



lv



Eiropas Savienības
reģionālā politika

info regio

| Nr. 18 | decembris 2005 | **panorama**



**Transports – reģionālās
attīstības dzinējspēks**

Saturs

Transports – reģionālās attīstības dzinējspēks

Transporta infrastruktūras: izaugsmes un kohēzijas apvienošana Eiropā

Transporta infrastruktūras, kas nepieciešamas reģionu ekonomikas attīstībai, dod savu ieguldījumu sociālajā kohēzijā tikai pie dažiem nosacījumiem.

Ilgtpējīgs transports – Eiropas politikas prioritāte

Atbalsts videi labvēlīgiem transporta veidiem ir viens no četriem Kopienas ilgtermiņa attīstības stratēģijas pilāriem. Transporta attīstības un ekonomiskās izaugsmes veicināšana ir svarīgs Eiropas politikas mērķis.

Liecība: Donavas valstis

ERAF darbībā: Francija, Lielbritānija, Grieķija, Somija

Liecība: Interreg IIIB Ziemeļrietumeiropa

Reportāža: Algarves reģions krustcelēs

Transports jauna Dienvidportugāles sociālekonomiskā posma laikā.

Liecība: Igaunija, Lietuva, Latvija, Polija, Somija

Liecība: Spānija

Kohēzijas fonds un ISPA darbībā

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotoattēli (Lpp.): Eiropas Komisija (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDR (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).

Vāks: Tranzitkonteineri Belfāstas ostā (Lielbritānija).

Šā numura redakcija: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Atbildīgais redaktors: Thierry Daman, EK, Reģionālās politikas ģenerāldirektorāts.

Izdevums ir iespiests angļu un franču valodā uz otrreiz pārstrādāta papīra.

Ir pieejami tematiskie dokumenti 19 Eiropas Savienības oficiālajās valodās:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

Šā izdevuma tekstiem nav juridiski saistošas nozīmes.

Transporta infrastruktūras: izaugsmes un kohēzijas apvienošana Eiropā

Yves Crozet ⁽¹⁾

Transporta infrastruktūras, kas nepieciešamas reģionu ekonomikas attīstībai, dod savu ieguldījumu sociālajā kohēzijā tikai pie dažiem nosacījumiem.



Tilts uz autoceļu Bilbao-Santander (Spānija).

Kopš savas dibināšanas 50.-to gadu beigās Eiropas Ekonomikas kopiena ir saskārusies ar jautājumu par dzīves līmeņa atšķirībām dalībvalstīs. Savulaik iekšzemes kopprodukta (IKP) atšķirības uz vienu iedzīvotāju bija jūtamas, piemēram, starp Vāciju un Itāliju. Taču tās ir vēl izteiktākas, salīdzinot reģionālos IKP uz vienu iedzīvotāju: *Bade-Wurtemberg* vai Ildefrānsa bija daudz bagātāki reģioni nekā Apūlija vai Sicīlija. Šis būtiskais jautājums kļūst aktuāls līdz ar katru Eiropas Savienības paplašināšanos. Jaunajās dalībvalstīs, kas pakāpeniski pievienojušās Savienībai (Grieķija, Spānija, Portugāle, Polija utt.), bija un joprojām ir reģioni, kuru IKP uz vienu iedzīvotāju ir vairāk nekā 15 reizes zemāks salīdzinājumā ar bagāto reģionu IKP.

Tā kā viens no Eiropas Savienības mērķiem ir dalībvalstu dzīves līmeņa konverģence, nebija iespējams samierināties ar šo situāciju vai ļaut, lai to regulē tikai pārceļojošās plūsmas no nabadzīgām zonām uz dinamiskām zonām. Sniegt mazāk attīstītiem reģioniem iespēju apgūt nozīmīgu un cik vien iespējams ātru ekonomisku izaugsmi, tādējādi tos pietuvinot citiem reģioniem, ir kļuvusi par vienu no Eiropas Savienības prioritātēm. Šādā perspektīvā transporta infrastruktūras ir tās, kas spēj samierināt ekonomisko izaugsmi un sociālo kohēziju.

Protams, runa nav par kādu “neiespējamu misiju”, un svarīgi uzsvērt, ka infrastruktūru attīstība nav panaceja. Transporta infrastruktūras, kas ir nepieciešamas reģionālās ekonomikas izaugsmei, dod ieguldījumu sociālajā kohēzijā tikai pie dažiem nosacījumiem.

Izaugsme un konverģence: transporta infrastruktūru dubultā misija

Ekonomiskā izaugsme tirgus ekonomikā nav balstīta tikai uz tehnisko progresu un produktivitātes peļņu, kas no tā izriet. Kā jau pašā sākumā norādīja politekonomikas teorijas pamatlicēji Adams Smits un Deivids Rikardo, būtiska nozīme ir arī darba starptautiskajai dalīšanai. Pat neņemot vērā tehnisko progresu, ražošanas zonu ar atšķirīgām izmaksām tuvināšanās pasaulē pats par sevi ir kolektīvās peļņas faktors. Priekšteču intuīcija daudz vēlāk apstiprinājās mūsdienu ekonomistu darbos, rezultējoties slavenajā teorijā, sauktā par *HOS* (*Hecksher, Ohlin, Samuelson*): preču un pakalpojumu brīva aprīte ir pienācīgs aizstājējs teritoriju ražošanas faktoru nevienlīdzībai. Pat ja mums lielā mērā ir tendence to aizmirst, mēs katru dienu gūstam tādu pieredzi. Ikreiz, kad dzeram kafiju vai tēju, ikreiz, kad izmantojam automašīnu, mēs patērējam produktus (tropu zonas produktus, naftu), kas tikpat kā netiek ražoti Eiropā, taču kurus mēs varam lietot, pateicoties starptautiskajai darba dalīšanai.

Šādā perspektīvā transporta infrastruktūrām ir izšķiroša nozīme. Tās padara iespējamu preču apriti un teritoriju sakarus. Vācu mašīnas, zviedru mēbeles vai somu telefoni tiek pārdoti visā Eiropā, gluži tāpat kā spāņu augļi un dārzeņi vai itāļu apģērbi. Ražotājiem efektīva transporta iespēju attīstība paplašina klientu zonas, kas ļauj ražot lielās sērijās un tā pazemināt unitārās cenas. Tā kā cenu pazeminājums ir daudz lielāks nekā transporta izmaksu attiecīgais pieaugums, patērētājs ir liels ieguvējs no šīs sistēmas.

⁽¹⁾ Ekonomisko zinātņu profesors, Lionas Universitāte, TEL vadītājs (Transporta ekonomikas laboratorija), UMR CNRS n°5593 (www.let.fr).

Tādējādi viņš dzīvo daudzveidīgā ekonomikā, kur starp Eiropas valstīm dominē “mazo atšķirību” apmaiņa. Vācu autotransportistiem ir iespējams nopirkt spāņu mašīnas un franču gardēžiem nobaudīt itāļu vīnus.

Transporta infrastruktūru pirmais uzdevums ir dot savu ieguldījumu cenu pazemināšanā un no tā izrietošā vispārējā ekonomiskā izaugsmē. Taču transporta infrastruktūru loma ar to neaprobežojas, jāņem vērā arī konkrētais iesaids attiecīgajās teritorijās. Pieredze rāda, ka ražošanas un patērēšanas centriem pieejamības dēļ ir tendence tuvināties visefektīvākajām infrastruktūrām. Dzelzceļu attīstība 19. gadsimtā un autoceļu un lidostu attīstība 20. gadsimtā ir apstiprinājušas šo diagnozi: transporta infrastruktūrām ir jūtams iesaids uz teritoriju attīstību un hierarhizāciju. Ar transporta infrastruktūrām labi nodrošināti reģioni labāk tiek galā ar situāciju nekā ar sakariem neapgadātās zonas. Šā iemesla dēļ transporta infrastruktūru radīšana un finansēšana jau ilgu laiku ir viens no valstu būtiskākajiem uzdevumiem. Lai stiprinātu nacionālo vienotību, valstis jau ilgu laiku ir uzņēmušās kanālu, dzelzceļu vai autoceļu būvniecību, tā veicinot teritoriju apgādi.

Eiropas Savienība sastapās ar tādu pašu nepieciešamību. Kā savā ziņojumā 1977. gadā norādīja MacDougall⁽²⁾, perifēro un mazattīstīto reģionu rīcībā jābūt modernām transporta infrastruktūrām, lai tie būtu savienoti ar tirgiem gan to apgādei, gan saražoto labumu noietam. Transporta infrastruktūru finansēšana ir kļuvusi par vienu no būtiskākajām Kopienas iekšējās solidaritātes formām. Lai gan cilvēku savstarpējā solidaritāte lielā mērā palikusi dalībvalstu kompetencē (sociālā apdrošināšana, palīdzība vistrūcīgākajiem), starpreģionālā solidaritāte ir bijusi Eiropas izmantotā svira, lai veicinātu sociālo kohēziju ar dzīves līmeņu konverģences palīdzību. Tādējādi tādas valstis kā Grieķija, Spānija⁽³⁾ un Portugāle ir saņēmušas lielu Eiropas fondu atbalstu (EIB pabalstus un aizdevumus), lai uzlabotu autoceļus un dzelzceļus. Tas pats notiek šodien, lai arī mazākā mērā, gan desmit jaunajās dalībvalstīs, gan



Aalborg (Dānija): reģionālās lidostas veicina ekonomisko attīstību.

kandidātvalstīs. Transporta tīklu uzlabošana un savstarpējā savienošana ir konkrēta Kopienas solidaritātes forma. Par to liecina lielo Eiropas “koridoru” reklamēšana, ka arī nesen sastādītais *Van Miert* ziņojums⁽⁴⁾, kas piedāvā Eiropai līdzfinansēt vairāk nekā divdesmit lielus infrastruktūras projektus, kas lielākoties ir pārrobežu un starptautiski projekti.

Kohēzija un polarizācija

Nemot vērā iepriekš minētos argumentus, transporta infrastruktūru svarīgā ekonomiskā un sociālā nozīme pamato infrastruktūras projektu nepieciešamību. *Van Miert* ziņojumā aprakstītie projekti būtu ātri jāisteno un būtu jāizlemj attiecīgie budžeta un finanšu jautājumi. Tad kāpēc šķiet, ka Eiropa un daudzas dalībvalstis vilcinās uzsākt to īstenošanu? Kas viņām liek domāt, ka transporta infrastruktūras nav panaceja un ka gaidāmie izaugsmes un kohēzijas efekti var neīstenoties? Šiem jautājumiem nav jānolok klusumā vai jātiek atstumtiem. Gluži pretēji – tie prasa uzmanīgu pārbaudi, lai varētu apzināt nosacījumus, kas nodrošinātu šai transporta infrastruktūru dubultajai misijai panākumus.

Vispirms pievērsīsimies jautājumiem un šaubām, kas rodas sabiedriskajiem un privātajiem finansētājiem pirms jaunu transporta infrastruktūru radīšanas.

Pirmā veida šaubas ir tehniska un ekonomiska rakstura: vai pēc projekta pabeigšanas īstenosies projekta autoru iecerētais satiksmes apjoms? Pēdējo gadu laikā vairāki piemēri parādījuši, ka plānotais ne tuvu nav attaisnojies: Eirotunnelis, autoceļš M1 Ungārijā, ūdensceļš Reina-Maina-Donava – tik daudz investīciju, kuru rezultāti nav attaisnojuši cerības. No tā izriet lēmēju piesardzība attiecībā uz risku (būvniecības reālās izmaksas, efektīva satiksme) un gala lēmumu atlikšana, kā tas ir ar jaunajām dzelzceļa līnijām starp Itāliju un Franciju.



Jauns dzelzceļa depo Drogheda (Īrija).

⁽²⁾ Eiropas Komisija, “Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration” (MacDougall Report), Brisele, 1977.

⁽³⁾ Eiropas atbalsts, ko saņēmusi Spānija gados pēc tās pievienošanās, vairāk nekā desmit gadus ir bijis 1% no tās IKP.

⁽⁴⁾ Eiropas Komisija, “Transeiropas transporta tīkla prioritārie projekti līdz 2020. gadam – Augsta līmeņa grupas ziņojums”, Brisele, 2003.

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

Investēt transportā nozīmē investēt reģionālajā attīstībā: EIB princips un prioritāte

Ar 43,2 miljardiem euro aizdevumu ES mērķiem 2004. gadā Eiropas Investīciju banka (EIB) ir pirmajā vietā starp Eiropas Savienības finanšu institūcijām. Atbalsts transporta investīcijām ir viena no tās galvenajām aktivitātēm.

Ar vairāk nekā 60 miljardiem euro, kas ieguldīti šajā jomā kopš 1993. gada, banka ir lielākais Transeiropas transporta tīklu finansētājs. Šie projekti, kas gandrīz vienmēr ir lieli un ļoti sarežģīti, bieži radījuši sabiedriskas debates un izaicinājumus videi. To realizēšanai piemīt liels kavēšanas risks, tāpēc šos projektus nepieciešams labi sagatavot un tiem nodrošināt labu uzraudzību.

Pēdējo desmit gadu laikā EIB ir finansējusi projektus visās transporta nozarēs: autoceļus (šoseju un autoceļu būvniecību, autoceļu tīkla uzlabošanu, īpaši Grieķijā, Spānijā un Portugālē); dzelzceļus (vecu dzelzceļu modernizāciju un jaunu ātrvociņu līniju izveidošanu Francijā, Beļģijā, Spānijā, Itālijā, kā arī Nīderlandē un Lielbritānijā); jūras ceļus (ostu infrastruktūru paplašināšanu un modernizāciju, īpaši Nīderlandē, Portugālē, Spānijā, Grieķijā un Zviedrijā); gaisa ceļus (lidostu iekārtu uzlabošanu, piemēram, Itālijā, Grieķijā, Vācijā un Īrijā). EIB arī ļoti aktīvi darbojas jaunajās dalībvalstīs, atbalstīdama dažādu transporta infrastruktūru attīstību, kas ir to ekonomikas nostiprināšanas priekšnoteikums.

Banka arī finansē pilsētas sabiedriskā transporta projektus. Pēdējo piecu gadu laikā tā šāda veida projektiem piešķirusi 10,7 miljardus euro, no kuriem 92 % bija pasākumiem, kurus ierosinājušas valsts varas iestādes. Veicinot privātā transporta līdzekļu nomaiņu uz publiskā transporta līdzekļiem un cenšoties samazināt sastrēgumus, tādi projekti ne tikai tiecas uzlabot gaisa kvalitāti un samazināt kaitīgos trokšņus, bet arī cīnīties pret klimata izmaiņām, paaugstinot enerģētisko efektivitāti un ierobežojot CO₂ izplūdi. Kopumā tie dod savu ieguldījumu dzīves kvalitātes uzlabošanā.

Lielas investīcijas transportam ES reģionos dod ieguldījumu teritoriālajā kohēzijā un paaugstina paplašinātās Savienības reģionu konkurētspēju. Atvieglojot cilvēku un

preču kustību starp dalībvalstīm, transporta investīcijām ir būtiska loma iekšējā tirgus veicināšanā un kohēzijas uzlabošanā Eiropā. Liela EIB transporta aizdevumu proporcija ir piešķirta mazāk attīstītiem reģioniem.

Bankas prioritārais uzdevums ir atbalstīt ES sociālo un ekonomisko kohēziju, dodot ieguldījumu reģionālo atšķirību samazināšanā. EIB darbība reģionālās attīstības labā, kas izvēsta jau kopš bankas izveidošanas 1958. gadā, ir atkārtoti sevi apliecinājusi un nostiprinājusies līdz ar Savienības paplašināšanos līdz 25 dalībvalstīm 2004. gadā.

Kopējā aizdevumu summa, ko EIB piešķirusi reģionālās attīstības mērķiem, 2004. gadā pārsniedza 28 miljardus euro, tas ir, 70 % no kopējās bankas aizdevumu summas ES 25 valstīm. Investīcijas transporta nozarē ir 40 % no kopējās atbalsta summas reģionālajai attīstībai. Vairāk nekā puse no aizdevumiem transporta nozarei reģionos, kas saņem struktūrfondu atbalstu, ir piešķirta dzelzceļam, tai skaitā, daudziem pilsētu un piepilsētu dzelzceļu pakalpojumu projektiem (tramvajiem, metro, piepilsētu dzelzceļu tīkliem).

Bankas atbalsts Kopienas politikai un mērķiem balstās uz kvalitatīvu projektu finansēšanu. Lai saņemtu EIB finansiālo atbalstu, projektam jāpierāda, ka tas ir ilgtspējīgs projekts ekonomikas un vides jomā un reizē drošs finanšu un tehniskajā jomā. Daļu no bankas projektu izvēles procedūras veido pārliecināšanās par šiem dažādajiem aspektiem, kā arī atbilstības pārbaude, nozares investīciju plānošana un to īstenošanas plānošana. Projektu izvērtēšanas laikā banka sniedz padomus projektu īstenotājiem, kas ir viena no EIB pievienotajām vērtībām, īpaši attiecībā uz vismazāk attīstītajiem Savienības reģioniem.

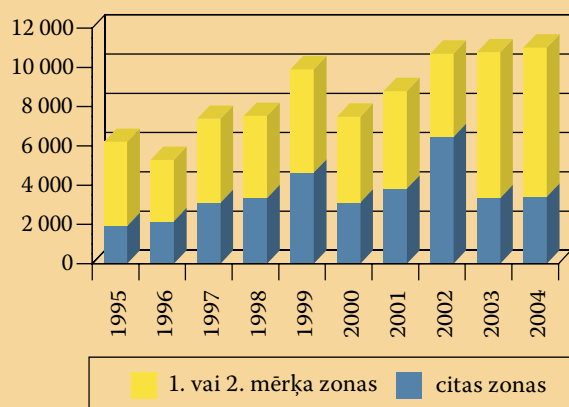
Kad Kopienas institūcijas strādā roku rokā

Laika gaitā attiecības starp EIB un Komisiju ir padziļinājušās, īpaši reģionālās attīstības jomā. 2000. gadā banka un Komisija parakstīja sadarbības vienošanos, lai formalizētu šīs attiecības un redzētu, kā EIB aizdevumi un Komisijas resursi varētu papildināt viens otru.

EIB dod ieguldījumu reģionālās attīstības programmu sagatavošanā un izpildē ar mērķi optimizēt pieejamo resursu izmantošanu. Pēc Komisijas lūguma banka veic ekspertīzi dažiem projektiem, kas pretendē uz Eiropas atbalstu. Tādējādi 2004. gadā banka ir novērtējusi 33 finansējuma pieprasījumus. Šī sadarbība arī ietver projektu līdzfinansēšanu, jomu, kas kļūst arvien svarīgāka jaunajās dalībvalstīs, kas pieredzējušas jūtamu Eiropas atbalsta iespēju pieaugumu.

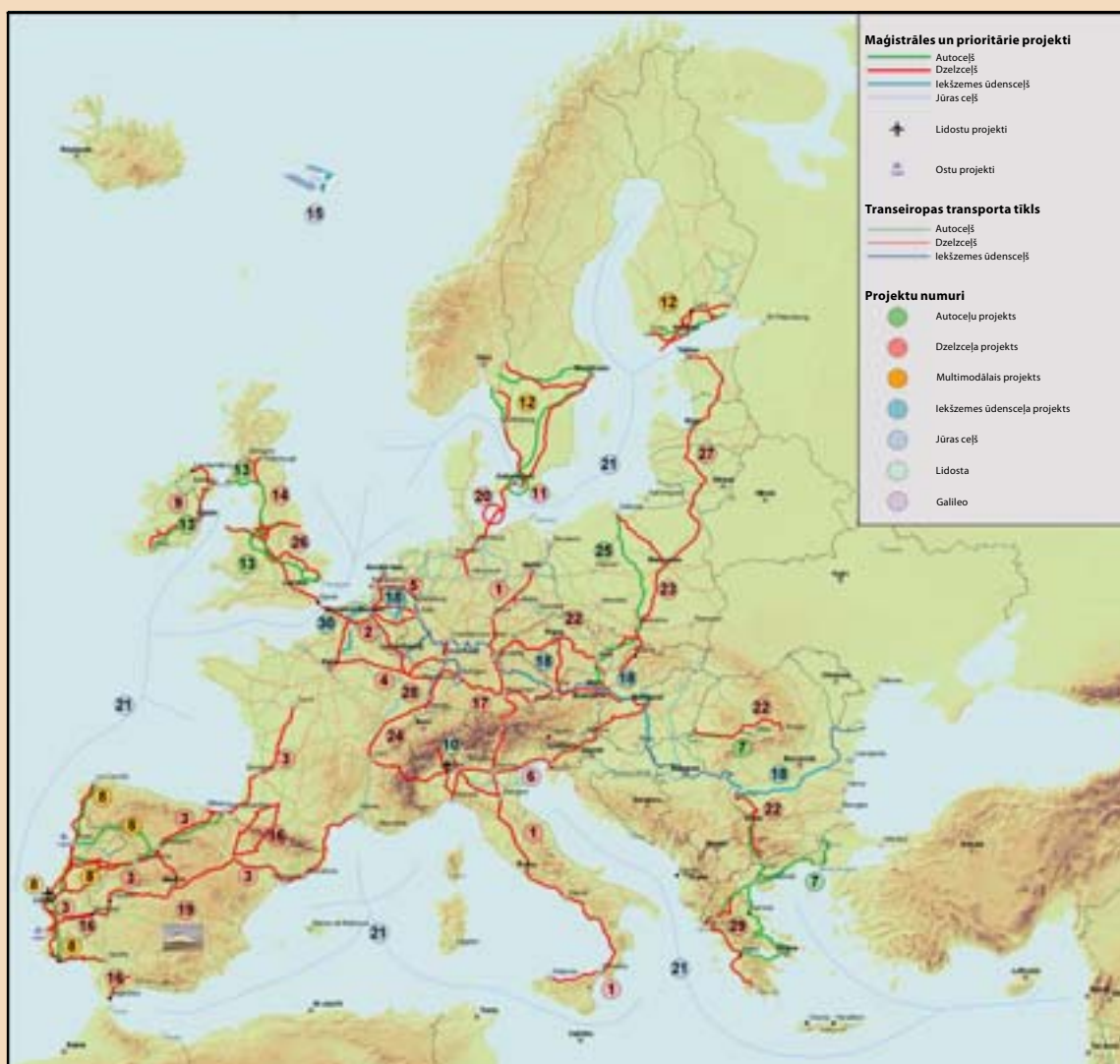
Šajā kontekstā banka un Komisija vēl vairāk pastiprinājuši savu sadarbību ar jauna palīdzības instrumenta ieviešanu (*Jaspers – Joint Assistance to Support Projects in the European Regions*), lai palīdzētu dalībvalstīm ERAF vai Kohēzijas fonda lielo projektu izvēlē un sagatavošanā. Tas ir īpaši svarīgi transporta jomā, kur projekti bieži ir sarežģīti, vērienīgi un ar ilgu izstrādes laiku.

Transports (1995–2004): aizdevumu sadalījums ES 25 valstīs atbilstoši zonu kategorijām (miljonos euro)





Transeiropas transporta tīkls (RTE-T): maģistrāles un prioritārie projekti



Maģistrāles un prioritārie projekti

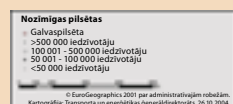
1. Dzelzceļa maģistrāle Berlīne-Verona/Milāna-Boloņa-Neapole-Mesīna-Palermo.
2. Atvilkcienu dzelzceļa maģistrāle Parīze-Brisele/Brisele-Ķelne-Amsterdam-Londona.
3. Atvilkcienu dzelzceļa Eiropas dienvidaustrumu maģistrāle.
4. Atvilkcienu dzelzceļa austrumu maģistrāle.
5. *Betuwe* līnija.
6. Dzelzceļa maģistrāle Līona-Triesta-Divaca/Koper-Divaca-Ļubļana-Budapeštas-Ukrainas robeža.
7. Autoceļu maģistrāle Igoumenitsa/Patra-Atēnas-Sofija-Budapešta.
8. Multimodāla maģistrāle Portugāle/Spānija-pārējā Eiropa.
9. Dzelzceļa maģistrāle Korka-Dublina-Belfāsta-Stranraer (pabeigta 2001. gadā).
10. Malpensa (pabeigta 2001. gadā).
11. *Öresund* līnija (pabeigta 2000. gadā).
12. Ziemeļu triangula dzelzceļa/autoceļu maģistrāle.
13. Autoceļu maģistrāle Lielbritānija/Irija/Beneluksa valstīs.
14. Rietumu krasta galvenā līnija.
15. *Galileo*.
16. Kravu dzelzceļa maģistrāle Sīnes/Alģērijas-Madrīde-Parīze.
17. Dzelzceļa maģistrāle Parīze-Strasbūra-Stutgarte-Vīne-Bratislava.
18. Upju maģistrāle Reina/Mēza-Maina-Donava.
19. Atvilkcienu dzelzceļa līniju interoperativitāte Pireneju pussalā.
20. Dzelzceļa maģistrāle *Fehmarn Belt*.

21. Jūras ceļi

- Baltijas jūras ceļš (kas apvieno Baltijas jūras valstis ar Centrālās un Rietumu Eiropas valstīm, ieskaitot maģistrāli, kas iet pa kanālu Ziemeļu jūra/Baltijas jūra (Ķīles kanāls));
- Rietumeiropas jūras ceļš (kas apvieno Portugāli un Spāniju, caur Atlantijas okeānu, ar Ziemeļu jūru un Irijas jūru);
- Dienvidaustrumeiropas jūras ceļš (kas savieno Adrijas jūru ar Jonijas jūru un Vidusjūras austrumu pusē, aptverot Kipru);
- Dienvidrietumeiropas jūras ceļš (Vidusjūras rietumu pusē), kas savieno Spāniju, Franciju, Itāliju un Maltu un savienojas ar Dienvidaustrumeiropas jūras ceļu.

22. Dzelzceļa maģistrāle Atēnas-Sofija-Budapešta-Vīne-Prāga-Nīrberga/Drēzdene.
23. Dzelzceļa maģistrāle Gdanskā-Varšava-Brno/Bratislava-Vīne.
24. Dzelzceļa maģistrāle Līona/Dženova-Bāzele-Duisburg-Roterdaama/Antverpene.
25. Autoceļu maģistrāle Gdanskā-Brno/Bratislava-Vīne.
26. Dzelzceļa/autoceļu maģistrāle Irija/Lielbritānija/kontinentālā Eiropa.
27. *Rail Baltica*: maģistrāle Varšava-Kauna-Rīga-Tallina-Helsinki.
28. *Eurocaprail* pa dzelzceļa maģistrāli Brisele-Luksemburga-Strasbūra.
29. Intermodālā koridora dzelzceļa maģistrāle Jonijas jūra/Adrijas jūra.
30. Upju maģistrāle Sēna-Sēlda.

(Atsauce: 2004. gada 29. aprīļa Lēmums 884/2004/EK)



Ilgtermiņš transports – Eiropas politikas prioritāte

Atbalsts videi labvēlīgiem transporta veidiem ir viens no četriem Kopienas ilgtermiņa attīstības stratēģijas pilāriem. Transporta attīstības un ekonomiskās izaugsmes veicināšana ir svarīgs Eiropas politikas mērķis.



Modernizētais kanāls pie Coevorden (Nīderlande).

Transportu infrastruktūru efektīvs tīkls ir būtisks veiksmīgai sabiedrības un ekonomikas funkcionēšanai. Tas nodrošina brīvu preču, pakalpojumu un cilvēku kustību un veicina starpreģionālo komunikāciju un komunikāciju reģionu iekšienē. Tas arī nodrošina darbam, studijām un atpūtai nepieciešamo mobilitāti. Transporta investīcijas ilgu laiku ir Eiropas Savienības strukturālās un kohēzijas politikas prioritāte.

Taču transportam ir arī spēcīgs iespaids uz vidi, īpaši klimatiskajām izmaiņām, gaisa piesārņojumu, troksni, augsnes stāvokli un dabiskās vides izmaiņām. Nozare ir liels fosilās degvielas un citu neatjaunojamu enerģijas resursu patērētājs. Turklāt satiksmes negadījumi joprojām ir nopietns naķes iemesls. Bez ekonomiskajiem zaudējumiem, ko šīs problēmas rada, tās arī uzdod būtisku jautājumu par ilgtspēju. Transporta attīstības tendences rāda, ka ierastās darbības un transporta politika ir savu laiku pārdzīvojušas.

Transporta attīstība turpināsies. Attiecībā uz personīgo transportu noteicošais faktors ir mašīnu nolietojšanās pakāpe. Pat ja vairumā Eiropas Savienības valstu iecerēts, ka motorizācijas līmenis stabilizēsies, tas tā vēl ilgi nebūs tāds jaunajās dalībvalstīs. Līdz 2010. gadam paplašinātā Savienība piedzīvos savu satiksmes līdzekļu skaita jūtamu pieaugumu. Attiecībā uz preču transportu modernās ekonomikas attīstība un raksturs (kā darbs *“Just in time”*) palielinās kravu pārvadāšanu. Uz

2010. gadu gaidāms, ka smago kravu satiksme vien pieaugs gandrīz par 50 % salīdzinājumā ar 1998. gadu.

Tā kā autoceļu transportam un gaisa transportam ir visaugstākie pieauguma tempi, kļūs izteiktāks transporta veidu nevienmērīgais sadalījums. Tas var izraisīt degvielas patēriņa, kaitīgo trokšņu un transporta infrastruktūrām paredzēto zemes platību proporcijas pieaugumu.

Šī diagnoze nav raksturīga tikai Eiropas Savienībai; tā attiecas uz gandrīz visām attīstītām ekonomikām. Pat ja veiktie pasākumi ar mērķi mīkstināt transporta pieauguma negatīvās sekas pieaug, nevar vienlaikus apmierināt prasību pēc vides ilgtspējas un pieaugošās vajadzības pēc transporta bez ieradumu maiņas un politikas pārorientācijas. Tādējādi vides ilgtspējas princips būtu jāņem vērā ikvienā Kopienas atbalstā, kas tiek piešķirts kohēzijas politikas ietvaros.

Gēteborgas pavērsiens

Vēlreiz apliecinot ilgtspējīgas attīstības svarīgumu, kas pienācīgi iekļaujas Līgumos kā fundamentāls Savienības mērķis, Gēteborgas Eiropadome 2001. gada maijā pievienoja vides ilgtspēju kā jaunu Lisabonas stratēģijas dimensiju konkurētspējas un nodarbinātības labā. Tā arī ir iecerējusi ilgtspējīga transporta politiku, kas vēršas pret

ceļu satiksmes pieaugumu un daudzajiem sastrēgumiem, troksni un piesārņojumu, veicinot videi draudzīgu transporta veidu izmantošanu, kā arī sabiedrisko un vides izmaksu iekļaušanu cenās. Šādā kontekstā ilgtspējīgs transports ir kļuvis par vienu no četriem Kopienas ilgtermiņa attīstības stratēģijas pilāriem. Transporta attīstības un ekonomiskās izaugsmes veicināšana ir svarīgs Eiropas transporta politikas mērķis.

Transporta sistēmas ilgtspējīgai attīstībai ir vajadzīgas ne tikai investīcijas jaunās infrastruktūrās, bet arī investīcijas, kas padara esošās infrastruktūras par efektīvākām un videi labvēlīgākām. Ilgtspējīgs transports prasa vairāku politiku apvienošanu, ieskaitot atbilstošu instrumentu pieņemšanu (piemēram, transporta lietotāju konfrontāciju ar “reālām” cenām, kurās ir ņemts vērā negatīvs ārējais iespaids, īpaši attiecībā uz siltumnīcefektu). Tas īpaši skar jomas, kas cieši saistītas ar reģionālo politiku (piemēram, pilsētu attīstības pārvaldi).

Tādējādi reģionālajai politikai, kas vērsta uz ekonomisko un sociālo kohēziju, vajadzētu: ņemt vērā jauno vides ilgtspēju, finansējot infrastruktūru projektus, īpaši tos, kas spētu mainīt transporta veidus; atbalstīt pasākumus, kas tiecas uzlabot esošās transporta infrastruktūras, tai skaitā “saprātīgas transporta sistēmas”⁽¹⁾, interoperativitāti un intermodalitāti; censties nodrošināt ilgtspējīgu pilsētas transportu; attīstīt infrastruktūras galvenokārt tur, kur ir plāni, pasākumi un apstākļi ekonomiskās izaugsmes veicināšanai.

Vienlaikus ilgtspējīgas vides transporta sistēmas izveidošana ir ilgstošs process. Eiropas Komisija Baltajā grāmatā par transportu⁽²⁾ ir noteikusi 30 gadu termiņu. Taču pirmie pasākumi šo mērķu sasniegšanai ir jāsākas īstenot nekavējoties. Komisija ir uzstājusi uz nepieciešamību veicināt politiskās iniciatīvas, lai ierobežotu tran-



Sardīnijas (Itālija) “Zaļais vilciens” dod iespēju izmantot seno dzelzceļu.

sporta attīstības negatīvās sekas. Tā ierosina trīs darbību kopumus: a) veicināt ceļu transporta nomaiņu uz transporta veidiem ar mazāku negatīvo iespaidu uz vidi; b) izveidot infrastruktūras, kas pazemina transporta pieprasījumu un tiecas panākt situāciju, kur lietotāja maksātā cena atspoguļo visas sabiedriskās izmaksas; c) veicināt darbības, kas tiecas uzlabot pilsētvidi un teritorijas labiekārtošanu.

Darbības ilgtspējīga transporta labā 2000.–2006. gada periodā

Komisijas pieņemtās vadlīnijas saskaņā ar vispārējiem struktūrfondu noteikumiem 2000.–2006. gada periodam⁽³⁾ iesaka dalībvalstīm integrēt Eiropas Savienības līdzfinansētos projektus koherentās stratēģijās, kas vērstas uz ilgtspējīgām transporta sistēmām.

Tādējādi viens no četriem Komisijas prioritārajiem ieteikumiem 1999. gadā transporta jomā pašreizējam plānošanas periodam ietver ilgtspēju. Tas vienlaikus ietver centienus samazināt transporta negatīvās sekas un veicināt atbalstāmāku transporta veidu izmantošanu. Reģionālām attīstības programmām jo īpaši jārespektē Eiropas Savienības saistības siltumnīcefekta radošo emisiju mazināšanā, kas prasa īpašas pūles attiecībā uz ceļu un gaisa transportu. Tomēr šo mērķu piepildīšana ir dalībvalstu atbildība.

Šo vadlīniju pārkatīšana 2003. gadā ietver Ģēteborgas Eiropas padoles pieņemtās ilgtermiņa attīstības stratēģijas pamatprincipus; Komisija ierosinājusi cik vien iespējams ņemt vērā šīs pārskatītās vadlīnijas, izvērtējot programmas vidusposmā. Tomēr šo pārskatīto vadlīniju un ierosināto prioritāro darbību īstenošanai ir nepieciešams termiņš, kas ir lielāks nekā pašreizējā plānošanas perioda termiņš, ja vēlas, lai tām būtu relatīvi nozīmīgs iespaids attiecībā uz Ģēteborgas mērķi.



Hasselt (Belģija) sabiedriskais transports kopš 1997. gada ir bezmaksas.

⁽¹⁾ Izteiciens “saprātīgas transporta sistēmas” (STI) nozīmē daudzas tehnikas, kas tiek piemērotas transportam, lai padarītu tiklus drošākus, efektīvākus, uzticamākus un ekoloģiskākus bez vajadzības fiziski pārveidot esošo infrastruktūru.

⁽²⁾ “European transport policy for 2010: time to decide”, KOM (2001) 370.

⁽³⁾ Padomes regulas (EK) Nr. 1260/1999 10. (3) pants.

Pēc pieejamiem datiem 1. mērķa reģionu programmās ir vērojams, ka ceļu nozare turpina saņemt vairāk nekā pusi no transporta infrastruktūrām paredzēto investīciju summas. Arī 2. mērķa reģionos šī nozare pēc finanšu rādītājiem, kaut proporcionāli mazāka (42 %), tomēr ir visvairīgākā. Transporta veidi, kas tiek uzskatīti par ne tik negatīviem attiecībā uz ilgtermiņa attīstību, mobilizē apmēram 40 % no 1. mērķim plānotajiem resursiem salīdzinājumā ar 57 % no 2. mērķim plānotajiem resursiem.

Šie skaitļi parāda, ka 2. mērķa reģionos dominē investīcijas citās nozarēs, nevis ceļos vai lidlaukos. 1. mērķa reģionos ir pretēji – šīm abām nozarēm kopā tiek 40 % no visas piešķirtās summas, un šis rādītājs ir mazāks par gaidīto samēru.

Attiecībā uz saprātīgu transporta sistēmu attīstību, ko veicina satiksmes plūsmas efektīva pārvalde, plānotās investīcijas sasniedz 114 miljonus euro.

Acīmredzot pieejamības problēmas, kas rodas tāpēc, ka vairums 1. mērķa reģionu atrodas nomaļus, kā arī jauno dalībvalstu pievienošanās veido šīs spēcīgās tendences pamatu – investēt ceļu tīklu attīstībā, kuri ir vistiešāk atbildīgi par siltumnīcefekta veicinošu gāzu izplūdi.

Desmit jaunu valstu iestāšanās nebija noteicošais faktors šajā scenārijā, taču vienlaikus tas ietekmēja pašreizējo situāciju. Šajās valstīs, kaut pagātnē dzelzceļš bijis attīstītāks nekā autoceļi, šī tendence ir mainījusies līdz ar pāreju uz tirgus ekonomiku. Preču transports ir ātri pārgājis no dzelzceļa uz autoceļiem. Privātā transporta pieaugums, kam vajadzīgas lielākas satiksmes iespējas, lai apmierinātu jaunās, līdz ar ekonomiskās situācijas maiņu radušās vajadzības, ir ievērojami palielinājis pieprasījumu pēc ceļu transporta.

Galvenokārt pašreizējā perioda infrastruktūru programmas atspoguļo jau desmit gadus novērotās tendences turpinājumu transporta veidu sadalījumā. Investīcijas infrastruktūrās ir koncentrējušās galvenokārt ceļu nozarē.



Wolverhampton (Lielbritānija) tramvajs ir viens no pilsētas renovācijas pasākumiem.

Par spīti šim ceļu investīciju pārsvaram, kuras ir nenoliedzami vajadzīgas, lai uzlabotu mazāk attīstītu reģionu pieejamību, 2000.–2006. gada perioda programmās ir daudzi veiksmīgas pieredzes piemēri ekoloģiski labvēlīga transporta jomā, īpaši sabiedriskajā transportā.

Šī analīze atbilst plānošanai pašreizējā stadijā. Daži pielāgojumi varētu tikt veikti tādā mērā, kādā Gēteborgā noteiktā stratēģija ir transponēta programmās. Arī kohēzijas valstīs⁽⁴⁾ augstāk aprakstītais scenārijs, bez šaubām, būtu atšķirīgs, ņemot vērā ievērojamās investīcijas dzelzceļa un ostu nozarē, pateicoties Kohēzijas fonda finansiālajam atbalstam.

Lai kā arī būtu, neatkarīgi no sasniegtajiem rezultātiem pašreizējā perioda beigās Eiropas fondiem vajag koncentrēties uz ES politikas stratēģiskajiem mērķiem, lai izceltu ilgtspēju kā vienu no Kopienas pievienotās vērtības elementiem. Nosakot turpmākās vadlīnijas, mums jāievēro šī pieeja.

Perspektīvas laika periodam pēc 2006. gada

Priekšlikumos par kohēzijas politikas reformu pēc 2007. gada gan noteikumu, gan stratēģisko vadlīniju jomā dominē uzskats, ka izaugsmes un nodarbinātības priekšnoteikums ir nodrošināt uzņēmumu pieeju adekvātām transporta infrastruktūrām. Modernas infrastruktūras, kas ietver vides ilgtspējas kritērijus, ir nozīmīgs reģionālās pieejas faktors.

Lai pēc iespējas palielinātu transporta investīciju iespējamo izdevīgumu, struktūrfondu un Kohēzijas fonda atbalstam jāievēro noteikti principi.

Pirmkārt, jāizmanto objektīvi kritēriji, lai noteiktu nepieciešamo investīciju un infrastruktūru daudzumu un veidu. To iespējamam iespaidam jābūt, piemēram, noteiktam saskaņā ar attīstības līmeni, ekonomisko aktivitāšu tipu, infrastruktūru blīvumu un iesaistītā reģiona satiksmes sastrēgumu pakāpi. Tāpat, lai noteiktu sociālās sekas, vajadzētu veikt precīzu projekta iespaida uz vidi aprēķinu.

Otrkārt, cik vien iespējams jāņem vērā vides ilgtspējas princips saskaņā ar Balto grāmatu. Par galveno uzdevumu vajadzētu kļūt ceļu transporta pārsvara samazināšana Eiropā, attīstot citus transporta veidus, kā arī kombinēto transportu.

Treškārt, konverģences reģioniem vajadzētu pievērst īpašu uzmanību, plānojot modernizēt to dzelzceļa tīklus atbilstoši rūpīgi izvēlētiem prioritārajiem posmiem, lai nodrošinātu to interoperativitāti ERTMS (European Rail Traffic Management System – Eiropas Dzelzceļu satiksmes pārvaldes sistēma) ietvaros.

(⁴) 13 valstis: Grieķija, Spānija, Portugāle un kopš 2004. gada maija – Čehijas republika, Igaunija, Kipra, Lietuva, Latvija, Ungārija, Malta, Polija, Slovākija un Slovēnija.

Ceturtkārt, investīcijas transporta infrastruktūrās vajadzētu papildināt ar atbilstošu satiksmes pārvaldi, īpašu uzmanību pievēršot drošībai saskaņā ar nacionālajām un Kopienas normām. Nacionālajām un reģionālajām stratēģijām ir jāņem vērā nepieciešamība sasniegt līdzsvarotāku un ekoloģiskāku transporta veidu sadalījumu, kas samierina ekonomiskās un vides vajadzības. Šīm stratēģijām arī jāintegrē saprātīgas transporta sistēmas un multimodālas platformas, un jo īpaši jāiekļauj tehnoloģijas *ERTMS* un *SESAME* (Eiropas Gaisa satiksmes pārvaldes vienotā sistēma).



Kokmateriālu pārkraušana Monfalcone ostā (Itālija).

Intermodalitāte un interoperativitāte: divi svarīgi ilgtspējīga transporta elementi

Baltā grāmata par Eiropas transporta politiku ir noteikusi transporta veidu līdzsvara noregulēšanas virzienu par labu videi vislabvēlīgākajiem transporta veidiem.



Mobilitātes nepieciešamība Savienībā pieaug ātrāk nekā infrastruktūru iespējas. Konsekventi pieaug satiksmes sastrēgumi uz lielām ceļu un dzelzceļu maģistrālēm pilsētās un gaisa telpā, un sakari ar perifēriem reģioniem jo īpaši nav pietiekami. Otra negatīva iezīme ir tāda, ka neviens vērienīgs pasākums netiek īstenots ātri, paredzētais satiksmes pieaugums lielākoties notiks uz autoceļiem, nevis videi labvēlīgākos transporta veidos (piemēram, dzelzceļš vai nelielu attālumu jūras transports).

Kā efektīvi apmierināt mobilitātes vajadzību, ierobežojot ar transportu saistītos trūkumus? Saskaroties ar šo dilemmu, Baltā grāmata par Eiropas transporta politiku (2001) ir noteikusi transporta veidu līdzsvara noregulēšanas virzienu līdz 2010. gadam par labu tiem, kas ir videi vislabvēlīgākie. Šis mērķis parāda vistaustāmāko ieguldījumu, ko Komisija var dot ilgtermiņa attīstībai, Kioto protokola ievērošanai un Savienības enerģētiskās piegādes drošībai. Tas notiktu ar fosilās enerģijas patēriņa ievērojamu samazināšanu, kas nozīmē arī CO₂ izplūdes samazināšanu, no kā 28 % attiecas uz transportu.

Intermodalitāte. Ceļu transportam konkurētspējīgu alternatīvu attīstībā būtiskākā nozīme ir “intermodalitātei”. Izolētu lēmumu laiks ir pagājis. Ir jāveic pasākumi, lai labāk integrētu tos transporta veidus, kas piedāvā svarīgas potenciālās iespējas efektīvi organizētā mobilitātes ķēdē, kur visi pabalsti pa-

pildina viens otru. Runa ir par kādu būtisku nosacījumu, lai cīnītos ar sastrēgumiem un piesārņojumu un izveidotu labākas attiecības starp cenām un efektivitāti enerģijas resursu izmantošanā. Šie mērķi paredz dzelzceļu, nelielu attālumu jūras transporta un upju transporta attīstību. Tam ir pamatoti iemesli: uz 1 kilometru 1 kilograms naftas ļauj pārvadāt 50 tonnas ar kravas automašīnu, 90 tonnas ar dzelzceļa vagonu un 127 tonnas ar ūdens transportu.

Interoperativitāte. Veiksmīga intermodalitātes politika paredz, pirmkārt, veikt pasākumus, lai nodrošinātu sistēmu tehnisko harmonizāciju un “interoperativitāti”. Šajā kontekstā Kopienas programmas *Marco Polo* mērķis ir radīt intermodalitāti, kas ir kaut kas vairāk nekā vienkāršs lozungs, bet gan ekonomiski dzīvotspējīga un konkurētspējīga realitāte. Programmas 13. pirmā cikla labāko pasākumu mērķis ir nomainīt 13,6 miljardus tonnu/km kravu pārvadājumu, kas tiek vesti pa pārslogotām ceļu maģistrālēm, uz citiem transporta veidiem. Runa ir, piemēram, par kravas pārvadājumu nodrošināšanu starp Dženovas ostu un Barselonas ostu 13 stundās, pateicoties ātru kuģu izmantošanai: šis pakalpojums ļāva ceļu pārvadātājiem ar konkurētspējīgām cenām izvairīties no Eiropas noslogotāko autoceļu izmantošanas.

2004. gada jūlijā Eiropas Komisija iepazīstināja ar otro *Marco Polo* paketi 2007.–2013. gada periodam. Saņēmusi 740 miljonu euro lielu atbalstu, *Marco Polo II* ietver jaunās darbības, piemēram, “jūras ceļus” un satiksmes samazināšanas pasākumus, un tās attiecas arī uz ES kaimiņvalstīm. Komisija ir novērtējusi, ka katrs ieguldītais euro radīs vismaz 6 euro lielu vides un sociālo peļņu.

Intermodalitātei jābūt saistītai ar tehnoloģisko attīstību, kuras mērķis ir palielināt tīklu iespējas, atvieglot mobilitāti un paaugstināt drošības līmeni visos transporta veidos. Šie izvirzītie noteikumi ir būtiski, lai nodrošinātu transporta sistēmu tehnisko interoperativitāti, īpaši attiecībā uz teleinformātiku, ceļu nodevām, gaisa satiksmes pārvaldi un dažādiem dzelzceļa tīkliem. Pēc pētījumu gadiem ir sākusies īstenošanas fāze. Komisijai tā ir izdevība uzsākt trīs no tās visambiciozākajiem industriālajiem projektiem: radionavigācijas satelītsistēma *Galileo*, Eiropas dzelzceļa satiksmes pārvaldes sistēma (*ERTMS*) un projekts *SESAME*, kas būs operatīvais instruments, lai atbalstītu likumdošanu Eiropas kopīgās gaisa telpas jomā.

Donavas valstis

Donavas upei pienākošās lomas nodrošināšana Eiropas integrācijā

Otto Schwetz, "VII koridora – Donava" prezidents, ARGE Donauländer un darba grupas "Transports un navigācija" prezidents.



Atsaucoties uz transportam veltītām Paneiropas konferencēm Krētā (1994) un Helsinkos (1997), Eiropā tika noteikti desmit "multimodālie transporta koridori". VII Koridors atbilst Donavai, otram garākai upei Eiropā (2 500 km) un vienai no galvenajām kontinenta komunikāciju artērijai. Upē ietek vairāk nekā 300 pieteku un tā apūdeņo divpadsmito daļu no Eiropas teritorijas.

Donavas nozīme nav atkarīga tikai no fakta, ka tā ir viens no galvenajiem Eiropas upju ceļiem, bet arī no tās iekšējo ostu veiktajām funkcijām, kas neaprobežojas tikai ar transporta aktivitātēm. Turklāt no *Constanza* jūras ostas līdz kanāla Donava-Melnā jūra ietekai pie Donavas upes ir 44 iekšējās ostas. Šī upju maģistrāles saistība ar citiem dzelzceļa un ceļu koridoriem ir būtiska, lai nodrošinātu visa tīkla savstarpēju savienojumu un intermodalitāti, vēl jo vairāk tāpēc, ka vairums Donavas ostu ir saistītas ar dzelzceļiem un ceļiem, kas tās padara pievilcīgas kombinētajam transportam.

Kombinētā transporta metodes šodien ir ļoti progresējušas, un Donavas ceļš var efektīvi kļūt par posmu loģistikās ķēdēs, kas iet no Melnās jūras līdz Eiropas centram un līdz Atlantijas okeānam, šķērsojot maģistrāli Reina–Maina–Donava, un otrādi.

Tomēr kuģošanai joprojām jāsaņem ar vairākiem šķēršļiem un "grūtajām vietām", kas liedz Donavai attīstīt visu potenciālu un spēlēt tai pienākošos lomu. Transporta optimizācija uz Donavas upes notiek ar noteiktu pasākumu īstenošanu: upes dziļuma un platuma palielināšana dažās vietās; ostu, kuģu būvētavu un flotu modernizēšana; racionalizācijas pasākumi; dažu institucionālu un reglamentāru pozīciju harmonizācija un vienkāršošana.

Bet līdzās navigācijas problēmām ir kāds cits izaicinājums: Donavas un Melnās jūras vides pasliktināšanās prasa tūlītēju iejaukšanos. Pēdējās desmitgades laikā ir

uzsāktas nacionālās un starptautiskās iniciatīvas, taču līdz šim veiktie pasākumi nav pietiekoši, lai uzlabotu situāciju un atrisinātu no tās izrietošās sanitārās problēmas. Tikai kopīgs tūlītējs darbs liela apmēra vides rehabilitācijā reģionālajā līmenī var to uzlabot. Lai to izdarītu, ir nepieciešama sadarbība starp upju pārvadātājiem un vides dienestiem. Tai trūkstot, upju navigācija zaudēs savu videi vīslabvēlīgākā transporta veida slavu.

VII koridora attīstības nodoma protokols, ko 2001. gada 6. septembrī Roterdamā parakstīja desmit Eiropas valstu transporta ministri, uzsver vajadzību pastiprināt Donavas savienojumu ar Transeiropas transporta tīklu (*RTE-T*) un Melno jūru. Dokumentā ir izklāstīta veicamaie pasākumi, lai sasniegtu šo mērķi. Tikšanās Briselē parādīja vajadzību pēc plašākas sadarbības, kas veicināja lēmumu uzsākt sadarbības projektu "Dienvidu-Austrumu koridori" starp IV, VII un X koridoru.

Donavas kā svarīgākās transporta maģistrāles Eiropā uzlabošana bija arī *DCP* (*Danube Co-operation Process* – Donavas sadarbības process) galvenā tēma, kas tika ierosināta ministru tikšanās laikā Vīnē 2002. gada 27. maijā, kam sekoja 2004. gada 14. jūlija tikšanās Bukarestē. Tika atzīts, ka Donava, kā reizē ekonomiska un ekoloģiska transporta ceļš, ir jāizmanto pēc iespējas pilnīgāk, lai ar ūdens transportu saistīto valstu attīstība norisinātos pēc iespējas harmoniskāk. Lai to paveiktu, nepieciešams:

- > uzlabot navigācijas iespējas, piemērojot Donavai Komisijas lēmumus, kas attiecas uz kanāla dziļumu tādā veidā, lai ļautu kravām cirkulēt bez pārtraukuma (prioritāte, kas atceļ "blokādi", kas ir starp Straubingu un Vilshofenu un Vīni un Austrijas-Slovākijas robežu);
- > investēt Donavas ostās, plānojot izveidot kravas piegādes multimodālas platformas saskaņā ar Eiropas vienošanos par starptautiski nozīmīgiem lieliem navigācijas ceļiem (*AGN*), kas tika pieņemta Ženēvā 1996. gadā Apvienoto Nāciju Eiropas Ekonomikas komisijas ietvaros (*UN-ECE*);
- > izveidot upju informācijas teleinformātikas dienestu. Tāda sistēma ievērojami palielinātu upju izmantotāju drošību, vienalga, vai viņi ir pārvadātāji vai atpūtnieki;
- > finansēt projektus, kas veicinātu iekšējās navigācijas iekļaušanu transporta kopējā ķēdē ar intermodāliem mežgliem;
- > atvieglot muitu procedūras atbilstoši Komisijas ierosinātajiem Donavas noteikumiem;
- > harmonizēt Donavas un Reinas tiesisko reglamentāciju.

Plašāka informācija: www.argedonau.at



Vīnes osta (Austrija).

FRANCIJA

Reinjonas salas Austrumu ostas paplašināšana



Kopējās izmaksas: 72 740 000 EUR
ES ieguldījums: 29 096 000 EUR

Atrodies Indijas okeānā, Reinjonas sala pieder pie ultraperifērajiem reģioniem. Tās arējā tirdzniecība notiek lielākoties pa jūras ceļu, kas tai nodrošina 99 % kravu apgrozījumu (3,5 miljoni tonnu 2003. gadā). Būdamas salas vienīgā tirdzniecības osta, Austrumu ostā ir vairāk nekā 90 % pietātņu. Spēcīgs demogrāfiskais pieaugums salā radīja ostas satiksmes ievērojamu celšanos, kam līdz 2015. gadam jāpieaug no 50 000 līdz 100 000 tonnām gadā. Šim pieaugumam jābūt saistītam ar ostas iekārtu uzlabošanu un arī pielāgošanos kuģu izmēriem. Paplašināšanas darbos ir iekļauta uz enkura stāvoša kuģa virziena maiņas apla palielināšana, iebraukšanas kanāla paplašināšana un jaunas krastmalas ierīkošana. Pateicoties šīm investīcijām, Austrumu osta spētu uzņemt kuģus ar 80 000 tonnu kravnesību un uzlabot piedāvātos pakalpojumus, samazinot gaidīšanas laiku. Citiem vārdiem sakot, rūpējoties par ilgtspējīgu attīstību, materiāli tiks uzkrāti un atkārtoti izmantoti tieši ostu infrastruktūru uzturēšanai.

Serge Joseph, Eiropas pirmorganizācijas vadītājs, Reinjonas sala
serge.joseph@gile-reunion.org

GRIEKIJA

Harilaos Trikoupis tilts



Kopējās izmaksas: 770 000 000 EUR
ES (ERAF) ieguldījums: 308 000 000 EUR
EIB aizdevums: 385 000 000 EUR

Harilaos Trikoupis tilts, kas uzcelts starp Rion un Antirion pilsētām, kas atrodas šauruma rietumos, ir 2,88 km garš autoceļa viadukts, kas savieno Peloponēsas salu un kontinentālo Grieķiju. Tilts, kas atklāts 2004. gada augustā Olimpisko spēļu pilsētā Atēnās, ļauj izvairīties no apmēram 40 minūtēs veicama likuma. Šim tiltam, kuru pirmā izmantošanas gada laikā šķērsojuši 4,5 miljoni transporta līdzekļu, ir galvenā loma vietējā un reģionālajā attīstībā, tādējādi konkretizējot *Harilaos Trikoupis* viziju – šis vīrs 19. gadsimtā bija pirmais grieķu ministrs, kas sapņoja par šo tiltu, tāpēc tiltam dots viņa vārds.

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

LIELBRITĀNIJA

Lauku transports pēc pieprasījuma



Kopējās izmaksas: 408 800 EUR
ES ieguldījums: 201 743 EUR

Angus grāfistē (Skotijā) īstenotā projekta *DARTS (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme)* mērķis ir optimizēt transporta izmantošanu vietējā ciematā, sniegtot integrētos pakalpojumus, kas ir orientēti uz klientu, pielāgoti un noturīgi. Sistēma, kas apkalpo 1 270 km² lielu teritoriju (58 % no *Angus* platības) ar 9 742 iedzīvotājiem (8,9 % no grāfistes kopējā iedzīvotāju daudzuma), ir balstīta uz pasūtījumu centrāli, kurā tiek izmantotas specializētas komunikāciju tehnoloģijas. Runa ir par lēmumiem izstrādāt "augšupēju" transportu, kas pielāgots specifiskiem lauku vides apstākļiem un vajadzībām. Projekts arī ļauj novērtēt no tehniskā un organizatoriskā skatu punkta transporta pēc pieprasījuma idejas pārņemšanas iespēju citā kontekstā.

Brian Masson, projekta vadītājs, Angus Transporta Forums
brian.masson@btinternet.com

SOMIJA

"Iepirkumu grozs"



Kopējās izmaksas: 52 647 EUR
ES ieguldījums: 31 102 EUR

1999. gadā nepieciešamība pēc efektīvākiem pakalpojumiem veciem cilvēkiem noveda pie projekta *Kauppakassi* ("Iepirkumu grozs") uzsākšanas programmas *URBAN* ietvaros Helsinku austrumu priekšpilsētā. Sociālo dienestu vietējās nodaļas, vecu ļaužu apkalpošanas apvienība *Helykoti*, kā arī divi komersanti divus gadus cieši sadarbojās, lai izveidotu jaunu pārtikas piegādes modeli: komersanti izpilda pasūtījumus no rīta pirms veikala atvēršanas; *Helykoti* personāls ierodas pēc pasūtījumiem pirkumiem un nogādā tos uz mājām ar elektriski darbināmu kravas mašīnu. Ārējs novērtējums parādīja, ka visi ar to tikai iegūst: "Iepirkumu grozs" samazina mājas pakalpojumu izmaksas un atvieglo gados vecu mājāsaiņnieču dzīvi; komersantiem ir izveidojies jauns svarīgs klientu loks; klienti ir apmierināti; pārvaldījumi ir samazināti un izvēlētais transporta veids ir kluss, bez piesārņojuma riska un labi atbilst dzīvojamām zonām; turklāt pakalpojums ir pārgājis arī uz citiem kvartāliem.

Eeva-Liisa Broman, projekta vadītāja, *URBAN II Helsinki*
eeva-liisa.broman@hel.fi
www.urbanfinland.info

Ziemeļrietumeiropas Interreg IIIB

Ātrvilcienu līdzdalība – ieguldījums Eiropas teritorijas labiekārtošanas politikā

Gösta Weber, projekta Interreg IIIB HST4i koordinatore, Dienvidaustrumu Anglijas Attīstības aģentūra



Dienvidaustrumu Anglijas attīstības aģentūra (SEEDA) koordinē divus transporta un ātrvilcienu (ĀV) jomā integrētus transnacionālās sadarbības projektus. Šajos ERAF līdzfinansētajos projektos iesaistīti 32 partneri no piecām valstīm: Lielbritānijas, Francijas, Beļģijas, Nīderlandes un Vācijas.

Projekts HST4i (*High Speed Train Integration* – Ātrvilcienu integrācija) ir paredzēts labas prakses investīciju ĀV tīklos realizēšanai. Ar 18 partneriem piecās jau nosauktajās valstīs un 29 miljonu euro lielu budžetu, no kuriem 14 miljonus piešķir ERAF, tas ir visapjomīgākais Ziemeļrietumeiropas Interreg IIIB programmas projekts, ko atbalsta Eiropas Komisija.

Cieši saistīts ar HST4i, projekts HSTconnect tiecas uzlabot sasaisti starp sekundāru reģionu transporta tīkliem un galveno ĀV tīklu. HSTconnect īstenošanā piedalās 14 starptautiski partneri, un tas ir saņēmis 19 miljonu euro lielas dotācijas, no kurām 8 miljonus ir piešķirusi Eiropas Savienība.

Divi ĀV investīciju piemēri

Investīcijas, kas piešķirtas caur diviem ĀV projektiem, ir ļoti dažādas: no vairāku miljardu euro vērtiem pasākumiem, kas saistīti ar 2012. gada Olimpiskajām spēlēm, līdz pieticīgākiem pasākumiem, piemēram, pārrobežu sakaru uzlabošana ar ĀV staciju Lille Europe.

Stratfordā (Londona) Newham rajons investē gājēju ceļa izveidošanā starp jauno starptautisko staciju, vietējo staciju un pilsētas vēsturisko centru. Tas savienos Stratfordas jauno aktivitāšu zonu ar pašreizējo pilsētas zonu, ietverot apkārtējos dzīvojamus kvartālus. Divas stacijas apkalpos 2012. gada Olimpisko parku.

Beļģijā starpreģionu organizācija Leiedal modernizē reģionālo tīklu, kas apkalpo Lys ielejas ciemus, lai savienotu tos ar Lille Europe. Īpaša uzmanība ir pie-

vērsta transporta mezglpunktu kvalitātei un autoceļu un dzelzceļu stacijām vides plānā.

Divi projekti ļauj izmēģināt un apstiprināt investīcijas, kuru mērķis ir optimizēt ĀV staciju ieguldījumu iekšējā kohēzijā, ārējā prestižā un Ziemeļrietumu Eiropas konkurētspējā. Tie veicina koherentu un savstarpēji papildinošu transporta infrastruktūru ieviešanu, kas pastiprina šīs kontinenta daļas policentrisku attīstību. Tas nozīmē nodrošināt, lai jaunās stacijas būtu galvenais dzinējspēks pilsētas novecojušo zonu atjaunošanā, vienlaikus saglabājot kvalitatīvu vidi. Viens no svarīgākajiem mērķiem ir iekārtojuma un funkcionēšanas uzlabojums ceļotāju labā, veicinot infrastruktūru veiksmīgu iekļaušanos vietējā kopienā. Stacija un tās apkaime jāuzskata par pilsētas vides telpas, sabiedrības un ekonomikas krustpunktu.

Transnacionālās aktivitātes – būtiska ĀV projektu dimensija

Lai paplašinātu partneru zināšanas, ka arī, lai aptvertu lielāku publiku, abos projektos (HST4i un HSTconnect) ir ietverta starptautiska programma ar dažādām aktivitātēm: studijas, projektu konsultācijas, veiksmīgas pieredzes apmaiņas un arī darba grupas, kā, piemēram, HST Design Workshop, kas bija sarīkots 2005. gada 10. novembrī Ūtrehtā par tēmu "ĀV staciju, to apkāmes un pieeju izveidošana". Darba grupā tika sastādīts HST Design Guide (ĀV ierīkošanas rokasgrāmata).

Otra ar abiem projektiem saistīta aktivitāte ir iespaida izpēti (HST Impact Study), kuras mērķis ir novērtēt pievienoto vērtību, kā arī HST4i un HSTconnect ietvaros realizēto investīciju sociālekonomiskās, vides sekas.

Stratēģiska pieeja

ĀV projekti rada labvēlīgus nosacījumus ekonomiskai attīstībai un nodarbinātībai ap stacijām un pašās stacijās. Tie dod ieguldījumu ilgtspējas pētījumos, skarot mobilitātes un vietējās un reģionālās konkurētspējas jautājumus. No stratēģiskā skatupunkta ĀV projektiem ir sviras efekts, ko var izmantot ERAF vietējās vai reģionālās nozīmes transporta projektu labā. Tie piešķir reģionālajiem projektiem pievienoto vērtību, veicinot to labāku pielāgošanu, ātrāku īstenošanu, papildu infrastruktūru izveidošanu, un palielina kompetenci. Tie novieto reģionālā transporta projektus plašākā Eiropas kontekstā un pārbauda, cik reģionālo un vietējo partneru var lietderīgi iesaistīties Eiropas politikas īstenošanā.

Plašāka informācija: <http://www.hst4i.net>



Transports jauna Dienvidportugāles sociālekonomiskā posma laikā

Algarves reģions krustcelēs

Par spīti lielajām atšķirībām, kas pastāv starp valsts iekšzemes rajoniem un robežu rajoniem, visnabadzīgākais Portugāles reģions jau piecpadsmit gadus atrodas trešajā vietā valstī bagātības ziņā uz vienu iedzīvotāju. Tādējādi pēc 2006. gada Algarves reģionam vairs nevajadzētu būt 1. mērķa reģionam. Eiropas Savienība ir devusi lielu ieguldījumu šajā izrīvēnā, nopietni finansējot ceļu, dzelzceļu, gaisa un jūras transporta infrastruktūru uzlabošanu. Par spīti šiem ļoti svarīgajiem un ļoti pamanāmajiem aprikojuma darbiem, parādās zināms satraukums: ņemot vērā tā novietojumu tālu no centra un lielo atkarību no tūrisma, Algarves reģionam vajadzēs izdarīt pareizu izvēli, lai noturētu savu izaugsmi un konkurētspēju.



Autoceļu mezgls: tagad no Algarves iespējams ātri nokļūt Lisabonā un Spānijā.

Ir tumša nakts un tikai pateicoties dažiem ielu lukturiem iespējams saredzēt pie *Guadiana* upes esošās *Sanlucar* pilsētiņas māju baltos siluetus, kas atrodas tieši pretim, Spānijas krastā. “Vai jūs redziet šīs motorlaivas? Tās visas ir pietauvistas pa nakti. Šajā laikā tikai dežūrārsts vēl var tās atraisīt, lai šķērsotu upi,” stāsta *Carlos Cruz*, Algarves reģiona pilnvarotais sabiedrisko attiecību darbinieks. Mēs esam Portugāles pusē, *Guadiana* upes krastā, *Alcoutim* pilsētiņā (700 iedzīvotāju), tieši pretim *Sanlucar*, Spānijā. Abas pilsētiņas atdala nepilni divsimt metri ūdens, taču nekad neviens tilts nav savienojis tās. Vistuvākā saikne, pa kuru iespējams ar transporta līdzekli nokļūt Spānijā, atrodas 50 km uz ziemeļiem, *Paymogo* apkārtnē, vai 50 km uz dienvidiem – *Guadiana* starptautiskais tilts, kas tika pabeigts 1992. gadā. Par spīti divu Pireneju diktatoru krišanai, “naidīgajām māsām” un abu valstu iestāšanai Eiropas Savienī-

bā, *Guadiana* upe joprojām ir grūti pārejama robeža. “Iespējams, tā ir vienīgā apdzīvotā vieta Eiropā, kur ir vislielākais attālums starp diviem tiltiem – 100 km! Tilta būvniecība starp *Alcoutim* un *Sanlucar* pilsētiņām tiek apspriesta Interreg programmas ietvaros, taču plāns vēl nav noteikts,” ar nožēlu secina *Carlos Brito*, kas ilgu laiku bijis *Alcoutim* deputāts un municipālais padomnieks, kā arī vietējā ikmēneša izdevuma *Jornal do Baixo Guadiana* atbildīgais redaktors. “Lai radītu interesi abos krastos par zemes sakaru izveidošanu, mūsu pārrobežu apvienība *Alcoutim-Sanlucar šovasar organizēja lielus svētkus, kuru laikā tika izveidots “tilts”, novietojot cieši blakus citu pie cita abu pilsētiņu kuģus.”*

Šis tilts, kura būvniecības izmaksas ir novērtētas 15 miljonu euro apmērā, nebūtu greznība, vēl jo vairāk tāpēc, ka jāatzīmē abu pilsētiņu iedzīvotāju sakaru pa-



Kruīzu kuģis piestāj Alcoutim.

stiprināšanās: portugāļi pērk mājas Spānijas pusē, un arvien vairāk spēņu izmanto Portugāles puses piedāvātos pakalpojumus. Raugoties no makroekonomiskā viedokļa, mazā apdzīvotā vieta labprāt kļūtu arī par izeju uz *Andevalo*, tuvu, bet vēl nepieejamāku spēņu teritoriju, kas ir nozīmīgs Andalūzijas valdības īstenotā attīstības plāna mērķis. “*Atjaunotos arī lielā tirdzniecība, īpaši lopu tirdzniecība, kas pastāv starp Spāniju un Portugāli šajā vietā jau 30 gadus,*” stāsta Carlos Brito.

Ātrums un kruīzi

Par spīti tilta neesamībai, *Alcoutim* šajā gadā piedzīvoja īstu ekonomisko revolūciju, kas lielākā mērogā pēdējo trīsdesmit gadu laikā norisinājās visā Algarves reģionā.

Guadiana sava veida nepieradinātais raksturs, kas saglabājis izolācijas dēļ, tagad dod peļņu: kopš 2005. gada pavasara divas kruīzu kompānijas (viena – portugāļu, otra – beļģu-franču) piestāj *Alcoutim*. Vairāki simti viesu, no kuriem daļa izbraukusi no *Portimão* un otra daļa – no Seviljas, katru nedēļu izkāpj krastā šajā vietā; tā ir īsta debesmanna vietējai tirdzniecībai.

Un vēl ir ceļš – PM27 (“Papildu maršruta ceļš”) pārveidošana lieliskas kvalitātes nacionālajā ceļā, kas vienlaikus ir drošs un ātrs un kas ir pabeigts 2005. gada jūlijā. Tas padara *Alcoutim* sasniedzamu 25 minūšu laikā no *Vila Real de Santo Antonio*, *Guadiana* lejteces “galvaspilsētas”. Tagad tam vajadzīgs četras reizes mazāk laika nekā iepriekš, un *Alcoutim* nu atrodas pie svarīgas ziemeļu-dienvidu maģistrāles, kas ir paralēla *Guadiana* upei un ved uz *Beja*, Alentežu reģionā. Ar PM27 modernizāciju ir iecerēts atjaunot visu Algarves iekšējā reģiona austrumu pusi jeb *Serra de Caldeirão*.

“Ir ļoti svarīgi veicināt pieejamību, kā arī nepieciešams, lai teritorijai ir dinamiska iekšējā ekonomika, kas laimīgā kārtā notiek šeit,” atzīmē Carlos Brito. Ar ceļu un kruīziem *Alcoutim* attīstīs un dažādos savas tūrisma aktivitātes, piemēram, medību tūrismu. Tiks atvieglota arī vietējo produktu vērtības celšana: īpaši mazās vietējās siera ražotavas palielinās savus noieta tirgus, un *Alcoutim* municipalitāte, kas kopš šā laika var reāli uzsākt investoru piesaistīšanu, varēs izveidot aktivitāšu zonu. Visbeidzot, pateicoties ce-

ļam, jau ir novērota iedzīvotāju stabilizācija, masveida izejošanu no laukiem kompensējot ar jaunpienācējiem no *Vila Real* un pat no Faru pilsētām.

Turklāt PM27 modernizācija ir piemērs sinerģijām, kas pastāv starp trijām pašreiz Algarvē īstenotām programmām transporta jomā: Nacionālo operatīvo programmu “Pieejamība un transports” (3,312 miljardi euro, no kuriem 280 miljoni euro attiecas uz Algarvi); reģionālo programmu *PROAlgarve* (108 miljoni euro transportam) un *Interreg IIIA* Spānijas un Portugāles pārrobežu projektiem. Tādējādi PM27 posms *Monte Francisco-Odeleite* (17,5 miljoni euro) iekļaujas operatīvajā programmā “Pieejamība un transports”, bet posms *Odeleite-Alcoutim* (14,4 miljoni euro) ir *Interreg IIIA* projekts; visos šajos gadījumos ar apmēram 50 % no izmaksām piedalās ERAF.

Kopumā Eiropas atbalsts – īpaši ERAF un Kohēzijas fonda atbalsts – ir ļāvis pēdējo desmit vai piecpadsmit gadu laikā jūtami uzlabot lielās reģionālās un starpreģionālās ceļu maģistrāles: tādējādi PM27 ir otrais ziemeļu-dienvidu ceļš, kas savieno Algarves reģionu ar pārējo Portugāli. Reģionālā ceļu tīkla modernizācija ir saistīta ar divām perpendikulārām maģistrālēm: autoceļa A2 pabeigšana līdz Algarvei, kas šķērso Portugāli no ziemeļiem uz dienvidiem, un *Via do Infante* būvniecība no austrumiem uz rietumiem gar ļoti urbanizēto piekrasti, kas būs ekspresceļš ar četrām satiksmes joslām, savienojot *Lagos* ar Spānijas robežu.

Uz sliedēm

Dzelzceļš nepaliek parādā – “Līnijas ar Algarvi modernizācija”, ko līdzfinansē Kohēzijas fonds (vairāk nekā 320 miljoni euro no kopējās summas apmēram 400 miljoni euro), iekļaujas prioritārajā Transeiropas transporta tīklu (*RTE-T*) projektā Nr. 8 “Multimodālā līnija Portugāle-Spānija-Centrāleiropa”. Darbi, kas tika pabeigti 2004. gadā, tika veikti četrās fāzēs, kuras atbilst četriem posmiem ar kopējo garumu 339 km. Pasākums tika papildināts ar staciju remontu. Ceļu pamatu renovācija, līnijas labojumi dažās vietās, tiltu celtniecība un modifikācija (ieskaitot slaveno 25. aprīļa tiltu Lisabonā), dzelzceļa pāreju samazināšana, līni-



Farou stacija, modernizētās līnijas galapunkts.



Segtais tirgus Olhão: līdztekus zvejnieku ostu uzlabošanai tiek restaurētas vecās ēkas un uzsāktas jaunas aktivitātes.

jas elektrifikācija, signalizācijas un telekomunikāciju modernizācija tagad ļauj veikt maršrutu Faru-Lisabona 3 stundu laikā, bet kādreiz tam bija vajadzīgas četrarpus stundas. *Jorge Rodrigues*, reģiona atbildīgā amatpersona par REFER (Portugāles dzelzceļa tīkls) signalizāciju, uzskaita šīs modernizācijas ieguvumus: “Bez laika ieguvuma jāatzīmē lielāka drošība, uzticamība un precizitāte; mūsu nobīdes rezerve attiecībā uz sarakstu ir sarukusi līdz 3 minūtēm kādreizējo 15 līdz 20 minūšu vietā. Komforta paaugstināšana ir ļoti jūtama, arī pateicoties jaunu klusāku transporta līdzekļu izmantošanai. Nerunājot par ekoloģisko ieguvumu, kā pamatā ir elektrifikācija.” Rezultāts – pasažieru pieaugums par apmēram 30 %, “bet arī dinamiskākas dzelzceļa tēla izmaiņas”, piebilst *Jorge*. “Vilcienā var redzēt arvien vairāk ļaužu strādājam ar portatīvo datoru”.

Otrā tūrisma revolūcija

Campos Correia, Algarves Reģionālās attīstības koordinācijas komisijas (RAKK) prezidents, rezumē reģiona stratēģiju: “Mūsu mērķis ir padarīt Algarvi par vienu no konkurētspējīgākajiem Portugāles un Eiropas reģioniem 10 vai 15 gados. Transporta uzlabošana lieliski iekļaujas mūsu teritoriālās darbības plānā – piesaistīt Algarvi “Portugāles mugurkaulam,” ko var paveikt ar autoceļa A2 pabeigšanu (uz Setúbal, Lisabonu, Portu) un dzelzceļa Lisabona-Faru modernizāciju; efektīvi piesaistīt mūsu reģionu Spānijai, pateicoties Via do Infante un arī plānojot dzelzceļa sakarus starp Algarvi un Andalūziju; arī attīstīt vietējo transportu, piemēram, metro reģiona apdzīvotajās vietās – Lagos-Portimão-Lagoa un Loulé-Faro-Olhão, kurās ir no 100 000 līdz 200 000 iedzīvotāju”.

Taču bez šiem ļoti svarīgajiem un pamanāmajiem aprīkojuma darbiem un lepnuma par panākto progresu parādās arī satraukums. “Mēs esam ceļu krustojumā un mums vajadzēs izdarīt pareizās izvēles”, apgalvo *Antonio Mendes*, Faru lidostas direktors.

Šī lidosta, uzcelta 1965. gadā un vairākkārt saņēmusi Eiropas atbalstu savai modernizācijai un paplašināšanai, ir otrajā vietā Portugālē pēc pasažieru skaita (4,7 miljoni 2004. gadā). Kā precizē tās direktors, “tā ir būtiska lidosta – iebraukšanas vieta ārzemju tūristiem un īslaicīgiem iedzīvotājiem.” Ar nekustamā īpašuma bumu, kas Algarves reģionā norisinās jau dažus gadus, pēdējo šodien ir tikpat daudz kā tūristu. Lidostas klienti, gan pasažieri, gan kompānijas, redz pārmaiņas: kopš 1999. gada ir vērojama čarterreisu samazināšanās un lēto cenu gaisa satiksmes kompāniju pieaugums. Turklāt lietotāji atsakās no ceļošanas operatoru



Privātsaimniecības gaļas tirgotava Mončikā: autoceļu tīkla uzlabošana paver plašākas noieta tirgus iespējas vietējiem produktiem.

pakalpojumiem un paši organizē savu ceļojumu par izdevīgākām cenām. *“Bez izmaiņām, kas vērojamas visur Eiropā, mums jāvērs uzmanība uz daudz lielākām grūtībām: mūsu tūrisms ir zaudējis lielu daļu no savas konkurētspējas; mēs esam par dārgu nabadzīgajiem un nepietiekami smalki bagātajiem”,* bez šaubīšanās apgalvo Antonio Mendes.

Nesenā tirdzniecības attīstība, ko piedzīvoja Faru lidosta, kopumā varētu labi atbilst Algarves reģionam. Attiecība uz šo vietu visi ir vienprātīgi, ka tūrisms ir un vēl ilgi būs reģiona attīstības dzinējspēks. Ar nosacījumu, ka attīstība notiek, lai atgūtu konkurētspēju un ilgtspēju. Un tas norisinās par spīti spēcīgajai starptautiskajai tūrisma konkurencei, par spīti, no šodienas prasībām raugoties, pārāk betonētajai piekrastei, par spīti ugunsgrēkiem, kas pārveidojuši dažas ar savu dabas skaistumu izslavētās teritorijas daļas, piemēram, *Serra de Monchique*.

Algarve ir “otrās tūrisma revolūcijas” meklējumos. *“Mums jāattīstās kvalitatīvi, jāpaplašina produktu ar augstu pievienoto vērtību klāsts – tas, ko mēs veiksmīgi esam izdarījuši ar golfu, – un jāpadara specializētais tūrisms un izklaides par sviru citām ekonomikas nozarēm, kas balstītas uz zināšanām un inovāciju”,* saka RAKK prezidents Campos Correia. Ir jāatzīmē atpūtas kuģniecība un pat augsta līmeņa sporta tūrisms, kas iegūst no pasaules klases kompleksa *Vila Real de Santo António*.

Turēt kursu

Kā bieži Portugālē, glābiņš varētu nākt no jūras. *Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos* ir sabiedriska organizācija, kas apsaimnieko ostas un jūras transportu, kā arī Dienvidportugāles iekšējos navigācijas ceļus (Algarves reģionā, galvenokārt *Arade* un *Guadiana* upes). Tas pamatā skar divas darbības nozares – zvejniecību un tūrisma, kuru attīstībai nepieciešama modernizācija, adaptācija, pat ostas zonu pārorientācija. Kā stāsta Institūta ievēltais administrators David Assoreira: *“Pēc trīsdesmit relatīva sastinguma gadiem jāatzīmē ostu infrastruktūru vispārēja novecošana, vēl jo vairāk tāpēc, ka šobrīd ir ļoti svarīgi atvērt mūsu ostas publikai, no kā gūs labumu islaicīgie iedzīvotāji, tūristi, bērni, gājēji... Tāpēc nepieciešams ierīkot gan ostas, gan to apkaimi.”*

Olhão osta, kas ir pirmā Algarves zvejniecības osta, tādējādi tiek veikti plaša spektra pasākumi – pieeju ierīkošana (tās ir zaļās zo-



Olhão osta.

nas, atpūtas laukumi, pastaigu vietas) un tās infrastruktūru pārkvalifikācija (bagarēšana, mola aizstāšana ar efektīvākiem aizsargmehānismiem, jaunas krastmalas, pontoni, enkurvietas un citi zvejniekiem un atpūtniekiem noderīgi aprīkojumi, vecā apklātā tirgus restaurācija) par summu, kas sasniedz gandrīz 6 miljonus euro, no kuriem pusi piešķir ERAF. Arī *Lagoa* zvejniecības ostā notiek svarīga atjaunošana, kurā uzsvars likts uz kuģu remontu. Tā ir aktivitāte, kas līdz ar atpūtas kuģniecības uzplaukumu varētu iegūt arvien lielāku nozīmi tuvāko gadu laikā. *“Algarves kuģu būvētavas dod salīdzinoši ievērojamu labumu”,* paskaidro David Assoreira. *“Tur apvienotas kvalitāte un ātrums, un to izdevīgums ir spēja funkcionēt visu gadu zem klajas debess.”*

Portimão osta, kas jau vairākus gadus iegūst no Ziemeļamerikas attīstības kampaņām, proti, no *Salon de Miami*, piedzīvo kruīzu tirgus uzplaukumu; 2002. gadā tā uzņēma 17 pasažieru tvaikoņus, 2003. gadā - 28, 2004. gadā - 36 un 2005. gadā - 54. Kā labs piemērs ir minami apmēram 5 000 pasažieru, kas ieradās pilsētā vienas dienas laikā - 2005. gada 16. augustā! *Portimão* ostai ir vairāki labumi: būdama visai gleznaina, osta iekļaujas brīnišķīgā panorāmā, ko ļoti novērtē atpūtnieki; tā ir saistīta ar portugāļu lielo ekspedīciju mītu, kuras tika uzsāktas netālu no šīs vietas esošajā *Sagres* pilsētiņā; *Portimão* piestātne nodrošina pieeju 16 golfa laukumiem; reizēm ir iespēja dažas dienas padzīvot luksus viesnīcā pirms došanās atpakaļ ar kuģi; visbeidzot, netālu no ostas atrodas kādai lielai amerikāņu kruīzu kompānijai piederošs nozīmīgs viesnīcu komplekss.

Ostas bagarēšana un jaunas krastmalas būvniecība (165 m gara, lai spētu vienlaicīgi uzņemt 3 kuģus), ko līdzfinansē Eiropas Savienība, ir nepieciešamas, lai nodrošinātu lielu kuģu piebraukšanu. Pārāk biežas izkāpšanas atklātā jūrā, lai nokļūtu krastā ar mazākiem kuģīšiem, ne vienmēr ir praktiskas: piemēram, 160 personas jau vajadzēja izsēdināt no pasažieru tvaikoņa *Legend of the Seas* šādā veidā.

Ostas institūts liek lielas cerības uz divām galvenajām Algarves reģiona ūdens plūsmām: protams, uz *Guadiana* upi, bet arī uz *Arade*, kas drīz būs kuģojama līdz *Silves*. Tādējādi “upes atmiņas atgūšana” nodrošinās lielāku tūristu interesi par šo seno Algarves reģiona arābu galvaspilsētu. Tomēr ir vajadzīga kuģniecības aktivitāšu popularizēšana jauniešu vidū, un David Assoreira ir sarūgtināts par kuģniecības personāla apmācību struktūras trūkumu reģionā, vienīgais izņēmums ir zvejnieki. *“Tas ir šā bēdīgā stāvokļa rādītājs – Portugālei vajadzētu un tā varētu vairāk attīstīt kuģniecības aktivitātes. Tas reizē nozīmētu atjaunot tradīciju un dot ieguldījumu ekonomikas attīstībā.”*

Tādējādi brīdī, kad Algarves reģions praktiski ir novērsis vienu no saviem lielajiem trūkumiem – šo transporta infrastruktūru nepietiekamību un morālu novecošanu, tam jāsasopas ar jauniem izaicinājumiem, kurus atrisināt ir sarežģītāk un grūtāk: Savienības paplašināšanu, globalizāciju un cīņu par konkurētspēju. Taču tas nebaida Reģionālās attīstības koordinācijas komisijas prezidentu. *“Izaugsme un konverģence ir ilgstošs darbs”,* uzsver Campos Correia. *“Jābūt tālredzīgam, vienmēr jāpatur prātā ilgtermiņa mērķi un nepārtraukti jāattīstās. Attīstībai mēdz būt kāpumi un kritumi. Svarīgi ir iet savu ceļu, noturot noteikto kursu.”*

Plašāka informācija: www.ccdr-alg.pt

Igaunija, Lietuva, Latvija, Polija, Somija

No Varšavas līdz Helsinkiem: *Rail Baltica*, izdomas bagāts, stratēģisks, ilgtspējīgs projekts

Pavel Telicka, Transeiropas transporta tīkla koordinators



Šā gada 20. jūlijā Eiropas Komisijas vicepriekšsēdētājs Žaks Baro mani nozīmēja par vienu no sešiem Transeiropas transporta tīkla (*TEN-T/KTE-T*) koordinatoriem. Ar šiem amatiem, ko atbalstījusi Eiropas Savienības Padome un Eiropas Parlaments, Komisija vēlas dot politisku stimulu dažiem prioritāriem dzelzceļa projektiem. Koordinatoru uzdevums ir šo projektu īstenošanas atvieglošana, īpaši tas attiecas uz projektiem, kas ietver pārrobežu dimensiju.

Personīgi man tika uzticēts *Rail Baltica*, izdomas bagāts, stratēģisks, ilgtspējīgs dzelzceļa projekts, kurā bez Somijas ir iesaistītas četras jaunās Eiropas Savienības dalībvalstis, kas atrodas pie Baltijas jūras: Polija, Lietuva, Latvija un Igaunija. *Rail Baltica*, kas iet pa ziemeļu-dienvidu maģistrāli Helsinki-Tallina-Varšava, tieši savieno Baltijas valstis un Poliju ar Eiropas Savienības centru, tādējādi pastiprinot kopējo tirgu un veicinot šķērsoto valstu integrāciju. Īsā robeža (70 km), kas atdala Lietuvu un Poliju, sakrīt ar vienīgo zemes līniju, kas ir starp Baltijas valstīm un pārējo Savienību. Tādējādi efektīvu un ilgtspējīgu transporta līniju, kas iet pāri šai robežai, izveidošanai ir liela nozīme gan iesaistītajām valstīm, gan visai Eiropas Savienībai kopumā.

Vispirms Reģionālās politikas ģenerāldirektorāts izstrādā iespējamības pētījumu, kas jāpabeidz līdz 2006. gada beigām. Runa ir par šīs dzelzceļa līnijas ekonomiskā potenciāla dzīvotspējas noteikšanu, kā arī daudzu citu saistīto elementu ievērošanu, sākot ar projekta iespaidu uz vidi dzelzceļa līnijas šķērsotajās zonās. Atsaucoties uz mūsu pirmajām diskusijām ar atbildīgajiem politiķiem, esmu pārliecināts, ka līnijas Tallina-Varšava uzlabošana būs rentabla, taču pagaidīsim pētījuma rezultātus.

Dzelzceļa maģistrāle *Rail Baltica* piesaistīs investorus gar koridoru, ko jau apkalpo ceļu līnija *Via Baltica*. Teritorijas ierīkošanas aspektā tas papildinās *Interreg* darbību Baltijas jūras reģionā. Tas arī nodrošinās Polijas un Baltijas valstu savienošanos ar Skandināvijas valstu "ziemeļu trianguļu", kā arī ar Krieviju – īpaši ļoti apdzīvoto Sanktpēterburgas reģionu.

Šobrīd satiksmes plūsma lielākoties iet pa austrumrietumu maģistrāli, tam iemesls ir Krievijas produktu lielā kvantitāte; tie galvenokārt ir izejmateriāli, kas domāti ES un tiek pārvadāti caur Baltijas ostām. Taču reģiona stratēģiskā nozīme varētu spēcīgi pieaugt, ja Ķīna, kas grasās to apsvērt, lai ietaupītu laiku, sūtītu savus produktus pa dzelzceļu caur Sibīriju uz Baltijas ostām,

nevis ar kuģi caur Suecas kanālu. Līnija *Rail Baltica* varētu būt šā tranzīta ziemeļu-dienvidu maģistrāle.

Projekts arī veidos noturīgu ceļu pāravadājumu alternatīvu preču un zināmos apstākļos arī ceļotāju transportam, braucot pa šo maršrutu. Vairākas Baltijas valstu valdības jau redz *Rail Baltica* līniju kā attīstības sviru. Un, šķiet, ka jau apliecinās Baltijas pilsētu konkurence: visas vēlas būt iekļautas nākamās līnijas plānā. Es domāju, tā ir laba zīme.

Tajā pašā laikā projekta izdošanās prasa uzskatu konvergenci starp piecām dalībvalstīm attiecībā uz katras potenciālu. Ir vajadzīga dziļa apņēmība, lai virzītu uz priekšu šo lietu. Es domāju, ka viens no maniem būtiskākajiem uzdevumiem ir padarīt šo kopīgo viziju pēc iespējas vieglāk realizējamu. Lai to izdarītu, es aktīvi sadarbošos ar visiem projektā iesaistītajiem darbiniekiem – ar potenciālajiem klientiem un lietotājiem, sabiedriskajiem partneriem, vietējiem un reģionālajiem vadītājiem, dzelzceļa celtniekiem un, saprotams, arī pašam dzelzceļa kompānijām.

Attiecībā uz finansējumu, *Rail Baltica* (vai atbilstoši oficiālajam nosaukumam – Prioritārā *TEN-T* projekta Nr. 27) izmaksas varētu uzņemties, dažos gadījumos pat līdz 80 %, Kohēzijas fonds. Viss ir atkarīgs no 2007.–2013. gada perioda finanšu perspektīvu⁽¹⁾ summas, taču ietekmīgas personas, proti, daudzi Eiropas deputāti, ir noskaņoti labvēlīgi pret transporta prioritāro projektu pilnīgu finansēšanu.

Es pats esmu sācis ceļot no Helsinkiem uz Varšavu, ierīdēt kopā ar žurnālistiem, lai pārzinātu infrastruktūru pašreizējo stāvokli un novērtētu aizkavēšanās un šķēršļus. Es vēlos būt ļoti aktīvs, lai šī lielā reģionālā Eiropas maģistrāle pēc iespējas ātrāk tiktu izveidota.



Helsinki stacija (Somija).

⁽¹⁾ Šā raksta tapšanas laikā (2005. gada novembrī) 2007.–2013. gada perioda finanšu perspektīvas vēl nebija zināmas.

Spānija

Barselonas ostas paplašināšana notiek, novirzot Llobregat upi un respektējot vidi

Josep Oriol, Barselonas ostas ģenerāldirektors



Llobregat upes novirzīšana, kas tika uzsākta 2000. gadā un pabeigta 2004. gadā, ir labākais brīdis Barselonas transporta vēsturē. Daži 20. gadsimta pirmās trešdaļas drosmīgākie projekti "Ostai un atklātai zonai", kas plānoja lielas ostas infrastruktūras celtniecību *Montjuïc* kalna dienvidu pusē, jau redzēja *Llobregat* upi kā nākamās ostas fizisko robežu. Pēc tam Pilsoņu karš un tam sekojošā starptautiskā izolācija jūti palēnināja Spānijas ekonomikas attīstību un ar rikošeta efektu – arī Barselonas ostas attīstību. 1959. gada "Stabilizācijas plāns" iezīmē atkārtotu Spānijas ekonomikas atvēršanu ār pasaulei. Barcelona tolaik atguva savu starpokeānu ostas nozīmi, skaidri parādot vajadzību pēc tās palielināšanas.

Llobregat upes novirzīšana bija obligāts nosacījums ostas paplašināšanai. Pirmajā reizē to plānoja 60. gados, un daži projekti, kā, piemēram, Barselonas Tirdzniecības, rūpniecības un navigācijas palātas izstrādātais projekts, ierosināja pasākumus, kam bija ļoti lielas ekoloģiskās sekas, jo tika plānots novirzīt upi un tās ieteku jūrā 9 km uz dienvidiem no tās tā laika ietekas.

1994. gadā atbildīgās instances uzsāka tā saucamo *Plan Delta*. *Llobregat* upes 2 km novirzīšana veido vairāku pasākumu virkni, kas bez ostas paplašināšanas arī ietver lidostas attīstību, jaunu autoceļu un dzelzceļu būvniecību, attīrīšanas staciju ierīkošanu un plašas aizsargājamās dabas zonas radīšanu.

Pateicoties upes novirzīšanai, 2001. gada decembrī beidzot bija iespējams uzsākt Barselonas ostas paplašināšanu. Tā tika dotēta ar 1 miljardu euro budžetu, no kura 277 miljonus finansēja Kohēzijas fonds; šī paplašināšana paredz ostas apmēru mainīšanu: tās platības palielināšanu 2,3 reizes, tas ir līdz 1 265 hektāriem, un 30 km garu krastmalu būvniecību.

Pašreizējie darbi veido pamatu, uz kura osta varēs attīstīties. Tās izaugsme būs reizē kvantitatīva (jaunas krastmalas, jauni ceļamkrāni, jaunas pieejas) un kvalitatīva (jaunas jūras līnijas, vairākas jaunas

saiknes ar Eiropu, klientu pakalpojumu uzlabošana). Konteineru skaitam vajadzētu pieaugt no 2 līdz 6 miljoniem, sasniedzot 90 miljonus tonnu gada apjoma.

Šīs plašās būvniecības ietvaros notiek arī pieeju ierīkošana, kas bija nepieciešamas jau reiz paplašinātajai ostai. Izbrīvētā vecās upes gultnes vieta veido lielisku koridoru turpmākām zemes satiksmes līnijām: tur tiks uzcelts autoceļš ar četrām joslām, īpaši paredzēts smagām kravām. Tas būs tieši savienots ar Spānijas un Eiropas autoceļu tīklu, bet četras jaunas dzelzceļa līnijas izies uz jaunām preču stacijām, kas plānotas jaunajās krastmalās.

Barselonas ostas paplašināšana notiek, ievērojot vislielāko respektu pret vidi. Tās ietvaros tiek veikti pasākumi, kas samazina negatīvo iespaidu, ko varētu izraisīt notiekošie darbi. Turklāt, lai viss norisinātos precīzi saskaņā ar ostas un vides likumiem, ostas attīstība ietver zināmu skaitu pasākumu, kas uzlabos *Llobregat* deltas stāvokli kopumā. Upes iepriekšējā gultnē ir saglabāta 10 hektārus liela mitra zona, lai nosargātu tur dzīvojošo faunu. Viens no pašreizējiem pasākumiem – ar miljoniem smilšu tonnu palīdzību upes jaunās ietekas dienvidos tiek veidota 2 km gara pludmale – ir otrs ostas vadības labās gribas piemērs īstenot videi labvēlīgu un ilgtspējīgu infrastruktūru.



Pie jaunajām krastmalām iespējams uzņemt ļoti lielus kuģus.

BULGĀRIJA

Sofijas lidostas renovācija



Kopējās izmaksas: 148 756 000 EUR
ES ieguldījums: 50 000 000 EUR

Sofijas lidosta ir galvenā iebraukšanas vieta Bulgārijā tirdzniecības un tūrisma klientiem. Taču lidostas pašreizējais aprīkojums nesniedz pietiekošu pakalpojumu līmeni nedz pasažieriem, nedz operatoriem. ISPA projekts paredz jaunas pasažieru stacijas un visu papildu būvju celtniecību: tie ir pieejas ceļi, taksometriem paredzētās joslas, stāvlaukumi utt. Tas iekļaujas vienā plašākā pasākumā, kas ietver ceļu pagarināšanu un izlīdzināšanu, lai varētu uzņemt lielās lidmašīnas, tai pašā laikā samazinot kaitīgos trokšņus.

Nelly Yordanova, Bulgārijas Republikas Transporta un komunikāciju ministrija
nyordanova@mtc.government.bg

SLOVĀKIJA

Dzelzceļa posma Bratislava Rača-Trnava modernizācija



Kopējās izmaksas: 51 422 000 EUR
ES ieguldījums: 38 566 500 EUR

Dzelzceļa posms Bratislava Rača-Trnava ir daļa no 5. Eiropas koridora, kas iet no Bratislavas Slovērijā līdz Čiernā nad Tisou un līdz Ukrainas robežai, izejot cauri Žilīnai un Košīcei. Žilīnā tas krustojas ar 6. koridoru, kas ved uz Varšavu un no turienes uz Gdaņsku pie Baltijas jūras. Šīs līnijas modernizācijas pirmais mērķis ir nodrošināt labu pieeju Transeiropas transporta tīklam un ieviest kvalitatīvas dzelzceļa līnijas starp dažādām iesaistītajām valstīm. Projekts, kura no 2002. gada marta līdz 2005. gada decembrim īstenojamus darbus finansēja ISPA, ietver 750 metrus gara iepriekš saspriegtā betona seguma celtniecību, dzelzceļa pāreju skaita samazināšanu un visu starp Bratislavu Raču un Trnavu izvietoto staciju renovāciju. Atjaunotā līnija, būdama drošāka un klusāka, nodrošinās vilcienu satiksmi ar ātrumu 160 km/h.

Miroslav Matúšek, Slovērijas Republikas dzelzceļš (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

UNGĀRIJA

Budapeštas apvedceļa pagarināšana



Kopējās izmaksas: 334 893 000 EUR
ES ieguldījums: 284 659 050 EUR

Kohēzijas fonds līdzfinansē apvedceļa celtniecību ap Ungārijas galvaspilsētu. 26,5 km garā austrumu posma pabeigšana ļaus savienot autoceļus M1, M3, M5 un M7, kā arī vairākus nacionālos autoceļus, kas ved uz Budapeštu. Mazinot sastrēgumu galvaspilsētā un tās pieejās, projekts pieliks punktu autovadītāju ikdienas vājprātam. Turklāt, mazinot tranzīta satiksmi, īpaši smagās kravas, jaunais apvedceļš samazinās piesārņojumu pilsētā un veicinās jaunu uzņēmumu veidošanos reģionā. Jaunajā infrastruktūrā ir integrētas striktākas vides un drošības normas. Darbus paredzēts beigt 2007. gada novembrī.

Tompos Attila, ES koordinators, Nacionālā autoceļu apvienība
tompos.attila@nart.hu

SPĀNIJA

Gijon ostas paplašināšana



Kopējās izmaksas: 563 900 000 EUR
ES (Kohēzijas fonds) ieguldījums: 247 500 000 EUR
EIB aizdevums: 250 000 000 EUR

Savienība dod lielu ieguldījumu Spānijas ostu infrastruktūru modernizācijā. Struktūrfondu partnere Eiropas Investīciju banka (EIB) papildina aizdevumus ar tehnisko palīdzību, īpaši vajadzību izvērtēšanas jomā. Nesens piemērs ir ļoti veicinošās investīcijas, kas realizētas Gijon ostā. Astūrijas galvenās ostas paplašināšana, ko finansējis Kohēzijas fonds ar EIB aizdevuma papildinājumu, tiecas palielināt caur Gijon ostu pārvadāto kravu uzglabāšanas un apstrādes iespējas. Projektu galvenokārt veido molu nostiprināšana un noliktavu un noenkurošanās laukumu palielināšana, tā, lai būtu iespējams uzņemt vislielākos kuģus.

Andrew Allen, Eiropas Investīciju banka
ALLEN@eib.org

2007–2013: Jaunās paaudzes programmu sagatavošana ar *Inforegio* vietnes palīdzību

Dalībvalstis un reģioni sāk izstrādāt jauno plānošanu 2007.–2013. gada periodam. *Inforegio* vietnē ir dažāda informācija un nozīmīgi dokumenti visiem šajā darbā iesaistītajiem dalībniekiem. Tas var atvieglot dalībnieku savstarpēju sazināšanos un sniegt informāciju par darba gaitu plašam interesentu lokam. Jautājumus un ierosinājumus sūtiet Reģionālās politikas ģenerāldirektorātam.

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

Kontakti

Eiropas Komisija, Reģionālās politikas ģenerāldirektorāts
Nodaļa 01 - Informācija un saziņa
Thierry Daman
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
Fakss: +32 2 296 60 03
E-pasts: regio-info@cec.eu.int
Interneta vietne: http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm

Informācija par Eiropas Savienības reģionālo atbalstu:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8235

© Eiropas Kopienas, 2005
Pārpublicēšanas gadījumā atsauce uz avotu ir obligāta.

Printed in Belgium



Publikāciju birojs
Publications.eu.int