorvej A2 (til Setúbal, Lissabon, Porto) og moderniseringen af togstrækningen Lissabon-Faro, at forbinde vores region til Spanien på effektiv vis med Via do Infante og på længere sigt også med en jernbaneforbindelse mellem Algarve og Andalusien og endelig at udvikle den lokale transportinfrastruktur, f.eks. overflademetroer i de regionale bebyggelser i Lagos-Portimão-Lagoa og Loulé-Faro-Olhão, der hver har mellem 100 000 og 200 000 indbyggere.«

Men bortset fra denne meget vigtige og meget synlige materielle indsats — og stoltheden ved den opnåede fremgang — er der en vis usikkerhed. »Vi befinder os ved en skillevej, og det er vigtigt, at vi træffer de rigtige valg,« siger Antonio Mendes, direktør for lufthavnen i Faro.

Lufthavnen blev bygget i 1965 og havde modtaget EU-bistand ved flere lejligheder til modernisering og udvidelse. Det er Portugals næststørste lufthavn i antal passagerer (4,7 mio. i 2004). Som dens direktør udtrykker det: »Det er stort set udelukkende en »inbound« lufthavn, et ankomstpunkt for udenlandske turister og beboere med feriehus.« Med det boom i ejendomshandelen, som Algarve har oplevet i de seneste år, er der i dag lige så mange ejendomme, som der er turister. Lufthavnens klientel, både passagerer og virksomheder, er således under kraftig forandring. Siden 1999 er der endvidere sket et fald i antallet af charterfly og en stigning i antallet af lavpris-



Slakteri i Monchique: Forbedringen af vejnettet giver bedre afsætningsmuligheder for lokale produkter

luftfartsselskaber. Samtidig har brugerne tendens til at svigte rejsearrangørerne og selv organisere deres rejse til den bedst mulige pris. »Ud over denne ændring, som man ser overalt i Europa, må vi imødegå et langt alvorligere problem. Vores turisme har mistet en stor del af sin konkurrenceevne. Vi er for dyre for de fattige og ikke sofistikerede nok til de rige,« siger Antonio Mendes.

Den seneste kommercielle udvikling, som lufthavnen i Faro har oplevet, kunne godt gælde for Algarve som helhed. Alle her er enige om, at turismen i lang tid fremover vil forblive motoren i den regionale økonomi, på betingelse af at den udvikler sig, så man kan opnå fremskridt med hensyn til konkurrenceevne og bæredygtighed. Og det på trods af den kraftige konkurrence inden for international turisme, på trods af at kystegnen er for udbygget for nutidens smag og på trods af de brande, som har ødelagt dele af området, der ellers er berømt for sin naturlige skønhed, som f.eks. Serra de Monchique.

Algarve er på jagt efter en »anden turistrevolution«. »Vi må en klasse op og diversificere os med produkter med høj værditilvækst — det har vi f.eks. gjort med golf, der er blevet en stor succes — og gøre turisme og fritid til løftestang for andre erhvervssektorer på basis af viden og innovation,« tilråder formanden for Koordineringsudvalget for Regionaludvikling, Campos Correia. I samme åndedrag kan nævnes fritidssejls og sportsturisme på højt niveau, der har glæde af et kompleks i verdensklasse i Vila Real de Santo António.

## Holde kursen

Som det ofte er tilfældet i Portugal, kunne redningen komme fra havet. »Instituto Portuario e dos Transportes Maritimos« er den offentlige instans, der forvalter havnene og søtransporterne og de indre vandveje (i Algarve er det først og fremmest floderne Arade og Guadiana) fra hele det sydlige Portugal. Det berører hovedsageligt to erhvervssektorer, nemlig fiskeriet og turismen, hvor udviklingen kræver, at der gennemføres en modernisering, en tilpasning, ja endog en nyorientering af de områder, hvor havnene findes. I henhold til instituttets viceadministrator, David Assoreira: »Efter 30 år med relativt uændrede forhold ses det nu, at havneinfrastrukturen er i generelt forfald, ikke mindst fordi det allerede nu er vigtigt at åbne døren for offentligheden, at lade indbyggere, turister, børn, gående og andre få glæde af det. Det er årsagen til, at det både er nødvendigt at nyindrette havnene og deres omgivelser.«



Havnen i Olhão

Havnen i Olhão, Algarves største fiskerihavn, er således blevet genstand for en større omlægning af adgangsvejene (til grønne områder, fritidsarealer, vandrestier osv.) og opdatering af sine infrastrukturer (oprensning, udskiftning af molen med mere solide beskyttelsesanordninger, nye kajer, pontoner, ankerpladser og andre anlæg, som er til gavn for fiskere og sejlsportsfolk, restaurering af det gamle overdækkede marked osv.) for 6 mio. EUR, hvoraf halvdelen er finansieret af EFRU. Lagoas fiskerihavn vil også få en omfattende ansigtsløftning, hvor der fokuseres på skibsværftsaktiviteter. Det kan med fremkomsten af fritidssejls få stigende betydning i de kommende år. »Skibsværfterne i Algarve har en vigtig komparativ fordel,« forklarer David Assoreira. »De kombinerer kvalitet og hastighed og har den fordel, at de kan anvendes året rundt i fri luft.«

Havnen i Portimão, som havde haft gavn af flere års markedsføringskampagner i Nordamerika, særlig ved udstillingen i Miami, oplevede en kraftig vækst i markedet for krydstogter. Der anløb 17 passagerskibe i 2002, 28 i 2003, 36 i 2004 og 54 i 2005. Eksempelvis gik ikke mindre end 5 000 passagerer fra borde og ind i byen på en enkelt dag: den 16. august 2005! Portimão kombinerer en række fordele: Den ret pittoreske havn har et enestående panorama, der værdsættes af fritidsfolket; den er knyttet til myten om store portugisiske ekspeditioner, der drog ud fra Sagres, ikke langt derfra; Portimãos anløbshavn giver adgang til 16 golfbaner, og der er af og til tid til nogle dages ophold på et luksushotel, inden man stiger tilbage i skibet; endelig har et stort amerikansk krydstogtselskab et stort nærliggende hotelkompleks.

Den Europæiske Union har medfinansieret havnens opretningsanlæg og anlæggelsen af en ny kaj (på 165 m for at have plads til tre skibe på én gang), og disse anlæg er helt nødvendige for, at store skibe kan lægge til. Alt for ofte kan udstigningen fra store skibe være upraktisk. F.eks. måtte 169 passagerer i rullestol afskibes fra krydstogtskibet *Legend of the Seas* på denne måde.

Havneinstituttet har også store forhåbninger for Algarves to hovedvandveje: Guadiana, selvfølgelig, men også Arade, der er sejlbart helt til Silves. Denne genanvendelse af det gamle flodløb vil således gøre det muligt at øge den turistmæssige interesse for denne gamle arabiske hovedstad. Det er imidlertid nødvendigt at markedsføre vandaktiviteterne over for de unge, og David Assoreira beklager sig over regionens mangel på uddannelsesstrukturer for søfolkene med undtagelse af fiskerne. »Det viser, at vi sidder i en uheldig situation: Portugal bør og kan udvikle sine søfartsaktiviteter meget bedre. Det vil både sikre, at man udnytter dens tradition, og bidrage til at styrke dens økonomiske fremtid.«

Nu hvor Algarve praktisk taget har elimineret et af sine store handicap — de utilstrækkelige og forældede transportinfrastrukturer — kan byen imødegå nye udfordringer, der er mere komplekse og mere vanskelige at forstå: EU's udvidelse, globaliseringen og den løbende indsats for at styrke konkurrenceevnen. Det skræmmer ikke formanden for Koordineringsudvalget for Regionaludvikling. »Vækst og konvergens er en langsigtet indsats,« understreger Campos Correia. »Det gælder om at være sejlivet og altid have sine langsigtede mål i tankerne samt en løbende selvevaluering. Udviklingen er et top-down-forløb. Det vigtige er ikke at gå i stå og at holde den kurs, som man har sat sig.«

Nærmere oplysninger: <http://www.ccdr-alg.pt>



Estland, Letland, Litauen, Polen, Finland

## »Fra Warszawa til Helsingfors: »Rail Baltica«, et kreativt, strategisk og bæredygtigt projekt«

**Pavel Telicka**, koordinator, det transeuropæiske transportnet



Den 20. juli i år blev jeg udpeget af viceformanden for Europa-Kommissionen, Jacques Barrot, som en af de seks »koordinatore« i det transeuropæiske transportnet (TEN-T). De af Kommissionen foreslåede udnævnelser, som Rådet og Europa-Parlamentet har godkendt, er sket med henblik på at give et politisk skub til en række prioriterede jernbaneprojekter. Det gælder for koordinatorene om at lette gennemførelsen af disse projekter, især dem, der har en grænseoverskridende dimension.

Jeg har personligt ansvaret for »Rail Baltica«. Det er et kreativt, strategisk og bæredygtigt jernbaneprojekt, der omfatter de fire nye EU-medlemsstater ved Østersøen: Polen, Litauen, Letland og Estland. Rail Baltica-projektet afholdes omkring Nord-Syd-aksen Helsingfors-Tallin-Warszawa og skal bringe de baltiske lande og Polen i direkte kontakt med hjertet i Den Europæiske Union og dermed styrke det indre marked og fremme integrationen med de mellemliggende lande. Den korte grænse på 70 km, der adskiller Litauen og Polen, er den eneste fastlandsforbindelse mellem de baltiske lande og resten af Unionen. Effektive og bæredygtige transportforbindelser er nødt til at krydse denne grænse, og det er således meget vigtigt at anlægge disse forbindelser, både for de berørte lande, men også for resten af EU.

I første omgang udfører Generaldirektoratet for Regionalpolitik en feasibility-undersøgelse, der skal være afsluttet sidst i 2006. Hensigten er at bestemme den potentielle økonomiske levedygtighed af denne jernbaneforbindelse, men også at inddrage en lang række andre tilknyttede elementer. Der startes med en vurdering af projektets miljømæssige indvirkning på de områder, som jernbanen gennemskærer. Efter de indledende drøftelser med de politisk ansvarlige er jeg overbevist om, at forbedringen af forbindelsen Tallinn-Warszawa vil være rentabel, men lad os afvente undersøgelsesresultaterne.

Jernbaneforbindelsen Rail Baltica vil tiltrække virksomheder langs en korridor, der allerede betjenes af vejforbindelsen »Via Baltica«. Med hensyn til den fysiske planlægning komplementerer Rail Baltica Interreg-aktionen i Østersøregionen. Den vil også gøre det muligt at knytte Polen og de baltiske lande til »Nordic Triangle«, som de nordiske lande i øjeblikket diskuterer, og til Rusland, herunder specielt den tæt befolkede Sankt Petersborg-region.

I øjeblikket følger trafikstrømmene først og fremmest en Øst-Vest-akse på grund af den store mængde russiske produkter, hovedsageligt råmaterialer, på vej til EU gennem de baltiske havne. Men der kunne også ske en styrkelse af regionens strategiske betydning, hvis Kina — som man er i færd med at undersøge — af tidshensyn vælger at transportere sine varer med jernbane gennem Sibirien til de baltiske havne i stedet for med

skib via Suez-kanalen. Rail Baltica-forbindelsen kunne således udgøre en Nord-Syd-akse for denne transit.

Projektet vil også være et bæredygtigt alternativ til vejforbindelsen for transport af varer og, på længere sigt, rejsende, der vil benytte sig af denne rute. Flere baltiske regeringer ser allerede nu forbindelsen Rail Baltica som en løftestang for udviklingen, og det virker, som om man allerede bidrager til at øge konkurrencen mellem de baltiske byer. Alle ønsker at være med i anlæggelsen af den kommende forbindelse. Det er efter min mening et godt tegn.

Projektets succes indebærer imidlertid en bred politisk enighed mellem de fem deltagende lande hvad angår projektets potentiale. Der skal en god portion beslutsomhed til for at skabe enighed om projektet. En af mine vigtigste opgaver er efter min mening så vidt muligt at fremme denne fælles vision. Jeg vil i den forbindelse holde tæt kontakt til alle de berørte parter, dvs. potentielle kunder og brugere, arbejdsmarkedets parter, lokale og regionale myndigheder, fabrikanten af jernbanemateriel og naturligvis også togselskaberne selv.

Med hensyn til finansieringen kan omkostningerne til Rail Baltica eller snarere »prioritetsprojekt TEN-T nr. 27«, der er den officielle betegnelse, dækkes af Samhørighedsfonden, i nogle tilfælde op til 80 %. Det afhænger helt af, hvad der afsættes til de finansielle perspektiver 2007-2013 <sup>(1)</sup>, men indflydelsesrige personer, herunder en lang række parlamentsmedlemmer, er tilhængere af en samlet finansiering af vigtige transportprojekter.

Jeg har selv rejst fra Helsingfors til Warszawa, af og til med journalister, for at se med egne øjne, hvilken tilstand infrastrukturerne befinder sig i, og måle forsinkelser og flaskehalse. Jeg har til hensigt at bidrage aktivt til, at denne vigtige regionaleuropæiske forbindelse bliver en realitet hurtigst mulig.



Banegården i Helsingfors (Finland)

<sup>(1)</sup> De finansielle perspektiver for 2007-2013 var ikke kendt, da denne artikel blev skrevet (november 2005).

## Spanien

## »Udvidelse af havnen i Barcelona fordrer en omlægning af Llobregat ... med hensyntagen til miljøet«

*Josep Oriol, generaldirektør, Barcelona havn*



Omlægningen af floden Llobregat, der fandt sted mellem 2000 og 2004, er et vigtigt kapitel i Barcelonas transporthistorie. Under nogle af de dristige »frihavn og -zone«-projekter i starten af det 20. århundrede, der lagde op til konstruktion af en stor havneinfrastruktur syd for Montjuïc-bjerget, betragtedes Llobregat allerede som den fysiske grænse for en ny havn. Derefter kom borgerkrigen og den internationale isolering, der satte en væsentlig dæmper på væksten i den spanske økonomi og, indirekte, på væksten i Barcelonas havn. Stabiliseringsplanen fra 1959 markerede en nyåbning udadtil i den spanske økonomi. Barcelona genindtog sin rolle som interoceanisk havn, hvilket igen viste behovet for en udvidelse.

Omlægningen af floden Llobregat var et krav for havneudvidelsen. Det var allerede i 1960'erne, at man begyndte at planlægge den, og visse projekter som det, der er udarbejdet af Barcelonas handels-, industri- og navigationskammer, foreslog en række interventioner, der havde en meget kraftig økologisk indvirkning, da man havde til hensigt at lede floden og dens afløb i havet 9 km syd for den daværende flodmunding.

Det var i 1994, at de ansvarlige myndigheder lancerede det, som betegnes Delta-planen. Omlægningen, som skulle strække sig over 2 km, og kanaliseringen af Llobregat var ledetråden i en række interventioner, der ud over havneudvidelsen også omfattede udvikling af lufthavnen, konstruktion af nye veje og toglinjer, bygning af et rensningsanlæg og anlæggelse af et stort, beskyttet naturområde.

Som følge af flodomlægningen kunne havnen i Barcelona omsider påbegynde sin udvidelse i december 2001. Projektet har et budget på 1 mia. EUR, hvoraf 277 mio. EUR er finansieret af Samhørighedsfonden. Udvidelsen lægger op til en omdimensionering af havnen, idet den forstørres til 2,3 gange dens areal, svarende til 1 265 ha, og der anlægges 30 km kajer.

Det igangværende arbejde omfatter den sokkel, som er nødvendig for havnens videre udbygning. Udvidelsen vil være både kvantitativ (ny kaj, nye kraner, nye

adgangsveje) og kvalitativ (nye søfartsforbindelser, et større antal europæiske forbindelser, forbedret kundeservice). Antallet af containere skal øges fra 2 til 6 mio., svarende til et årligt volumen på 90 mio. tons.

Den enorme byggeplads omfatter endvidere adgangsvejene, som havnen ville få brug for efter udvidelsen. Den flodseng, som var blevet ryddet i forbindelse med byggearbejdet, er en fremragende korridor til de kommende vejforbindelser. Der vil blive anlagt en firsporet motorvej, der udelukkende er forbeholdt lastbiler. Den vil blive direkte forbundet til det spanske og europæiske motorvejsnet, og der vil udgå fire nye togspor fra de nye varehuse, der er planlagt på de nye kajer.

Udvidelsen af havnen i Barcelona sker under den størst mulige hensyntagen til miljøet. En række foranstaltninger, der modvirker projektarbejdets negative indvirkninger, er også sat i værk. Projektet opfylder nøje havne- og miljølovgivningen, og udviklingen af havnen omfatter et antal tiltag, der vil forbedre Llobregat-deltaets tilstand i sin helhed. Man har således i den gamle flodseng afsat et vådområde på 10 ha til bevarelse af den lokale fauna. En af de igangværende interventioner — anlæggelsen af en strand på 2 km med flere millioner tons sand syd for flodens nye munding — er et andet eksempel på den vilje, som de portugisiske myndigheder har vist til at skabe en bæredygtig og miljøvenlig infrastruktur.



De nye kajer er beregnet på meget store fartøjer



## BULGARIEN

## Renovation af Sofias lufthavn



**Samlede omkostninger:** 148 756 000 EUR  
**EU-bidrag:** 50 000 000 EUR

»Lufthavnen i Sofia er hovedindgangen for forretningsfolk og turister i Bulgarien. Men de aktuelle anlæg har ikke et serviceniveau, der er tilstrækkeligt til hverken passagerer eller operatører. Ispa-projektet indebærer, at der bygges en ny passagerterminal med alle de faciliteter, der hører sig til: adgangsveje, vejbaner forbeholdt taxier, holdepladser osv. Det hele indgår i et mere omfattende projekt, som omfatter forlængelse og omlægning af landingsbaner, så man kan modtage de store flyselskaber og samtidig reducere lydgene for Sofias indbyggere.«

**Nelly Yordanova**, Bulgariens Transport- og Kommunikationsminister  
[nyordanova@mtc.government.bg](mailto:nyordanova@mtc.government.bg)

## SLOVAKIET

## Modernisering af jernbanestrækningen Bratislava Rača-Trnava



**Samlede omkostninger:** 51 422 000 EUR  
**EU-bidrag:** 38 566 500 EUR

»Jernbanestrækningen Bratislava Rača-Trnava indgår i den femte europæiske korridor, der går fra Bratislava i Slovakiet til Čierna nad Tisou ved den ukrainske grænse via Žilina og Košice. Ved Žilina krydser den sjette korridor, der fører til Warszawa og derfra til Gdansk ved Østersøen. Moderniseringen af denne jernbanelinje har først og fremmest til formål at sikre, at der er gode forbindelser til det transeuropæiske transportnet, og at der anlægges jernbanelinjer af høj kvalitet mellem de berørte lande. Projektet omfatter nogle arbejdsopgaver, der udføres mellem marts 2002 og december 2005 og er finansieret af Ispa. Det indebærer bl.a., at der skal konstrueres et brodække i forspændt beton i 750 meters længde, jernbaneoverskæringer skal nedlægges, og der skal udføres renovationsarbejde på alle de stationer, der ligger mellem Bratislava Rača og Trnava. Den renoverede linje vil være mere driftssikker og støjsvag og tillade, at togene kan køre op til 160 km/t.«

**Miroslav Matúšek**, Slovakiets jernbaner (ŽSR)  
[Matusek.Miroslav@zsr.sk](mailto:Matusek.Miroslav@zsr.sk)

## UNGARN

## Forlængelse af Budapests ringvej



**Samlede omkostninger:** 334 893 000 EUR  
**EU-bidrag:** 284 659 050 EUR

»Samhørighedsfonden medfinansierer anlæggelsen af en ringmotorvej omkring den ungarske hovedstad. Når de 26,5 km af østafsnittet er færdigt, vil motorvejene M1, M3, M5 og M7 og adskillige nationale hovedveje, der fører til Budapest, være indbyrdes forbundet. Projektet løser således op for en række trafikflasker og betyder dermed enden på et dagligt mareridt for bilisterne. Transittrafikken vil flyde lettere, særlig for lastbiler, og den nye ringvej vil reducere forureningen i byen og samtidig støtte indflytningen af nye virksomheder i regionen. Infrastruktur anlægges med de strengeste miljø- og sikkerhedsstandarder. Arbejdet ventes afsluttet i november 2007.«

**Tompos Attila**, EU-koordinator, det nationale motorvejs-selskab  
[tompos.attila@nart.hu](mailto:tompos.attila@nart.hu)

## SPANIEN

## Udvidelse af havnen i Gijón



**Samlede omkostninger:** 563 900 000 EUR  
**EU-bidrag (Samhørighedsfonden):** 247 500 000 EUR  
**EIB-lån:** 250 000 000 EUR

»EU bidrager kraftigt til moderniseringen af spanske havneinfrastrukturer. Den Europæiske Investeringsbank (EIB) er partner med strukturfondene og ledsager lånene med teknisk bistand, bl.a. hvad angår behovsevalueringen. Et af de seneste eksempler er en meget lovende investering i Gijón. Udvidelsen af Asturiens vigtigste havn er finansieret af Samhørighedsfonden og har til formål at øge kapaciteten for at behandle og opbevare søfragt, der kommer i transit gennem Gijón. Projektet består hovedsageligt i at forstærke bølgebrydere og udbygge oplagringsfaciliteter og ankerpladser for at kunne modtage større fartøjer.«

**Andrew Allen**, Den Europæiske Investeringsbank  
[ALLEN@eib.org](mailto:ALLEN@eib.org)

### 2007-2013: forberedelse af den næste generation af programmer med Inforegions websted

Medlemsstaterne og regionerne er i færd med at forberede sig på den næste programmeringsperiode 2007-2013. Inforegions websted indeholder et væld af oplysninger og dokumenter, der er vigtige for de aktører, som medvirker i dette initiativ. Hensigten er at lette udvekslingen mellem dem og holde den brede offentlighed orienteret om den opnåede fremgang. Eventuelle spørgsmål og indlæg kan sendes til GD for Regionalpolitik.

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

## Kontakt

Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Regionalpolitik  
Enhed 01 — Information og kommunikation  
Thierry Daman  
Avenue de Tervuren 41, B-1040 Bruxelles  
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\\_da.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_da.htm)

Oplysninger om EU's regionale støtte:  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-812X

© De Europæiske Fællesskaber, 2005  
Eftertryk tilladt med kildeangivelse

*Printed in Belgium*



Publikationskontoret

*Publications.eu.int*