



fi



Euroopan unioni
Aluepolitiikka

info regio

| Nro 18 | joulukuu 2005 |

panorama



**Liikenne –
aluekehityksen moottori**

Sisällys

Liikenne – aluekehityksen moottori

Liikenneinfrastruktuuri: kasvun ja koheesion yhdistäminen Euroopassa

Liikenneinfrastruktuuri on välttämätön alueellisen talouskasvun kannalta, mutta se edistää sosiaalista koheesiota vain tiettyjen edellytysten täytyessä.

Kestävät liikennemuodot: eurooppalaisen politiikan ensisijainen tavoite

Ympäristöä kunnioittavien liikennemuotojen tukeminen on yksi kestävästä kehitystä koskevan yhteisön strategian neljästä peruspilarista. Liikenteen kasvun ja talouskasvun erottaminen pitkällä aikavälillä toisistaan on eurooppalaisen politiikan keskeinen tavoite.

Omaehtainen kokemus: Tonavan seutu

EAKR käytännön toimitissa: Ranska, Yhdistynyt kuningaskunta, Kreikka, Suomi

Omaehtainen kokemus: Interreg IIIB Luoteis-Eurooppa

Reportaasi: Algarve tienristeyksessä

Liikenneyhteyksien nykyaikaistaminen osuu yhteen Etelä-Portugalin uuden sosio-ekonomisen vaiheen kanssa.

Omaehtainen kokemus: Viro, Liettua, Latvia, Puola, Suomi

Omaehtainen kokemus: Espanja

Koheesiorahasto ja ISPA käytännön toimitissa

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Valokuvat (sivut): Euroopan komissio (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDD (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).

Kansi: Transiloiikenteen kontteja Belfastin satamassa (Yhdistynyt kuningaskunta).

Tämän numeron laatimiseen ovat osallistuneet: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues ja Maj Theander.

Vastaava toimittaja: Thierry Daman, Euroopan komissio, aluepolitiikan pääosasto

Tämä lehti on painettu kierrätyspaperille englanniksi ja ranskaksi.

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

Tämän julkaisun kirjoitukset eivät ole oikeudellisesti sitovia.

Liikenneinfrastrukturi: kasvun ja koheesion yhdistäminen Euroopassa

Teksti: Yves Crozet (*)

Liikenneinfrastrukturi on välttämätön alueellisen talouskasvun kannalta, mutta se edistää sosiaalista koheesiota vain tiettyjen edellytysten täytyessä.



Bilbao–Santander-moottoritien silta (Espanja)

50-luvun lopulla perustettu Euroopan talousyhteisö joutui heti jäsenvaltioidensa väliin elintasoeroihin liittyvien kysymysten eteen. Tuolloin erot esimerkiksi Saksan ja Italian BKT:ssä asukasta kohden olivat huomattavat. Erot olivat vieläkin suuremmat vertailtaessa alueellista BKT:tä asukasta kohden: Baden-Württemberg tai Île-de-France olivat paljon rikkaampia alueita kuin Apulia tai Sisilia. Sama keskeinen kysymys on noussut uudelleen esiin jokaisen Euroopan unionin laajentumisen yhteydessä. Unioniin vähitellen liittyneissä uusissa maissa (Kreikka, Espanja, Portugali, Puola jne.) oli ja on edelleen alueita, joiden BKT asukasta kohden on yli 15 kertaa alaisempi kuin rikkaimmilla alueilla.

Jäsenvaltioiden elintason lähentäminen on yksi Euroopan unionin tavoitteista. Siksi tilannetta ei voitu hyväksyä eikä sen ratkaisua voitu jättää pelkkien epäsuotuisilta alueilta dynaamisimmille alueille suuntautuvien muuttovirtojen varaan. Yhdeksi Euroopan unionin ensisijaiseksi tavoitteeksi onkin muodostunut se, että vaikeuksissa oleville alueille annetaan mahdollisuus luoda merkittävää ja mielellään muita alueita nopeampaa talouskasvua. Liikenneinfrastrukturi sai näissä puitteissa tärkeän tehtävän: sovittaa yhteen talouskasvun ja sosiaalisen koheesion.

Tehtävä ei välttämättä ole mahdoton, mutta on hyvä muistaa, ettei infrastruktuurin kehittäminen ole patenttiratkaisu kaikkiin ongelmiin. Liikenneinfrastrukturi on välttämätön alueellisen talouskasvun kannalta, mutta se edistää sosiaalista koheesiota vain tiettyjen edellytysten täytyessä.

Kasvu ja lähentyminen: liikenneinfrastruktuurin kaksi tehtävää

Markkinatalouksien talouskasvu ei perustu ainoastaan tekniseen edistykseen ja siitä seuraavaan tuotannon tehostumiseen. Myös kansainvälinen työnjako on merkittävässä asemassa, kuten poliittisen taloustieteen merkittävät perustajat Adam Smith, David Ricardo ja muut jo alun alkaen osoittivat. Sellaissakin ympäristössä, jossa teknistä edistystä ei tapahdu, tuotantokustannuksiltaan erilaisten tuotantoalueiden lähentyminen on jo itsessään kollektiivisen kustannushyödyn aikaansaaja. Näiden uranuurtajien näkemys osoittautui myöhemmin paikkansapitäväksi nykytaloustieteilijöiden tutkimuksissa, jotka johtivat kuuluisaan ”HOS”-teoriaan (Heckscher, Ohlin, Samuelson): tavaroiden ja palvelujen vapaa liikkuminen on toimiva korvike sille, että tuotannon tekijät ovat jakautuneet alueille epätasaisesti. Vaikka unohtammekin sen liian usein, törmäämme siihen joka päivä. Joka kerta kun juomme kahvia tai teetä tai ajamme autolla, kulumme tuotteita (trooppiset tuotteet, polttoaine), joita ei tuoteta lähes lainkaan Euroopassa mutta jotka kansainvälinen työnjako tuo meidänkin ulottuvillemme.

Liikenneinfrastrukturi on tässä yhteydessä avaintekijä. Se mahdollistaa tavaroiden liikkumisen ja alueiden väliset yhteydet. Saksalaisia autoja, ruotsalaisia huonekaluja ja suomalaisia puhelmia myydään kaikkialla Euroopassa, samoin kuin espanjalaisia vihanneksia ja hedelmiä ja italialaisia vaatteita. Tuottajien näkökulmasta tehokkaiden liikenneyhteyksien luominen laajentaa asiakaspiiriä, mikä mahdollistaa sarjatuotannon ja siten yksikkö-

(*) Université Lyon2 -yliopiston taloustieteiden professori, LET-tutkimuslaitoksen (Laboratoire d'Economie des Transports) johtaja, UMR CNRS n° 5593 (www.let.fr).

kustannusten alentamisen. Koska tuotantokustannusten lasku on suhteessa paljon suurempi kuin kuljetuskustannusten samanaikainen kasvu, järjestelmän suurin voittaja on loppukuluttaja. Kuluttajat elävät nykyisin monimuotoisessa taloussympäristössä, jossa hallitsevana piirteenä Euroopan maiden välillä on ”pienien erojen” kauppa. Saksalainen autoilija voi yhtä hyvin ostaa espanjalaisen auton ja ranskalainen gastronomi voi herkutella italialaisilla viineillä jne.

Liikenneinfrastruktuurin tärkeimpänä tehtävänä on siten edistää kustannusten laskusuuntausta ja siitä seuraavaa yleistä talouskasvua. Sen rooli ei kuitenkaan rajoitu vain tähän, vaan lisäksi on otettava huomioon konkreettiset vaikutukset alueisiin. Kokemus on osoittanut, että tuotanto- ja kulutuskeskukset pyrkivät yleensä muodostumaan lähelle tehokkaita infrastruktuureita, koska ne tarjoavat hyvät kulkuyhteydet. Rautateiden kehittyminen 1800-luvulla ja teiden ja lentokenttien kehittyminen 1900-luvulla vahvistivat tämän näkemyksen: liikenneinfrastruktuuri vaikuttaa merkittäväällä tavalla alueiden kehittymiseen ja hierarkiaan. Hyvien liikenneyhteyksien äärellä sijaitsevat alueet selviytyvät paremmin kuin eristyksiin jääneet alueet. Tästä syystä liikenneinfrastruktuurihankkeiden käynnistäminen ja rahoittaminen on ollut pitkään yksi valtioiden keskeisistä toimista. Valtiot ovat jo pitkään lujittaneet kansallista yhteenkuuluvuutta ottamalla vastuulleen kanaalien, rautateiden ja moottoriteiden rakentamisen tai rakennustöiden tiiviin seuraamisen, jotta ne palvelisivat aluetta mahdollisimman hyvin.

Euroopan unioni joutuu vastaamaan samaan haasteeseen. Kuten MacDougallin raportissa ⁽²⁾ jo vuonna 1977 todettiin, syrjäiset ja kehityksessä jälkeen jääneet alueet tarvitsevat modernin liikenneinfrastruktuurin voidakseen saada yhteyden markkinoihin, yhtäältä hankintojen turvaamiseksi ja toisaalta paikallisesti tuotettujen tavaroiden menekin lisäämiseksi. Liikenneinfrastruktuurin rahoittamisesta on siksi tullut yksi tärkeimmistä yhteisön sisäisen solidaarisuuden muodoista. Ihmisten välinen solidaarisuus on edelleen suurimmaksi osin jäsenvaltioiden vastuulla (sosiaalivakuutukset, avustukset heikoimmassa asemassa oleville), mutta EU on käyttänyt alueiden välistä solidaarisuutta keinona edistää sosiaalista koheesiota elintasoja lähentämällä. Muun muassa Kreikka, Espanja ⁽³⁾ ja Portugali ovat saaneet runsaasti yhteisön varoja (avustuksia ja



Aalborg (Tanska): alueelliset lentokentät vauhdittavat talouskehitystä

EIP:n lainoja) tie- ja rautatieverkon kehittämistä varten. Sama ilmiö toistuu tällä hetkellä kymmenessä uudessa jäsenvaltiossa ja ehdokasvaltioissa, joskin pienemmässä mittakaavassa. Liikenneverkkojen kehittäminen ja yhteenliittäminen on yhteisön solidaarisuuden konkreettinen ilmentymä. Siitä kertovat yleiseurooppalaiset liikennekäytävät ja hiljattain annettu Van Miertin raportti ⁽⁴⁾, jossa ehdotetaan, että Euroopan unioni osarahoittaisi yli kahtakymmentä suurta infrastruktuurihanketta, jotka ovat pääosin rajatylittäviä eli kansainvälisiä.

Koheesio vs. polarisaatio

Edellä esitettyjen perustelujen valossa suuria rakennushankkeita koskevien ohjelmien uudelleen käynnistäminen on tarpeen, jotta liikenneinfrastruktuurien keskeinen taloudellinen ja sosiaalinen rooli voisi toteutua. Van Miertin raportissa mainitut hankkeet on toteutettava ripeästi ja niihin tarvittavat talousarvio- ja rahoituspäätökset tehtävä. Mistä sitten tulee tunne, että EU ja monet jäsenvaltiot epäroivät lähteä toteuttamaan niitä? Kuka meille kuiskii, että liikenneinfrastruktuurit eivät ole yleislääkkeitä kaikkeen? Että odotettuja tuloksia, kasvua ja koheesiota, ei välttämättä saavutetakaan? Että niistä voi jopa aiheutua haitallisia vaikutuksia etenkin ympäristöön? Näitä kysymyksiä ei pidä jättää pohtimatta tai sysätä syrjään. Päinvastoin, niitä on tutkittava tarkasti, sillä niiden kautta valkenevat välttämättömät edellytykset liikenneinfrastruktuurin kaksinkertaisen tavoitteen saavuttamiseksi.

Pohtikaamme aluksi kysymyksiä ja epäilyjä, joita julkiset ja yksityiset rahoittajat esittävät ennen uusien liikenneinfrastruktuuritöiden aloittamista.

Ensimmäinen epävarmuustekijä on teknis-taloudellinen: toteutuuko hankkeen suunnittelijoiden ilmoittama liikennemäärä hankkeen valmistuttua? Monet esimerkit ovat viime vuosina osoittaneet, että ennusteissa on syllistytty liialliseen optimismiin: Eurotunnel, moottoritie M1 Unkarissa, Rein–Main–Tona-va-vesiväylä... Kaikki investointeja, joiden tulokset eivät ole täytäneet odotuksia. Päättäjät pelkäävät siksi riskejä (rakennustöiden todelliset kustannukset, todellinen liikennemäärä jne.) ja lykkäävät lopullisen päätöksen tekoa, kuten esimerkiksi uuden Italian ja Ranskan välisen rautatieyhteyden yhteydessä.



Droghedan (Irlanti) uusi rautatievarikko

⁽²⁾ Euroopan komissio, "Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration" (MacDougall Report), Bryssel, 1977.

⁽³⁾ Espanjan saaman yhteisön tuen osuus oli sen liittymistä seuranneiden yli kymmenen vuoden ajan 1 prosentti maan BKT:sta.

⁽⁴⁾ Euroopan komissio, "Priority projects for the trans-European transport network up to 2020 – High-Level group report", Bryssel, 2003, http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm.

Toinen epävarmuustekijä liittyy ympäristöön. Eikö infrastruktuurin ja erityisesti lentoasemien ja moottoriteiden kehittäminen kannusta kehittämään kestävämpiä liikennemuotoja? Jos herkästi haavoittuvan alueen lävitse kulkee jo moottoritie ja rautatie, asukkaat huolestuvat kaikista uusista hankkeista, vaikka kyseessä olisi pelkkä laajennus.

Kolmas huolenaihe on sosiaalinen ja paikallinen. Kuka todella hyötyy uudesta liikenneinfrastruktuurista? Mitä jos odotetut rakenteelliset vaikutukset ovatkin hajottavia? Mitä jos uusi moottoritie, jonka piti lopettaa syrjäisen seudun eristyisyys, nopeuttaakin työpaikkojen muualle siirtymistä ja asukkaiden lähtöä kehittyneemmille alueille? Silloin tavoitteena oleva elintason lähentyminen toteutuu pääasiassa työvoiman liikkumisen ansiosta eikä noudatakaan solidaarisuuden logiikkaa.

Nämä epäilyt ovat oikeutettuja. Nyt kun Euroopan väestö on astunut vakauden aikaan ja vaiheeseen, jossa kestävä kehityksen periaatteet ovat vakiinnuttaneet asemansa, liikenneinfrastruktuuria ei enää pidä esitellä taikasauvana, joka ratkaisee kaikki ongelmat. On ilmeistä, että tietyistä hankkeista pitää luopua tai niitä pitää lykätä, vaikka niiden takana olisi voimakaita painostusryhmiä. Ylisuuriin liikenne-ennusteisiin on suhtauduttava epäillen. Tästä huolimatta ei kuitenkaan pidä ajatella, että Euroopan ei enää tarvitse rahoittaa uusia liikenneinfrastruktuureja. Ne ovat edelleen tarpeellisia taloudellisista ja yhteiskunnallisista syistä, mutta niitä on tutkittava ja toteutettava tiettyjen edellytysten mukaisesti.

Ensinnäkin on erotettava toisistaan maat, joiden elintaso on vielä selvästi Euroopan keskitasoa alempi, ja kehittyneemmät alueet. Puolalta tai Kreikalta ei saisi ympäristönsuojelun nimissä kieltää tehokkaan tieverkon rakentamista. Tiedämme, että henkilöiden ja tavaroiden liikkuvuus on voimakas talouskasvun osatekijä. Tätä tietoa ei pidä unohtaa. Liikainvestointeja ja vähäisen liikenteen infrastruktuurien tukemista pitää tuki välttää, mutta investointeja uusiin tai vanhoihin jäsenvaltioihin ei tule kieltää. Yksityisen ja julkisen sektorin välisten kumppanuuksien kehittäminen on nykyisin hyvä keino erottaa infrastruktuurihankkeissa jyvät akanoista. Menetelmän ansiosta ris-



Intermodaalisen rautatie- ja maantieliikenteen lastauspaikka Pratossa (Italia)

kit voidaan tunnistaa paremmin ja jakaa ne toimijoiden kesken parhaalla mahdollisella tavalla. Julkisyhteisöjen on oltava erityisen tarkkana liikenteen riskien suhteen: ovatko ne valmiit kantamaan vastuun riskeistä?

Toisaalta myös talouskasvuun ja sosiaaliseen koheesioon kohdistuvia vaikutuksia on täsmennettävä. Yleisten tilanteen parantamista koskevien lupauksen sijaan olisi loogisempaa osoittaa, mitkä ovat uuden infrastruktuurin perustamisen polarisaatiovaikutukset. Uusien liikennevirtojen myönteiset ja kielteiset vaikutukset eivät jakaudu tasaisesti. Sen sijaan, että puhutaan yleisesti ”rakenteellisista vaikutuksista”, olisi suotavampaa käyttää liikenteen ja sijainnin välistä vuorovaikutusta kuvaavia simulaatiomalleja, joista voittajat ja häviäjät käyvät ilmi. Menettelystä voi seurata enemmän tai vähemmän näkyviä lehmänkauppoja, jotka – vaikka eivät ehkä olekaan demokratian kiehtovin puoli – ovat väistämätön välivaihe.

Kysymys liikenneinfrastruktuurin vaikutuksesta talouskasvuun ja sosiaaliseen koheesioon asetetaan siis nykypäivänä näiden uusien käsitteiden valossa. Vaikka perusmekanismit ovat samat (tuotantokustannusten lasku, asiakaspäirin laajeneminen ja polarisaatio), niiden vaikutusten heterogeeninen luonne on selvitettävä tarkemmin.



Ilmatyynyalus kuljettaa Kalmarissa (Ruotsi)

Liikenteeseen investoiminen on investoimista aluekehitykseen EIP:n periaatteen ja painopisteen mukaisesti

Euroopan investointipankki (EIP), joka myönsi vuonna 2004 43,2 miljardia euroa lainaa EU:n tavoitteiden toteuttamista varten, on Euroopan unionin merkittävin rahoituslaitos. Liikenneinvestointien tukeminen on yksi sen tärkeimmistä tehtävistä.

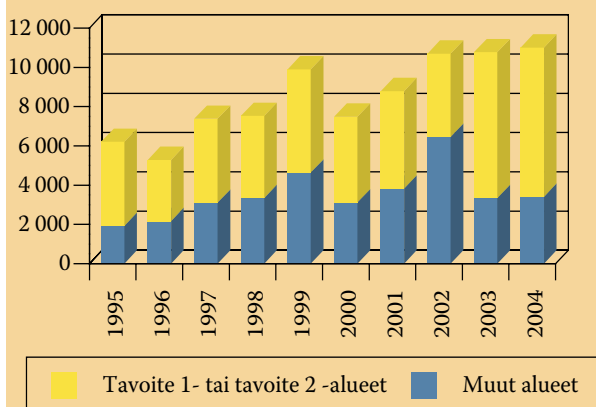
Investointipankki on suurin lainantaja Euroopan laajuisille liikenneverkoille, joihin se on sijoittanut yli 60 miljardia euroa vuodesta 1993. Alan hankkeet ovat lähes aina suurikokoisia ja hyvin monitahoisia, herättävät usein laajaa yhteiskunnallista keskustelua ja asettavat ympäristöön liittyviä haasteita. Niiden toteuttamiseen liittyy huomattavia viivästymisen riskejä, minkä vuoksi hankkeet on valmisteltava huolellisesti ja niitä on seurattava tarkasti.

EIP on kymmenen viime vuoden aikana rahoittanut hankkeita kaikilla liikenteen osa-alueilla: tiehankkeita (teiden ja moottoriteiden rakennushankkeita, erityisesti Kreikan, Espanjan ja Portugalin tieverkon parantamishankkeita), rautatiehankkeita (perinteisten rautateiden uudenaikaistamishankkeita ja uusien suurnopeusjunaratojen rakentamishankkeita Ranskassa, Belgiassa, Espanjassa, Italiassa, Alankomaissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa), meriliikennehankkeita (satamainfrastruktuurin laajennus- tai uudenaikaistamishankkeita muun muassa Alankomaissa, Portugalissa, Espanjassa, Kreikassa ja Ruotsissa) ja lentoliikennehankkeita (lentoasemien kehittämishankkeita esimerkiksi Italiassa, Kreikassa, Saksassa ja Irlannissa). EIP on myös voimakkaasti läsnä uusissa jäsenvaltioissa tukemassa talouden vahvistamiseen tarvittavien erilaisten liikenneinfrastruktuurien kehittämistä.

Investointipankki rahoittaa myös kaupunkiliikennehankkeita. Viimeisten viiden vuoden aikana se on käyttänyt tällaisiin hankkeisiin 10,7 miljardia euroa, joista 92 prosenttia julkishallinnon toimintoihin. Näiden hankkeiden, joissa suositetaan yksityisten liikennemuotojen vaihtamista joukkoliikennevälineisiin ja pyritään vähentämään ruuhkia, tavoitteena on paitsi parantaa ilmanlaatua ja vähentää melusaasteita, myös torjua ilmastonmuutosta parantamalla energiatehokkuutta ja vähentämällä hiilidioksidipäästöjä. Niillä kaiken kaikkiaan parannetaan elämänlaatua.

Suuret liikenneinvestoinnit EU:n alueisiin edistävät alueellista koheesiota ja parantavat laajentuneen unionin alueiden

Liikenne (1995–2004): lainojen jakautuminen EU:n 25 jäsenvaltion välillä alueryhmittäin (miljoonaa euroa)



kilpailukykyä. Liikennealan investoinnit, joilla helpotetaan henkilöiden ja tavaroiden liikkumista jäsenvaltioiden välillä, edistävät merkittävästi sisämarkkinoiden toimintaa ja parantavat Euroopan koheesiota. Suuri osuus EIP:n liikennealan lainoista on suunnattu kehityksessä jälkeen jääneille alueilla.

EU:n sosiaalisen ja taloudellisen koheesion tukeminen vähentämällä alueellisia eroja on yksi investointipankin ensisijaisista tehtävistä. EIP:n toteuttamia aluekehityksen tukitoimia, jotka aloitettiin heti kun pankki oli perustettu vuonna 1958, on jatkuvasti vahvistettu ja lisätty unionin laajennuttua kattamaan 25 maata vuonna 2004.

EIP:n myöntämien aluekehityslainojen kokonaismäärä vuonna 2004 ylitti 28 miljardia euroa; osuus oli 70 prosenttia kaikista pankin lainoista 25 jäsenvaltion EU:ssa. Liikennealan investointien osuus oli 40 prosenttia tästä aluekehitystuesta. Yli puolet rakennerahastojen tukialueille suunnatuista liikennealan lainoista myönnettiin rautatiehankkeisiin, muun muassa useisiin kaupunki- ja lähirautatiepalveluihin (raitiovaunut, metrot, esikaupunkien rautatieverkot).

Pankin tuki yhteisön politiikoille ja tavoitteille perustuu korkealaatuisten hankkeiden rahoittamiseen. Jotta hanke voisi saada EIP:n rahoitustukea, sen on oltava taloudellisesti ja ympäristön kannalta kestävä sekä taloudellisesti ja teknisesti toteuttamiskelpoinen. Pankin soveltamassa hankkeiden valintamenetelyssä tarkistetaan nämä eri näkökohdat ja tutkitaan sääntelykehystä, suunnitellaan alan investointeja sekä laaditaan niiden toteutusohjelma. Pankilla on merkittävä rooli hankkeiden vetäjien neuvonantajana hankkeiden valintavaiheessa, ja se onkin yksi EIP:n lisäarvoista erityisesti unionin heikoimmassa asemassa olevilla alueilla.

Yhteisön toimielimet työskentelevät käsi kädessä

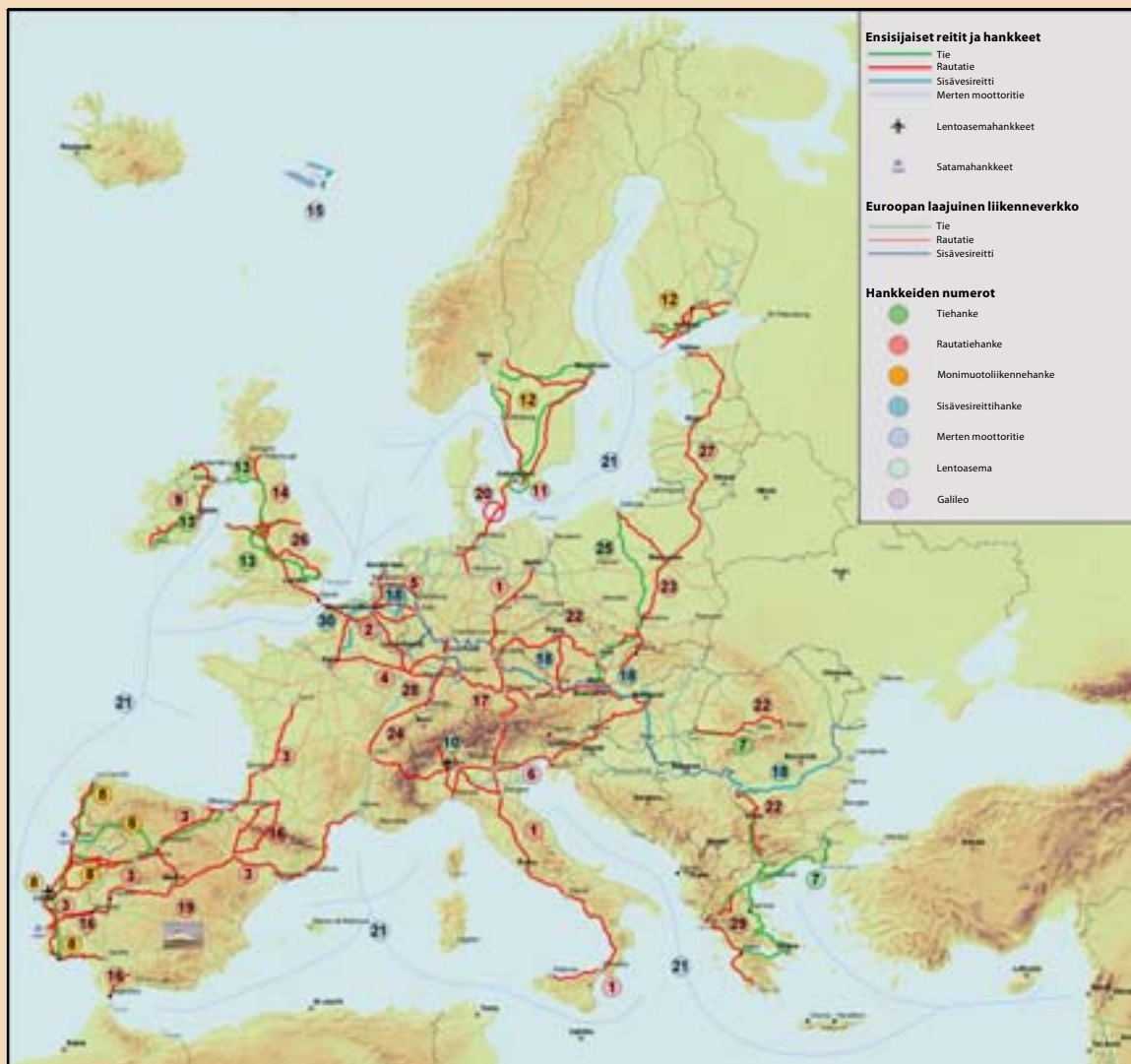
EIP:n ja komission suhteet ovat ajan mittaan jatkuvasti lähentyneet erityisesti aluekehityksen alalla. Vuonna 2000 pankki ja komissio allekirjoittivat yhteistyöpuitesopimuksen virallistaakseen nämä suhteet ja selvittääkseen, miten EIP:n lainat ja komission varat voisivat täydentää toisiaan.

EIP osallistuu aluekehitysohjelmien valmisteluun ja toteutukseen tavoitteenaan optimoida käytettävissä olevien voimavarojen käyttö. Pankki antaa komission pyynnöstä asiantuntijalautsuntoja tietyistä hankkeista, joille haetaan yhteisön tukea. Vuonna 2004 pankki arvioi 33 rahoituspyyntöä. Yhteistyö käsittää myös hankkeiden yhteisrahoituksen. Tästä osa-alueesta on tulossa yhä merkittävämpi uusissa jäsenvaltioissa, joissa yhteisön tukimahdollisuudet ovat lisääntyneet merkittävästi.

Investointipankki ja komissio ovat tähän liittyen entisestään tiivistäneet yhteistyötään luomalla uuden tukijärjestelyn ("Jaspers" – Joint Assistance to Support Projects in the European Regions / yhteinen tuki eurooppalaisilla alueilla toteutettaville hankkeille), jonka tarkoituksena on tukea jäsenvaltioita suurten EAKR:sta tai koheesiorahastosta rahoitettavien hankkeiden valinnassa ja valmistelussa. Tämä on erityisen tärkeää liikenteen alalla, jossa hankkeet usein ovat monitahoisia, laajoja ja pitkäaikaista kehitystyötä vaativia.



Euroopan laajuiset liikenneverkot: ensisijaiset reitit ja hankkeet



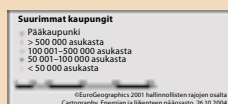
Ensisijaiset reitit ja hankkeet

1. Rautatiereitti Berliini–Verona/Milano–Bologna–Napoli–Messina–Palermo
2. Suurnopeuksinen rautatiereitti Pariisi–Bryssel/Bryssel–Köln–Amsterdam–Lontoo
3. Lounais-Euroopan suurnopeuksinen rautatiereitti
4. Itäinen suurnopeuksinen rautatiereitti
5. Betuwen rata
6. Rautatiereitti Lyon–Trieste–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budapest–Ukrainan raja
7. Moottoritie Igoimenitsa/Patras–Ateena–Sofia–Budapest
8. Monimuotoiliikennehanke Portugal/Espanja–muu Eurooppa
9. Rautatiereitti Cork–Dublin–Belfast–Stranraer (valmistui 2001)
10. Malpensa (valmistui 2001)
11. Juutinauma kiinteä yhteys (valmistui 2000)
12. Pohjoismaiden kolmio, rautatie-/maantiereitti
13. Maantiereitti Irlanti / Yhdistynyt kuningaskunta / Benelux-maat
14. Atlantin rannikon päärata
15. Galileo
16. Tavaraliikenteen rautatiereitti Sines/Algéciras–Madrid–Pariisi
17. Rautatiereitti Pariisi–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava
18. Sisävesireitti Rein/Meuse–Main–Tonava
19. Suurnopeusrataverkon yhteentoimivuus Pyreneiden niemimaalla
20. Fehmarninsalmen rautatiereitti
21. Merten moottoritiet

– Itämeren moottoritie (joka yhdistää Itämeren alueen sekä Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltiot, mukaan luettuna Pohjanmeren ja Itämeren välisen kanavan kautta kulkeva reitti) (Kielin kanava)

- Länsi-Euroopan merten moottoritie (joka yhdistää Portugalin ja Espanjan Atlantin kaaren kautta Pohjanmereen ja Irlanninmereen)
- Kaakkois-Euroopan merten moottoritie (joka yhdistää Adrianmeren Joonianmereen ja itäiseen Välimereen yhteyden luomiseksi Kyprokselle)
- Lounais-Euroopan merten moottoritie (läntinen Välimeri), joka yhdistää Espanjan, Ranskan, Italian ja Maltaan ja liittyy Kaakkois-Euroopan merten moottoritiehen
- 22. Rautatiereitti Ateena–Sofia–Budapest–Wien–Praha–Nürnberg/Dresden
- 23. Rautatiereitti Gdąnsk–Varsova–Brno/Bratislava–Wien
- 24. Rautatiereitti Lyon/Genova–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen
- 25. Moottoritie Gdąnsk–Brno/Bratislava–Wien
- 26. Rautatie-/maantiereitti Irlanti / Yhdistynyt kuningaskunta / Manner-Eurooppa
- 27. "Rail Baltica", rautatiereitti Varsova–Kaunas–Riika–Tallinna–Helsinki
- 28. "Eurocaprail", rautatiereitti Bryssel–Luxemburg–Strasbourg
- 29. Joonianmeren/Adrianmeren intermodaalikäytävän rautatiereitti
- 30. Sisävesiväylä Seine–Scheldt

(Viite: Päätös 884/2004/EY, tehty 29. huhtikuuta 2004)



Kestävät liikennemuodot: eurooppalaisen politiikan ensisijainen tavoite

Ympäristöä kunnioittavien liikennemuotojen tukeminen on yksi kestävästä kehitystä koskevan yhteisön strategian neljästä peruspilarista. Liikenteen kasvun ja talouskasvun erottaminen pitkällä aikavälillä toisistaan on eurooppalaisen politiikan keskeinen tavoite.



Coevordenin (Alankomaat) lähellä sijaitseva kanava on kunnostettu ajanmukaiseksi.

Tehokas liikenneinfrastruktuuriverkko on välttämätön yhteiskunnan ja talouden sujuvan toiminnan kannalta. Se mahdollistaa tavaroiden, palvelujen ja henkilöiden vapaan liikkumisen ja edistää alueiden välistä ja alueiden sisäistä kanssakäymistä. Se mahdollistaa myös työn, opiskelun ja vapaa-ajan edellyttämän liikkumisen. Liikenteeseen investoiminen on siksi ollut pitkään Euroopan unionin rakenne- ja koheesiopolitiikan painopiste.

Liikenne vaikuttaa voimakkaasti myös terveyteen ja ympäristöön, erityisesti kun ajatellaan ilmastomuutosta, ilmansaasteita, melua, maankäyttöä ja elinympäristöjen häirintää. Liikenne kuluttaa runsaasti fossiilisia polttoaineita ja muita uusiutumattomia energiavaroja. Lisäksi liikenneonnettomuudet aiheuttavat edelleen runsaasti kuolemia. Näihin ongelmiin liittyy niistä aiheutuvien taloudellisten menetysten lisäksi myös – keskeinen – kestävyyskysymys. Liikenteen kehittämissuunnaukset osoittavat, että huolettomat tavat ja liikennepolitiikat ovat menneitä aikoja.

Liikenteen lisääntyminen jatkuu. Henkilöliikenteessä ratkaiseva tekijä on henkilöauton käyttöaste. Vaikka moottoriliikenteen tason uskotaan vakiintuvan useimmissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa, uusissa jäsen-

valtioissa näin tapahtuu vasta pitkän ajan kuluttua. Laajentuneen unionin autokanta kasvaa vielä tuntuvasti vuoteen 2010 mennessä. Modernien talouksien kasvu ja ominaisuudet (”juuri oikealla hetkellä” tehtävä työ) kasvattavat puolestaan rahtiliikennettä. Pelkästään rekka-autoliikenteen odotetaan lisääntyvän vuoteen 2010 mennessä lähes 50 prosenttia vuoden 1998 tasoon verrattuna.

Koska tie- ja lentoliikenne kasvaa eniten, epätasapaino liikennemuotojen välillä pahenee entisestään. Tämä johtaa polttoainekulutuksen, melusaasteiden ja liikenneinfrastruktuuriin käytetyn maaosuuden kasvuun.

Ilmiö ei ole vain Euroopan unionille ominainen, vaan se toistuu lähes kaikissa kehittyneissä talouksissa. Vaikka liikenteen lisääntymisestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten korjaamiseksi toteutetaan yhä enemmän toimenpiteitä, ympäristön kannalta kestävää käyttäytymistä ja jatkuvasti kasvavaa kuljetustarvetta ei voida sovittaa yhteen ilman tapojen muuttamista ja politiikkojen uudelleensuuntausta. Periaate, jonka mukaan toiminnan on oltava ympäristön näkökulmasta kestävä, pitäisikin ottaa huomioon kaikissa koheesiopolitiikan puitteissa myönnettävissä yhteisön tuissa.

Göteborgin käännekohta

Göteborgissa toukokuussa 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto vahvisti perussopimuksiin yhtenä unionin perustavoitteista kirjatun kestävä kehityksen tärkeyden ja lisäsi ympäristöulottuvuuden kilpailukykyä ja työllisyyttä koskevaan Lissabonin strategiaan. Se kehotti myös toteuttamaan kestävä liikennepolitiikkaa, jolla puututaan tieliikenteen kasvuun ja ruuhkautumiseen, meluun ja saasteisiin ja kannustetaan käyttämään ympäristöystävällisiä liikennemuotoja sekä sisällyttämään sosiaaliset ja ympäristökustannukset hintoihin. Kestävästä liikennemuodoista on tässä yhteydessä tullut yksi kestävä kehitystä koskevan yhteisön strategian peruspilareista. Eurooppalaisen liikennepolitiikan perimmäisenä tavoitteena on erottaa liikenteen kasvu ja talouskasvu toisistaan.

Kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää paitsi investointeja uusiin infrastruktuureihin, myös investointeja, joilla nykyisistä infrastruktuureista tehdään tehokkaampia ja ympäristöystävällisempiä. Kestävän liikenteen luomiseksi on siten yhdistettävä monia eri politiikkoja ja otettava käyttöön sääntelyvälineitä (esimerkiksi kulkuneuvojen käyttäjien on kohdattava useammin ”todelliset” kustannukset, joissa otetaan huomioon muun muassa kasvihuoneilmiöön liittyvät ulkoiset haittavaikutukset). Se koskettaa ennen kaikkea aloja, jotka liittyvät läheisesti aluepolitiikkaan (esimerkiksi kaupunkien kehittämisen hallinnointi).

Taloudelliseen ja sosiaaliseen koheesioon keskittyvässä aluepolitiikassa pitäisikin ottaa huomioon rahoitettavien uusien, erityisesti liikennemuodon vaihtamiseen houkuttelevien infrastruktuurien ympäristöulottuvuus. Lisäksi pitäisi tukea nykyisen infrastruktuurin kehittämistä, kuten ”älykkäitä liikennejärjestelmiä” (¹), yhteentoimivuutta ja intermodaalisuutta, korostaa kestäviä kaupunkiliikennemuotoja sekä kehittää infrastruktuuria pääasiassa sinne, missä on olemassa suunnitelmia, toimenpiteitä ja edellytyksiä talouskasvua varten.



Hasseltin (Belgia) julkinen liikenne on ollut ilmaista vuodesta 1997.



Vanha rautatie soveltuu ”vihreän junan” kulkuväyläksi Sardiniassa (Italia).

Ympäristön kannalta kestävä liikennejärjestelmän luominen on toisaalta myös hyvin pitkä prosessi. Euroopan komissio asetti liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassaan (²) tähtäimen 30 vuoden päähän. Ensimmäiset toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi pitäisi kuitenkin toteuttaa välittömästi. Komissio korostikin tarvetta tehdä vapaaehtoisia poliittisia aloitteita liikenteen lisääntymisestä johtuvien haittavaikutusten rajoittamiseksi. Se ehdotti erityisesti kolmea toimenpidettä: a) kannustetaan siirtymistä tieliikenteestä muihin vähemmän ympäristölle haitallisiin liikennemuotoihin, b) otetaan käyttöön liikenteen kysyntää vähentäviä infrastruktuureja, joissa kaikki sosiaaliset kustannukset sisältyvät käyttäjän maksettavaksi tulevaan hintaan, ja c) edistetään kaupunkiympäristöä ja yhdyskuntasuunnittelua parantavia toimia.

Kestävien liikennemuotojen edistämiseksi toteutettavat toimet kaudella 2000–2006

Komission rakennerahastoja koskevien yleisten säännösten mukaisesti antamissa kauden 2000–2006 suuntaviivoissa (³) jäsenvaltioita kehoitetaan sisällyttämään Euroopan unionin osarahoittamat liikennehankkeet johdonmukaisesti, kestäviä liikennejärjestelmiä tavoitteleviin strategioihin.

Yksi neljästä ensisijaisesta suosituksesta, jotka komissio antoi vuonna 1999 nykyiseksi ohjelmakaudeksi liikenteen alalla, liittyykin kestävytyteen. Tarkoituksena on yhtäältä vähentää liikenteen haittavaikutuksia ja toisaalta edistää kestävämpien liikennemuotojen käyttöä. Erityisesti aluekehitysohjelmissa pitäisi noudattaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevaa Euroopan unionin sitoumusta, joka edellyttää tuntuvia ponnisteluja tie- ja lentoliikenteen alalla. Jäsenvaltiot ovat kuitenkin yksin vastuussa näihin tavoitteisiin pyrkimisestä.

Suuntaviivoja tarkistettiin vuonna 2003 ja niihin lisättiin Göteborgin Eurooppa-neuvoston hyväksymän kestävä kehityksen strategian peruseriaatteen. Komissio on ehdottanut, että nämä tarkistetut suuntaviivat otetaan

(¹) Älykkäillä liikennejärjestelmillä tarkoitetaan erilaisia liikenteeseen sovellettavia tekniikoita, joiden avulla verkoista tehdään varmempia, tehokkaampia, luotettavampia ja ekologisempia muuttamatta välttämättä mitenkään olemassa olevaa infrastruktuuria aineellisesti.

(²) ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika”, KOM(2001) 370.

(³) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1260/1999 10 artiklan 3 kohta.

mahdollisimman hyvin huomioon ohjelmien väliarvioinneissa. Tarkistettujen suuntaviivojen ja ensisijaisten toimien täytäntöönpanoon tarvittava aika ylittää kuitenkin nykyisen ohjelmakauden, jos halutaan, että ne vaikuttavat merkittäväällä tavalla Göteborgin tavoitteiden saavuttamiseen.

Saatavilla olevien tietojen mukaan tavoite 1 -alueiden ohjelmissa tiehankkeisiin käytetään edelleen yli puolet liikenneinfrastruktuuriin varatuista investoinneista. Myös tavoite 2 -alueilla tämä ala on merkittävin rahoituksen näkökulmasta, mutta sen osuus on hieman pienempi (42 prosenttia). Kestävän kehityksen kannalta vähemmän haitallisiin liikennemuotoihin käytetään noin 40 prosenttia tavoite 1 -ohjelman määrärahoista ja 57 prosenttia tavoite 2 -ohjelman määrärahoista.

Nämä luvut osoittavat, että tavoite 2 -alueilla investoidaan enimmäkseen muille aloille kuin tie- tai lentokenttähankkeisiin. Tavoite 1 -alueilla näiden alojen osuus on sen sijaan 40 prosenttia, mikä on toivottua tasapainoa heikompi tulos.

Älykkäisiin liikennejärjestelmiin, jotka mahdollistavat liikennevirtojen tehokkaan hallinnoinnin, osoitettujen kehittämisinvestointien määrä on 114 miljoonaa euroa.

Useimpien tavoite 1 -alueiden etäisestä sijainnista johtuvat yhteysongelmat sekä uusien jäsenvaltioiden mukaantulo selittävät mitä ilmeisimmin tämän voimakkaan suuntauksen investoida tieverkkoihin, jotka ovat suoraan syypäitä kasvihuonekaasupäästöihin.

Kymmenen uuden valtion liittyminen unioniin ei ole ollut ratkaiseva tekijä tässä ilmiössä, mutta se on vahvistanut suuntausta. Näissä maissa rautateitä on aiemmin suosittu tieliikenteen sijasta, mutta tilanne on kääntynyt pääläelle markkinatalouteen siirtymisen myötä. Tavaraliikenne on nopeasti siirtynyt rautateiltä teille. Tieliikenteen kysyntää on huomattavasti vahvistanut lisääntynyt yksityisliikenne, joka tarvitsee suuremmat liikkumismahdollisuudet tyydyttääkseen taloustilanteen muuttumisen seurauksena syntyneet uudet tarpeet.

Yleisesti ottaen nykyisen ohjelmakauden infrastruktuuri-ohjelmat kuvastavat liikennemuotojen jakautumisessa

kymmenen vuoden ajan havaitun suuntauksen jatkuvuutta. Investoinnit infrastruktuuriin ovat keskittyneet pääasiassa tieverkkoihin.

Huolimatta vähiten kehittyneiden alueiden yhteyksien parantamiseksi kiistatta tarvittavien tieliikenneinvestointien hallitsevasta asemasta kauden 2000–2006 ohjelmiin sisältyy lukuisia esimerkkejä hyvistä käytännöistä ekologisesti kestävässä liikenteen alalla ja erityisesti julkisen liikenteen alalla.

Analyyysi koskee tämänhetkistä ohjelmasuunnittelua. Tiettyjä mukautuksia voitaisiin tehdä sitä mukaa, kun Göteborgissa määritelty strategia sisällytetään ohjelmiin. Edellä kuvattu tilanne olisi myös koheesiovaltioissa (*) luultavasti toisenlainen, jos otettaisiin huomioon koheesiorahastosta maksetun rahoitustuen turvin toteutetut merkittävät investoinnit rautateihin ja satamiin.

Joka tapauksessa riippumatta siitä, millaisia tuloksia nykyisen kauden lopussa on saavutettu, eurooppalaisten rahastojen on kiinnitettävä enemmän huomiota EU:n politiisiin ja strategiaan tavoitteisiin ja suosittava siten kestävyttä yhtenä yhteisön lisäarvoon erottamattomasti kuuluvana tekijänä. Tämän lähestymistavan pitäisi ohjata meitä tulevien suuntaviivojen määrittelyssä.

Vuoden 2006 jälkeiset näkymät

Koheesio politiikan uudistamista vuoden 2007 jälkeen koskevissa sekä sääntelyyn että strategiaan suuntaviivoihin liittyvissä ehdotuksissa kasvun ja työllisyyden ennakko-edellytyksenä pidetään riittävien liikenneinfrastruktuurien tarjoamista yrityksille. Moderni infrastruktuuri, joka täyttää ekologisen kestävyys kriteerit, on tärkeä alueellinen houkutin.

Jotta liikenneinvestoinneista saadaan mahdollisimman suuri hyöty rakenne- ja koheesiorahastoista maksettavan tuen on noudatettava tiettyjä periaatteita.

Ensinnäkin suunnitteilla oleviin infrastruktuureihin tehtävien investointien määrän ja luonteen määrittämiseen on käytettävä puolueettomia perusteita. Niiden mahdollisia seurauksia olisi arvioitava esimerkiksi ottamalla huomioon asianomaisen alueen kehitystaso, elinkeinotoiminnan luonne, infrastruktuurin tiheys ja ruuhkautumisaste. Sosiaalisten vaikutusten arvioimiseksi pitäisi puolestaan tehdä täsmälliset laskelmat hankkeen ympäristövaikutuksista.

Toiseksi kestävä kehityksen periaatetta pitäisi noudattaa mahdollisimman tarkasti valkoisessa kirjassa asetettujen suuntaviivojen mukaisesti. Tieliikenteen valta-aseman tasapainottaminen suosimalla Euroopassa muita liikennemuotoja ja yhdistettyjä kuljetuksia pitäisi ottaa ensisijaiseksi tavoitteeksi.

Kolmanneksi lähentymisalueilla olisi kiinnitettävä erityistä huomiota rautatiejärjestelmän nykyaikaistamiseen siten, että valitaan huolellisesti ensisijaiset osat ja varmistetaan



Wolverhamptonin (Yhdistynyt kuningaskunta) raitiotieliikenne on osa kaupunkialueen uudistushanketta.

(*) 13 valtiota: Kreikka, Espanja, Portugali sekä toukokuusta 2004 lähtien Tšekki, Viro, Kypros, Latvia, Liettua, Unkari, Malta, Puola, Slovenia ja Slovakia.

taan niiden yhteentoimivuus ERMTS-järjestelmässä ("European Rail Traffic Management System" / Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä).

Neljänneksi liikenneinfrastruktuuri-investointeihin olisi yhdistettävä asianmukainen liikenteen hallinta, jossa turvallisuuteen kiinnitetään asiaankuuluvaa huomiota kansallisten ja yhteisön normien mukaisesti. Kansallisissa tai alueellisissa strategioissa olisi tavoiteltava tasapainoista ja ekologista liikennemuotojakaumaa, joka palvelee niin talouselämän kuin ympäristönkin tarpeita. Strategioissa olisi käsiteltävä esimerkiksi älykkäitä liikennejärjestelmiä, yhdistettyjä kuljetuksia sekä erityisesti ERTMS:ssä ja Sesamessa (entistä yhtenäisempi Euroopan lentoliikenteen hallintajärjestelmä) käytettävää teknologiaa.



Puun lastausta Monfalconen satamassa Italiassa

Intermodaalisuus ja yhteentoimivuus: kaksi porttia kestävään liikenteeseen

Eurooppalaista liikennepolitiikkaa käsittelevässä valkoisessa kirjassa viitotettiin tietä liikennemuotojen tasapainottamiseen siten, että ympäristöystävällisemmät muodot saavat enemmän jalansijaa.



Kuljetustarve unionissa kasvaa paljon infrastruktuurien kapasiteettia nopeammin. Tästä seuraa yhä useammin liikenteen ruuhkautumista tärkeimmillä tie- ja rautatiereiteillä, kaupungeissa ja ilmatilassa, kun samalla yhteydet syrjäisiin alueisiin ovat riittämättömät. Ellei laajamittaisiin toimiin ryhdytä pikaisesti, kehityksellä on myös toinen sivuvaikutus: ennustettu liikenteen kasvu suuntautuu pääasiassa tieliikenteeseen ympäristöystävällisempien liikennemuotojen, kuten rautatieliikenteen ja lyhyen matkan meriliikenteen sijaan.

Miten vastata liikkuvuuden kasvuun tehokkaasti hilliten kuitenkin samalla liikenteen aiheuttamia haittoja? Eurooppalaista liikennepolitiikkaa käsittelevässä valkoisessa kirjassa (2001) tähän pulmaan vastataan viitoittamalla tietä liikennemuotojen tasapainottamiseen vuoteen 2010 mennessä siten, että suositaan ympäristöystävällisimpiä muotoja. Tavoite on konkreettisin vastaus, jolla komissio voi edistää kestävää kehitystä, Kioton pöytäkirjan noudattamista ja unionin energiahuollon turvaamista. Tavoitteen saavuttaminen merkitsee fossiilisten polttoaineiden kulutuksen vähentämistä merkittävästi, minkä seurauksena myös hiilidioksidipäästöt, joista liikenne aiheuttaa 28 prosenttia, vähentyvät.

Intermodaalisuus. "Intermodaalisuudella" on tärkeä rooli kehiteltäessä tieliikenteen kanssa kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Erillisten ratkaisujen aika on ohi. On ryhdyttävä toimenpi-

teisiin merkittävän kapasiteetin tarjoavien liikennemuotojen yhdistämiseksi tehokkaasti hallinnoituihin kuljetusketjuihin, joissa kaikki palvelut täydentävät toisiaan. Tämä on välttämättömä edellytys ruuhkautumisen ja saastumisen torjunnalle ja paremman kustannus-hyöty-suhteen saavuttamiselle energiavarojen käytössä. Nämä tavoitteet edellyttävät erityisesti rautatieliikenteen, lyhyen matkan meriliikenteen ja jokiliikenteen edistämistä. Tähän on hyviä syitä: 1 kg:lla polttoöljyä voidaan kuljettaa 1 kilometrin matkalla 50 tonnia kuorma-autolla, 90 tonnia junavaunussa ja 127 tonnia vesiteitse.

Yhteentoimivuus. Intermodaalisuuden onnistuminen edellyttää ensiksi teknisen yhdenmukaistamisen ja järjestelmien "yhteentoimivuuden" varmistamista. "Marco Polo" -yhteisöohjelman tavoitteena on tehdä yhteentoimivuudesta pelkän iskulauseen sijaan kilpailukykyinen ja taloudellisesti kannattava vaihtoehto. Ohjelman ensimmäisessä vaiheessa toteutettavissa 13 parhaassa hankkeessa pyritään siirtämään 13,6 miljardia tonnia/km liikakuormitetuilla tiereiteillä kuljetettavaa rahtia muihin liikennemuotoihin. Hankkeissa kuljetetaan esimerkiksi rahti Genovan satamasta Barcelonan satamaan 13 tunnissa käyttämällä nopeita laivayhteyksiä. Tämän palvelun ansiosta rekka-autonkuljettajat voivat kilpailukykyiseen hintaan välttää Euroopan ruuhkaisimpiin kuuluvat moottoritieosuudet.

Euroopan komissio esitteli heinäkuussa 2004 toisen "Marco Polo" -kokonaisuuden kaudelle 2007–2013. "Marco Polo II" -ohjelmaan, jonka määrärahat ovat 740 miljoonaa euroa, sisältyy uusia toimia, muun muassa "merten moottoritiet" ja liikenteen vähentämistä koskevat toimet. Se myös kattaa jatkossa EU:n naapurimaat. Komissio arvioi, että jokainen sijoitettu euro tuo vähintään kuuden euron arvosta ympäristöön liittyvää ja sosiaalista tuottoa.

Intermodaalisuuden rinnalla on toteutettava teknisiä uudistuksia, joilla parannetaan verkkojen kapasiteettia, helpotetaan liikkumista ja parannetaan kaikkien liikennemuotojen turvallisuutta. Nämä edistysaskeleet ovat välttämättömiä liikennejärjestelmien teknisen yhteentoimivuuden varmistamiseksi etenkin telematiikan, tiemaksujen, lentoliikenteen hallinnan ja eri rautatieverkkojen osalta. Vuosia kestäneiden tutkimusten jälkeen nyt on päästy toteutusvaiheeseen. Komissio on käyttänyt tilaisuuden hyväksi ja on käynnistänyt kolme kunnianhimoisimpiin kuuluvaa teollisuushankettaan: satelliittinavigointiohjelma "Galileon", Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) ja teollisuushanke Sesamen, josta tulee yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaan lainsäädäntöön liittyvä operationaalinen väline.

Tonavan seutu

"Tonavalle on annettava rooli, joka sille Euroopan yhdentymisessä kuuluu"

Otto Schwetz, "Liikennekäytävä VII – Tonava" (ARGE Donauländer) -hankkeen puheenjohtaja ja liikennettä ja merenkulkua käsittelevän työryhmän puheenjohtaja



Liikennettä käsitelleiden Kreetan (1994) ja Helsingin (1997) yleiseurooppalaisten konferenssien seurauksena määriteltiin Euroopan "multimodaaliset liikennekäytävät". Liikennekäytävä VII on Tonavan väylä, joka on Euroopan toiseksi pisin joki (2 500 km) ja yksi maanosan tärkeimmistä valtaväylistä. Yli 300 sivujokea yhtyy Tonavaan, jonka vesivaroja käyttää kahdestoistaosa Euroopan alueesta.

Tonava ei ole tärkeä vain siksi, että se on yksi Euroopan tärkeimmistä jokiväylistä, vaan myös sen sisävesisatamien harjoittaman, muutakin kuin liikennettä käsittävän toiminnan ansiosta. Tonavasta Mustaanmereen johtavan kanaalin suulla sijaitsevan Constanţan merisataman lisäksi Tonavan varrella sijaitsee 44 sisävesisatamaa. Yhteys tästä keskeisestä jokiakselista muihin rautatie- ja tiekäytäviin on erittäin tärkeä koko verkon yhteenliitettävyyden ja intermodaalisuuden varmistamiseksi, varsinkin kun useimmissa Tonavan satamissa on rautatie- ja tieyhteydet, jotka tekevät niistä houkuttelevia yhdistettyjä kuljetuksia ajatellen.

Yhdistettyjen kuljetusten muodot ovat edistyneet valtavasti. Tonavasta voikin tulla tehokas lenkki erilaisiin logistiikkaketjuihin, jotka kulkevat Mustaltamereltä Keski-Eurooppaan ja Atlantille ja takaisin Rein–Main–Tonava-akselin kautta.

Laivaliikenteeseen liittyy kuitenkin vielä useita esteitä ja pullonkauloja, joiden vuoksi Tonava ei ole voinut hyödyntää koko potentiaaliaan ja ottaa sille kuuluvaa roolia. Tonavan liikenteen optimoimiseksi jokea on syvennettävä ja levennettävä tietyistä kohdista, satamia, telakoita ja laivoja on nykyaikaistettava, toimintaa on järkeistettävä ja joitakin institutionaalisia ja lainsäädännöllisiä säännöksiä on yksinkertaistettava.

Laivaliikenteen ongelmien lisäksi vastassa on kuitenkin myös toinen suuri haaste: Tonavan ja Mustanmeren vesiympäristön tilan heikkeneminen edellyttää kiireellisiä toimia. Kansallisia ja kansainvälisiä aloitteita on tehty viimeisten kymmenen vuoden aikana, mutta tähänastiset toimet ovat olleet riittämättömiä tilan

teen ja siitä seuraavien terveysongelmien korjaamiseksi. Ratkaisuksi riittävät vain kiireelliset, laajamittaiset yhteiset ponnistelut ympäristön kunnostamiseksi aluetasolla. Sitä varten tarvitaan joella liikennöivien rahdinkuljettajien ja ympäristönsuojeluyksiköiden välistä yhteistyötä. Muussa tapauksessa jokiliikenne, jota pidetään ympäristöystävällisimpänä liikennemuotona, ei enää ole maineensa veroista.

Kymmenen Euroopan maan liikenneministerin Rotterdamissa 6. syyskuuta 2001 allekirjoittamassa liikennekäytävän VII kehittämistä koskevassa yhteisymmärryspöytäkirjassa korostetaan tarvetta vahvistaa Tonavan yhteyksiä Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin ja Mustaanmereen. Asiakirjassa esitellään erilaisia toimia, joihin on ryhdyttävä tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Samanaikaisesti myös Brysselissä kokoontuneet liikennekäytävien puheenjohtajat toivat esiin yhteistyön tiivistämisen tarpeen. Tämän seurauksena liikennekäytävät IV, VII ja X päättivät käynnistää eteläisten ja itäisten liikennekäytävien yhteistyöhankkeen.

Tonavan kehittäminen Euroopan keskeisenä liikennereitinä oli pääaiheena myös DCP-prosessissa ("Danube Co-operation Process" / Tonavan yhteistyöprosessi), joka sai alkunsa Wienissä 27. toulokuuta 2002 pidetystä ministerienvälisestä kokouksesta ja jota jatkettiin 14. heinäkuuta 2002 Bukarestissa. Siinä sovittiin, että Tonavaa, joka on sekä taloudellinen että ekologinen liikenneväylä, pitäisi hyödyntää sen koko kapasiteetin laajuudelta joen varrella sijaitsevien maiden tasapainoisen kehityksen tukemiseksi. Sitä varten pitäisi muun muassa:

- > parantaa joen kulkukelpoisuutta panemalla täytännön Tonava-komission päätökset navigointiväylän syventämisestä, jotta liikennöinti lastia purkamatta on mahdollista (ensisijaisia poistettavia ovat Straubingin ja Vilshofenin sekä Wienin ja Itävallan ja Slovakian rajan väliset "sulut");
- > investoida Tonavan satamiin, jotta niihin voidaan perustaa multimodaalisia rahdinjakelukeskuksia Genevessä vuonna 1996 Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission piirissä tehdyn kansainvälisesti merkittäviä laivaliikenneväyliä koskevan eurooppalaisen sopimuksen (Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, AGN) mukaisesti;
- > ottaa käyttöön telemaattinen jokitiedotuspalvelu. Järjestelmä lisäisi huomattavasti joen käyttäjien – sekä rahdinkuljettajien että veneilijöiden – turvallisuutta;
- > rahoittaa hankkeita, joilla edistetään sisävesiliikenteen ottamista osaksi liikenneketjuja intermodaalisten solmukohtien kautta;
- > helpottaa tullimenettelyjä Tonava-komission ehdottamalla tavalla;
- > yhdenmukaistaa Tonavan ja Reinin sääntelykehykset.

Lisätietoja: www.argedonau.at



Wienin satama (Itävalta)

RANSKA

Réunionin saaren Port Est -sataman laajennus



Kokonaiskustannukset: 72 740 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 29 096 000 EUR

"Intian valtameressä sijaitseva Réunionin saari kuuluu syrjäisiin alueisiin. Sen ulkomaankauppa tapahtuu pääasiassa meriteitse: pelkän meriliikenteen osuus kauppavaihdosta on 99 prosenttia (3,5 miljoonaa tonnia vuonna 2003). Saaren ainoassa kauppasatamassa Port Estissä käsitellään yli 90 prosenttia satamakäynneistä. Saaren voimakas väestönkasvu on johtanut satamaliikenteen huomattavaan lisääntymiseen: liikenteen odotetaan kasvavan 50 000–100 000 tonnia vuodessa vuoteen 2015 asti. Sataman varustelun on seurattava tämän kasvun mukana ja mukauduttava myös laivojen koon muutoksiin. Laajennustöissä suurennetaan ohitusaluetta, laajennetaan tuloväylää ja rakennetaan uusi laituri. Investointien ansiosta Port Estiin voivat saapua 80 000 tonnin alukset, ja satama voi parantaa palvelutarjontaan ja vähentää odotusaikaa. Lisäksi louhitut materiaalit varastoidaan ja käytetään muun muassa satamainfrastruktuurin huoltotöihin kestävän kehityksen edistämiseksi."

Serge Joseph, Eurooppa-solun johtaja, Réunionin saari
serge.joseph@agile-reunion.org

KREIKKA

Harilaos Trikoupsin silta



Kokonaiskustannukset: 770 000 000 EUR
EU:n rahoitusosuus (EAKR): 308 000 000 EUR
EIP:n laina: 385 000 000 EUR

"Rionin ja Antirionin välillä Korintinsalmen länsipuolelle rakennettu Harilaos Trikoupsin silta on 2,88 kilometrin pituinen tiesilta, joka luo tästä lähtien kiinteän yhteyden Peloponnesoksen niemimaan ja Manner-Kreikan välille. Elokuussa 2004 juuri ennen Ateenan olympialaisia avattu silta lyhentää matkaa noin 40 minuuttia. Sillalla, jota käytti ensimmäisen vuoden aikana 4,5 miljoonaa ajoneuvoa, toivotaan olevan tärkeä rooli paikallis- ja aluetason kehittämisessä. Se tekee totta sillasta jo 1800-luvulla haaveilleen Kreikan silloisen pääministerin Harilaos Trikoupsin visiosta, ja on siksi nimetty hänen mukaansa."

Yannis Freris, viestintäpäällikkö, GEFYRA S.A.
ifreris@gefyra.gr
www.gefyra.gr

YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA

Tilausliikennettä maaseudulla



Kokonaiskustannukset: 408 800 EUR
EU:n rahoitusosuus: 201 743 EUR

"Angusin kreivikunnassa Skotlannissa toteutetun Darts-hankkeen (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme / maaseudun tilausliikennettä käsittelevä Angus-ohjelma) tarkoituksena on optimoida paikallisen julkisen liikenteen käyttö tarjoamalla yhdenmukaisia, asiakaslähtöisiä, joustavia ja kestäviä palveluja. Kuljetusjärjestelmä, joka palvelee 1 270 km²:n aluetta (58 prosenttia Angusin pinta-alasta) ja 9 742:ta asukasta (8,9 prosenttia kreivikunnan asukasluvusta), toimii varauskeskuksen kautta, jossa käytetään edistyneitä viestintätekniikoita. Tavoitteena on toteuttaa "alhaalta ylös" -liikennetarkaisuja, jotka soveltuvat maaseudun olosuhteisiin ja erityistarpeisiin. Hankkeen avulla voidaan myös arvioida tilausliikenteen käsitteen teknistä ja organisatorista siirrettävyyttä muihin olosuhteisiin."

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

SUOMI

Kauppakassi



Kokonaiskustannukset: 52 647 EUR
EU:n rahoitusosuus: 31 102 EUR

"Ikäihmisille tarjottujen palvelujen tehostamisen tarve johti Kauppakassi-hankkeen käynnistämiseen Itä-Helsingissä vuonna 1999 Urban-ohjelman puitteissa. Paikalliset sosiaali-toimistot, ikäihmisten palveluja tarjoava Helykoti-yhdistys ja kaksi kauppiasta tekivät tiivistä yhteistyötä kahden vuoden ajan kehittääkseen innovatiivisen kaupassakäyntimallin: kauppiaat käsittelevät tilaukset aamulla ennen kaupan avaamista, Helykodin henkilökunta käy hakemassa tilatut tuotteet ja kuljettaa ne koteihin sähköllä toimivalla pakettiautolla. Ulkoinen arviointi osoitti, että hankkeessa kaikki olivat voittajia: Kauppakassi vähentää kotipalvelujen kustannuksia ja helpottaa iäkkäiden perheenemäntien elämää, kauppiaat saivat uuden merkittävän asiakasryhmän, asiakkaat ovat tyytyväisiä, matkat vähenevät ja liikennemuoto on tarkasti valittu, hiljainen ja puhdas sekä asuinalueille soveltuva. Palvelua on laajennettu muihinkin kaupunginosiin."

Eeva-Liisa Broman, hankepäällikkö, Urban II Helsinki
eeva-liisa.broman@hel.fi
www.urbanfinland.info

Interreg IIIB Luoteis-Eurooppa

"Suurnopeusjuniin liittyvät yhteistyöhankkeet: edistämässä eurooppalaista aluesuunnittelupolitiikkaa"



Gösta Weber, Interreg IIIB "HST4i" -hankkeen koordinaattori, South East England Development Agency (SEEDA)

Kaakkois-Englannin kehitysvirasto (South East England Development Agency / SEEDA) koordinoi kahta monikansallista yhteistyöhanketta, jotka liittyvät yhdennettyihin kuljetuksiin ja suurnopeusjuniin. EAKR:n osarahoittamiin hankkeisiin osallistuu 32 kumppania viidestä maasta: Yhdistyneestä kuningaskunnasta, Ranskasta, Belgiasta, Alankomaista ja Saksasta.

"HST4i"-hankkeessa (High Speed Train Integration / suurnopeusjunien integrointi) toteutetaan suurnopeusjunaverkkoon liittyviä esittelyinvestointeja. Siihen osallistuu 18 yhteistyökumppania viidestä mainitusta maasta, ja sen määrärahat ovat 29 miljoonaa euroa, joista EAKR maksaa 14 miljoonaa. Se on siten suurin Euroopan komission hyväksymä Interreg IIIB Luoteis-Eurooppa -ohjelman hanke.

HST4i-hankkeeseen läheisesti liittyvässä "HSTconnect"-hankkeessa puolestaan pyritään parantamaan toissijaisten alueellisten liikenneverkkojen ja pääsuurnopeusjunaverkon yhteenliitettävyyttä. Hankkeeseen osallistuu 14 kansainvälistä yhteistyökumppania ja sillä on 19 miljoonan euron määrärahat, joista 8 miljoonaa maksetaan yhteisön varoista.

Kaksi esimerkkiä suurnopeusjuniin liittyvistä investoinneista

Kahdessa suurnopeusjunahankkeessa rahoitetut investoinnit ovat hyvin monimuotoisia. Ne käsittävät yhtä lailla vuoden 2012 olympialaisiin liittyviä monien miljardien eurojen operaatioita kuin vaatimattomampiakin toimia, jollainen on esimerkiksi rajatylittävien yhteyksien parantaminen Lille Europe -suurnopeusjuna-asemalla.

Stratfordissa (Lontoo) sijaitseva Newhamin kaupunginosa investoi uuden kansainvälisen aseman, paikallisen aseman ja kaupungin historiallisen keskuksen väliseen jalankulkureittiin. Reitti yhdistää Stratfordin uuden toiminta-alueen nykyiseen kaupunkiverkkoon ja tuo myös ympäröivät asuinalueet saman yhteyden piiriin. Molemmilta asemilta on yhteys vuoden 2012 olympiapaistoon.

Belgiassa kuntien välinen Leiedal uudenaikaistaa Lysin laakson kyliin liikennöivää alueellista verkkoa ja luo

siitä yhteyden Lille Europe -asemalle. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenteen solmukohtien sekä linja-auto- ja juna-asemien ympäristön laatuun.

Näissä kahdessa hankkeessa kokeillaan ja arvioidaan investointeja, joilla pyritään optimoimaan suurnopeusjunien sisäistä koheesiota, ulkoista vaikutuspiiriä ja Luoteis-Euroopan kilpailukykyä edistävää vaikutusta. Niissä suositaan sellaisten johdonmukaisten ja toisiaan täydentävien liikenneinfrastruktuurien käyttöönottoa, jotka vahvistavat maanosan tämän osan monikeskuisista kehittämisistä. Tarkoituksena on varmistaa, että uudet asemat auttavat merkittävästi rappeutuneiden kaupunkialueiden elvyttämisessä ja säilyttävät samalla laadukkaan ympäristön, joka on sopusoinnussa kaupunginosansa kanssa. Yksi keskeisistä tavoitteista liittyy asemien kaavoitusratkaisujen ja toimivuuden parantamiseen matkustajien näkökulmasta, kun samalla varmistetaan infrastruktuurin onnistunut integroiminen paikallisiin oloihin. Asemia ja niiden ympäristöjä pidetään kaupunkiympäristön tilallisena, sosiaalisena ja taloudellisena risteyskohtana.

Monikansalliset toimet, yksi suurnopeusjunahankkeiden keskeisistä ulottuvuuksista

HST4i- ja HSTconnect-hankkeisiin sisältyy monenlaisia kansainvälisiä toimintoja, joilla paitsi lisätään yhteistyökumppaneiden vaikutuspiiriä, myös pyritään saavuttamaan laajempi yleisö. Niitä ovat opinnot, hankevierailut, hyvien käytäntöjen vaihto sekä työpajat, kuten Utrechtissä 10. marraskuuta järjestetty suurnopeusjuna-asemia, niiden lähiympäristöä ja kulkuyhteyksiä käsittelevä "HST Design Workshop". Työpajan työn pohjalta laadittiin "HST Design Guide" (suurnopeusjunien suunnittelupäätös).

Toinen kahden hankkeen yhteinen toiminto on vaikutustenarviointi ("HST Impact Study"), jossa arvioidaan HST4i- ja HSTconnect-hankkeiden yhteydessä toteutettujen investointien lisäarvoa ja sosio-ekonomisia ja ympäristöön liittyviä vaikutuksia.

Strateginen lähestymistapa

Suurnopeusjunahankkeissa luodaan suotuisat olosuhteet talouskehitykselle ja työllisyydelle asemilla ja niiden ympäristössä. Ne edistävät kestävästä kehityksestä vastaamalla liikkumista ja kilpailua paikallis- ja aluetasolla koskeviin kysymyksiin. Strategisesta näkökulmasta katsottuna suurnopeusjunahankkeet hyödyntävät vipuvaikutusta, jonka EAKR voi antaa paikallis- tai aluetasolla merkittävälle liikennehankkeille. Hankkeiden saama lisäarvo näkyy parempana suunnitteluna, nopeampana täytäntöönpanona, täydentävien infrastruktuurien luomisena ja uusien taitojen hankkimisena. Alueelliset liikennehankkeet sijoittuvat lisäarvon ansiosta laajempaan eurooppalaiseen yhteyteen ja osoittavat, miten alueelliset ja paikalliset kumppanuudet voidaan ottaa tehokkaasti mukaan eurooppalaisen politiikan täytäntöönpanoon.

Lisätietoja: <http://www.hst4i.net>



Liikenne uuden sosio-ekonomisen vaiheen kynnyksellä Etelä-Portugalissa

Algarve tienristeyksessä

Vaikka erot sisämaan ja rannikon välillä ovat edelleen suuria, Algarve, joka vielä 50 vuotta sitten oli Portugalin köyhin alue, on nykyisin maan kolmanneksi rikkain tarkasteltaessa varallisuutta asukasta kohden. Algarve ei enää vuoden 2006 jälkeen kuulukaan tavoite 1 -alueisiin. Euroopan unioni on tukenut merkittävällä tavalla tätä edistystä muun muassa myöntämällä huomattavaa rahoitusta liikenneinfrastruktuuriin – tie-, rautatie-, lento- ja meriliikenteen – kehittämiseen. Tästä merkittävästä ja erittäin näkyvästä kehittämistyöstä huolimatta tietynlainen levottomuus nostaa päätään: Algarve on edelleen syrjäinen ja erittäin riippuvainen matkailusta, ja sen on tehtävä oikeita valintoja pitääkseen yllä kasvuaan ja kilpailukykyään.



Moottorien eritasoliittymä: Algarvesta pääsee nyt nopeasti Lissaboniin ja Espanjaan.

Yö on pimeä, Sanlucar de Guadianan talojen valkoiset ääriiviivat erottuvat vain heikosti muutamien katulamppujen valossa, aivan vastapäätä, Espanjan puoleisella rannalla. "Näetkö nuo moottoriveneet? Ne on kaikki ankkuroitu yöksi. Tähän aikaan enää vain päivystävä lääkäri voi onnistua pääsemään joen yli", kommentoi Carlos Cruz, Algarven alueen suhdetoimintavastaava. Olemme Guadianan Portugalin puoleisella rannalla, Alcoutimissa (700 asukasta), vastapäätä espanjalaista Sanlucarin kylää. Välissä on vain pari sataa metriä vettä, mutta siltaa ei kylien välillä ole koskaan ollut. Läheisin kiinteä silta, jota pitkin voi ajaa autolla Espanjaan, on 50 kilometrin päässä pohjoispuolella, Paymogon lähistöllä, tai 50 kilometrin päässä eteläpuolella, vuonna 1992 valmistuneella Guadianan kansainvälisellä satama-alueella. Vaikka Pyreneiden niemimaan molemmat diktatuurit ovat kaatuneet ja maat ovat liittyneet Euroopan unioniin, Guadiana on tällä kohtaa edelleen vai-

keasti ylitettävä raja. "Tämä on luultavasti ainoa asuttu alue Euroopassa, jossa kahden sillan välinen matka – 100 kilometriä – on näin pitkä! Alcoutimin ja Sanlucarin välisen sillan rakentamista pohditaan Interregin yhteydessä, mutta minkäänlaista aikataulua ei vielä ole vahvistettu", pahoittelee Carlos Brito, pitkäaikainen kansanedustaja ja Alcoutimin kaupunginvaltuutettu sekä kuukausittain ilmestyvän paikallisen lehden *Jornal do Baixo Guadianan* vastaava toimittaja. "Rajatylittävä Alcoutim-Sanlucar-yhdistyksemme järjesti tänä kesänä suuren juhlan, jonka ajaksi rakennettiin "silta" liittämällä kummankin kylän veneet kylki kylkeen. Näin haluttiin muistuttaa siitä, miten tärkeää kummallekin rannalle olisi saada kiinteä yhteys."

Silta, jonka rakentamiskustannuksiksi arvioidaan 15 miljoonaa euroa, tulisi todelliseen tarpeeseen, varsinkin nyt, kun kylien asukkaiden välinen kanssakäy-



Risteilyalus on poikennut Alcoutimiin.

minen on lisääntynyt: portugalilaiset ostavat taloja Espanjan puolelta ja yhä useammat espanjalaiset tulevat käyttämään Portugalin tarjoamia palveluja. Pieni asutuskeskus haluaisi myös makrotaloudellisesti ajateltuna liittyä Andevalon markkina-alueeseen. Se on lähellä, mutta vieläkin hankalamman yhteyden päässä sijaitseva espanjalainen alue, jolla toteutetaan Andalusian hallituksen toteuttamaa mittavaa kehittämissuunnitelmaa. *”Voisimme myös herättää henkiin tiiviit kauppayhteydet, etenkin karjakaupan, jota käytiin Espanjan ja Portugalin välillä tällä paikalla 1930-luvulla”*, muistuttaa Carlos Brito.

Vauhtia ja risteilyjä

Sillan puuttumisesta huolimatta Alcoutim on kokenut tänä vuonna todellisen taloudellisen vallankumouksen. Se on kuin pienoismalli siitä, mitä Algarvelle on tapahtunut 30 viime vuoden aikana.

Eristyneisyyden suojaaman Guadianan kesyttämätön luonne on nyt päässyt suosioon: keväästä 2005 lähtien kaksi risteily-yhtiötä, joista toinen on portugalilainen ja toinen belgialais-ranskalainen, poikkeaa Alcoutimissa. Joka viikko kylään saapuu satoja matkailijoita Portimãosta ja Sevillasta, mikä on kuin taivaanlahja paikallisille kauppiaille.

Lisäksi, ja ennen kaikkea, on tie: heinäkuussa 2005 valmistuivat pienen IC 27 -tien kunnostustyöt, joissa tiestä tehtiin korkealaatuinen, turvallinen ja nopea valtatie Alcoutimiin saakka. Alcoutim on sen ansiosta enää 25 minuutin päässä Alagüedien rannikolla sijaitsevasta ”pääkaupungista” Vila Real de Santo Antoniosta. Aika lyhenyi neljäsosaan entisestä. Tieverkon osalta eristyneisyys on siis päättynyt, ja Alcoutim sijaitsee nyt tärkeän, Guadianan kanssa yhdensuuntaisen pohjois-eteläakselin varrella, joka johtaa Bejaan (Alentejo). IC 27 -tien nykyaikaistamisen toivotaan antavan piristysruiskeen Algarven sisämaan itäosalle, Serra de Caldeirãolle.

”Kulkuyhteyksien luominen on erittäin tärkeää, mutta sen lisäksi alueella on oltava sisäistä dynamiikkaa. Onneksi täällä sitä on”, huomauttaa Carlos Brito. Alcoutim pystyy nyt tieyhteyden ja risteilyjen turvin kehittämään ja monipuolistamaan matkailutoimintojaan ja suuntaamaan niitä enemmän hinta-asteikon yläpäähän esimerkiksi edistämällä metsästysmatkailua. Myös paikallisten tuotteiden arvon nostaminen helpottuu: muun muassa pienet paikalliset juustolat kasvattavat asiakaspiiriään, ja Alcoutimin kunta, joka voi tästä realistisesti suunnitella in-

vestoijien houkuttelemista, voi ryhtyä perustamaan elinkeinokeskusta. Tien ansiosta myös väkiluvun voidaan jo huomata vakiintuneen: maaltamuuton vastineeksi kylään on viime aikoina muuttanut Vila Realista, jopa Farosta, tulevia kaupunkilaisia.

IC 27 -tien nykyaikaistaminen on myös esimerkki kolmen Algarvessa toteutettavan liikennealan ohjelman välisestä synergiasta. Ohjelmat ovat kansallinen toimintaohjelma ”kulkuyhteydet ja liikenne” (3,312 miljardia euroa, josta 280 miljoonaa euroa Algarveen), alueellinen PROAlgarve-ohjelma (108 miljoonaa euroa liikennettä koskevaa osa-alueita varten) ja Interreg IIIA Espanja-Portugali, josta rahoitetaan rajatylittäviä hankkeita. IC 27 -tien osuus Monte Francisco–Odeleite (17,5 miljoonaa euroa) kuuluu toimintaohjelmaan ”kulkuyhteydet ja liikenne”, kun taas osuus Odeleite–Alcouthim (14,4 miljoonaa euroa) on Interreg IIIA -hanke. EAKR maksaa kummassakin hankkeessa noin puolet kustannuksista.

Yleisesti ottaen yhteisön tuet – erityisesti EAKR ja koheesiorahasto – ovat mahdollistaneet viimeisten 10:n tai 15 vuoden aikana suurten alueellisten ja alueiden välisten tiereittien huomattavan parantamisen. IC 27 on jo toinen pohjois–eteläsuuntainen tie, joka yhdistää Algarven muuhun Portugaliin. Alueellisen tieverkon nykyaikaistaminen käsittää karkeasti ottaen kaksi kohtisuoraa akselia: A2-moottoritien, jota jatketaan Algarveen asti ja joka kulkee Portugalin halki pohjois–eteläsuunnassa, ja ”Via do Infanten”, joka rakennetaan varsin kaupungistuneelle rannikolle itä–länsisuunnassa. Tämän nelikaistaisen pikatien kautta pääsee vastedes Lagosista Espanjan rajalle.

Rautateillä

Rautateitäkään ei ole unohdettu: koheesiorahaston osarahoittama (yli 320 miljoonaa euroa yhteensä noin 400 miljoonan euron hankkeesta) Algarven kulkuyhteyksien nykyaikaistamishanke kuuluu Euroopan laajuisten liikenneverkkojen ensisijaisen hankkeen nro 8 (”Monimuotoiliikennereitti Portugali/Espanja–muu Eurooppa”) piiriin. Vuonna 2004 valmistuneet yhteensä 339 kilometrin rakennustyöt toteutettiin neljässä vaiheessa, joista kukin vastasi yhtä osuutta. Samassa yhteydessä korjattiin asemia. Rautateiden pohjan uudistustyöt, linjauksien korjaukset tietyissä paikoissa, taideteosten rakentaminen ja mukauttaminen (mukaan luettuna kuuluisa Huhtikuun 25. päivän silta Lissabonissa), tasoristeyksien poistaminen, linjan sähköistäminen sekä liiken-



Faron rautatieasema on uudistetun ratalinjan pääteasema.



Olhãon kauppahalli: kalasataman kunnostus on vauhdittanut myös vanhojen rakennusten korjausta ja uuden elinkeinotoiminnan syntymistä.

nemerkkien ja -opasteiden ja televiestinnän uudenaikaistaminen mahdollistavat nyt Faron ja Lissabonin välisen matkan taittamisen kolmessa tunnissa, kun aiemmin aikaa kului neljä ja puoli tuntia. Portugalin rautatieverkon REFERin liikennemerkki- ja opastevastaava Jorge Rodrigues luettelee tämän perusteellisen uudistuksen etuja: *”ajan säästön lisäksi matkustaminen on turvallisempaa, luotettavampaa ja täsmällisempää; myöhästymiset ilmoitettuun aikatauluun nähden ovat enää 3 minuutin luokkaa entisten 15–20 minuutin sijaan. Myös viihtyisyys on parantunut merkittävästi hiljaisempien vaunujen käyttöönoton myötä. Puhumattakaan ekologisista hyödyistä, joita sähköistäminen tuo tullessaan.”* Tulos: matkustajamäärä on kasvanut noin 30 prosenttia, *”mutta myös rautatien imago on muuttunut, siitä on tullut dynaamisempi”*, lisää Jorge. *”Junissa on yhä enemmän ihmisiä, jotka työskentelevät kannettavalla tietokoneellaan.”*

Toinen matkailuvallankumous

Algarven aluekehityksen koordinoimisesta vastaavan komitean (CCDR) puheenjohtaja Campos Correia tiivistää alueellisen strategian näin: *”Tavoittemme on tehdä Algarvesta yksi Portugalin ja Euroopan kilpailukykyisimmistä alueista 10:n tai 15 vuoden kuluttua. Liikenteen kehittäminen sopii erinomaisesti alueelliseen toimintasuunnitelmaamme, joka on Algarven liittäminen Portugalin ”selkärankaan”. Tämä on jo toteutunut A2-moottoritien valmistumisen (yhteys Setúbaliin, Lissaboniin, Portoon) ja Lissabonin ja Faron välisen rautatien uudistuksen myötä. Lisäksi tavoitteena on tehokkaiden yhteyksien luominen alueeltamme Espanjaan Via do Infanten kautta sekä pitkällä tähtäimellä myös Algarven ja Andalusiin välisen rautatieyhteyden rakentaminen. Lisäksi kehitämme paikallisliikennettä, esimerkiksi kaupunkijunia, Lagos–Portimão–Lagoan ja Loulé–Faro–Olhãon muodostamiin alueellisiin asutuskeskuksiin, joissa kummassakin on 100 000–200 000 asukasta.”*

Tämän erittäin tärkeän ja näkyvän kehittämistyön – ja saavutetun edistyksen aikaansaaman ylpeyden – rinnalla häilyy kuitenkin pieni levottomuus. *”Olemme tienristeyksessä, ja meidän on tehtävä oikeita valintoja”*, varoittaa Faron lentoaseman johtaja Antonio Mendes.

Vuonna 1965 rakennettu lentoasema, joka on saanut useaan otteeseen tukea Euroopan unionilta uudistus- ja laajennustöihin, on Portugalin toiseksi suurin matkustajamäärässä mitattuna (4,7 miljoonaa vuonna 2004). Kuten lentoaseman johtaja toteaa, *”kyseessä on ennen kaikkea ”inbound”-lentoasema eli ulkomaiden matkailijoiden ja loma-asujien maahantulopaikka”*. Algarvessa muutamia vuosia jatkunut kiinteistöbuumi on aiheuttanut sen, että loma-asujia on nykyään yhtä paljon kuin matkailijoita. Lentoaseman asiakaskunta, sekä matkustajat että lentoyhtiöt, muuttuvat siis koko ajan. Tilauslentojen määrä on laskenut vuodesta 1999, kun taas halpalentoyhtiöiden määrä on lisääntynyt.



Pienteurastamo Monchiqueessa: rautatieverkon parantaminen on avannut uusia markkinoita paikallisille tuotteille.

Samanaikaisesti käyttäjät turvautuvat yhä harvemmin matkanjärjestäjiin ja järjestävät itse matkansa edullisimpaan mahdolliseen hintaan. *"Tämän joka puolella Eurooppaa ilmenevän muutoksen lisäksi meillä on vastassamme myös paljon pahempi ongelma: matkailualamme on menettänyt suuren osan kilpailukyvystään, sillä olemme liian kalliita köyhille mutta emme tarpeeksi hienostuneita rikkaille", väittää Antonio Mendes.*

Faron lentoaseman viimeaikainen kaupallinen kehittyminen voisi hyvin päteä koko Algarveen. Kaikki ovat täällä yhtä mieltä siitä, että matkailu on ja pysyy vielä pitkään alueen taloutta pyörittävänä voimana – mikäli sitä kehitetään jälleen kilpailukykyisemmäksi ja kestävämmäksi. Huolimatta voimakkaasta kansainvälisestä kilpailusta matkailualalla, nykymakuun liian betonirakenteisesta rannikosta ja tulipaloista, jotka ovat runnelleet luonnonkauneudesta kuulua alueen osia, kuten Serra de Monchiqueta.

Algarve hakee nyt "toista matkailuvallankumousta". *"Meidän on parannettava laatua ja monipuolistettava toimintaa tarjoamalla korkean lisäarvon tuotteita – se onnistui golfin kohdalla – ja tehtävä matkailu- ja vapaa-ajanklusterista vipuvoima muille elinkeinoaloille, jotka perustuvat osaamiseen ja innovaatioon",* neuvoo CCDR:n puheenjohtaja Campos Correia. Esimerkkeiksi hän mainitsee veneilyn ja jopa huipputason liikuntamatkailun, jota varten on rakennettu maailmanluokan urheilukeskus Vila Real de Santo Antónioon.

Pysytään kurssissa

Kuten Portugalissa usein, pelastus voi tulla mereltä. "Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos" on julkinen organisaatio, joka hallinnoi koko Etelä-Portugalin satamia ja meriliikennettä sekä sisävesiliikenneväyliä (Algarvessa lähinnä Arade- ja Guadiana-joet). Se on eniten tekemisissä kahden sektorin, kalastuksen ja matkailun kanssa. Niiden kehittäminen edellyttää satama-alueiden nykyaikaistamista, mukauttamista ja mahdollisesti jopa toiminnan uudelleen suuntaamista. Instituutin varajohtajan David Assoreiran mukaan: *"kolmenkymmenen vuoden suhteellisen pysähtyneisyyden jälkeen nyt on havaittavissa satamainfrastruktuurien yleistä rappeutumista, vaikka nyt juuri pitäisi avata satamat yleisölle ja antaa ne asukkaiden, matkailijoiden, lasten, kävelijöiden ja muiden käyttöön —. Siksi pitääkin kunnostaa saman tien sekä satamat että niiden lähiympäristöt."*



Olhão satama

Olhåossa, Algarven tärkeimmässä kalastussatamassa, toteutetaan laajaa lähiympäristön kunnostamishanketta (viherväliä, vapaa-ajan alueiksi, retkeilyalueiksi) ja infrastruktuurien laadun parannushanketta (ruoppaukset, aallonmurtajan korvaaminen paremmilla suojilla, uudet laiturit, ponttonit, ankkuripaikat ja muut kalastajille ja veneilijöille tärkeät varusteet, vanhan markkinahallin kunnostaminen jne.) lähes kuudella miljoonalla eurolla, joista EAKR rahoittaa puolet. Myös Lagoan kalastussatamassa tehdään mittavia elvytystoimenpiteitä, joissa etusijalle on asetettu laivaston korjaaminen. Tästä toiminnasta saattaa tulla yhä tärkeämpää lähivuosina huviveneilyn lisääntyessä. *"Algarven laivanrakennustelakoilla on merkittävä kilpailuetu",* selittää David Assoreira. *"Niissä yhdistyvät laatu ja nopeus, ja ne pystyvät toimimaan ulkona ympäri vuoden."*

Portimåon satamassa, jota on mainostettu useiden vuosien ajan Pohjois-Amerikassa, etenkin Miamin messuilla, risteilijämarkkinat ovat kasvaneet voimakkaasti: siellä kävi 17 matkustajalainavaa vuonna 2002, 28 vuonna 2003, 36 vuonna 2004, 54 vuonna 2005... Esimerkiksi 16. elokuuta 2005 kaupungissa nousi maihin peräti 5 000 matkustajaa! Portimåossa yhdistyykin monia etuja: kaunis satama sijaitsee upeissa maisemissa ja on huviveneilijöiden suosiossa. Lisäksi se liitetään suuriin portugalilaisiin löytöretkeilyjoihin, jotka lähtivät matkoilleen lähellä sijaitsevasta Sagresista. Portimåosta matkailija pääsee myös 16 golfkentälle ja voi viettää muutamia päiviä ylellisessä hotellissa ennen laivamatkan jatkamista, koska eräs suuri amerikkalainen risteily-yhtiö omistaa suuren hotellikompleksin Portimåon lähellä.

Sataman ruoppaus ja uuden laiturin rakentaminen (165 metrin pituinen, jotta siihen voi saapua kolme alusta yhtä aikaa) Euroopan unionin osarahoituksella ovat kuitenkin välttämättömiä hankkeita, jotta suurten alusten rantautuminen on mahdollista. Ulapalla liian usein tapahtuvat maihinnousut eivät aina ole kovin käytännöllisiä: esimerkiksi *Legend of the Seas* -laivasta jouduttiin kerran viemään tällä tavalla maihin 160 pyörätuolista olevaa henkilöä.

Satamalaitos panee toivonsa myös Algarven kahteen tärkeimpään jokeen: Guadianaan, tietenkin, mutta myös Aradeen, joka on kulkukelpoinen Silvesiin asti. "Joen muistojen palauttaminen" on hanke, jonka avulla tämän entisen Algarven arabipääkaupungin mielenkiintoa kasvatetaan matkailijoiden silmissä. Merellisten aktiviteettien mainostaminen nuorten keskuudessa on kuitenkin tarpeen, ja David Assoreira pahoittelee sitä, ettei alueella ole merenkulkuhenkilöstön koulutusta kalastusalan koulutusta lukuun ottamatta. *"Se kertoo harmillisesta tilanteesta: Portugalin pitäisi ja se voisi kehittää merellistä toimintaansa. Niin se voisi samalla herättää henkiin vanhat perinteet ja edistää taloudellista tulevaisuuttaan."*

Algarve, joka on käytännössä saanut korjattua yhden suurimmista heikkouksistaan – liikenneinfrastruktuurien riittämättömyyden ja vanhanaikaisuuden –, on siis uusien, entistä monimutkaisempien ja vaativampien haasteiden edessä. Niitä asettavat unionin laajentuminen, maailmanlaajuistuminen ja siitä seuraava jatkuva kilpailu. Se ei kuitenkaan pelota aluekehityksen koordinoimista vastaavan komitean puheenjohtajaa. "Kasvu ja lähentyminen vaativat pitkäaikaista työtä", korostaa Campos Correia. *"On oltava sisukas, pidettävä koko ajan mielessä pitkän aikavälin tavoitteet ja arvioitava edistymistään jatkuvasti. Kehitykseen kuuluu ylä- ja alamäkiä. Tärkeintä on jatkaa matkaa ja pysyä kurssissa, jonka itselleen on asettanut."*

Lisätietoja: www.ccdr-alg.pt

Viro, Liettua, Latvia, Puola, Suomi

”Varsovasta Helsinkiin: ‘Rail Baltica’ on kekseliäs, strateginen ja kestävä hanke”

Pavel Telicka, koordinaattori, Euroopan laajuinen liikenneverkko



Euroopan komission varapuheenjohtaja Jacques Barrot nimitti minut 20. heinäkuuta yhdeksi Euroopan laajuisen liikenneverkon koordinaattoreista. Näillä neuvoston ja Euroopan parlamentin hyväksymillä nimityksillä komissio haluaa puhalttaa uutta tuulta eräisiin ensisijaisiin rautatiehankkeisiin. Koordinaattorien tehtävänä on helpottaa hankkeiden ja erityisesti rajatylittävien hankkeiden täytäntöönpanoa.

Olen itse vastuussa ”Rail Baltica” -hankkeesta, joka on kekseliäs, strateginen ja kestävä rautatiehanke, johon osallistuu Suomen lisäksi neljä Itämeren rannalla sijaitsevaa Euroopan unionin uutta jäsenvaltiota: Puola, Liettua, Latvia ja Viro. Pohjois–eteläsuuntaisen Helsinki–Tallinna–Varsova-akselin ympärille punoutuva Rail Baltica luo suoran yhteyden Baltian maista ja Puolasta Euroopan unionin ytimeen ja vahvistaa näin sisämarkkinoita ja edistää mukana olevien maiden integraatiota. Liettuan ja Puolan välinen lyhyt 70 kilometrin raja on ainoa maayhteys Baltian maiden ja muun unionin välillä. Tehokkaiden ja kestävien liikenneyhteyksien luominen tämän rajan kautta on siten erittäin tärkeää asianomaisille maille, mutta myös koko Euroopan unionille.

Aluksi aluepolitiikan pääosasto tekee toteutettavuustutkimuksen, jonka pitäisi valmistua vuoden 2006 loppuun mennessä. Tarkoituksena on määritellä mahdollisen rautatieyhteyden taloudellinen kannattavuus, mutta myös ottaa huomioon monia muita asiaan liittyviä näkökohtia, kuten hankkeesta aiheutuvat ympäristövaikutukset alueisiin, joiden lävitse rautatie kulkee. Olen poliittisten päättäjien kanssa käytyjen ensimmäisten keskustelujen perusteella varma siitä, että Tallinna–Varsova-linjan parantaminen on kannattavaa, mutta odotakaamme tutkimuksen tuloksia.

Rail Baltica -rautatiereitit houkuttelee investoijia liikennekäytävälle, jota käytetään jo ”Via Baltica” -tieyhteytenä. Aluesuunnittelun osalta se täydentää Interreg-toimia Itämeren alueella. Lisäksi se mahdollistaa Puolan ja Baltian maiden yhdistämisen Skandinavian maiden suunnittelemaan ”Pohjois-maiden kolmioon” ja Venäjään, erityisesti erittäin tiheästi asuttuun Pietarin alueeseen.

Toistaiseksi liikennevirta kulkee pääasiassa itä–länsisuunnassa EU:hun Itämeren satamien kautta kuljetettavien venäläisten tuotteiden, pääasiassa raaka-aineiden, suuresta määrästä johtuen. Alueen strateginen merkitys voisi kuitenkin vielä kasvaa voimakkaasti, jos Kiina toteuttaisi aikomuksensa ja lähettäisi ajan säästämiseksi tuotteensa rautateitse Siperian halki Itämeren satamiin sen sijaan, että se käyttäisi laivayhteyttä Suezin kanaalin kautta. Rail Baltica -yhteys voisi siinä

tapauksessa olla pohjois–eteläsuuntainen reitti tätä kauttakulkuliikennettä varten.

Hanke on myös kestävä vaihtoehto tieliikenteelle rahdinkuljetuksen ja pitkällä aikavälillä myös matkustajien osalta. Monet Itämeren maiden hallitukset pitävät Rail Baltica -yhteyttä jo nyt kehityksen vipuvoimana. Näyttää siltä, että Baltian maiden kaupungit kilpailevat jo siitä, mikä niistä pääsee tulevan rautatiereitin varrelle. Se on mielestäni hyvä merkki.

Hankkeen onnistuminen edellyttää kuitenkin sitä, että viiden osallistujamaan näkemykset sen potentiaalista ovat lähempänä toisiaan. Hankkeen edistämiseksi tarvitaan vakaata päättäväisyyttä. Tämän yhteisen vision löytämisen helpottaminen on nähdäkseni yksi tärkeimmistä tehtävistäni. Olen sitä varten aktiivisesti yhteydessä kaikkiin asianomaisiin toimijoihin, eli todennäköisiin asiakkaisiin ja käyttäjiin, työmarkkinaasapuoliin, alue- ja paikallisviranomaisiin, rautatien rakennusmateriaalin valmistajiin, ja tietenkin rautatieyhtiöihin.

Rail Baltica -hankkeen tai oikeammin ”Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan ensisijaisen hankkeen nro 27”, kuten sitä virallisesti kutsutaan, kustannukset voitaisiin rahoittaa – tietyissä tapauksissa jopa 80 prosenttiin asti – koheesiorahastosta. Kaikki riippuu kauden 2007–2013 rahoitusnäkymien ⁽¹⁾ summasta, mutta eräät vaikutusvaltaiset henkilöt, kuten useat Euroopan parlamentin jäsenet, kannattavat ensisijaisen liikennehankkeiden kokonaisrahoitusta.

Olen matkustanut itse Helsingistä Varsovaan, osan matkaa toimittajien kanssa, tutustuakseni omin silmin infrastruktuurin nykytilaan ja arvioidakseni kehitettävissä olevia kohtia ja pullonkauloja. Aion toimia aktiivisesti sen puolesta, että tämä tärkeä eurooppalainen alueellinen akseli luodaan mahdollisimman pian.



Helsingin (Suomi) rautatieasema

⁽¹⁾ Kauden 2007–2013 rahoitusnäkymiä ei ole vielä vahvistettu tämän artikkelin kirjoittamisen ajankohtana (marraskuu 2005).

Espanja

”Barcelonan sataman laajentaminen edellytti Llobregat-joen uoman siirtämistä – ja ympäristön huomioon ottamista”

Josep Oriol, toimitusjohtaja, Barcelonan satama



Vuonna 2000 aloitettu ja vuonna 2004 valmiiksi saatu Llobregat-joen uoman siirtäminen on merkittävä tapaus Barcelonan liikennehistoriassa. Llobregat-jokea pidettiin jo eräissä 1900-luvun ensimmäisten kolmenkymmenen vuoden aikana esitetyissä uskaliaissa vapaasatama- ja vapaa-aluehankkeissa, joissa suunniteltiin suuren satamainfrastruktuurin rakentamista Montjuïc-vuoren eteläpuolelle, tulevan sataman fyysisenä rajana. Sisällissota ja sitä seurannut kansainvälinen eristyneisyys hidastivat huomattavasti Espanjan talouskasvua ja sitä kautta myös Barcelonan satamahanketta. Vuoden 1959 vakaussopimus merkitsi Espanjan talouden uutta avautumista ulkomaille. Barcelona sai siten takaisin asemansa valtamerten välisenä satamana, mikä aiheutti myös laajennustarpeen.

Llobregat-joen uoman siirto oli ehdoton edellytys sataman laajentamiselle. Sitä pohdittiin ensimmäisen kerran 1960-luvulla, ja eräissä hankkeissa, kuten kauppa-, teollisuus- ja merenkulkukamarin alulle panemassa hankkeessa, ehdotettiin toimenpiteitä, joilla olisi ollut tuntuvia ympäristövaikutuksia, sillä niissä suunniteltiin joenuoman ohjaamista mereen 9 kilometrin päässä tuolloisen joki-suun eteläpuolella.

Vuonna 1994 vastuutahot käynnistivät hankkeen, jota kutsutaan Delta-suunnitelmaksi. Llobregatin ohjaaminen kahden kilometrin päähän ja kanavointi olivat johtolankoina hankkeessa, joka koski paitsi sataman laajennusta, myös lentoaseman kehittämistä, uusien teiden ja rautateiden rakentamista, vedenpuhdistuslaitoksen käyttöönottoa ja laajan luononsuojelualueen perustamista.

Joenuoman siirtämisen ansiosta Barcelonan sataman laajennustyöt voitiin aloittaa joulukuussa 2001. Siihen on osoitettu miljardin euron määrärahat, josta koheesiorahasto rahoittaa 277 miljoonaa. Laajennuksessa sataman kokoluokka muuttuu täydellisesti: sen pinta-alasta tulee 2,3-kertainen eli 1 265 hehtaaria, ja satamaan rakennetaan 30 kilometriä laitureita.

Käynnissä olevat työt muodostavat lähtökohdan sataman kehittämiselle. Kasvu on samalla sekä määrällistä (uudet laiturit, uudet nosturit, uudet

kulkuyhteydet) että laadullista (uudet merireitit, eurooppalaisten yhteyksien lisääntyminen, asiakaspalvelun parantuminen). Konttien määrä lisääntyy 2 miljoonasta 6 miljoonaan, eli vuotuinen määrä on 90 miljoonaa tonnia.

Laajamittaisella työmaalla kunnostetaan myös kulkuyhteyksiä, joita satama laajennuksensa jälkeen tarvitsee. Entiseltä joenuomalta vapautunut alue muodostaa erinomaisen käytävän tulevia maayhteyksiä varten: siihen rakennetaan nelikaistainen moottoritie, joka on tarkoitettu yksinomaan rekka-autoille. Siltä on myös suora yhteys Espanjan ja Euroopan tieverkkoon. Lisäksi rakennetaan neljä uutta rautatielinjaa, jotka johtavat uusille laitureille rakennettaville tavara-asemille.

Barcelonan sataman laajennustyötä tehdään mahdollisimman ekologisesti. Siihen liittyy toimia, joilla vähennetään töiden mahdollisia haittavaikutuksia. Sataman kehittämisessä noudatetaan tarkasti satama- ja ympäristölainsäädäntöä, ja siihen sisältyy joitakin toimia, joilla parannetaan koko Llobregatin suistoalueen ympäristön tilaa. Entiseen joenuomaan on jätetty 10 hehtaarin suuruinen kosteikko siellä asuvan eläimistön suojelemiseksi. Yksi parhaillaan toteutettavista toimita – 2 kilometrin pituisen uimarannan rakentaminen joen uuden suun eteläpuolelle tuomalla alueelle miljoonia tonneja hiekkaa – on toinen esimerkki satamaviranomaisten pyrkimyksistä toteuttaa kestävä ja ympäristöä kunnioittava infrastruktuuri.



Suuretkin alukset mahtuvat uusiin satamalaitureihin.

BULGARIA

Sofian lentoaseman uudistaminen



Kokonaiskustannukset: 148 756 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 50 000 000 EUR

"Sofian lentoasema on liikematkailijoiden ja matkailijoiden tärkein pääsyreitti Bulgariaan. Sen nykyvarustelu ei kuitenkaan tarjoa riittävästi palveluja matkustajille eikä ilmailualan toimijoille. ISPA-hankkeen puitteissa rakennetaan uusi matkustajaterminaali ja kaikki siihen liittyvät rakennelmat: kulkuyhteydet, takseille varatut kaistat, pysäköintialueet jne. Töitä tehdään laajemmalla kehityksessä, joka käsittää kiitoratojen pidentämisen ja uudelleensuuntaamisen, jotta suuret jumbojetit voivat laskeutua lentoasemalle ja jotta samalla voidaan vähentää Sofian asukkaille aiheutuvaa melusaastetta."

Nelly Yordanova, Bulgarian tasavallan liikenne- ja viestintäministeriö
nyordanova@mtc.government.bg

SLOVAKIA

Bratislava Rača–Trnava -rautatieosuuden nykyaikaistaminen



Kokonaiskustannukset: 51 422 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 38 566 500 EUR

"Bratislava Rača–Trnava -rautatie kuuluu eurooppalaiseen liikennekäytävään nro V, joka Slovakiassa kulkee Bratislavasta Ukrainan rajalla sijaitsevaan Čierna nad Tisouun Žilinan ja Košicen kautta. Žilina se risteyytyy Varsovaan ja sieltä Itämeren rannalla sijaitsevaan Gdanskiin johtavan liikennekäytävän nro VI kanssa. Linjan nykyaikaistamistöillä pyritään ensinnäkin varmistamaan hyvät kulkuyhteydet Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon ja luomaan korkealaatuiset rautatieyhteydet asianomaisten maiden välille. Hanke, jonka ISPA rahoittaa maaliskuun 2002 ja joulukuun 2005 välisten töiden osalta, käsittää muun muassa 750 kilometrin pituisen esijännitteisen betonikannen rakentamisen, tasoristeysten poistamisen ja kaikkien Bratislava Račan ja Trnavan välillä sijaitsevien asemien uudistamisen. Junat voivat tällä entistä turvallisemmalla ja hiljaisemmalla linjalla ajaa 160 kilometrin tuntinopeutta."

Miroslav Matúšek, Slovakian tasavallan rautatiet (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

UNKARI

Budapestin kehätien pidennys



Kokonaiskustannukset: 334 893 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 284 659 050 EUR

"Koheesiorahasto osarahoittaa Unkarin pääkaupungin ympäri rakennettavaa kehämootoritietä. Kun itäisen osuuden 26,5 kilometrin osuus saadaan valmiiksi, siltä pääsee moottoriteille M1, M3, M5 ja M7 sekä useille Budapestiin päätyville valtateille. Hanke vähentää pääkaupungin ja sen tulo- väylien tukoksia ja lopettaa näin autoilijoiden jokapäiväisen painajaisen. Kauttakulkuliikenteen ja erityisesti rekkaliikenteen sujuvoittamisen lisäksi uusi kehätie vähentää kaupungin saastumista ja kannustaa perustamaan uusia yrityksiä alueelle. Infrastruktuurissa otetaan huomioon tiukimmat ympäristö- ja turvallisuusvaatimukset. Työt on tarkoitus saada valmiiksi marraskuussa 2007."

Tompos Attila, EU-koordinaattori, kansallinen moottoritietiehtiö
tompos.attila@nart.hu

ESPANJA

Gijonin sataman laajennus



Kokonaiskustannukset: 563 900 000 EUR
EU:n rahoitusosuus (koheesiorahasto): 247 500 000 EUR
EIP:n laina: 250 000 000 EUR

"Unioni tukee merkittävästi Espanjan satamainfrastruktuurien nykyaikaistamista. Euroopan investointipankki (EIP), joka on rakennerahastojen kumppani, antaa lainojensa lisäksi myös teknistä apua muun muassa tarvearviointin alalla. Viimeaikainen esimerkki tästä on Gijonin tehty erittäin lupaava investointi. Koheesiorahaston ja EIP:n lainan turvin rahoitetulla Asturian tärkeimmän sataman laajennushankkeella pyritään kasvattamaan Gijonin kautta kulkevan merirahdin käsittely- ja varastointikapasiteettia. Ensisijaisesti hankkeessa vahvistetaan aallomurtajia ja laajennetaan varastointi- ja ankkurointialueita, jotta satamaan voivat saapua kaikkein suurimmatkin alukset."

Andrew Allen, Euroopan investointipankki
ALLEN@eib.org

2007–2013: Uuden ohjelmakauden valmistelu Inforegio-verkkosivuston avulla

Jäsenvaltiot ja alueet valmistelevat parhaillaan seuraavaa ohjelmakautta 2007–2013. Inforegio-verkkosivustolla on paljon tietoa ja tärkeitä asiakirjoja kaikille tähän toimintaan osallistuville. Tarkoituksena on helpottaa osapuolten välistä yhteistyötä ja tiedottaa yleisölle valmistelujen edistymisestä. Aluepolitiikan pääosasto ottaa mielellään vastaan kysymyksiä ja mielipiteitä.

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

