



lt



Europos Sąjunga
Regioninė politika

info regio

| Nr. 18 | 2005 m. gruodžio mėn. |

panorama



**Transportas –
regionų plėtros variklis**

Turinys

Transportas – regionų plėtros variklis

Transporto infrastruktūra: augimo ir sanglaudos derinimas Europoje

Nors transporto infrastruktūra būtina regionų ekonomikos augimui, socialinei sanglaudai ji naudinga tik tam tikromis sąlygomis.

Darnusis transportas – Europos politikos prioritetas

Parama aplinką tausojančioms transporto rūšims – vienas iš keturių svarbiausių Bendrijos tvariojo vystymosi strategijos ramsčių. Skatinti transporto ir ekonomikos augimą – pagrindinis Europos politikos tikslas.

Pavyzdys: Dunojaus šalys

Praktinis ERPF lėšų panaudojimas: Prancūzija, Jungtinė Karalystė, Graikija, Suomija

Pavyzdys: Interreg IIIB Šiaurės Vakarų Europa

Reportažas: Algarvė kryžkelėje

Transporto modernizavimas – naujas pietų Portugalijos socialinės ir ekonominės plėtros etapas.

Pavyzdys: Estija, Lietuva, Latvija, Lenkija, Suomija

Pavyzdys: Ispanija

Praktinis Sanglaudos fondo ir ISPA lėšų panaudojimas

Nuotraukos (puslapiai): Europos Komisija (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).

Viršelės: Per Belfasto uostą (Jungtinė Karalystė) tranzitu gabenami konteineriai.

Rengiant šį numerį bendradarbiavo: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues ir Maj Theander.

Atsakingasis redaktorius: Thierry Daman, Europos Komisija, Regioninės politikos generalinis direktoratas

Šis žurnalas leidžiamas anglų ir prancūzų kalbomis perdirbtamel popieriuje.

Teminis archyvas pateiktas 19 Europos Sąjungos kalbų tinklalapyje
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

Šio leidinio straipsniai neturi teisinės galios.

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Transporto infrastruktūra: augimo ir sanglaudos derinimas Europoje

Yves Crozet ⁽¹⁾

Nors transporto infrastruktūra būtina regionų ekonomikos augimui, socialinei sanglaudai ji naudinga tik tam tikromis sąlygomis



Tiltas per Bilbao-Santanderio (Ispanija) greitkelį

Šeštojo dešimtmečio pabaigoje įkurta Europos ekonominė bendrija iškart susidūrė su nevienodo valstybių narių gyvenimo lygio problema. Pavyzdžiui, tuo metu smarkiai skyrėsi Vokietijos ir Italijos vienas gyventojui tenkantis BVP. Šis skirtumas buvo dar ryškesnis, lyginant atskirų regionų BVP vienam gyventojui: Badenas-Viurtembergas ar Île de France buvo kur kas turtingesni nei Apulija ar Sicilija. Šis svarbus klausimas iš naujo iškildavo sulig kiekvienu Europos Sąjungos plėtros etapu. Naujosiose šalyse, kurios paeiliui įstojo į Europos Sąjungą (Graikijoje, Ispanijoje, Portugalijoje, Lenkijoje ir t. t.), buvo – ir vis dar esama – regionų, kurių BVP vienam gyventojui 15 kartų mažesnis nei turtingiausiuose regionuose.

Kadangi vienas Europos Sąjungos tikslų – valstybių narių gyvenimo lygio suvienodinimas, buvo neįmanoma taikstyti su tokia padėtimi arba tikėtis, kad ją pataisys gyventojų migracija iš neturtingų zonų į dinamiškas. Suteikti sunkumų turintiems regionams galimybę gerokai ir, jeigu įmanoma, sparčiau nei kituose regionuose pakelti ekonomikos lygį tapo vienu iš Europos Sąjungos prioritetų. Šiuo požiūriu transporto infrastruktūrai teko svarbus vaidmuo – suderinti ekonomikos augimą ir socialinę sanglaudą.

Nereikia kalbėti apie „neįmanomą misiją“, tačiau svarbu pabrėžti, kad infrastruktūros plėtra nėra panacėja. Nors transporto infrastruktūra būtina regionų ekonomikos augimui, socialinei sanglaudai ji naudinga tik tam tikromis sąlygomis.

Raida ir konvergencija – du transporto infrastruktūros uždaviniai

Rinkos ekonomikoje ekonomikos raida grindžiama ne vien technikos pažanga ir dėl to išaugusiu našumu. Kaip iš pat pradžių įrodė garsūs politinės ekonomijos kūrėjai Adamas Smithas ir Davidas Ricardo, svarbų vaidmenį vaidina ir tarptautinis darbo pasidalijimas. Net tokiame pasaulyje, kuriame nėra technikos pažangos, glaudūs ryšiai tarp gamybos sričių su skirtingomis gamybos sąnaudomis savaime garantuoja kolektyvinį pelną. Šių teoretikų išvalgą vėliau patvirtino šiuolaikinių ekonomistų darbai, kuriuos vainikavo garsioji „HOS“ (Heckshero, Ohlino ir Samuelsono) teorema, pagal kurią laisvas prekių ir paslaugų judėjimas veiksmingai kompensuoja nevienodą gamybos veiksnių pasiskirstymą tam tikrose teritorijose. Mes susiduriame su tuo kasdien, net jei esame linkę tai užmiršti. Kas kartą, kai geriame kavą ar arbatą, kai vairuojame automobilį, mes vartojame produktus (šiltųjų kraštų gaminius, naftą ir t. t.), kurie Europoje beveik negaminami, bet yra mums pasiekiami dėl tarptautinio darbo pasidalijimo.

Šiuo požiūriu transporto infrastruktūrai tenka esminis vaidmuo. Būtent ji užtikrina prekių judėjimą ir teritorijų ryšius. Vokiški automobiliai, švediški baldai ar suomiški telefonai parduvinėjami visoje Europoje, kaip ir ispaniški vaisiai bei daržovės ar itališki rūbai. Veiksmingų transporto sistemų plėtra suteikia gamintojams galimybę išplėsti realizavimo rinką, skatinant

⁽¹⁾ Liono 2 universiteto ekonomikos mokslų profesorius, Transporto ekonomikos laboratorijos (LET) direktorius, UMR CNRS n°5593 (www.let.fr).

masinę gamybą ir mažinant produkcijos vieneto savikainą. Kadangi gaminių savikaina mažėja greičiau, nei tuo pat metu auga transporto sąnaudos, šioje sistemoje laimi galutinis vartotojas. Dabar jis susiduria su įvairialype ekonomika, kurioje Europos šalys keičiasi „nedideliais skirtumais“. Vokietijos vairuotojai gali pirkti ispaniškus automobilius, o Prancūzijos gurmanai – mėgautis itališkais vynais...

Taigi svarbiausias transporto infrastruktūros uždavinys – skatinti kryptingą sąnaudų mažėjimą ir su tuo susijusį bendrą ekonomikos augimą. Tačiau šis uždavinys ne vienintelis – reikia atsižvelgti ir į konkrečią tam tikros teritorijos situaciją. Kaip rodo patirtis, gamybos ir vartojimo centrai dėl akivaizdžios pasiekiamumo priežasties linkę kurtis kuo arčiau veiksmingiausių infrastruktūrų. Geležinkelio raida XIX amžiuje ir greitkelių bei oro uostų plėtra XX amžiuje įrodė, kad transporto infrastruktūra daro didelę įtaką teritorijų plėtrai ir jų hierarchizavimui. Regionams, turintiems išplėtotą transportą, sekasi kur kas geriau nei izoliuotoms sritims. Dėl to transporto infrastruktūros kūrimas ir finansavimas jau seniai tapo vienu svarbiausių valstybių uždavinių. Norėdamos sustiprinti tautinę vienybę, valstybės jau seniai ėmė rūpintis kanalų kasimu ir geležinkelių ar greitkelių tiesimu arba atidžiai stebėti šiuos darbus, kad ir vieni, ir kiti atneštų kuo daugiau naudos jų teritorijai.

Panašus uždavinys iškilo ir Europos Sąjungai. Kaip nurodoma 1977 metų MacDougallo ataskaitoje ⁽²⁾, atokiems ir mažiau išsivysčiusiems regionams būtina turėti šiuolaikinę transporto infrastruktūrą, kuri užtikrintų prieigą prie rinkų, tiek jas aprūpinant, tiek realizuojant vietinės gamybos prekes. Taip transporto infrastruktūros finansavimas tapo viena pagrindinių Bendrijos šalių solidarumo formų. Žmonių solidarumas – tai daugiausia valstybių narių kompetencija (socialinis draudimas, parama labiausiai skurstantiems gyventojams ir pan.), o regionų solidarumas tapo svertu, kurio pagalba Europoje vienodinant gyvenimo lygį skatinama socialinė sanglauda. Pavyzdžiui, tokios šalys kaip Graikija, Ispanija ⁽³⁾ ar Portugalija, gavo daugybę Europos Sąjungos lėšų (EIB subsidijų bei paskolų) automobilių kelių ir geležinkelių tinklui atnaujinti. Šiandien tokio po-



Aalborgas (Danija): regionų oro uostai skatina ekonomikos plėtrą

būdžio parama, tik kiek mažesnė, teikiama dešimčiai naujų valstybių narių, taip pat ir šalims kandidatėms. Transporto tinklų atnaujinimas ir jų sujungimas – konkreti Bendrijos šalių solidarumo išraiška. Apie tai liudija didieji Europos „koridoriai“ arba neseniai pasirodžiusi Van Mier-to ataskaita ⁽⁴⁾, kurioje Europos Sąjungai siūloma bendrai finansuoti daugiau nei dvidešimt stambių infrastruktūros projektų, kurie daugiausia skirti pasienio regionams ir todėl yra tarptautinės reikšmės.

Sanglauda ar poliarizacija?

Iš ankstesnių samprotavimų matyti, kad atsižvelgiant į svarbų ekonominį ir socialinį transporto sistemų vaidmenį, būtina imtis didelių darbų infrastruktūros srityje. Reikia skubiai įgyvendinti Van Mier-to ataskaitoje nurodytus projektus ir priimti su jais susijusius biudžetinius bei finansinius sprendimus. Bet kodėl susidaro įspūdis, kad Europa ir nemažai valstybių narių delsia to imtis? Koks vidinis balsas mums šnabžda, kad transporto infrastruktūra nėra panacėja? Kad laukiamo poveikio – augimo ir sanglaudos – gali ir nebūti? Kad gali kilti neigiamų padarinių, ypač aplinkos apsaugos srityje? Negalima nuleisti negirdomis šių klausimų ar numoti į juos ranka. Jie kaip tik skatina atidžiai išnagrinėti situaciją, nes įvardija sąlygas, kurios būtinos, norint sėkmingai įgyvendinti dvejopą transporto infrastruktūros misiją.

Pirmiausia pažvelkime, kokie klausimai ir abejonės kyla viešiesiems ir privatiems finansuotojams, prieš pradėdant investuoti į naują transporto infrastruktūrą.

Pirmoji abejonė yra techninio ir ekonominio pobūdžio: ar įgyvendinus projektą, pasitvirtins projekto kūrėjų numatytas eismo srautas? Iš daugybės pastarojo meto pavyzdžių matyti, kad prognozės neretai būna pernelyg optimistiškos: Eurotunnelis, M1 greitkelis Vengrijoje, Reino–Maino–Dunojaus vandens kelias – tai investicijos, kurių rezultatas nepateisino lūkesčių. Todėl sprendimus priimančys asmenys baiminasi rizikos (dėl realių statybos sąnaudų, faktinio eismo srauto ir pan.)



Naujas geležinkelių depas Droghedoje (Airija)

⁽²⁾ Europos Komisija, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration* (MacDougallo ataskaita), Briuselis, 1977.

⁽³⁾ Europos Sąjungos parama, kurią Ispanija gavo po įstojimo, daugiau nei dešimtmetį sudarė 1 % jos BVP.

⁽⁴⁾ Europos Komisija, *Projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport à l'horizon 2020 – Rapport du groupe à haut niveau*, Briuselis, 2003 (http://europa.eu.int/com/ten/transport/revision/hlg_en.htm).

ir atideda galutinį sprendimą, kaip įvyko naujos geležinkelio linijos tarp Italijos ir Prancūzijos atveju.

Antroji abejonė susijusi su aplinkos apsauga. Ar vystant infrastruktūrą, ypač oro uostų ir greitkelių, nebus skatinamas nedarbus mobilumas? Kai pažeidžiamoje teritorijoje jau yra nutiestas greitkelis ar geležinkelis, jos gyventojai baiminasi bet koks naujo projekto, net jei ketinama tiesiog išplėsti esantį ruožą.

Trečioji abejonė yra socialinio ir vietinio pobūdžio. Kam iš tiesų naudinga naujoji transporto infrastruktūra? Ar laukiamas „struktūrizuojamasis poveikis“ nebus veikiau priešingas? Ar nutiesus naująjį greitkelių, kuris turėtų panaikinti atokaus regiono izoliaciją, nepaspartės darbo vietų „perkėlimas“ ir dalies gyventojų emigracija į labiau išsivysčiusias sritis? Tokiu atveju laukiamą gyvenimo lygio konvergenciją daugiausia lemtų darbo jėgos mobilumas, o tai prieštarautų solidarumo logikai.

Šios abejonės visiškai pagrįstos. Dabar, kai Europos gyventojų skaičius beveik nusistovėjo, kai laikomasi tvariosios plėtros principų, nebederėtų transporto infrastruktūros laikyti burtų lazdele, galinčia išspręsti visas problemas. Būtina suprasti, kad kai kurių projektų reikia atsisakyti arba juos atidėti, kad ir kaip juos remtų kai kurie lobistai. Abejonė turi tapti atsvara optimistiškoms eismo srauto prognozėms. Tačiau tai nereiškia, kad nebūtina daugiau finansuoti naujų Europos transporto infrastruktūrų. Jos vis dar reikalingos dėl ekonominių ir socialinių priežasčių, bet jas tyrinėjant ir planuojant derėtų atsižvelgti į tam tikras sąlygas.

Pirmiausia būtina atskirti šalis, kurių gyvenimo lygis dar smarkiai atsilieka nuo Europos vidurkio ir nuo labiausiai išsivysčiusių regionų. Nereikėtų, prisidengiant aplinkos apsauga, uždrausti Lenkijai ar Graikijai kurti veiksmingą greitkelių tinklą. Kaip žinia, asmenų ir prekių judėjimas yra galingas ekonomikos augimo veiksnys. Šio teiginio negalima užmiršti. Nors būtina vengti pernelyg didelių investicijų ir nesubsidijuoti mažo intensyvumo infrastruktūrų, negalima drausti investuoti nei naujosiose, nei senosiose valstybėse narėse. Šiuo metu besiplečianti



Intermodalinė geležinkelių ir automobilių kelių platforma Prate (Italija)

viešojo ir privataus sektorių partnerystė (PPP) yra geras būdas atskirti gerus infrastruktūros projektus nuo blogų. Šis metodas padeda geriau įžvelgti rizikos veiksnius ir optimaliai paskirstyti juos tarp projekto dalyvių. Valstybinės institucijos turi aiškiai atsakyti į klausimą apie eismo srauto riziką: ar jos pasirengusios priimti atsakomybę už tai, ar ne?

Be to, reikia patikslinti, kokį poveikį patirs ekonomikos augimas ir socialinė sanglauda. Užuoat žadėjus visuotinį augimą, kur kas logiškiau parodyti, koks bus poliarizacijos poveikis sukūrus naują infrastruktūrą. Teigiami ir neigiami naujų eismo srautų padariniai tam tikroje srityje pasiskirstys netolygiai. Užuoat abstrakčiai kalbėjus apie „struktūrizuojamąjį poveikį“, patartina remtis imitaciniais transporto ir lokalizacijos sąveikos modeliais, kurie aiškiai rodo, kas laimės, o kas pralaimės. Tokia eiga gali paskatinti daugiau ar mažiau atviras derybas, kurios, nors ir nebūdamos patraukliausia demokratijos forma, vis dėlto yra būtinos.

Taigi šiandien reikia naujai pažvelgti į transporto infrastruktūros poveikį ekonomikos augimui ir socialinei sanglaudai. Nors pagrindiniai procesai lieka tie patys (gamybės sąnaudų mažėjimas, realizavimo rinkų plėtra ir poliarizacija), derėtų aiškiau atskleisti įvairialypį jų pobūdį.



Transporto priemonių su oro pagalvėmis tarnyba Kalmare (Švedija)

Investuoti į transportą reiškia investuoti į regionų plėtrą – tai EIB principas ir prioritetas

Europos investicijų bankas (EIB), 2004 metais skyręs 43,2 mlrd. eurų paskolų ES tikslams įgyvendinti, yra pagrindinė Europos Sąjungos finansinė institucija. Transporto investicijų rėmimas laikoma viena svarbiausių jo veiklos sričių.

EIB yra pagrindinis transeuropinių transporto tinklų kreditorius, nuo 1993 metų šiai sričiai skyręs daugiau nei 60 mlrd. eurų. Šie projektai, kurie beveik visada būna stambūs ir labai sudėtingi, dažnai sukelia rimtų visuomenės diskusijų ir aplinkosaugos iššūkių. Jų įgyvendinimas neretai gali vėluoti, todėl juos būtina kruopščiai parengti ir užtikrinti tinkamus tolesnius veiksmus.

Per pastaruosius dešimt metų EIB finansavo projektus visose transporto srityse: automobilių kelių (kelių ir greitkelių tiesimas, ypač Graikijos, Ispanijos bei Portugalijos kelių tinklų atnaujinimas); geležinkelių (tradicinių geležinkelio linijų modernizavimas ir naujų greitųjų traukinių geležinkelio linijų tiesimas Prancūzijoje, Belgijoje, Ispanijoje, Italijoje, Nyderlanduose ir Jungtinėje Karalystėje); jūrų kelių (uostų infrastruktūros plėtra ir modernizavimas, ypač Nyderlanduose, Portugalijoje, Ispanijoje, Graikijoje ir Švedijoje); oro kelių (oro uostų atnaujinimas, pavyzdžiui, Italijoje, Graikijoje, Vokietijoje ir Airijoje). EIB taip pat aktyviai remia naujų valstybių narių įvairių transporto infrastruktūros sričių plėtrą, kadangi jos yra svarbios stiprinant jų ekonomiką.

Bankas finansuoja ir miesto transporto projektus. Pastaruosius penkerius metus tokio pobūdžio projektams jis skyrė 10,7 mlrd. eurų, iš jų 92 % – viešojo sektoriaus veiklai. Tokiais projektais skatinama pereiti nuo privataus transporto prie viešojo, siekiama sumažinti transporto grūstis ir ne tik pagerinti oro kokybę bei sumažinti triukšmą, bet ir kovoti su klimato kaita, didinant energijos efektyvumą bei ribojant CO₂ išmetamų kieki. Žodžiu, tokie projektai padeda gerinti mūsų gyvenimo kokybę.

Stambiomis transporto investicijomis ES regionuose remiama teritorinė sanglauda, didėja išsiplėtusios Europos Sąjungos regionų konkurencingumas. Transporto investicijos skatina asmenų ir prekių judėjimą tarp valstybių

narių, todėl joms tenka pagrindinis vaidmuo stimuliuojant vidaus rinką ir stiprinant Europos sanglaudą. Didelė dalis EIB transporto plėtrai skirtų paskolų teikiama mažiausiai išsivysčiusiems regionams.

Palaikyti socialinę ir ekonominę ES sanglaudą, mažinant regionų skirtumus, – tai prioritetas EIB uždavinys. 1958 metais įsteigtas EIB visada rėmė regioninę plėtrą; ši veiklos kryptis buvo iš naujo patvirtinta ir sustiprinta 2004 metais, kai Europos Sąjunga išaugo iki 25 valstybių.

Visos 2004 metais regionų plėtrai skirtos EIB paskolos sudarė daugiau kaip 28 mlrd. eurų, t. y. 70 % visų banko paskolų ES-25 teritorijoje. Investicijos į transporto sektorių siekė 40 % paramos regionų plėtrai. Struktūrinių fondų remiamuose regionuose daugiau nei pusė transporto sričiai skirtų paskolų teko geležinkelių sektoriui, ypač gausiems miestų ir priemiesčių geležinkelių transporto paslaugų (tramvajų, metro, priemiesčių geležinkelio tinklų) projektams.

Bankas remia Bendrijos politiką ir tikslus, finansuodamas kokybiškus projektus. Norint gauti finansinę EIB paramą, reikia įrodyti, kad projektas yra ne tik tvarus ekonomikos bei aplinkosaugos požiūriu, bet ir įgyvendinamas finansiškai ir techniškai. Banko vykdomos projektų atrankos metu tikrinami visi šie aspektai, nagrinėjama reglamentavimo sistema, sektoriaus investicijų planas bei projekto įgyvendinimo programa. Per šį atrankos etapą bankas vaidina svarbų vaidmenį – jis konsultuoja projekto teikėjų, o tokia veikla laikoma viena iš pridėtinųjų EIB verčių, ypač neturtingiausiuose Europos Sąjungos regionuose.

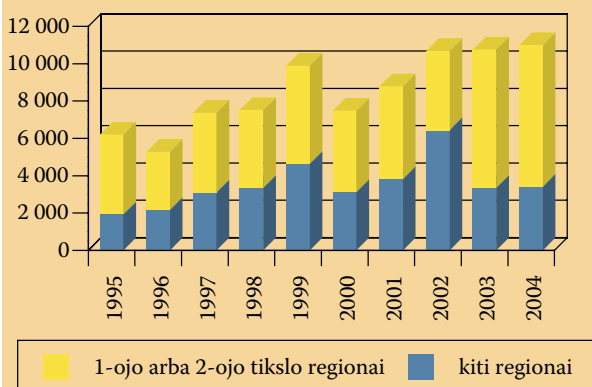
Kai Bendrijos institucijos dirba išvien

Ilgainiui EIB ir Komisijos santykiai darėsi vis glaudesni, ypač regionų plėtros srityje. 2000 metais Bankas ir Komisija pasirašė pamatinį susitarimą dėl bendradarbiavimo, siekdami įteisinti šiuos santykius ir nustatyti, kaip EIB paskolos ir Komisijos ištekliai galėtų papildyti vieni kitus.

EIB padeda rengti ir vykdyti regionų plėtros programas, kad būtų kuo geriau panaudojamos turimos lėšos. Komisijos prašymu bankas atlieka kai kurių projektų ES paramai gauti ekspertizę. Pavyzdžiui, 2004 metais bankas įvertino 33 finansavimo paraiškas. Šis bendradarbiavimas dar apima bendrąjį projektų finansavimą – tokia veikla tampa vis svarbesnė naujosiose valstybėse narėse, kurių galimybės gauti Europos paramą smarkiai išaugo.

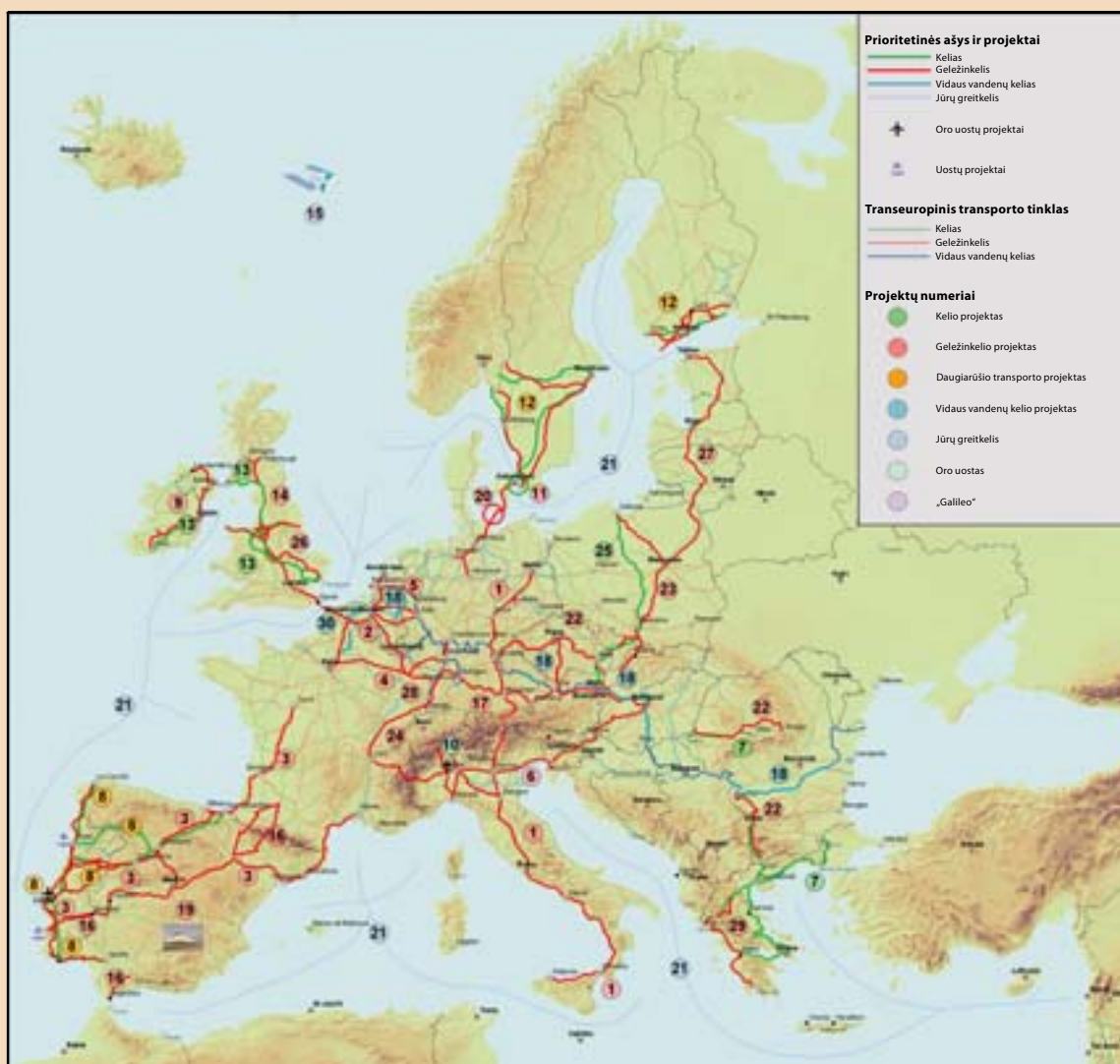
Atsižvelgdami į tai, Bankas ir Komisija ėmė dar glaudžiau bendradarbiauti, kai buvo parengta naujoji paramos priemonė JASPERS (angl. *Joint Assistance to Support Projects in the European Regions* – Jungtinė pagalba Europos regionų projektams), kuria siekiama padėti valstybėms narėms atrinkti ir parengti svarbius ERPF arba Sanglaudos fondui teikiamus projektus. Tai ypač svarbu transporto srityje, kadangi tokie projektai dažnai būna sudėtingi, didelės apimties ir ilgalaikiai.

Transportas (1995–2004): paskolų pasiskirstymas ES-25 pagal regionų kategorijas (mln. EUR)





Transeuropinis transporto tinklas (TEN-T): Prioritetinės ašys ir projektai



Prioritetinės ašys ir projektai

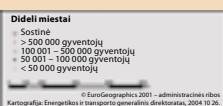
1. Geležinkelio ašis Berlynas–Verona/Milanas–Bolonija–Neapolis–Mesina–Palermas
2. Greitųjų traukinių geležinkelio ašis Paryžius–Bruselis/Bruselis–Kelnas–Amsterdamas–Londonas
3. Pietvakarių Europos greitųjų traukinių geležinkelio ašis
4. Rytų greitųjų traukinių geležinkelio ašis
5. Betuvės (Betuwe) linija
6. Geležinkelio ašis Lionas–Triestas–Divača/Koperis–Divača–Liublijana–Budapeštas–Ukrainos siena
7. Greitkelio ašis Igumenica/Patrai–Atėnai–Sofija–Budapeštas
8. Daugiarūšio transporto ašis Portugalija/Ispanija–likusios Europos šalys
9. Geležinkelio ašis Korkas–Dublinas–Belfastas–Stranrajas (Stranraer) (baigta 2001 m.)
10. Malpensa (baigta 2001 m.)
11. Nustatyta Zundo sąsiaurio (Öresund) jungtis (baigta 2000 m.)
12. Šiaurės trikampio geležinkelio/automobilių kelio ašis
13. Automobilio kelio ašis Jungtinė Karalystė/Airija/Beniliuksas
14. Vakarinės pakrantės pagrindinė linija
15. Galileo
16. Krovinio geležinkelio linija Sinešas (Sines)/Alchesiras (Algeciras)–Madridas–Paryžius
17. Geležinkelio ašis Paryžius–Strasbūras–Štutgartas–Viena–Bratislava
18. Upių kelių ašis Reinas/Masas–Mainas–Dunojus
19. Greitųjų traukinių geležinkelio linijų sąveika Pirėnų pusiasalyje
20. Femarno sąsiaurio (Fehmarnbelt) geležinkelio linija

21. Jūrų greitkeliai

- Baltijos jūros greitkelis (jungiantis Baltijos jūros ir Vidurio bei Vakarų Europos valstybes nares, įskaitant Šiaurės jūros ir Baltijos jūros kanalo (Kylio kanalo) atkarpą);
- Vakarų Europos jūrų greitkelis (einantis per Atlanto pakrantės lanką (Atlantic Arc), jungiantis Portugaliją ir Ispaniją su Šiaurės ir Airijos jūromis);
- Pietryčių Europos jūrų greitkelis (jungiantis Adrijos jūrą su Jonijos jūra ir rytine Viduržemio jūros dalimi bei Kipru);
- Pietvakarių Europos jūrų greitkelis (vakarinė Viduržemio jūros dalis), jungiantis Ispaniją, Prancūziją, Italiją bei Maltą ir susisiekiantis su Pietryčių Europos jūrų greitkeliais.

22. Geležinkelio ašis Atėnai–Sofija–Budapeštas–Viena–Praha–Niurnbergas/Drezdenas
23. Geležinkelio ašis Gdanskas–Varšuva–Brno/Bratislava–Viena
24. Geležinkelio ašis Lionas/Genuja–Bazelis–Duisburgas–Roterdamas/Antverpenas
25. Greitkelio ašis Gdanskas–Brno/Bratislava–Viena
26. Geležinkelio/kelio ašis Airija/Jungtinė Karalystė/žemyninė Europa
27. „Rail Baltica“ ašis Varšuva–Kaunas–Ryga–Talinas–Helsinkis
28. Geležinkelio ašis Bruselis–Liuksemburgas–Strasbūras „Eurocaprail“ ruožas
29. Jonijos/Adrijos jūrų intermodalinio koridoriaus geležinkelio ašis
30. Upių kelių linija Sena–Šeldė

(Nuoroda: 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimas Nr. 884/2004/EB)



Darnusis transportas – Europos politikos prioritetas

Parama aplinką tausojančioms transporto rūšims – vienas iš keturių svarbiausių Bendrijos tvariojo vystymosi strategijos ramsčių. Ilgainiui atsieti transporto augimą nuo ekonomikos augimo – pagrindinis Europos politikos tikslas.



Atnaujintas kanalas netoli Coevordeno (Nyderlandai)

Veiksmingas transporto infrastruktūros tinklas – pagrindinė deramo visuomenės ir ekonomikos gyvavimo sąlyga. Jis sukuria galimybes laisvam prekių, paslaugų bei asmenų judėjimui ir skatina regioninį bei tarpregioninį bendravimą. Jis taip pat užtikrina žmonių darbui, studijoms ir laisvalaikiui būtiną mobilumą. Todėl investavimas į transporto sektorių jau seniai tapo Europos Sąjungos struktūrinės bei sanglaudos politikos prioritetu.

Transportas taip pat daro didelę įtaką sveikatai ir aplinkai, jis sąlygoja klimato kaitą, dėl jo didėja oro tarša ir triukšmas, kinta žemėnauda ir trikdamos natūralios buveinės. Šis sektorius yra stambus iškastinio kuro ir kitų neatsinaujinančių energijos išteklių vartotojas. Be to, eismo nelaimės vis dar yra daugelio mirčių priežastis. Sąlygodamos mažai ekonominių nuostolių, šios problemos kelia ir dar vieną – esminį – tvarumo klausimą. Transporto plėtros tendencijos rodo, kad nekontroliuojamos laisvės principas transporto politikos ir praktikos srityje – jau atgyvenęs dalykas.

Transporto priemonių vis daugėja. Keleivinio transporto srityje svarbiausias veiksnys yra automobilių naudojimas. Nors automobilizacijos lygis daugelyje Europos Sąjungos šalių lyg ir nusistovėjo, naujosiose valstybėse na-

rėse tai įvyks greitai. Iki 2010 metų automobilių skaičius išplėtoje Europos Sąjungoje smarkiai išaugs. Krovinių vežimo srityje dėl šiuolaikinės ekonomikos augimo ir jos pobūdžio (pvz., sistemos „just in time“, t. y. reikiamu laiku) turėtų didėti vežamų krovinių kiekis. Tikėtina, kad iki 2010 metų vien krovinių sunkvežimių eismo srautas išaugs maždaug 50 %, palyginti su 1998 metų rodikliais.

Kadangi didžiausiais augimo tempais pasižymi automobilių kelių ir oro transportas, dar labiau išryškės transporto priemonių pasiskirstymo netolygumas. Dėl to bus suvartojama gerokai daugiau degalų, padidės triukšmas, vis daugiau žemės bus skirta transporto infrastruktūrai.

Šios prognozės taikomos ne tik Europos Sąjungai; jos tinka beveik visoms išsivysčiusios ekonomikos šalims. Nors imamas vis daugiau priemonių neigiamiems transporto augimo padariniams sušvelninti, neįmanoma įvykdyti ekologinio tvarumo reikalavimų ir patenkinti didėjančių transporto poreikių, nekeičiant įpročių ir politikos krypties. Todėl teikiant bet kokią Bendrijos paramą sanglaudos politikos srityje, reikėtų atsižvelgti į ekologinio tvarumo principą.

Geteborgo reikšmė

2001 metų gegužę per Geteborgo Vadovų Tarybos susitikimą buvo patvirtinta tvariosios plėtros, kuri įtvirtinta Sutartryse kaip pagrindinis Europos Sąjungos tikslas, svarba ir papildyta Lisabonos strategija konkurencingumui ir užimtumui skatinti, pridėdant naują matmenį – aplinkos apsaugą. Tuo pat metu buvo paraginta vykdyti darniojo transporto politiką, kuria siekiama kovoti su didėjančiu kelių eismo srautu bei transporto spūstimis, augančiu triukšmu bei tarša, skatinama naudoti aplinką tausojančias transporto priemones ir į kainas įtraukti socialines bei aplinkos apsaugos sąnaudas. Taip darnusis transportas tapo vienu iš keturių pagrindinių Bendrijos tvariosios plėtros strategijos ramsčių. Ilgainiui atsieta transporto augimą nuo ekonomikos augimo – pagrindinis Europos transporto politikos tikslas.

Darniojo transporto sistemos plėtrai reikia ne tik investicijų į naują infrastruktūrą, bet ir investicijų, kurios esamą infrastruktūrą padarytų veiksmingesnę ir ekologiškesnę. Taigi plėtojant darnųjį transportą reikia suderinti daugelį politikos krypčių bei numatyti reguliavimo priemones (pavyzdžiui, paštrėjus transporto naudotojų konfrontacijai su „realiomis“ kainomis, kurios nustatomos atsižvelgiant į neigiamus išorinius padarinius, ypač į šiltnamio efektą). Darnusis transportas ypač aktualus sritims, kurios glaudžiai susijusios su regionine politika, pavyzdžiui, miestų plėtros valdymu.

Vadinasi, regioninė politika, kurios tikslas – ekonominė ir socialinė sanglauda, turėtų: atsižvelgti į naujos finansuotinos infrastruktūros ekologinį tvarumą, ypač jei ji gali paskatinti perėjimą nuo vienos transporto rūšies prie kitos; remti veiksmus, kuriais siekiama pagerinti esamą transporto infrastruktūrą, pavyzdžiui, „pažangiąsias transporto sistemas“ ⁽¹⁾, sąveiką ir intermodalumą; atkreipti dėmesį į darnųjį miesto transportą; plėtoti infrastruktūrą pirmiausia ten, kur esama ekonomikos augimą skatinančių planų, priemonių ir sąlygų.



Hasselte (Belgija) viešasis transportas yra nemokamas nuo 1997 metų.



Sardinijoje (Italija) „žaliuoju traukiniu“ vėl eksploatuojama sena geležinkelio linija.

Vis dėlto aplinką tausojančio transporto sistemos sukūrimas yra ilgas procesas, kuriam Europos Komisija transporto klausimams skirtoje Baltojoje knygoje ⁽²⁾ numatė 30 metų laikotarpį. Tačiau siekiant šių tikslų, pirmąsias priemones būtina įgyvendinti nedelsiant. Pavyzdžiui, Komisija pabrėžė būtinybę ryžtingiau imtis politinių iniciatyvų, kuriomis siekiama apriboti neigiamus transporto augimo padarinius. Ji siūlo tris veiksmų etapus: a) pereiti nuo kelių transporto prie tokių transporto rūšių, kurios mažiau kenkia aplinkai; b) sukurti infrastruktūrą, kuri mažintų transporto paklausą ir leistų į vartotojo sumokėtą kainą įtraukti visas socialines sąnaudas; c) remti veiklą, kurios tikslas – gerinti miestų aplinką ir žemėtvarką.

Parama darniojo transporto plėtrai 2000–2006 metais

Komisijos priimtose gairėse, atsižvelgiant į bendrąsias struktūrinių fondų nuostatas 2000-2006 metams ⁽³⁾, rekomenduojama, kad valstybės narės Europos Sąjungos bendrai finansuojamus transporto projektus įtrauktų į nuoseklią strategiją, kurios tikslas – plėtoti darniojo transporto sistemas.

Be to, viena iš keturių prioritetinių 1999 metų Komisijos transporto rekomendacijų, skirtų dabartiniam programavimo laikotarpiui, yra susijusi su tvarumu. Joje raginama mažinti neigiamą transporto poveikį ir tuo pat metu skatinti perspektyvesnių transporto rūšių naudojimą. Būtent regionų plėtros programose reikėtų atsižvelgti į Europos Sąjungos įsipareigojimą mažinti šiltnamio efektą sukeliančių išmetamų dujų kiekį, o tam reikia ypatingų pastangų automobilių kelių ir oro transporto srityje. Tačiau už šių tikslų įgyvendinimą atsakingos pačios valstybės narės.

2003 metais šios gairės buvo peržiūretos, į jas įtraukti pagrindiniai tvariosios plėtros strategijos, kuri buvo priimta per Geteborgo Vadovų tarybos susitikimą, principai. Komisija pasiūlė, kad atliekant tarpinį programų vertinimą

⁽¹⁾ Sąvoka „pažangiųjų transporto sistemos“ apibrėžiama plati gama transporto srityje taikomų technologijų, kuriomis siekiama padaryti tinklus saugesnius, našesnius, patikimesnius ir ekologiškesnius, nebūtinai iš esmės pakeičiant esamą infrastruktūrą.

⁽²⁾ „Europos transporto politika 2010 m.: laikas nuspręsti“, KOM(2001) 370.

⁽³⁾ Tarybos reglamento (EB) Nr. 1260/1999 10 straipsnio 3 dalis.

kiek įmanoma būtų atsižvelgta į peržiūrėtas gaires. Šių gairių ir siūlomų prioritetinių veiksmų įgyvendinimas reikalauja daugiau laiko, nei skirta šiuo programavimo laikotarpiu, jei norima, kad jų poveikis Geteborgo tikslams būtų daugiau ar mažiau apčiuopiamas.

Turimais duomenimis, pagal 1-ojo tikslo regionų programas kelių sektoriui ir toliau tenka daugiau nei pusė visų transporto infrastruktūrai numatytų investicijų. 2-ojo tikslo regionuose šis sektorius taip pat yra reikšmingiausias finansiniu požiūriu, tačiau jis sudaro kiek mažesnę dalį (42 %). Tuo tarpu transporto rūšys, kurios, kaip manoma, mažiau trukdo tvariajai plėtrai, sunaudoja maždaug 40 % 1-ajam tikslui bei 57 % 2-ajam tikslui numatytų lėšų.

Šie skaičiai rodo, kad 2-ojo tikslo regionuose vyrauja investicijos ne į automobilių kelius ir oro uostus, o į kitus sektorius. Tačiau 1-ojo tikslo regionuose šie du sektoriai kartu sudaro 40 % visų investicijų, t. y. nepasiekia norimos pusiausvyros.

Investicijos, kurias planuojama skirti pažangiosioms transporto sistemoms, galinčioms palengvinti veiksmingą eismo srautų valdymą, plėtoti, sudaro 114 mln. eurų.

Akivaizdu, kad pasiekiamumo problemos, atsiradusios dėl daugumos 1-ojo tikslo regionų atokumo, bei naujų valstybių narių įstojimas sąlygoja šią ryškią tendenciją investuoti į automobilių kelių tinklus, kurie tiesiogiai susiję su šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimu.

Dešimties naujų šalių įstojimas nebuvo lemiamas veiksnys, bet jis padėjo susiklostyti dabartinei situacijai. Nors anksčiau šiose šalyse pirmenybė buvo teikiama geležinkeliiui, o ne automobilių keliams, perėjus prie rinkos ekonomikos, ši tendencija pasikeitė. Netrukus prekes imta vežti ne geležinkeliais, o automobilių keliais. Išlaugus privačiam transportui, kuriam reikėjo didesnių judėjimo galimybių naujiems pakitusios ekonominės situacijos sąlygojamiems poreikiams patenkinti, smarkiai padidėjo kelių transporto paklausa.



Wolverhamptono (Jungtinė Karalystė) tramvajus prisideda prie miesto atnaujinimo.

Apskritai iš dabartinio laikotarpio infrastruktūros programų matyti, kad transporto rūšių pasiskirstymo tendencija, kuri vyravo dešimt metų, gyvuoja ir toliau. Investicijos į infrastruktūrą daugiausia sutelktos automobilių kelių sektoriuje.

Nepaisant vyraujančių investicijų į automobilių kelių sektorių, kurios, žinoma, būtinos susisiekimui su mažiau išsivysčiusiais regionais pagerinti, 2000–2006 metų programose gausu ir geros patirties pavyzdžių, susijusių su ekologiškesniu transportu, ypač viešojo transporto srityje.

Ši analizė tinka dabartiniam programavimo laikotarpiui, tačiau perkeltant Geteborgo strategiją į programas galimos tam tikros pataisos. Taip pat ir sanglaudos šalyse ⁽⁴⁾ pirmiau aprašytas scenarijus tikrai būtų kitoks dėl didelių investicijų į geležinkelio ir uostų sektorius, tapusių imanomomis dėl Sanglaudos fondo paramos.

Vis dėlto, nepaisant šio laikotarpio pabaigoje pasiektų rezultatų, Europos fondai turi persiorientuoti į strateginius ES politikos tikslus ir teikti pirmenybę tvarumui – vienam iš neatsiejamų Bendrijos pridėtinės vertės elementų. Toks požiūris turėtų padėti mums nubrėžti ateities gaires.

Perspektyvos nuo 2006 metų

Pasiūlymuose dėl sanglaudos politikos reformos nuo 2007 metų numatyta, kad ir teisės aktų, ir strateginių gairių požiūriu išankstinė augimo ir užimtumo sąlyga – suteikti įmonėms galimybę naudotis atitinkama transporto infrastruktūra. Šiuolaikinė infrastruktūra, atitinkanti ekologinio tvarumo kriterijus, yra svarbus regionų patrauklumo veiksnys.

Kad pelnas, gautas iš transporto investicijų, būtų kuo didesnis, struktūrinių ir Sanglaudos fondų parama turėtų atitikti tam tikrus principus.

Pirma, norint nustatyti planuojamų investicijų į infrastruktūrą lygį ir pobūdį, reikėtų taikyti objektyvius kriterijus. Pavyzdžiui, galimas jų pelnas turėtų būti skaičiuojamas pagal tam tikro regiono plėtros lygį, ekonominės veiklos rūšį, infrastruktūros tankį ar transporto spūsčių laipsnį. Lygiai taip pat, siekiant nustatyti socialinius padarinius, reikėtų tiksliai apskaičiuoti projekto poveikį aplinkai.

Antra, būtina kuo tiksliau laikytis ekologinio tvarumo principo, kaip numatyta Baltojoje knygoje. Sumažinti kelių transporto sektoriaus vyravimą Europoje, remiant kitas transporto rūšis ir mišrųjį transportą, – toks turėtų būti vienas svarbiausių uždavinių.

Trečia, ypatingą dėmesį reikėtų skirti konvergencijos regionų geležinkelių tinklų modernizavimui, rūpestingai atrenkant prioritetinius ruožus ir taip užtikrinant jų sąveiką pagal Europos traukinių eismo valdymo sistemos

(⁴) 13 šalių: Graikijoje, Ispanijoje, Portugalijoje, o nuo 2004 m. gegužės ir Čekijoje, Estijoje, Kipre, Latvijoje, Lenkijoje, Lietuvoje, Maltoje, Slovakijoje, Slovėnijoje ir Vengrijoje.

ERTMS (angl. *European Rail Traffic Management System*) reikalavimus.

Ketvirta, investicijos į transporto infrastruktūrą turėtų būti neatsiejamas nuo tinkamo eismo valdymo, ypatingą svarbą teikiant saugumui, atitinkančiam nacionalinius ir Bendrijos standartus. Nacionalinėse ir regioninėse strategijose reikėtų atsižvelgti į būtinybę tolygiau ir ekologiškiau paskirstyti transporto rūšis, derinant ekonomikos ir aplinkosaugos poreikius. Šios strategijos taip pat turėtų apimti pažangiąsias transporto sistemas bei daugiaryšes platformas, ypač ERTMS ir Bendrosios Europos oro eismo valdymo sistemos SESAME (angl. *Single European System for Air Traffic Management*) technologijas.



Medienos perkrovimas Monfalconės uoste (Italija)

Intermodalumas ir sąveika – du svarbiausi darniojo transporto veiksniai

Baltojoje knygoje „Europos transporto politika“ numatoma tolygiau paskirstyti transporto rūšis, pirmenybę teikiant labiausiai aplinką tausojančioms transporto rūšims.



Mobilumo poreikis Europoje auga kur kas greičiau nei infrastruktūros pajėgumas. Dėl to pagrindiniuose automobilių kelių ir geležinkelių ruožuose, miestuose ir oro erdvėje vis daugėja transporto spūsčių, o susisiekimas su atokiais regionais ir toliau lieka nepakankamas. Skubiai nesiėmus kokių nors veiksmingų priemonių, išryškės dar viena neigiama pasekmė – numatomas transporto augimas labiausiai pasireikš automobilių keliuose, o ekologiškesnės transporto priemonės, pavyzdžiui, geležinkelio ar artimojo susisiekimo jūrų transportas, liks nuošalyje.

Kaip veiksmingai patenkinti mobilumo poreikį ir tuo pat metu sumažinti transporto trūkumus? Sprendžiant šią problemą, Baltojoje knygoje „Europos transporto politika“ (2001) numatoma iki 2010 metų tolygiau paskirstyti transporto rūšis, pirmenybę teikiant labiausiai aplinką tausojančioms transporto rūšims. Šis tikslas – tai reikšmingiausias Komisijos indėlis, kuriuo ji gali prisidėti prie tvariosios plėtros, laikydamosi Kioto protokolo ir užtikrindama ES energijos tiekimo saugumą. Siekiant šio tikslo, bus gerokai apribotas iškastinio kuro vartojimas ir taip sumažintas išmetamo CO₂ kiekis, kurio 28 % priskiriama transportui.

Intermodalumas. Plėtojant konkurencingas alternatyvas automobilių kelių transportui, ypatingas vaidmuo tenka „intermodalumui“. Pavienių sprendimų laikai jau praėjo. Reikia imtis

priemonių, kuriomis galima geriau integruoti didelio pajėgumo transporto rūšis į veiksmingai valdomą mobilumo grandinę, kurioje visos paslaugos papildo viena kitą. Tai esminė sąlyga, kovojant su transporto spūstimis ir tarša bei nustatant geresnį sąnaudų ir efektyvumo santykį energetinių išteklių naudojimo srityje. Įgyvendinant šiuos tikslus, ypač svarbu remti geležinkelių, artimojo susisiekimo jūrų ir upių transportą. Tam yra rimtų priežasčių: sunaudojus 1 kg benzino ir nuvažius 1 km, vienu sunkvežimiu galima pervežti 50 tonų krovinių, viename traukinio vagonė – 90 tonų, o vandeniu keliu – 127 tonas.

Sąveika. Kad intermodalumo politika būtų sėkminga, pirmiausia reikia stengtis užtikrinti sistemų harmonizavimą ir „sąveiką“. Atsižvelgiant į tai, Bendrijos „Marco Polo“ programa siekiama, kad sąveika taptų ne šiaip paprastu šūkiu, o konkurencinga ir ekonomiškai gyvybinga realija. Įgyvendinus pirmojo programos ciklo 13 geriausių priemonių, ketinama 13,6 mlrd. tonų/km, kurie vežami perkrautais automobilių kelių maršrutais, perkelti kitoms transporto rūšims. Pavyzdžiui, kroviniai iš Genujos uosto į Barselonos uostą bus nugabenami greitaisiais laivais per 13 valandų – ši paslauga, teikiama už konkurencingą kainą, leistų kelių transporto vežėjams išvengti labiausiai perpildytų Europos greitkelių.

2004-ųjų liepą Europos Komisija pristatė antrąją „Marco Polo“ programos priemonių paketą 2007–2013 metams. Programoje „Marco Polo II“, kuriai skirtas 740 mln. eurų biudžetas, numatomi nauji veiksmai, kaip antai „jūrų greitkeliai“ ir transporto srauto mažinimo priemonės. Programa bus vykdoma ir kaimyninėse ES šalyse. Komisijos vertinimu, kiekvienas investuotas euras duos mažiausiai 6 eurus pelno aplinkos apsaugos ir socialinėje srityse.

Intermodalumas turi būti neatsiejamas nuo technologinių laimėjimų, kurie skirti tinklų pajėgumui padidinti, mobilumui palengvinti ir visų transporto rūšių saugumui padidinti. Ši pažanga būtina techninei transporto sistemų sąveikai užtikrinti, ypač telematikos, kelių mokesčių, oro eismo valdymo bei įvairių geležinkelio tinklų srityse. Po ilgus metus trukusių tyrimų buvo įžengta į vykdymo etapą, ir Komisija galėjo pradėti tris ambicingiausias pramoninius projektus: palydovinės navigacijos sistemą „Galileo“, Europos kelių eismo valdymo sistemą (ERTMS) ir pramoninį projektą SESAME, tapsiantį veiklos instrumentu, kuris papildys bendrajai Europos oro erdvei skirtą įstatymų bazę.

Dunojaus šalis

„Leiskime Dunoju vaidinti savo vaidmenį Europos integracijoje“

Otto Schwetz, „VII – Dunojaus – koridorias“ pirmininkas, ARGE Donauländer (darbo grupė „Dunojaus šalis“), Transporto ir laivybos darbo grupės pirmininkas



Pasibaigus Europos transporto konferencijoms, kurios vyko Kretėje (1994 m.) ir Helsinkyje (1997 m.), Europoje buvo sukurta dešimt „daugiarūšio transporto koridorių“. VII koridorius sutampa su Dunojaus – antrosios pagal ilgį Europos upės (2 500 km) ir vienos pagrindinių žemyno susisiekimo arterijų – vandens keliu. Upė turi daugiau nei 300 intakų ir drėkina dvyliktadalį visos Europos teritorijos.

Dunojus reikšmingas ne tik tuo, kad yra vienas pagrindinių Europos upių kelių, jis svarbus ir dėl jo uostų atliekamų funkcijų, kurios neapsiriboja vien krovininių pervežimu. Be Konstancos jūrų uosto, įsikūrusio Dunojaus ir Juodosios jūros kanalo žiotyse, visoje Dunojaus upėje išsidėstę 44 uostai. Šio pagrindinio upių kelio sujungimas su kitais geležinkelių arba automobilių kelių koridoriais yra nepaprastai svarbus uždavinys, užtikrinant viso tinklo vientisumą ir intermodalumą, juoba kad dauguma Dunojaus uostų turi geležinkelių ir automobilių kelių jungtis, dėl kurių šie uostai tampa patrauklūs mišriajam transportui.

Šiandien mišriojo transporto metodai yra gerokai pažengę, tad Dunojaus kelias gali tapti veiksminga įvairių logistikos grandinių, besitęsiančių nuo Juodosios jūros iki Vidurio Europos ir – Reino-Maino-Dunojaus ašimi – iki Atlanto, grandimi.

Vis dėlto laivyba Dunojumi susiduria su tam tikromis kliūtimis ir sunkumais, kurie trukdo Dunoju išnaudoti visas turimas galimybes ir vaidinti jam skirtą vaidmenį. Norint optimizuoti transportą Dunojumi, reikia įgyvendinti keletą priemonių: tam tikrose vietose pagilinti ir praplatinti upės vagą, modernizuoti uostus, laivų statyklas bei laivyną, racionalizuoti veiksmus, harmonizuoti ir supaprastinti kai kuriuos institucinius bei teisinius instrumentus.

Tačiau, be laivybos problemų, iškyla ir kitas svarbus iššūkis: Dunojaus bei Juodosios jūros aplinkos degradacija skatina skubiai veikti. Nors per pastarąjį dešimtmetį buvo imtasi iniciatyvų nacionaliniu ir

tarptautiniu lygiu, iki šiol įgyvendintų priemonių nepakanka, norint pagerinti situaciją ir išspręsti sanitarijos problemas. Tik neatidėliotinos bendros pastangos, reabilituojant aplinką regioniniu lygmeniu, galėtų pataisyti padėtį. Tam būtinas upių vežėjų ir aplinkos apsaugos tarnybų bendradarbiavimas. Priešingu atveju upių laivyba nustos būti ekologiškiausia transporto rūšimi.

2001 m. rugsėjo 6 d. Roterdame dešimties Europos šalių transporto ministrai pasirašė susitarimo memorandumą dėl VII koridoriaus plėtros, kuriame pabrėžiamas poreikis stiprinti Dunojaus sujungimą su transeuropiniais transporto tinklais ir Juodąją jūrą. Šiame dokumente pristatoma grupė veiksmų, būtinų šiam tikslui pasiekti. Tuo pat metu Briuselyje vykę koridoriaus pirmininkų susitikimai parodė, kad būtina glaudžiau bendradarbiauti. Todėl buvo priimtas IV, VII ir X koridorių pirmininkų sprendimas pradėti bendradarbiavimo projektą „Pietų ir Rytų koridoriai“.

Dunojaus – svarbiausios Europos transporto arterijos – gerinimas buvo pagrindinė ir Dunojaus bendradarbiavimo proceso DCP (angl. *Danube Co-operation Process*) tema, pradėta svarstyti 2002 m. liepos 27 d. Vienoje vykusiame ministerijų atstovų susitikime ir pratęsta 2004 m. liepos 14 d. Bukarešte. Buvo susitarta, kad reikia išnaudoti visą Dunojaus, kaip ekonomišką ir tuo pat metu ekologišką transporto kelią, potencialą, siekiant skatinti kuo harmoningesnę Dunojaus šalių plėtrą. Tam reikėtų:

- > pagerinti upės tinkamumą laivybai, taikant Dunojaus Komisijos sprendimus dėl laivakelio gylio, ir sudaryti sąlygas nenutrūkstamam krovininių judėjimui (pirmiausia reikia panaikinti „susiaurėjimus“ tarp Štraubingo (Straubing) ir Vilshofeno bei tarp Vienos ir Austrijos–Slovakijos sienos);
- > investuoti į Dunojaus uostus, siekiant įsteigti daugiarūšius krovininių skirstymo centrus, kaip numatyta Europos susitarime dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių, kurių 1996 metais Ženevoje priėmė Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija;
- > įkurti telematinę Upių informacijos tarnybą; tokia sistema gerokai padidintų upės naudotojų, tiek vežėjų, tiek pramogautojų, saugumą;
- > finansuoti projektus, skatinančius vidaus laivybos integravimą į bendrąją transporto grandinę intermodaliniais mazgais;
- > supaprastinti muitinės procedūras pagal Dunojaus komisijos pasiūlytas nuostatas;
- > harmonizuoti Dunojaus ir Reino upių reglamentavimo sistemas.

Daugiau informacijos: www.argedonau.at



■ Vienos uostas (Austrija)

PRANCŪZIJA

Réuniono salos Port Esto uosto plėtra



Bendra išlaidų suma: 72 740 000 EUR
ES indėlis: 29 096 000 EUR

„Indijos vandenynė esanti Réuniono sala – visų atokiausias regionas. Didžioji dalis jos užsienio prekybos (99 %) vyksta jūrų keliais: 2003 m. pervežta 3,5 mln. tonų krovininių. Vieninteliame salos prekybos uoste Port Este sustoja daugiau nei 90 % laivų. Dėl spartaus demografinio salos augimo uoste gerokai padidėjo eismas – manoma, kad iki 2015 metų krovininių apyvarta išaugs nuo 50 000 iki 100 000 tonų per metus. Uosto infrastruktūra turi atitikti šį augimą ir būti pritaikyta aptarnauti vis didesnius laivus. Plėtros darbai siekiama padidinti laivų apsisukimo ratą, praplauti įplaukos kanalą ir įrengti naują prieplauką. Su šių investicijų pagalba Port Estas galės priimti 80 000 tonų tonažo laivus ir pagerinti teikiamas paslaugas, sumažindamas laukimo laiką. Beje, tvartosios plėtros sumetimais išgaautos medžiagos bus sandėliuojamos ir pakartotinai naudojamos, ypač techninei uosto infrastruktūros priežiūrai.“

Serge Joseph, Europos padalinio direktorius, Réuniono sala
serge.joseph@agile-reunion.org

GRAIKIJA

Harilao Trikoupio tiltas



Bendra išlaidų suma: 770 000 000 EUR
ES indėlis (ERPF): 308 000 000 EUR
EIB paskola: 385 000 000 EUR

„Harilao Trikoupio tiltas, pastatytas vakarinėje Korinto sąsmaukos dalyje tarp Riono ir Antiriono, – tai 2,88 km ilgio viadukas, nuo šiol nuolat jungiantis Peloponeso pusiasalį su žemynine Graikija. Atidarytas 2004 metų rugpjūtį, Atėnų olimpinio žaidynių išvakarėse, tiltas juo važiuojantiems žmonėms suteikia galimybę išvengti maždaug 40 minučių apylankos. Pirmaisiais tilto naudojimo metais buvo užregistruota 4,5 mln. juo pravažiavusių automobilių, tad šiam objektui skirtas svarbus vaidmuo vietos ir regiono plėtroje. Taip buvo įgyvendinta XIX amžiaus Graikijos Ministro Pirmininko Harilao Trikoupio svajonė pastatyti tokį tiltą, ir šis dabar vadinamas jo vardu.“

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

JUNGTINĖ KARALYSTĖ

Kaimo poreikius atitinkantis transportas



Bendra išlaidų suma: 408 800 EUR
ES indėlis: 201 743 EUR

„Škotijos Angusio srityje įgyvendinamu DARTS projektu (angl. *Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme* – Angusio poreikius atitinkančio kaimo transporto programa) siekiama optimizuoti vietinio viešojo transporto naudojimą, teikiant integruotas, klientams patogias, lanksčias ir tvarias paslaugas. Projekto, kuris vykdomas 1 270 km² (58 % Angusio ploto) teritorijoje ir kuriame dalyvauja 9 742 žmonės (8,9 % Angusio gyventojų), pagrindą sudaro užsakyimų centras, aprūpintas moderniausiomis komunikacijos technologijomis. Čia svarbiausia įgyvendinti transporto sprendimus „iš apačios į viršų“, pritaikytus kaimo vietovės sąlygoms ir konkrečioms poreikiams. Projektas taip pat leidžia techniniu ir organizaciniu požiūriu įvertinti galimybes poreikius atitinkančio transporto koncepciją pritaikyti kitai situacijai.“

Brian Masson, projekto vadovas, Angusio transporto forumas
brian.masson@btinternet.com

SUOMIJA

„Pirkinių krepšelis“



Bendra išlaidų suma: 52 647 EUR
ES indėlis: 31 102 EUR

„1999 metais, atsižvelgiant į būtinybę padidinti pagyvenusiems asmenims teikiamų paslaugų veiksmingumą, pagal Helsinkio rytiniam priemiesčiui skirtą URBAN programą buvo parengtas projektas „Kaupakassi“ („Pirkinių krepšelis“). Vietiniai socialinės rūpybos tarnybų atstovai, paslaugas pagyvenusiems asmenims teikianti asociacija „Hely-koti“ bei du prekybininkai, dvejuis metais glaudžiai bendradarbiavę, sukūrė naują aprūpinimo modelį: rytais, prieš atidarant parduotuvę, prekybininkai peržiūri užsakyamus, o „Hely-koti“ darbuotojai atvyksta paimti užsakytų prekių ir pristato jas žmonėms į namus krovininiu elektromobiliu. Išorinis vertinimas parodė, kad toks projektas naudingas visiems: „Pirkinių krepšelio“ projektas sumažina priežiūros namuose išlaidas ir palengvina pagyvenusių namų šeimininkių buitį; prekybininkai pritraukia daug naujų svarbių klientų; klientai lieka patenkinti; vežimo maršrutai sutrumpėja, o pasirinkta netrukšminga ir ekologiška transporto priemonė puikiai tinka gyvenamųjų namų kvartalam. Šią paslaugą pradėta teikti ir kituose miesto rajonuose.“

Eeva-Liisa Broman, projekto vadovė, URBAN II Helsinki
eeva-liisa.broman@hel.fi
www.urbanfinland.info

Interreg IIIB Šiaurės Vakarų Europa

„Bendradarbiavimas greitųjų traukinių srityje – indėlis į Europos žemėtvarkos politiką“

Gösta Weber, Interreg IIIB projekto „HST4i“ koordinadorius, Pietryčių Anglijos plėtros agentūra (angl. South East England Development Agency (SEEDA))



Pietryčių Anglijos plėtros agentūra (SEEDA) koordinuoja du tarptautinio bendradarbiavimo projektus integruoto transporto ir greitųjų traukinių srityje. Šiuose ERPF bendrai finansuojamuose projektuose dalyvauja 32 partneriai iš penkių šalių: Jungtinės Karalystės, Prancūzijos, Belgijos, Nyderlandų ir Vokietijos.

Projektas „HST4i“ (angl. *High Speed Train Integration* – Greitųjų traukinių integravimas) skirtas pavyzdinių investicijų į greitųjų traukinių tinklą panaudojimui. Šis projektas, kuriame dalyvauja 18 partnerių iš minėtų šalių ir kurio biudžetas siekia 29 mln. eurų (iš jų 14 mln. skyrė ERPF), yra pats didžiausias Europos Komisijos patvirtintas *Interreg IIIB* Šiaurės Vakarų Europos programos projektas.

Projektu „HSTconnect“, kuris glaudžiai susijęs su „HST4i“, siekiama pagerinti antraeilio regioninio transporto tinklo ir pagrindinio greitųjų traukinių tinklo sujungimą. „HSTconnect“ projekto, kuriame dalyvauja 14 tarptautinių partnerių, biudžetą sudaro 19 mln. eurų, iš kurių 8 mln. skyrė Bendrija.

Du investavimo į greitųjų traukinių sektorių pavyzdžiai

Pagal du greitųjų traukinių projektus finansuojamos labai įvairios investicijos: nuo kelių milijardų eurų vertės darbų, susijusių su 2012 metų olimpinėmis žaidynėmis, iki mažesnės apimties darbų, pavyzdžiui, pasienio regionų susiekimo gerinimo Lilio Europos greitųjų traukinių stotyje.

Stratforde (Londonas) Niuhamo (Newham) municipalitetas investuoja į pėsčiųjų kelią tarp naujos tarptautinės stoties, vietinės stoties ir Stratfordo senamiesčio. Šis kelias sujungs naująją Stratfordo verslo zoną su dabartiniais miesto statiniais ir aplinkiniais gyvenamaisiais kvartalais. 2012 metais iš abiejų stočių kursuos transportas į olimpinį kaimelį.

Tuo tarpu kelių Belgijos Lyso slėnio komunų bendrija (*Intercommunale Leiedal*) modernizuoja regioninį tinklą, aptarnaujantį Lyso slėnio gyvenvietes, kurias norima sujungti su Lilio Europos stotimi. Ypatingas dėme-

sys skiriamas transporto mazgų ir autobusų bei geležinkelio stočių kokybei aplinkos apsaugos požiūriu.

Abu projektai suteikia galimybę eksperimentuoti ir pagrįsti investicijas, kuriomis siekiama optimizuoti greitųjų traukinių stočių indėlį, stiprinant Šiaurės Vakarų Europos vidinę sanglaudą, išorinę įtaką ir konkurencingumą. Jie padeda kurti nuoseklias ir viena kitą papildančias transporto infrastruktūras, kurios stiprina šios žemyno dalies daugiacentrinę plėtrą. Būtina užtikrinti, kad naujosios stotys taptų lemiamu veiksniu, atgaivinant apleistas miesto dalis, ir tuo pat metu išsaugotų aplinkos kokybę bei harmoningai derėtų su kvartalais, kuriame yra įsikūrusios. Vienas pagrindinių tikslų – keliautojų labai pagerinti stočių įrengimą bei funkcionalumą ir tuo pat metu visiškai integruoti infrastruktūrą į vietinę aplinką. Projektų kūrėjai į stotį bei jos aplinkines zonas žvelgia kaip į erdvinę, socialinę ir ekonominę miesto kryžkelę.

Tarptautinė veikla – esminis greitųjų traukinių projektų matmuo

Norint pagilinti partnerių žinias ir sudominti kuo platesnę bendruomenę, į „HST4i“ ir „HSTconnect“ projektus buvo įtraukta turininga tarptautinės veiklos programa: studijos, projektų stebėjimas, keitimasis sėkminga patirtimi bei seminarai, pavyzdžiui, seminaras „HST Design Workshop“, kuris buvo surengtas Utrechte lapkričio 10 dieną ir skirtas greitųjų traukinių stočių, jų apylinkių bei prieigų įrengimui. Pasibaigus seminarui, buvo išleistas „Greitųjų traukinių projektavimo vadovas“ („HST Design Guide“).

Dar viena bendra su šiais projektais susijusi veikla – tai poveikio tyrimas („HST Impact Study“), kuriuo siekiama įvertinti investicijų, atliktų vykdam „HST4i“ ir „HSTconnect“ projektus, „pridėtinę vertę“, jų socialinius bei ekonominius padarinius ir poveikį aplinkai.

Strateginis požiūris

Greitųjų traukinių projektai sudaro palankias sąlygas ekonomikos plėtrai bei žmonių užimtumui stotyse ir aplinkiniuose rajonuose. Jie padeda siekti tvarumo, vietos ir regiono lygmeniu sprendžiant mobilumo bei konkurencijos klausimus. Strateginiu požiūriu greitųjų traukinių projektai įrodo, kad ERPF gali duoti stiprų impulsą vietinės bei regioninės reikšmės transporto projektams. Jie suteikia pridėtinę vertę tokioms investicijoms, skatindami geresnį projektavimą, greitesnį įgyvendinimą, papildomų infrastruktūrų kūrimą ir kompetencijos augimą. Su jų pagalba regioninio transporto projektai įsilieja į platesnį Europos kontekstą, įrodydami, kad regioniniai bei vietiniai partneriai gali sėkmingai dalyvauti įgyvendinant Europos politiką.

Daugiau informacijos: <http://www.hst4i.net>



Transporto vaidmuo naujajame pietų Portugalijos socialinės ir ekonominės plėtros etape

Algarvė kryžkelėje

Nepaisant ryškių skirtumų tarp šalies centrinės dalies ir pakrantės, šis regionas, kuris prieš penkiasdešimt metų buvo pats skurdžiausias Portugalijoje, šiandien užima trečiąją vietą šalyje pagal BVP lygį vienam gyventojui. Todėl nuo 2006 metų Algarvė nebus laikoma 1-ojo tikslo regionu. Europos Sąjunga daug prisidėjo prie šios pažangos, gausiai finansuodama automobilių kelių, geležinkelių, oro ir jūrų transporto infrastruktūrą. Bet, nepaisant šių labai svarbių ir labai akivaizdžių pastangų, vis dėlto dar yra dėl ko nerimauti: Algarvei, kuri visada buvo nutolusi nuo centro ir labai priklausė nuo turizmo, dabar teks kruopščiai rinktis sprendimus, jei ji norės toliau išlaikyti augimo bei konkurencingumo lygį.



Greitkelių sankirta. Nuo šiol greitkeliai Algarvę jungia su Lisabona ir Ispanija

Tamsi naktis, blausioje gatvės žibintų šviesoje vos galima įžiūrėti baltus Sanlukaro de Gadjanos (Sanlúcar de Guadiana), įsikūrusio kitame krante, Ispanijoje, namų kontūrus. „Matote tas motorines valtis? Jos visos prisišvartavo nakčiai. Tokiu metu upę perplaukti galėtų nebent budintis gydytojas“ – sako Carlosas Cruzas, Algarvės regiono atstovas ryšiams su visuomene. Esame 700 gyventojų turinčiame Alkutime (Alcoutim), kuris įsikūręs ant Portugalijai priklausančio Gvadjanos kranto, tiesiai priešais Ispanijos Sanlukarą. Šias dvi gyvenvietes skiria vos dviejų šimtų metrų pločio upė, tačiau jų niekada nejungė joks tiltas. Artimiausias kelias, kuriuo automobiliu galima nuvažiuoti į Ispaniją, – už 50 km į šiaurę, Paimogo (Paimogo) apylinkėse, arba už 50 km į pietus, kur 1992 metais buvo pastatytas tarptautinis Gvadjanos tiltas. Net ir žlugus abiejų Pirėnų pusiasalio šalių diktatūroms, „sesėrimis priešėms“, ir šalims įstojus į Europos Sąjungą,

Gvadjana šioje vietoje vis dar yra sunkiai įveikiama siena. „Turbūt tai vienintelė gyvenamoji vieta Europoje, kur atstumas tarp dviejų tiltų yra pats didžiausias – 100 km! Svarstoma galimybė pagal *Interreg* programą statyti tiltą tarp Alkutimo ir Sanlukaro, bet kol kas nenustatyta jokia konkreti data“, – apgailestauja Carlosas Brito, ilgametis deputatas, Alkutimo tarybos narys ir vietinio mėnraščio *Jornal do Baixo Guadiana* redaktorius. „Norėdama priminti sausumos kelio svarbą abiem pakrantėms, Alkutimo ir Sanlukaro pasienio regionų asociacija šią vasarą surengė didelę šventę, per kurią iš abiejų kaimų laivų buvo pastatytas „tiltas“.

Šis tiltas, kurio statyba, kaip manoma, kainuotų 15 mln. eurų, yra ne prabanga, o būtinybė, turint galvoje, kad mainai tarp kaimų gyventojų vis intensyviau: portugalai perka namus Ispanijai priklausan-



Kruizinis laivas sustoja Alcoutime

čiame upės krante, o ispanai vis labiau naudojami portugalų teikiama paslaugomis. Makroekonomikos požiūriu nedidelei aglomeracijai būtų naudinga tapti Andevalo rinkos dalimi. Šiame kaimyniniame, bet dar nuošalesniame Ispanijos regione Andalūzijos vyriausybė ėmėsi įgyvendinti didelės apimties plėtros planą. „Be to, mes atnaujintume ketvirtajame dešimtmetyje šioje vietovėje vystytus Ispanijos ir Portugalijos prekybos santykius, ypač prekybą galvijais“, – primena Carlosas Brito.

Greitis ir kelionės laivais

Nors tilto nėra, Alkutimas per šiuos metus patyrė tikrą ekonominę revoliuciją, kuri, nors ir būdama mažesnio masto, priminė tai, ką Algarvė išgyvena pastaruosius trisdešimt metų.

Nuošalus, todėl nepakitęs laukinis Gvadjanos peizažas dabar tapo didžiuliu pranašumu: nuo 2005 metų pavasario dviejų kruizų kompanijų – Portugalijos ir Belgijos–Prancūzijos – laivai užsuka į Alkutimą. Išvykę iš Portimano (Portimão) ar iš Sevilijos, jie per savaitę atplukdo po kelis šimtus iškylautojų, atnešdami daug naudos vietos prekybininkams.

Be to, reikia paminėti ir labai svarbų automobilių kelią: 2005-ųjų liepą buvo baigti naudojamo IC27 automobilių kelio ruožo („papildomojo kelio“) iki Alkutimo pertvarkymo į puikios kokybės valstybinės reikšmės kelią darbai. Naujuoju greitkelio iš Alkutimo į Vila Real de Santo António, žemutinės Gvadjanos pakrantės „sostinę“, galima nuvykti per 25 minutes – keturis kartus greičiau nei anksčiau. Nuo šiol pro Alkutimą palei Gvadjanos upę eina svarbi šiaurės–pietų magistralė, vedanti į Bežą (Beja) Alentežo (Alentejo) regione. Modernizavus IC27 kelio ruožą, tikimasi atgaivinti visą Algarvės centrinę dalį – Sera de Kalderaną (Serra de Caldeirão).

„Labai svarbu gerinti teritorijos prieinamumą, tačiau tam reikia, kad ji pati pasižymėtų vidine ekonomikos dinamika. Laimei, šiuo atveju būtent taip ir yra“, – pastebi Carlosas Brito. Automobilių keliais ir kelionėmis laivu Alkutime bus teikiama vis daugiau ir vis įvairesnių turizmo paslaugų bei keliamas jų lygis iki aukščiausios klasės turizmo, pavyzdžiui, plėtojant medžioklės turizmą. Taip pat bus lengviau populiarinti vietinius produktus: vietinės sūrių gamyklėlės ketina plačiau realizuoti savo produkciją, o Alkutimo municipalitetas, kuris da-

bar pagrįstai tikisi pritraukti daugiau investuotojų, jau ėmėsi kurti verslo zoną. Galiausiai sutvarkius kelią nusistovėjo gyventojų skaičius: emigraciją iš kaimų kompensavo „miestiečiai“, neseniai atsikėlę iš Vila Real ar net iš Faro.

Be to, IC27 kelio ruožo modernizavimas – tai puikus pavyzdys, kaip galima suderinti tris Algarvėje vykdomas transporto programas: nacionalinės veiklos programą „Prieinamumas ir transportas“ (3,312 mlrd. eurų, iš kurių 280 mln. skirta Algarvei), regioninę programą „PROAlgarve“ (108 mln. eurų skirti transportui) ir *Interreg IIIA* Ispanijos bei Portugalijos pasienio regionų projektus. Pavyzdžiui, IC27 kelio ruožas Monte Francisko–Odeleite (Odeleite) (17,5 mln. eurų) priskiriamas veiklos programai „Prieinamumas ir transportas“, o kelio ruožas Odeleite–Alkutimas (14,4 mln. eurų) yra *Interreg IIIA* projektas, kurio 50 % išlaidų dengia ERPF.

Apibendrinant galima teigti, kad padedant Europai – ypač ERPF ir Sanglaudos fondui – per pastaruosius dešimt–penkiolika metų pavyko smarkiai pagerinti pagrindines regioninių ir tarpreregioninių kelių magistralės: pavyzdžiui, IC27 yra antrasis pagal svarbą šiaurės–pietų kelias, jungiantis Algarvę su likusia Portugalijos dalimi. Kalbant bendrais bruožais, regioninių kelių tinklo modernizavimas vyksta dviem statmenomis viena kitai kryptimis: greitkelio A2, kertančio Portugaliją iš šiaurės į pietus, pratęsimas iki Algarvės bei keturių eismo juostų automagistralės „Via do Infante“, jungiančios Lagosą su Ispanijos siena, statyba palei labai urbanizuotą pakrantės ruožą iš rytų į vakarus.

Geležinkelis

Nebuvo užmirštas ir geležinkelis: Sanglaudos fondo bendrai finansuojamas (daugiau nei 320 mln. eurų iš visos maždaug 400 mln. eurų sumos) projektas „Susisiekimo linijos su Algarve modernizavimas“ yra transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) 8-ojo prioriteto projekto „Daugiaryšio Portugalijos–Ispanijos–Vidurio Europos transporto ašis“ dalis. Darbai, kurie buvo baigti 2004 metais, vyko keturiais etapais, atitinkančiais keturis geležinkelio ruožus, kurių bendras ilgis 339 km. Be šių darbų buvo atlikta ir stočių rekonstrukcija. Baigus kelių pagrindo renovaciją, kai kur pakoregavus geležinkelio trasą, pastačius naujus tiltus arba pritaikius esamus (įskaitant ir garsųjį Balandžio



Faro stotis. Atnaujintos geležinkelio linijos galinė stotelė



Uždaras turgus Olhão. Atnaujinami žvejybos uostai, restauruojami seni pastatai ir kuriamos naujos veiklos sritys.

25-osios tiltą Lisabonoje), panaikinus vieno lygio pervažas, elektrifikavus liniją ir modernizavus signalizaciją bei telekomunikacijas, dabar iš Faro į Lisaboną galima nuvykti per tris valandas, o ne per keturias su puse kaip anksčiau. Jorge Rodriguesas, REFER (Portugalijos geležinkelių) regioninio signalizacijos skyriaus vadovas, vardija tokio esminio modernizavimo pranašumus: „Dabar ne tik sutaupome laiko. Padidėjo saugumas, patikimumas bei punktualumas; nuo nustatyto tvarkaraščio leidžiama atsilikti ne 15–20 minučių, kaip anksčiau, o tik iki 3 minučių. Pradėjus naudoti naujus mažesnio triukšmingumo vagonus, gerokai padidėjo keleivių komfortas. Ką jau kalbėti apie ekologinę elektrifikavimo naudą.“ Ir štai rezultatas – keleivių skaičius išaugo maždaug 30 %, „be to, pasikeitė geležinkelių transporto įvaizdis, jis tapo dinamiškesnis“, – priduria J. Rodriguesas. „Vis dažniau išvysi žmonių, traukiniuose dirbančių nešiojamuoju kompiuteriu.“

Antroji turizmo revoliucija

Camposas Correia, Algarvės regiono plėtros koordinavimo komisijos RDCC (angl. *Regional Development Coordination Committee*) pirmininkas, taip apibendrina regiono strategiją: „Mūsų tikslas – pasiekti, kad per 10–15 metų Algarvė taptų vienu konkurencingiausių Portugalijos ir Europos regionų. Transporto sistemos gerinimas yra neatsiejama mūsų teritorinio veiklos plano dalis. Mes ketiname: pirma, sujungti Algarvę su „Portugalijos stuburu“ – tai jau padaryta, užbaigus greitkelių A2 (einantį per Setubalį (Setúbal), Lisaboną ir Portą), ir modernizuoti Lisabonos–Faro geležinkelio liniją; antra, magistrale *Via do Infante* veiksmingai sujungti visą regioną su Ispanija ir ateityje nutiesti geležinkelio liniją tarp Algarvės ir Andalūzijos; trečia, išplėtoti vietinį transportą, pavyzdžiui, antžeminį metro, tokiose regionų aglomeracijose kaip Lagosas–Portimanas (Portimão)–Lagosa ir Lulė (Loulé)–Faras–Oljanas (Olhão), kuriose gyvena nuo 100 000 iki 200 000 gyventojų.“

Vis dėlto, nepaisant šių labai didelių ir labai akivaizdžių pastangų, – ir pasididžiavimo pasiekta pažanga, – dar yra ko nerimauti. „Esame kryžkelėje ir turime neapsirikti rinkdamiesi“, – įspėja Faro oro uosto direktorius Antonio Mendesas.

Šis 1965 metais pastatytas oro uostas, kelis kartus gavęs Europos paramą modernizavimui ir plėtrai, užima antrąją vietą Portugalijoje pagal keleivių skaičių (4,7 mln. keleivių 2004 m.). Kaip pažymi direktorius, „tai daugiausia „atvykstančiųjų“ oro uostas – į jį atskrenda užsienio turistai ir užmiesčio vilų savininkai“. Per pastaruosius kelerius metus smarkiai išaugus prekybai nekilnojamojo turto, dabar pastarųjų yra nė kiek ne mažiau nei turistų. Todėl oro uosto klientai – tiek keleiviai, tiek bendrovės – nuolat kinta: nuo 1999 metų sumažėjo užsakovų reisų ir padaugėjo pigių oro skrydžių bendrovių. Be to, keleiviai vis dažniau linkę atsisakyti kelionių organizatoriaus paslaugų ir savo kelionę už palankesnę kainą planuoja patys.



Mėsinė Monchique. Atnaujinus automobilių kelių tinklą, vietinei produkcijai atsiveria geresnės rinkos.

„Be šių pokyčių, kurie ryškėja visoje Europoje, susiduriame ir su kur kas rimtesne problema – mūsų turizmas toli gražu nebe toks konkurencingas kaip anksčiau; mūsų paslaugos pernelyg brangios neturtingiems klientams ir nepakankamai rafinuotos pasiturintiems“, – nedvejodamas dėsto Antonio Mendesas.

Neseniai įvykę prekybos pokyčiai Faro oro uoste galėtų būti taikomi visam Algarvės regionui. Iš tiesų visi pritaria minčiai, kad turizmas yra ir dar ilgai bus regiono ekonomikos variklis. Tačiau su viena sąlyga – jis turi vystytis, siekti konkurencingumo bei tvarumo, nepaisant stiprios tarptautinės konkurencijos turizmo srityje, šiuolaikiniam turistui skoniui neįtikinančių betonuotų pakrančių ir gaisrų, suniokejusių kai kurias gamtos grožiu pagarsėjusias vietas, pavyzdžiui, Sera de Monšikę (Serra de Monchique).

Algarvė laukia „antrosios turizmo revoliucijos“. „Turime pakelti paslaugų lygį, siūlyti kuo įvairesnių didelės pridėtinės vertės produktų (prisiminkime, pavyzdžiui, puikiai pavykusį golfo projektą) ir pasiekti, kad turizmo bei pramogų „grupė“ taptų stimulu kitiems ekonomikos sektoriams, pagrįstiems žiniomis ir inovacijomis“, – pataria RDCC pirmininkas Campos Correia ir čia pat pamini pramoginę laivybą ar net aukštos klasės sporto turizmą, kuriam Vila Real de Santo Antonio skirtas pasaulinės lygio kompleksas.

Laikytis nubrėžto kurso

Kaip įprasta Portugalijoje, padėti gelbsti jūra. *Instituto Portuario e dos Transportes Maritimos* – tai valstybinė organizacija, valdanti uostus, jūrų transportą ir visos pietų Portugalijos vidaus vandenų kelius (Algarvėje tai – Aradės (Arade) ir Gvadjanos upės). Šis institutas daugiausia koordinuoja du veiklos sektorius – žvejybą ir turizmą. Norint juos plėtoti, būtina modernizuoti, pritaikyti ar net perorientuoti uostų zonas. Įgaliotasis instituto administratorius Davidas Assoreira pažymi: „Praėjus trisdešimčiai metų po šio tokio sąstingio, pastebima bendroji uostų infrastruktūros degradacija. Dabar ypač svarbu atverti uostus visuomenei, kad jais galėtų naudotis vilų savininkai, turistai, vaikai, iškylautojai. Todėl būtina tinkamai įrengti ir pačius uostus, ir jų aplinką.“

Stambiausiame Algarvės žvejybos uoste Oljane (Olhão) taip pat vykdomi uosto prieigų tvarkymo darbai (kuriamos žaliosios ir laisvalaikio zonos, įrengiami pasivaikščiojimo



Olhão uostas

takai ir pan.) bei gerinama uosto infrastruktūra (valomas dugnas, molai keičiami modernesnėmis apsauginėmis konstrukcijomis, statomos naujos prieplaukos ir pontonai, įrengiamos laivų švartavietės bei kita žvejams ir pramogautojams reikalinga įranga, restauruojamas senasis dengtas turgus). Šiems darbams numatyti maždaug 6 mln. eurų, iš kurių pusę skyrė ERPF. Atnaujinimo darbai vyksta ir Lagoa žvejybos uoste, kur didžiausias dėmesys skiriamas laivų remontui. Ateityje ši veikla, įskaitant ir augančią pramoginę laivybą, galėtų įgauti vis daugiau reikšmės. „Algarvės laivų statyklos turi svarbų sąlyginį pranašumą“, – aiškina Davidas Assoreira. – „Jos geba suderinti kokybę ir greitį ir gali visus metus veikti po atviru dangumi.“

Portimano (Portimão) uostas, jau kelerius metus dalyvaujantis Šiaurės Amerikoje organizuojamose reklamos kampanijose, ypač Majamio parodoje, išgyvena kruizų rinkos augimo bumą: 2002 metais į jį atvyko 17 kruizinių laivų, 2003 metais – 28, 2004 metais – 36, o 2005 metais – 54. Pavyzdžiui, vien 2005 m. rugpjūčio 16 d. uoste išsilaipino ne mažiau nei 5 000 keleivių! Iš tiesų Portimanas turi keletą pranašumų: šis jaukus uostas įsikūręs vietovėje, kurio nuostabų kraštovaizdį nepaprastai vertina pramoginiai buriuotojai; jis siejamas su didžiosiomis portugalų ekspedicijomis, kurios išvykdavusios iš netoliese esančio Sagres (Sagres); Portimane yra 16 golfo aikštelių, čia galima kelias dienas pailsėti prabangiam viešbutyje prieš tęsiant kelionę laivu; pagaliau netoliese yra įsikūręs didelis viešbučių kompleksas, priklausantis stambiai Amerikos kruizų bendrovei.

Vis dėlto dar būtina atlikti Europos Sąjungos bendrai finansuojamus darbus – išvalyti uosto dugną ir pastatyti naują prieplauką (165 metrų ilgio, galinčią vienu metu priimti 3 laivus), kad uostas būtų tinkamas švartuoti dideliems laivams. Pernelyg dažnai atviroje jūroje vykstantis keleivių išlaipinimas ne visada yra praktiškas: pavyzdžiui, kartą iš kruizinio laivo *Legend of the Seas* teko išlaipinti 160 keleivių invalido vežimėliuose.

Uostų institutas daug vilčių sieja ir su dviem didžiausiomis Algarvės upėmis – Gvadjana ir Arade, kuri tinka laivybai iki Silveso (Silves). „Upės atminties atgaivinimas“ padidins turistų susidomėjimą šia senąja arabiškąja Algarvės sostine. Suprasdamas, kad būtina ir jaunimą skatinti domėtis laivyba, Davidas Assoreira apgailestauja, kad regione nepakanka struktūrų, skirtų laivybos specialistams parengti – išimtį sudaro tik žvejai. „Tai aiškiai rodo, kad padėtis bloga: Portugalija turėtų ir galėtų labiau plėtoti jūrinę veiklą. Taip ji atgaivintų savo tradicijas ir tuo pat metu užsitikrintų gerą ekonomikos ateitį.“

Taigi Algarvė, nors jai beveik pavyko pašalinti vieną didžiausių savo trūkumų – transporto infrastruktūros nepakankamumą ir nešiuolaikiškumą, – privalo atsakyti į naujus, kur kas sudėtingesnius ir sunkesnius iššūkius: Sąjungos plėtrą, globalizaciją ir su tuo susijusias nuolatines pastangas išlikti konkurencingiems. Tačiau šie iššūkiai negąsdina Regiono plėtros koordinavimo komisijos pirmininko. „Augimas ir konvergencija – tai ilgalaikė veikla“, – pabrėžia Camposas Correia. – „Reikia nenuleisti rankų, neužmiršti ilgalaikių tikslų ir nuolatos save vertinti. Plėtros kelyje pasitaiko ir pakilimų, ir nuosmukių. Svarbiausia – eiti toliau, laikantis nubrėžto kurso.“

Daugiau informacijos: www.ccdr-alg.pt

Estija, Lietuva, Latvija, Lenkija, Suomija

„Nuo Varšuvos iki Helsinkio: „Rail Baltica“ – kūrybiškas, strateginis ir tvarus projektas“

Pavelas Telička, Transeuropinio transporto tinklo koordinorius



Šių metų liepos 20 dieną Europos Komisijos pirmininko pavaduotojas Jacques'as Barrot paskyrė mane vienu iš šešių Transeuropinio transporto tinklo „koordinatorių“. Tokiais paskyrimais, kuriuos patvirtino Taryba ir Europos Parlamentas, Komisija siekia suteikti politinį postūmį kai kuriems prioritetiniams geležinkelių projektams. Koordinatoriai turi palengvinti šių projektų, ypač reikšmingų pasienio regionams, įgyvendinimą.

Aš asmeniškai esu atsakingas už kūrybišką, strateginį ir tvarų projektą „Rail Baltica“, kuriame be Suomijos dalyvauja ir keturios naujosios Europos Sąjungos šalys: Baltijos jūros valstybės Lenkija, Lietuva, Latvija ir Estija. Iš šiaurės į pietus per Helsinkį, Taliną ir Varšuvą einanti geležinkelio linija „Rail Baltica“ sujungs Baltijos šalis ir Lenkiją su Europos Sąjungos centrine dalimi, sustiprindama bendrąją rinką bei paskatindama šių šalių integraciją. 70 km ilgio Lietuvos ir Lenkijos sienos ruožas – vienintelė sausumos jungtis tarp Baltijos valstybių ir kitų Europos Sąjungos šalių. Todėl veiksmingo ir darnaus transporto linijų, einančių per šią sieną, sukūrimas labai svarbus ne tik minėtoms šalims, bet ir visai Europos Sąjungai.

Kol kas Regioninės politikos generalinis direktoratas atlieka įgyvendinamumo tyrimą, kurį numatoma baigti iki 2006 metų pabaigos. Juo siekiama nustatyti potencialų šios geležinkelio linijos ekonominį gyvybingumą, atsižvelgiant į daugelį susijusių veiksnių, ypač į projekto poveikį teritorijų, per kurias eis geležinkelio linija, aplinkai. Po pirmųjų diskusijų su politiniais vadovais esu įsitikinęs, kad Talino–Varšuvos linijos atnaujinimas bus pelningas, tačiau reikia palaukti tyrimo rezultatų.

Geležinkelio linija „Rail Baltica“ paskatins investuotojus susidomėti koridoriumi, prie kurio jau prijungta automagistralė „Via Baltica“. Kalbant apie žemėtvarką, ši linija papildys *Interreg* veiklą Baltijos jūros regione. Ji taip pat sudarys galimybę sujungti Lenkiją ir Baltijos šalis su „Šiaurės trikampiū“, apie kurį šiuo metu diskutuojama Skandinavijos šalyse, ir su Rusija, ypač su labai tankiai apgyvendintu Sankt Peterburgo regionu.

Pavyzdžiui, šiuo metu intensyviausias eismas vyksta rytų–vakarų kryptimi, nes į ES tranzitu per Baltijos uostus gabenami dideli kiekiai Rusijos produkcijos, daugiausia žaliavų. Strateginė regiono reikšmė dar labiau išaugtų, jeigu Kinija, kuri dabar kaip tik atlieka atitinkamą tyrimą, norėdama sutaupyti laiko, savo produkciją į Baltijos šalių uostus siųstų ne laivais Sueco kanalu, o geležinkeliu per Sibirą. Tokiu būdu „Rail Baltica“ linija galėtų tapti šio tranzito šiaurės–pietų ašimi.

Šis projektas taip pat bus tvari alternatyva automobilių keliams, kurie skirti kroviniams vežti, ir galiausiai minėta kryptimi vykstantiems keleiviams. Kelių Baltijos šalių vyriausybės „Rail Baltica“ magistralę laiko plėtros įrankiu. Atrodo, kad Baltijos šalių miestai ėmė konkuruoti tarpusavyje: visi pareiškia būti įtraukti į būsimosios linijos trasą. Mano manymu, tai geras ženklas.

Vis dėlto tam, kad projektas būtų sėkmingas, reikia gerai suderinti visų penkių projekte dalyvaujančių šalių požiūrius į projekto galimybes. Kad projektas pasistūmėtų į priekį, būtina rimtai apsispręsti. Manau, kad vienas pagrindinių mano uždavinių – kuo labiau suartinti šių šalių požiūrius. Siekdamas šio tikslo, aš nuolat palaikysiu ryšį su visais projekto dalyviais, t. y. su galimais klientais ir vartotojais, socialiniais partneriais, regioninės ir vietinės valdžios atstovais, geležinkelio linijos statytojais ir, žinoma, su pačiomis geležinkelių bendrovėmis.

Kalbant apie finansavimą, „Rail Baltica“, tiksliau, TEN-T 27-ojo prioritetinio projekto (toks oficialus jo pavadinimas), sąnaudas galėtų finansuoti Sanglaudos fondas – kai kuriais atvejais net iki 80 %. Nors viskas priklausys nuo 2007–2013 metų finansinės perspektyvos ⁽¹⁾, vis dėlto kai kurie įtakingi asmenys, tarp kurių yra daug Europos Parlamento deputatų, palankiai žiūri į visišką prioritetinių transporto projektų finansavimą.

Neseniai aš savo iniciatyva leidausi į kelionę Helsinkio–Varšuvos maršrutu, kartais lydimas žurnalistų, kad galėčiau pats susidaryti nuomonę apie dabartinę infrastruktūrų būklę ir įvertinti atsilikimą bei kliūtis. Ketinu labai aktyviai dirbti, kad ši svarbi regioninė Europos geležinkelių magistralė būtų nutiesta kuo greičiau.



Helsinkio stotis (Suomija)

⁽¹⁾ 2007–2013 metų finansinė perspektyva rašant šį straipsnį (2005 m. lapkritį) dar nebuvo žinoma.

Ispanija

„Barselonos uosto plėtra keičiant Lobregato upės vagą ir... saugant aplinką“

Josep Oriol, Barselonos uosto generalinis direktorius



Lobregato (Llobregat) upės nukreipimas kita vaga, pradėtas 2000 metais ir baigtas 2004 metais, – įsimintinas įvykis Barselonos transporto istorijoje. Kai kuriuose drąsiuose XX amžiaus pirmojo trečdalyje projektuose „Uostas ir laisvosios prekybos zona“, kuriuose buvo numatyta sukurti didelę uosto infrastruktūrą į pietus nuo Monžuiko (Montjuïc) kalno, Lobregatas buvo laikomas fizine kliūtimi būsimajam uostui. Vėliau dėl pilietinio karo ir po jo stojusios tarptautinės izoliacijos Ispanijos ekonomikos ir tuo pačiu Barselonos uosto augimas gerokai sulėtėjo. 1959 metais priėmus „stabilizacijos planą“, Ispanijos ekonomika vėl atsivėrė užsienio šalims. Barselonos uostui atgavus keleto vandenynų uosto vaidmenį, vėl iškilo poreikis jį išplėsti.

Lobregato upės nukreipimas kita vaga buvo uosto plėtros *sine qua non* sąlyga. Pirmą kartą apie tai prabilta septintajame dešimtmetyje. Kai kuriuose to meto projektuose, pavyzdžiui, Barselonos prekybos, pramonės ir laivybos rūmų parengtame projekte, buvo pateikti pasiūlymai, galėję turėti labai rimtų ekologinių padarinių: buvo numatyta upės tėkmę nukreipti į jūrą 9 km piečiau nuo jos tuometinių žiočių.

1994 metais valdžios institucijos pateikė vadinamąjį „Deltos planą“, kuriame be pagrindinių darbų – Lobregato vagos nukreipimo 2 km ir kanalų sistemos sukūrimo – buvo numatyta išplėsti ne tik uostą, bet ir oro uostą, nutiesti naujus automobilių kelius ir geležinkelius, pastatyti vandens valymo stotį ir sukurti didelę saugomą gamtos zoną.

Nukreipus upę kita vaga, 2001 metų gruodį pagaliau buvo galima pradėti Barselonos uosto plėtros darbus. Plėtra, kuriai skirtas vieno milijardo eurų biudžetas (277 mln. skyrė Sanglaudos fondas), pakeis uosto struktūrą: numatyta 2,3 karto, t. y. 1 265 hektarais, padidinti jo plotą ir pastatyti 30 km prielaukų.

Šiuo metu vykdomi darbai – uosto plėtros pagrindas. Jo augimas bus ir kiekybinis (naujos prielaukos, nauji

kranai, naujos prieigos), ir kokybinis (nauji jūrų maršrutai, daugiau europinių jungčių, kokybiškesnės klientams teikiamos paslaugos). Perkraunamų konteinerių skaičius turėtų išaugti nuo 2 iki 6 milijonų, o tai per metus sudaro 90 milijonų tonų.

Šis stambus projektas apima ir prieigų, kurių reikės padidėjusiam uostui, įrengimą. Šiuo požiūriu buvusi upės vaga yra puikus koridorius būsimosioms sausumos magistralėms: ten bus nutiestas keturių eismo juostų vien krovininiams sunkvežimiams skirtas greitkelis, kurį ketinama sujungti su Ispanijos ir Europos greitkelių tinklu. Be to, bus nutiestos keturios naujos geležinkelio linijos, sujungtos su naujose prielaukose pastatytais krovininių stotimis.

Barselonos uosto plėtra vykdoma griežtai tausojant aplinką. Imamasi priemonių, mažinančių galimą neigiamą darbų poveikį. Be to, uostas plečiamas ne tik skrupulingai laikantis uostų bei aplinkos apsaugos įstatymų, bet ir įgyvendinant priemones, kurios pagerins bendrąją Lobregato deltos būklę. Pavyzdžiui, senojoje upės vagoje buvo išsaugota 10 hektarų šlapžemių, norint apsaugoti jos fauną. Šiuo metu atliekamas dar vienas darbas – naudojant milijonus tonų smėlio į pietus nuo naujųjų upės žiočių kuriamas 2 km ilgio paplūdimys. Tai dar vienas įrodymas, kad uosto vadovybė siekia sukurti tvarią ir aplinką tausojančią infrastruktūrą.



■ Naujose prielaukose galima priimti labai didelius laivus

BULGARIJA

Sofijos oro uosto atnaujinimas



Bendra išlaidų suma: 148 756 000 EUR
ES indėlis: 50 000 000 EUR

„Sofijos oro uostas – pagrindinė verslininkų ir turistų atvykimo į Bulgariją vieta. Tačiau dabartinė jo infrastruktūros būklė neleidžia suteikti tinkamos kokybės paslaugų nei keleiviams, nei operatoriams. ISPA projekte numatoma pastatyti naują keleivių terminalą su visais patogumais: privažiavimo keliais, taksi automobiliams skirtomis juostomis, mašinų stovėjimo aikštelėmis ir t. t. Visi šie darbai tėra didesnio projekto dalis: numatyta pailginti ir pergrupuoti nusileidimo ir pakilimo takus, kad oro uostas galėtų priimti didelius lėktuvus, o Sofijos gyventojų girdimas triukšmas gerokai sumažėtų.“

Nelly Yordanova, Bulgarijos Respublikos transporto ir susisiekimo ministerija
nyordanova@mtc.government.bg

SLOVAKIJA

Geležinkelio ruožo Bratislava Rača–Trnava modernizavimas



Bendra išlaidų suma: 51 422 000 EUR
ES indėlis: 38 566 500 EUR

„Slovakijos geležinkelio ruožas Bratislava Rača–Trnava priklauso 5-ajam Europos koridoriui, kuris nuo Bratislavos per Žiliną ir Košicę tęsiasi iki Čierna nad Tisou prie Ukrainos sienos. Žilinoje jis kerta 6-ąjį koridorių, vedantį į Varšuvą, o iš ten – į Gdanską prie Baltijos jūros. Modernizavus šią liniją, pirmiausia siekiama užtikrinti gerą prieinamumą prie transeuropinio transporto tinklo ir nutiesti kokybiškas geležinkelio linijas, jungiančias įvairias šalis. Šio projekto darbus, kurie buvo atliekami nuo 2002 metų kovo iki 2005 metų gruodžio, finansuoja ISPA. Projekte numatyta nutiesti 750 m ilgio įtemptojo betono klojinį, panaikinti vieno lygio pervažas ir atnaujinti visas tarp Bratislavos Račos ir Trnavos esančias stotis. Atnaujinta linija bus saugesnė ir tylesnė, o traukiniai galės ja važiuoti 160 km/h greičiu.“

Miroslav Matúšek, Slovakijos Respublikos geležinkeliai (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

VENGRIJA

Budapešto aplinkkelio pailginimas



Bendra išlaidų suma: 334 893 000 EUR
ES indėlis: 284 659 050 EUR

„Sanglaudos fondas bendrai finansuoja žiedinio greitkelio aplink Vengrijos sostinę tiesimą. Užbaigus 26,5 km ilgio rytinę atkarpą, bus sujungti greitkeliai M1, M3, M5 ir M7, taip pat keletas į Budapeštą vedančių valstybinės reikšmės kelių. Įgyvendinus šį projektą, sumažės transporto spūstys sostinėje ir jos prieigose bei baigsis kasdienis vairuotojų košmaras. Naujojo aplinkkelio dėka tranzitinio transporto, ypač sunkiasvorių krovininių automobilių, eismas bus sklandesnis, sumažės miesto tarša, regione įsikurs daugiau naujų įmonių. Ši infrastruktūra kuriama, laikantis griežčiausių aplinkos apsaugos ir saugumo reikalavimų. Darbus numatoma baigti 2007 metų lapkritį.“

Tompos Attila, ES koordinاتورius, Valstybinė greitkelių bendrovė
tompas.attila@nart.hu

ISPANIJA

Chichono (Gijón) uosto plėtra



Bendra išlaidų suma: 563 900 000 EUR
ES indėlis (Sanglaudos fondas): 247 500 000 EUR
EIB paskola: 250 000 000 EUR

„Europos Sąjunga svariai prisideda modernizuojant Ispanijos uostų infrastruktūrą. Struktūrinių fondų partneris Europos investicijų bankas (EIB) teikia ne tik paskolas, bet ir techninę pagalbą, ypač poreikių įvertinimo srityje. Pavyzdžiui, neseniai jis sėkmingai investavo į Chichono uostą. Pagrindinio Astūrijos uosto plėtros, kurią finansuoja Sanglaudos fondas ir EIB suteikta paskola, tikslas – padidinti per Chichoną tranzitu vežamų jūros krovinių tvarkymo ir sandėliavimo pajėgumus. Baigus pagrindinius projekto darbus, t. y. sutvirtinus bangolaužius ir išplėtus sandėliavimo bei švartaviečių teritorijas, uostas galės priimti didesnius laivus.“

Andrew Allen, Europos investicijų bankas
ALLEN@eib.org

2007–2013: Parengti naujos kartos programas su *Inforegio* tinklalapiu

Valstybės narės ir regionai rengiasi 2007-2013 metų programavimo laikotarpiui. *Inforegio* tinklalapyje pateikiama išsamios informacijos ir svarbių dokumentų, dominančių visus šios veiklos dalyvius. Mes siekiame palengvinti jų bendravimą ir informuoti plačiąją visuomenę apie pasiektą pažangą. Jei turite klausimų ir pasiūlymų, nedvejodami kreipkitės į Regioninės politikos generalinį direktoratą.

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

Pasiteirauti

Europos Komisija, Regioninės politikos generalinis direktoratas
01 skyrius - Informacija ir komunikacija
Thierry Daman
Avenue de Tervuren 41, B-1040 Bruxelles
Faks. (32 2) 296 60 03
El. p.: regio-info@cec.eu.int
Interneto svetainė: http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm

Informacija apie Europos Sąjungos paramą regionams:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8227

© Europos Bendrijos, 2005
Kopijuojant būtina nurodyti šaltinį.

Printed in Belgium



Leidinių biuras
Publications.eu.int