

et



Euroopa Liit
Regionaalpoliitika

inforegio

| Nr 18 | Detsember 2005 |

panorama



**Transport –
regionaalarengu mootor**

Sisukord

Transport – *regionaalarengu mootor*

Transpordiinfrastruktuurid: majanduskasvu ja ühtekuuluvuse ühendamine Euroopas

Piirkondliku majanduskasvu seisukohast üliolulised transpordiinfrastruktuurid aitavad sotsiaalse ühtekuuluvuse saavutamisele kaasa üksnes teatud tingimustel.

Jätkusuutlik transport – Euroopa poliitika prioriteet

Keskonnahoidlike transpordiliikide toetamine on üks ühenduse jätkusuutliku arengu neljast sambast. Kaugemas perspektiivis on Euroopa poliitika peamiseks eesmärgiks ühendada transpordi areng majanduskasvuga.

Kohapealt: Doonau-äärsed riigid

FEDER tegutseb: Prantsusmaa, Ühendkuningriik, Kreeka, Soome

Kohapealt: Loode-Euroopa Interreg IIIB

Reportaaž: Algarve seisab ristteel

Transpordisektori ajakohastamine Portugalis langeb kokku uue sotsiaalmajandusliku arengu etapiga.

Kohapealt: Eesti, Leedu, Läti, Poola, Soome

Kohapealt: Hispaania

Ühtekuuluvusfond ja ISPA tegutsevad

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotod (lk): Euroopa Komisjon (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDDR (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIP (21).

Esikaas: transiitkonteinerid Belfasti sadamas (Ühendkuningriik).

Käesoleva numbri koostamisel osalesid: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Vastutav toimetaja: Thierry Daman, EK, regionaalpoliitika peadirektoraat.

Ajakiri on välja antud inglise ja prantsuse keeles ning trükitud taaskasutatud paberile.

Peaartikkel on tõlgitud Euroopa Liidu 19 ametlikku keelde ning seda saab lugeda veebilehel http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

Käesoleva väljaande tekstid ei ole õiguslikult siduvad.

Transpordiinfrastruktuurid: majanduskasvu ja ühtekuuluvuse ühendamine Euroopas

Yves Crozet (*)

Piirkondliku majanduskasvu seisukohast üliolulised transpordiinfrastruktuurid aitavad sotsiaalse ühtekuuluvuse saavutamisele kaasa üksnes teatud tingimustel.



Sild Bilbao–Santanderi kiirteel (Hispaania).

1950ndatel aastatel loodud Euroopa Majandusühenduse ees seisis algusest peale liikmesriikide elatustaseme erinevuse küsimus. Tollal erinesid näiteks Saksamaa ja Itaalia SKT väga olulisel määral. Kuid veelgi suuremad erinevused ilmsesid, võrreldes piirkondade SKTd elaniku kohta: Baden-Württemberg ja Île-de-France olid tunduvalt jõukamad kui Apuulia või Sitsiilia. Seesama tähtis küsimus on hiljem üles kerkinud iga laienemise puhul. Liiduga ühinenud uutes riikides (Kreeka, Hispaania, Portugal, Poola, jne) oli ja on senini piirkondi, mille SKT elaniku kohta jääb rohkem kui 15 korda alla rikkaimate piirkondade näitajale.

Kuna Euroopa Liidu üks eesmärke on liikmesriikide elatustaseme lähendamine, ei saa sellise olukorraga leppida või lasta sellel vasematest piirkondadest kiiresti arenevatesse piirkondadesse suunduva migratsiooni kaudu iseenesest laheneda. Püüust tagada raskustesse sattunud piirkondades kõrge, võimalusel isegi teistest piirkondadest kiirem majanduskasv on saanud üks Euroopa Liidu prioriteete. Selles perspektiivis on transpordiinfrastruktuurid saanud erilise rolli: ühendada majanduskasvu ja ühtekuuluvust.

Ehkki tegemist pole „võimatu missiooniga“, tuleb siiski rõhutada, et infrastruktuuride arendamine pole enesestmõistetav. Piirkondliku majanduskasvu seisukohast üliolulised infrastruktuurid aitavad sotsiaalse ühtekuuluvuse saavutamisele kindlasti kaasa, kuid üksnes teatud tingimustel.

Majanduskasv ja ühtekuuluvus – transpordiinfrastruktuuride topelemisioon

Turumajanduses ei põhine majanduskasv mitte üksnes tehnika arengul ja sellest tuleneval tootlikkuse tõstmisel. Nagu poliitökonoomika teoreetikud Adam Smith ja David Ricardo on algusest peale näidanud, mängib väga olulist osa ka tööjõu jagunemine rahvusvahelises plaanis. Isegi maailmas, kus tehnika ei arene, on erineva tasemega tootmiskuludega tootmispiirkondade lähendamine kollektiivselt kasulik. Eelkäijate vaist leidis kinnitust tänapäevaste autorite uurimustes ning nüüd on välja jõutud nn HOSi teoreemini (Hecksher, Ohlin, Samuelson): kaupade ja teenuste vaba liikumine suudab piisavalt korvata piirkondade ebavõrdsust tootmisfaktorite vallas. Ehkki kaldume seda liiga sageli unustama, kogeme seda tegelikult iga päev. Juues tassi teed või kohvi või sõites autoga, tarbime me tooteid (nt troopikapiirkondadest või naftasaadusi), mida Euroopas peaaegu ei toodeta, kuid mida saame kasutada tänu töö jagunemisele rahvusvahelisel tasandil.

Selles kontekstis on transpordiinfrastruktuuridel võtmeosa. Just tänu neile saab võimalikuks kaupade ringlus ja territooriumide ühendamine. Saksa autod, Rootsi mööbel ja Soome mobiiltelefonid on müügil kogu Euroopas, nagu ka Hispaania puu- ja juurviljad ning Itaalia rõivad. Tootjate seisukohast laieneb töhusate transpordivahendite areng soodsaid piirkondi, mis võimaldab seeriatootmist ning seoses sellega ka tootmisku-

(*) Majandusteaduse professor, Lyoni 2. ülikool, transpordimajanduse laboratooriumi (LET, *Laboratoire d'Economie des Transports*) juhataja, UMR CNRS nr 5593 (www.let.fr).

lude vähendamist. Kuna kulud vähenevad kiiremini kui tõuseb sellega seotud transpordi maksumus, on sellises süsteemis suurim võitja tarbija. Tarbija elab mitmekesise majandusega maailmas, kus Euroopa riikide vahel domineerib „väikeste erinevuste“ süsteem. Saksa autojuht saab osta ka Hispaania autosid ning Prantsuse gurmaan nautida Itaalia veine...

Transpordiinfrastruktuuride esmane ülesanne on niisiis aidata kaasa kulude vähendamisele ja sellest tulenevale majanduskasvu kiirenemisele. Kuid nende roll sellega ei piirdu: arvesse tuleb võtta ka konkreetset mõju territooriumidele. Kogemus näitab, et tootmis- ja tarbimiskeskused koonduvad puhtalt ligipäasetavuse tõttu eelkõige sinna, kus on parimad infrastruktuurid. Raudtee areng 19. sajandil ning maanteede ja lennuliikluse areng 20. sajandil on seda väidet kinnitanud: transpordiinfrastruktuurid mõjutavad silmanähtavalt territooriumide arengut ja nendevahelise hierarhia tekkimist. Hästi ligipäasetavad regioonid tulevad omadega paremini toime kui eraldatud piirkonnad. Seetõttu on transpordiinfrastruktuuride loomine ja arendamine juba pikka aega olnud riikide üks põhiülesandeid. Rahvusliku ühtsuse tugevdamiseks on riigid pikka aega rahastanud või jälginud kanalite, raudteede ja kiirteede ehitamist, et need kataksid kogu riigi territooriumi võimalikult hästi.

Ka Euroopa Liit on pidanud vastama samalaadsetele nõudmistele. Nagu näitas 1977. aastal koostatud MacDougalli aruanne⁽²⁾, oli perifeersetel ja vähearenenud piirkondadel turgudele pääsemiseks vaja moodsaid transpordiinfrastruktuure – nii nende piirkondade varustamiseks kui ka sealsete toodete levitamiseks. Transpordiinfrastruktuuride rahastamisest on seega saanud üks ühendusesisese solidaarsuse põhivorme. Et isikutevaheline solidaarsus on suures osas jäänud liikmesriikide pädevusse (sotsiaalkindlustus, vaeseimate elanike abistamine), on Euroopa kasutanud sotsiaalse ühtekuuluvuse edendamiseks piirkondadevahelist solidaarsust, püüdes lähendada elatusasemeid. Nii on näiteks Kreeka, Hispaania⁽³⁾ ja Portugal saanud oma teede- ja raudteevõrgu parandamiseks väga suurel hulgal Euroopa raha (toetusi ja EKP laenusid). Sama kehtib praegu, ehkki vahest tagasihoidlikumal määral, kümne



Uus raudteedepoo Droghedas (Iirimaa).



Ålborg (Taani): regionaalsed lennujaamad stimuleerivad majandusarengut.

uue liikmesriigi ja kandidaatriikide kohta. Transpordivõrkude parandamine ja ühendamine on ühenduse solidaarsuse konkreetne väljendus. Sellest annab tunnistust suurte Euroopa „koridoride“ tekkimine või ka hiljuti avaldatud Van Mierti aruanne⁽⁴⁾, mis soovib Euroopa Liidul kaasrahastada rohkem kui 20 põhiliselt piiriülese ning ühtlasi rahvusvahelise ulatusega infrastruktuuriprojekti.

Ühtekuuluvus ja polariseerumine

Eelneva taustal eeldab transpordiinfrastruktuuride väga oluline sotsiaalne ja majanduslik roll suurte programmide elavamist. Van Mierti aruandes nimetatud projekte tuleb asuda kiiresti rakendama ning sellega seotud eelarve- ja finantsotsusedki tuleb vastu võtta. Ent miks tundub, et Euroopa ja mitmed liikmesriigid on enne projektide rakendamist asumist kõhklevad seisukohal? Kust tuleb veendumus, et transpordiinfrastruktuurid ei ole mingi imerohi? Et oodatud mõju, milleks on majanduskasv ja ühtekuuluvus, viimati ei saavutatagi? Et asjal võib olla ka kõrvalmõjusid, eriti keskkonnale? Neid küsimusi ei tohi maha vaikida ega lihtsalt kõrvale jätta. Vastupidi, nendesse tuleb suhtuda tõsiselt, kuna need aitavad esile tuua transpordiinfrastruktuuride ülesande saavutamise eeltingimused.

Vaadelgem kõigepealt küsimusi ja kahtlusi, mis avaliku ja erasektori rahastajatel võivad tekkida, enne kui asutakse looma uusi transpordiinfrastruktuure.

Esimene kahtlus on tehnilist ja majanduslikku laadi: kas projekti koostajate pakutud liiklustihedus osutub pärast projekti teostamist ka tõeks? Viimastel aastatel on mitmeid näiteid selle kohta, et prognoosid on olnud kaugelt liiga optimistlikud: Eurotunnel, kiirtee M1 Ungaris, Reini–Maini–Doonau veetee ja paljud teised investeeringud, mille tulemused ei ole ootustele vastanud. Sellest tulenevalt pelgavad otsustajad riske (tegelikud ehituskulud, tegelik liiklustihedus, jne) ning lõpliku otsuse tegemist lükatakse edasi, nagu Itaaliat ja Prantsusmaad ühendava uue raudteeliini puhul.

⁽²⁾ Euroopa Komisjon, „Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration“ (MacDougall Report), Brüssel, 1977.

⁽³⁾ Pärast Hispaania ühinemist moodustasid riigile antud Euroopa-toetused rohkem kui kümne aasta jooksul 1% Hispaania SKTst.

⁽⁴⁾ Euroopa Komisjon, „Priority projects for the trans-European transport network up to 2020 – High-level group report“, Brüssel, 2003. http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm.

Teine kahtlus on seotud keskkonnaga. Kas infrastruktuure, eriti lennujaamu ja kiirteid arendades ei ergutata liigset liikuvust, mis ei suuda olla jätkusuutlik? Kui kriitilistest piirkondadest läheb juba ennegi läbi kiirtee või raudteeliin, kardavad elanikud iga uut projekti, isegi kui tegemist on pelgalt olemasoleva tee laiendamisega.

Kolmas kahtlus on sotsiaalse ja kohaliku iseloomuga. Kes saab uuest transpordiinfrastruktuurist tegelikult kasu? Kas oodatud „struktureeriv mõju“ ei ole hoopis destruktureeriv? Kas uus kiirtee, mis peaks perifeerse piirkonna eraldatusest välja tooma, ei kiirenda hoopis töökohtade mujale viimist ja elanike lahkumist arenenumatesse piirkondadesse? Kuivõrd elatustasemetete lähenemine võib toimuda eelkõige tänu tööjõu liikuvusele, läheb see lahku solidaarsuse loogikast.

Kõik need kahtlused on põhjendatud. Ajal, mil Euroopa rahvaarv on peaaegu stabiliseerunud ning oluliseks muutunud jätkusuutlik areng, ei saa transpordiinfrastruktuuridesse enam suhtuda kui võlukeppi, mis aitab lahendada kõik probleemid. On selge, et mõningad projektid, mida võivad küll toetada oma huve kaitsvad survegrupid, tuleb edasi lükata või jätta üldse ellu viimata. Liiklusvoogude optimistlikes prognoosides tuleb alati kahelda. See aga ei tähenda, et Euroopas ei tule uusi transpordiinfrastruktuure rahastada. Need on majanduslikel ja sotsiaalsetel põhjustel endiselt vajalikud, kuid nende uurimisel ja kavandamisel tuleb võtta arvesse teatavaid tingimusi.

Esiteks tuleb teha vahet riikidel, mille elatustase on Euroopa keskmisest ikka veel oluliselt madalam, ning enim arenenud piirkondadel. Keskkonnakaitse nimel ei tohiks takistada Poolal või Kreekal välja ehitada toimivat teedevõrku. Me teame, et inimeste liikuvus on majanduskasvu seisukohalt tähtis faktor. Seda ei maksa unustada. Ehkki liigset investeerimist ja vähese liiklusega infrastruktuuride toetamist tuleb vältida, ei tohi investeeringuid uutest ega ka vanades liikmesriikides siiski lõpetada. Avaliku ja erasektori partnerluse arendamine on hea võimalus eraldada terad sõkaldest. Tänu sellele saab riskid paremini välja selgi-



Intermodaalne platvorm (raudtee-maantee) Pratos (Itaalia).

tada ning need osaliste vahel optimaalselt ära jagada. Kohalikud omavalitsused peavad võtma väga selge seisukoha liiklusriskide kohta: kas nad on valmis need enda kanda võtma või mitte?

Majanduskasvule ja sotsiaalsele ühtekuuluvusele avaldatavat mõju tuleb pisut selgitada. Ei maksaks töötada üleüldise olukorra paranemist, loogilisem on näidata, millised on uue infrastruktuuri loomisega tekkiva polariseerumise mõjud. Uute liiklusvoogude positiivne ja negatiivne mõju ei jaotu ruumis ühtlaselt. Selle asemel, et rääkida üldsõnaliselt „struktureerivast mõjust“, on liikluse ja piirkonna vastastikuse mõju väljaselgitamiseks soovitatav kasutada simulatsioonimudeleid, mis aitavad näha, kes projektist võidab ja kes kaotab. Selle alusel võib tekkida otsesemat või kaudsemat kauplemist, mis pole ehk põnevaim osa demokraatiast, küll aga vältimatu vaheetapp.

Niisiis võib öelda, et transpordiinfrastruktuuride mõju majanduskasvule ja sotsiaalsele ühtekuuluvusele tuleb tänapäeval vaadata uutmoodi. Ehkki alusmehhanismid on endiselt samad (tootmiskulude vähendamine, atraktiivsete piirkondade laiendamine ja polariseerumine), tuleb nende heterogeensust ja tagajärgi selgemalt väljendada.



Hõljukitransport Kalmaris (Rootsi).

Investeeringud transporti on sama mis investeeringud regionaalarengusse – EIP põhimõte ja prioriteet

Euroopa Investeeringupank (EIP), mis andis 2004. aastal ELi eesmärkide saavutamiseks 43,2 miljardit eurot laenu, on Euroopa Liidu suurim finantsasutus. Üks investeeringupanga põhitegevusi on transpordiinvesteeringute toetamine.

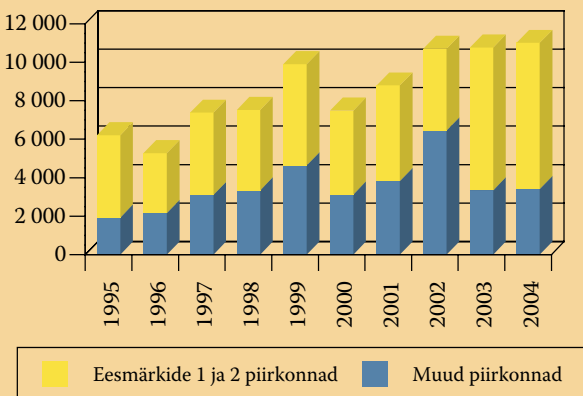
Näiteks on investeeringupank üleeuroopaliste transpordivõrkude suurim laenuandja (sellesse valdkonda on alates 1993. aastast investeeritud üle 60 miljardi euro). Peaaegu alati on tegemist laiaulatuslike projektidega, mille rakendamisele on eelnenud laiapõhjaline avalik arutelu ning mis peavad lahendama tõsiseid keskkonnanägemusi. Nende rakendamisel on tõsine oht tegevustega hilineda, mistõttu neid projekte tuleb eriti hästi ette valmistada ja hiljem ka tõhusalt jälgida.

Viimase kümne aasta jooksul on EIP rahastanud projekte kõigis transpordisektorites: maanteedtransport (maanteed ja kiirteede ehitus, eelkõige Kreeka, Hispaania ja Portugali teedevõrgu parandamine); raudteetransport (klassikaliste raudteede ajakohastamine ja uute kiirrongiliinide ehitamine Prantsusmaal, Belgias, Hispaanias, Itaalias, Madalmaades ja Ühendkuningriigis); meretransport (sadamainfrastruktuuride laiendamine ja ajakohastamine eelkõige Madalmaades, Portugalis, Hispaanias, Kreekas ja Rootsis); õhustransport (lennujaamarajatiste parandamine eelkõige Itaalias, Kreekas, Saksamaal ja Iirimaal). EIP tegutseb väga aktiivselt ka uutes liikmesriikides, kus toetatakse mitmesuguste transpordiinfrastruktuuride arendamist eesmärgiga tuua sealt majandust.

Pank rahastab ka linnatranspordiga seotud projekte. Viimase viie aasta jooksul on sellistele projektidele eraldatud 10,7 miljardit eurot, sellest 92% riigiasutuste tegevuse toetamiseks. Projektid, mille eesmärgiks on soodustada üleminekut eraviisilistelt transpordivahenditelt kollektiivsele transpordile ning vähendada liiklusehõlmumikuid, on ühtlasi sihiks seadnud mitte üksnes õhukvaliteedi parandamise ja müra taseme vähendamise, vaid ka kliimamuutuste vastu võitlemise, muutes energia kasutamist tõhusamaks ja piirates CO₂ emissiooni. Kokkuvõttes võib öelda, et need aitavad parandada elukvaliteeti.

Suurinvesteeringud Euroopa Liidu piirkondade transpordivaldkonda aitavad saavutada territoriaalset ühtekuuluvust ja

Transport (1995–2004): laenude jaotus EL-25 riikides piirkonnakategooriate kaupa (miljonit eurot)



tõstavad laienenud Euroopa konkurentsivõimet. Hõlbustades inimeste ja kaupade liikumist liikmesriikide vahel, mängivad investeeringud transpordivaldkonda väga olulist rolli siseturu elavdamisel ja Euroopa ühtekuuluvuse parandamisel. Suur osa EIP transpordivaldkonnas antavatest laenudest läheb arengusse maha jäänud piirkondadele.

EIP prioriteediks on toetada ELi sotsiaalset ja majanduslikku ühtekuuluvust, aidates vähendada piirkondade vahelisi lõhesid. EIP tegevust regionaalarengu hüvanguks, mida on peetud tähtsaks juba alates panga loomisest 1958. aastal, on toetatud pidevalt, eriti aga pärast 2004. aastal toimunud laienemist, mille tulemusel liikmesriikide arv tõusis 25ni.

2004. aastal ületas EIP regionaalarengu edendamiseks antud laenu kogusumma 28 miljardit eurot, mis moodustab 70% keskpanga kõigist laenudest 25-liikmelises ELis. Transpordiinvesteeringud omakorda moodustasid 40% regionaalarengu toetamisest. Enam kui pool struktuurifondidest toetatud saavate piirkondade transpordisektorisse suunatud laenudest eraldati raudteetranspordile ning muuhulgas mitmetele linna- ja linnalähiliinide raudteeprojektidele (trammid, metrood, linnalähiringid).

EIP toetus ühenduse poliitika elluviimiseks ja eesmärkide saavutamiseks seisneb kvaliteetsete projektide rahastamises. EIP rahalise toetuse saamiseks peab projekt olema majanduslikus ja keskkondlikus plaanis jätkusuutlik ning rahaliselt ja tehniliselt teostatav. Panga projektide valimise protseduuri ühe osa moodustab just nende aspektide kontrollimine ning õigusliku raamistiku uurimine, konkreetse sektori investeeringute ja projektide rakendamise kavandamine. Valikuprotseduuri käigus on pangal oluline roll ka projektihooldajate nõustajana – osa EIP pakutavast lisaväärtusest, eelkõige Euroopa Liidu vaeseimades piirkondades.

Kui ühenduse institutsioonid teevad koostööd

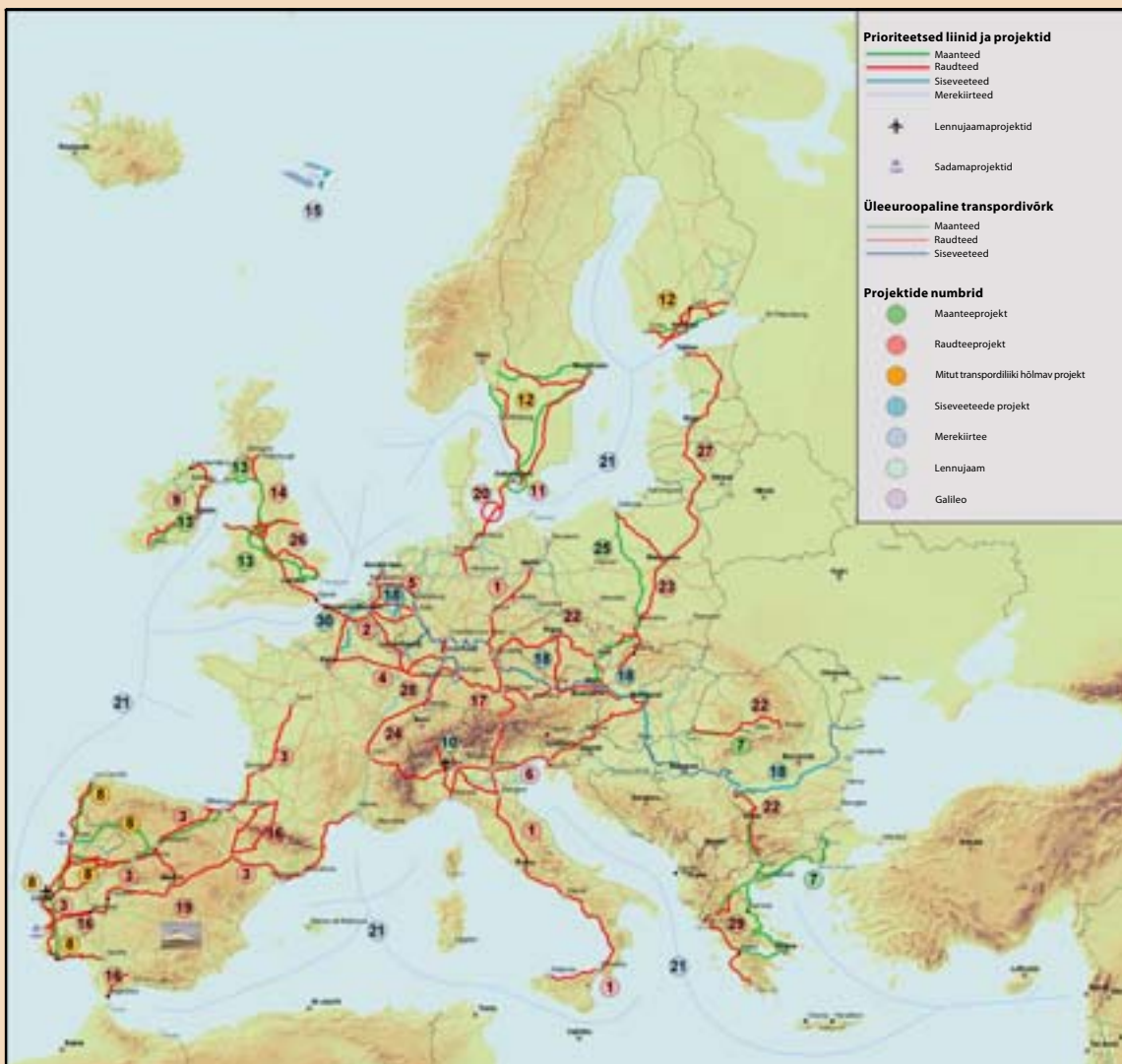
Aja jooksul on EIP ja Euroopa Komisjon hakanud tegema üha tihedamat koostööd, seda eelkõige regionaalarengu vallas. 2000. aastal kirjutasid pank ja komisjon alla koostöö raamlepingule, mis annab suhetele konkreetse vormi ning aitab leida võimalusi, kuidas keskpanga laenusid ja komisjoni vahendeid saaks täiendavalt kasutada.

EIP aitab kaasa regionaalarengu programmide väljatöötamisele ja elluviimisele, et olemasolevaid vahendeid saaks kasutada optimaalselt. Komisjoni palvel koostab pank ekspertarvamusi mõningate Euroopa abi taotlevate projektide kohta. 2004. aastal hindas pank 33 rahastamisaotlust. Koostöö hõlmab ka projektide kaasrahastamist, mis on üha olulisem uutes liikmesriikides, kellel on nüüdsest tunduvalt enam võimalusi saada Euroopa Liidu toetusi.

Selles kontekstis on pank ja komisjon oma koostööd veelgi tugevdanud, luues uue abisüsteemi (JASPERS – *Joint Assistance to Support Projects in the European Regions* / ühisabi Euroopa regioonide projektidele), mille eesmärgiks on aidata liikmesriike FEDERi ja Ühtekuuluvusfondi suuremate projektide valimisel ja ettevalmistamisel. Eriti oluline on see transpordisektoris, kus projektid on sageli keerukad ja laiaulatuslikud ning nende väljatöötamine võtab kaua aega.



Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T): prioriteetsed liinid ja projektid



Prioriteetsed tegevussuunad ja projektid

1. Raudteeliin Berliin–Verona/Milano–Bologna–Napoli–Messina–Palermo
2. Kiirraudteeliin Pariis–Brüssel/Brüssel–Köln–Amsterdam–London
3. Edela-Euroopa kiirraudteeliin
4. Ida-Euroopa kiirraudteeliin
5. Betuwe liin
6. Raudteeliin Lyon–Trieste–Divaca / Koper – Divaca – Ljubljana – Budapest – Ukraina piir
7. Kiirteeliin Igumenitsa/Patra–Ateena–Sofia–Budapest
8. Mitut transpordiliiki hõlmav liin Portugal / Hispaania – muu Euroopa
9. Raudteeliin Cork–Dublin–Belfast–Stranraer (valminud 2001)
10. Malpensa (valminud 2001)
11. Sundi regulaarliin (valminud 2000)
12. Põhja kolmnurk – raudtee/maantee
13. Maanteeliin Ühendkuningriik/Iirimaa/Benelux
14. Lääneranniku põhiliin
15. Galileo
16. Kaubaraudteeliin Sines/Algeciras–Madrid–Pariis
17. Raudteeliin Pariis–Strasbourg–Stuttgart–Viin–Bratislava
18. Jõelaevaliin Rein/Maas–Main–Doonau
19. Pürenee poolsaare kiirraudteeliinide koostalitlusvõime
20. Fehmarn Belti raudteeliin
21. Merekiirteed

- Lääne-Euroopa merekiirtee (ühendab Portugali ja Hispaaniat Atlandi kaare kaudu Põhjamere ja Iiri merega);
- Kagu-Euroopa merekiirtee (ühendab Aadria merd Joonia merega ning Vahemere idaosaga, et tagada ühendus Küprosega);
- Edela-Euroopa merekiirtee (Vahemere lääneosa), ühendab Hispaaniat, Prantsusmaad, Itaaliat ja Maltat ning on seotud Kagu-Euroopa merekiirteega.
- 22. Raudteeliin Ateena–Sofia–Budapest–Viin–Praha–Nürnberg/Dresden
- 23. Raudteeliin Gdansk–Varssavi–Brno/Bratislava–Viin
- 24. Raudteeliin Lyon/Genova–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen
- 25. Maanteeliin Gdansk–Brno/Bratislava–Viin
- 26. Raudtee-/maanteeliin Iirimaa/Ühendkuningriik/Mandri-Euroopa
- 27. „Rail Baltica“: Varssavi–Kaunas–Riia–Tallinn–Helsingi liin
- 28. „Eurocaprail“ raudteeliinil Brüssel/Brüssel–Luxembourg–Strasbourg
- 29. Joonia/Aadria mere mitut transpordiliiki ühendava koridori raudteeliin
- 30. Jõelaevaliin Seine–Escaut

(Vt otsus nr 884/2004/EÜ, 29. aprill 2004)



Jätkusuutlik transport – Euroopa poliitika prioriteet

Keskkonnanahoidlike transpordiliikide toetamine on üks ühenduse jätkusuutliku arengu neljast sambast. Kaugemas perspektiivis on Euroopa poliitika peamiseks eesmärgiks ühendada transpordi areng majanduskasvuga.



Moderniseeritud kanal Coevordeni lähistel (Madalmaad).

Hästitoimivad transpordinfrastruktuurid on ühiskonna ja majanduse seisukohast äärmiselt olulised. Need võimaldavad kaupade, teenuste ja inimeste vaba liikumist ning soodustavad piirkondadesisest ja -vahelist suhtlemist. Samuti aitab see tagada töötamiseks, õppimiseks ja puhkamiseks vajaliku liikuvuse. Seetõttu on transpordisektorisse investeerimine olnud juba pikka aega Euroopa Liidu struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika prioriteet.

Samuti mõjutab transport tervishoidu ja keskkonda, eelkõige seoses kliimamuutuste, õhu- ja müraaaste, maakasutuse ja looduslike elupaikade hävimisega. Transpordisektor tarbib väga suurel hulgal fossiilseid kütuseid ja muid taastumatuid energiaallikaid. Peale selle põhjustavad liiklusõnnetused väga palju surmajuhtumeid. Majandusliku kahju kõrval, mida need probleemid põhjustavad, tõusetub nendega seoses ka äärmiselt oluline jätkusuutlikkuse küsimus. Transpordi arengutendentsid näitavad, et transpordipoliitika ja selles sektoris levinud harjumuste „isevoolu- teed“ laskmine on oma aja ära elanud.

Transpordi areng jätkub. Inimeste transportimise vallas on oluliseks faktoriks autode kasutamise ulatus. Ehkki autostumine peaks enamikus Euroopa liikmesriikides stabi-

liseeruma, ei juhtu see uutes liikmesriikides niipea. 2010. aastaks on laienenud Euroopa Liidu sõidukipark suurel määral kasvanud. Ka kaupade transpordi vallas suureneb kaubavedu majanduskasvu ja tänapäevase majanduse surve (näiteks mõjutab seda *just in time* tootmine). 1998. aastaga võrreldes kasvab 2010. aastaks ainuüksi raskeveokiliiklus ligi 50%.

Kuna maanteetransport ja lennutransport kasvavad kiiremini, nihkub transpordiliikide tasakaal veelgi enam paigast. See aga suurendab kütusetarbimist, müraaastet ning transpordinfrastruktuuride alla jääva maa osakaalu tõusu.

Selline prognoos ei puuduta mitte üksnes Euroopa Liitu, vaid kehtib pea kõigi arenenud majandusega piirkondade kohta. Ehkki transpordi kasvu negatiivse mõju korvamiseks võetakse üha rohkem meetmeid, ei saa ühitada keskkondliku jätkusuutlikkuse nõuet ja suurenevaid transpordivajadusi: selleks on vaja muuta harjumusi ja ümber kujundada poliitika. Nõnda tuleks ühenduse ühtekuuluvuspoliitika raames keskkondliku jätkusuutlikkuse põhimõtet arvesse võtta igasuguse abi puhul.

Göteborgi murrang

Tunnustades säästva arengu tähtsust, mida nimetatakse juba asutamislepingutes Euroopa Liidu põhieesmärgiks, lisas 2001. aasta mais kokku tulnud Euroopa Ülemkogu sellele keskkonnasäästlikkuse, mis on konkurentsivõime ja tööhõive edendamiseks välja töötatud Lissaboni strateegia uus mõõde. Samuti kutsuti üles välja töötama säästvat transpordipoliitikat, mis tegeleks tõsiselt maanteeliikluse kasvu ja ummikutega, müra- ja õhusaastega ning innustaks eelistama keskkonnasõbralikke transpordiliike ning arvestama sotsiaal- ja keskkonnakulutusi hindade sisse. Selles kontekstis sai säästvast transpordist üks neljast ühenduse säästva arengu strateegia sambast. Kaugemas perspektiivis on Euroopa poliitika peamiseks eesmärgiks ühendada transpordi areng majanduskasvuga.

Säästliku transpordisüsteemi väljaarendamiseks on vaja investeerida mitte ainult uutesse infrastruktuuridesse, vaid ka olemasolevate infrastruktuuride tõhusamaks ja keskkonnasõbralikumaks muutmisse. Säästev transport eeldab seega koostööd mitmete poliitikavaldkondade vahel ning spetsiaalsete õigusaktide vastuvõtmist (näiteks kasutajate harjutamine „tegelike“ hindadega, mille puhul võetakse arvesse negatiivset välismõju, eelkõige seoses kasvuhooneefektiga). Eriti puudutab see regionaalarengu valdkondi (näiteks linnaruumi arendamine).

Majanduslikule ja sotsiaalsele ühtekuuluvusele keskenduv regionaalpoliitika peaks seega võtma arvesse uute rahastatavate infrastruktuuride keskkonnasäästlikkust, eriti juhul, kui ühelt transpordiliigilt minnakse üle teisele; toetama tegevusi, mille eesmärgiks on parandada olemasolevaid transpordinfrastruktuure, nagu „intelligentsed transpordisüsteemid“⁽¹⁾, koostalitlusvõime ja ühendveod; rõhutama jätkusuutlikku linnatransporti; arendama infrastruktuure peamiselt seal, kus on juba olemas kavad, meetmed või tingimused majanduskasvu ergutamiseks.



Hasseltis (Belgia) on ühistransport alates 1997. aastast tasuta.



Sardiinia (Itaalia): „roheline rong“ võimaldab vana raudtee uuesti kasutusele võtta.

Samas tuleb öelda, et keskkonda säästva transpordisüsteemi loomine on pikaajaline protsess. Euroopa Komisjon pakub oma transporti käsitlevas valges raamatus⁽²⁾ tähtjaks 30 aastat. Esimesed meetmed eesmärkide saavutamiseks tuleks siiski võtta kohe praegu. Seetõttu rõhutas komisjon, et poliitilisel tasandil tuleb transpordi arengu negatiivse mõju piiramiseks üles näidata suuremat initsiatiivi. Komisjon pakub välja kolm peamist tegevussuunda: a) ergutada üleminekut maanteetranspordilt teistele transpordiliikidele, mille mõju keskkonnale ei ole nii negatiivne; b) luua infrastruktuure, mis vähendaksid transpordisektoris nõudlust ning aitaksid saavutada olukorra, kus kasutaja makstav hind hõlmab ka kõiki sotsiaalseid kulusid; c) soodustada tegevust, mille eesmärgiks on parandada linna-keskkonda ja maaplaneerimist.

Säästva transpordi arengu meetmed aastatel 2000–2006

Kooskõlas struktuurifondide põhisätetega aastateks 2000–2006⁽³⁾ vastuvõetud komisjoni suunistes soovitakse liikmesriikidel integreerida Euroopa Liidu kaasrahastatavad transpordiprojektid ühtsesse strateegiasse, mille põhieesmärgiks on säästvad transpordisüsteemid.

Üks komisjoni aastal 1999 transpordisektoris käesolevaks programmiperioodiks antud neljast prioriteetsest soovitusel on samuti seotud säästlikkusega. Selle kohaselt tuleb püüda vähendada transpordi negatiivset mõju ja suurendada säästvamate transpordiliikide osakaalu. Regionaalarengu programmid peaksid järgima Euroopa Liidu võetud kohustust vähendada kasvuhoonegaaside õhkupaiskamist, mis eeldab erilisi pingutusi maantee- ja lennutranspordi valdkonnas. Nende eesmärkide poole püüdlemine kuulub siiski täielikult liikmesriikide pädevusse.

Nimetatud suunised vaadati läbi 2003. aastal. Selle tulemusel kaasati soovitusesse Göteborgi Euroopa Ülemkogu poolt vastu võetud säästva arengu strateegia põhimõtted.

(1) Termin „intelligentsed transpordisüsteemid“ tähistab transpordisektoris rakendatavaid tehnikaid, mille eesmärgiks on muuta transpordivõrgud turvalisemaks, tõhusamaks, usaldusväärsemaks ja keskkonnasäästlikumaks olemasolevat infrastruktuuri tingimata muutmata.

(2) „Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada“, KOM(2001) 370.

(3) Nõukogu määruse (EÜ) nr 1260/1999 artikli 10 lõige 3.

Programmide vahehindamiste käigus pani komisjon ette, et läbivaadatud suuniseid võetaks edaspidi võimalikult täielikena arvesse. Läbivaadatud suuniste ja soovitatud prioriteetsete meetmete rakendamiseks on siiski vaja määrata käesoleva programmiperioodi järgsed tähtsajad, kui soovitakse, et neil oleks seoses Göteborgi eesmärkidega ka tegelik mõju.

Olemasolevate andmete põhjal võib eesmärgi 1 piirkondade programmide põhjal täheldada, et maanteetranspordile kulub üle poole transpordinfrastruktuuridele ettenähtud investeeringutest. Ka eesmärgi 2 piirkondades on see sektor rahaliselt olulisim, kuid siiski pisut vähemal määral (42%). Sellised transpordiliigid, mida peetakse keskkonnale vähem kahjulikuks, moodustavad eesmärgi 1 kavandatud vahenditest 40% ning eesmärgi 2 puhul 57%.

Antud arvud näitavad, et eesmärgi 2 piirkondades investeeritakse peamiselt muudesse sektoritesse kui maanteetransport ja lennujaamad. Eesmärgi 1 piirkondades aga moodustavad need kaks sektorit kokku 40%, mis tähendab, et soovitud tasakaal on paigast ära.

Liiklusvoogude tõhusat haldamist soodustavate intelligentsete transpordisüsteemide vallas on investeeringuid kavandatud 114 miljoni euro suuruses summas.

Niisiis võib täheldada tugevat tendentsi maanteevõrkude investeerimise suunas, mis põhjustab otseselt kasvuhoo- negaaside õhkupaikamist. Üsna selgelt on selle põhjuseks enamiku eesmärgi 1 piirkondade eraldatus ja uute liikmesriikide ühinemine Euroopa Liiduga.

Kümne uue liikmesriigi ühinemine ei mänginud sellises arengus küll määravat rolli, kuid rõhutas siiski senist tendentsi. Ehkki varemalt on nendes riikides eelistatud raudteed maanteele, muutus tendents vastupidiseks, kui toimus üleminek turumajandusele. Kaubatransport liikus raudteelt kiiresti üle maanteele. Eratranspordiettevõtete areng, mis eeldab paindlikumaid liikumisvõimalusi, et oleks võimalik rahuldada majandusliku olukorra muutumisest tulenevaid uudseid vajadusi, suurendas maanteetranspordi osakaalu oluliselt.



Wolverhamptoni (Ühendkuningriik) trammiliin on osa linnakeskkonna uuendamise projektist.

Üldiselt võib käesoleva perioodi infrastruktuuriprogrammide põhjal öelda, et transpordiliikide jaotumises juba kümme aastat valitsenud tendents jätkub. Infrastruktuuridesse investeerimisel keskendutakse peamiselt maanteetranspordi sektorile.

Vaatamata sellele, et vähimarenenud piirkondade juurdepääsu- võimaluste parandamiseks vaieldamatult olulised investee- ringud maanteetransporti on suures ülekaalus, sisaldavad aastatel 2000–2006 elluviidavad programmid siiski ka palju heade tavade näiteid keskkondlikult jätkusuutliku transpordi aren- damisel, eelkõige ühistranspordi vallas.

Eelnev analüüs kehtib programmeerimise kohta praegusel hetkel. Kui Göteborgis paika pandud strateegia programmi- desse üle võetakse, võib see kaasa tuua mõningaid muudatu- si. Ilmselt oleks ka eespool kirjeldatud stsenaarium Ühtekuul- luvusfondi toetusi saavates riikides (4) erinev, võttes arvesse Ühtekuuluvusfondi toetusel tehtud suuremahulisi investee- ringuid raudtee- ja sadamainfrastruktuuridesse.

Sõltumata käesoleva perioodi lõpuks saavutatavatest tule- mustest peavad Euroopa fondid ka edaspidi keskendumata ELi poliitika strateegilistele eesmärkidele ning seadma prio- riteediks säästlikkuse kui ühenduse lisaväärtuse ühe oluli- sema osa. Tulevaste suuniste väljatöötamisel peaksimegi lähtuma just sellisest lähenemisest.

Perspektiivid pärast 2006. aastat

Ühtekuuluvuspoliitika reformimise ettepanekutes, mis on suunatud 2007. ja sellele järgnevale aastatele ning mida lei- dub nii määrustes kui ka suunistes, eeldatakse, et majandus- kasvu ja tööhõive edendamise eeltingimus on piisavate trans- pordinfrastruktuuride tagamine ettevõtetele. Moodsad infra- struktuurid, mille puhul on arvestatud keskkonna säästmise- ga, tõstab piirkondade atraktiivsust suurel määral.

Selleks et transpordinvesteeringutest saadav tulu oleks maksimaalne, peaks struktuurifondide ja Ühtekuuluvus- fondi abi järgima mõningaid põhimõtteid.

Esiteks tuleks infrastruktuuri suunata investee- ringute ulatuse ja iseloomu kavandamisel kasutada objektiivseid kri- teeriume. Nende potentsiaalset mõju tuleks mõõta, võttes ar- vesse asjaomase piirkonna arengutaset, sealset majandustege- vust, infrastruktuuride tihedust või ka liiklusummikute proble- emi ulatust. Projekti sotsiaalmõjude väljaselgitamiseks tule- ks aga täpselt välja arvestada selle keskkonnamõju.

Teiseks tuleb kooskõlas valge raamatuga nii palju kui või- malik järgida keskkonna jätkusuutlikkuse põhimõtet. Eriti tuleks püüda vähendada maanteetranspordi ülekaalu Eu- roopas, soodustades teiste transpordiliikide ja kombineeri- tud transpordi arengut.

Kolmandaks tuleks lähenemiskriteeriumile vastavates riikides erilist tähelepanu pöörata raudteevõrgu ajakohastamisele, vali- des kaalutletult prioriteetseid raudteelõike, et tagada nende

(4) 13 riiki: Kreeka, Hispaania, Portugal ning alates 2004. aasta maist Tšehhi Vabariik, Eesti, Küpros, Leedu, Läti, Ungari, Malta, Poola, Slovakkia ja Sloveenia.

koostalitlusvõime ERTMSi (*European Rail Traffic Management System* / Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem) raames.

Neljandaks peaks transpordinfrastruktuuridesse suunatud investeeringutega kaasnema liikluse adekvaatne juhtimine, pöörates tähelepanu ohutusele, mis peab vastama riiklikele ja ühenduse standarditele. Riiklikes ja piirkondlikes strateegiatel tuleks võtta arvesse, et transpordiliigid peaksid jaotuma tasakaalustatumalt ja keskkonnasäästlikumalt, mis aitaks rahuldada nii majanduslikke kui ka keskkondlikke vajadusi. Nimetatud strateegiasse tuleks kaasata ka intelligentsed ja multimodaalsed transpordisüsteemid, eelkõige võttes nende abil kasutusele ERTMSi ja SESAME (Euroopa ühtne lennujuhtimissüsteem) tehnoloogiad.



Puidu lossimine Monfalcone sadamas (Itaalia).

Multimodaalsus ja koostalitlusvõime – jätkusuutliku transpordi kaks võtmesõna

„Valge raamat Euroopa transpordipoliitika kohta“ avas tee transpordiliikide tasakaalustamisele, soosides neist kõige keskkonnasõbralikumaid.



Euroopa Liidus kasvab liikuvus palju kiiremini kui infrastruktuuride läbilaskevõime. Seetõttu tekib tähtsamatel maanteedel ja raudteedel, linnades ja ka õhuruumis üha enam ummikuid, samas kui ühendus perifeersete piirkondadega on endiselt ebapiisav. Teine negatiivne tahk: kui õige pea ei rakendata ulatuslikke meetmeid, kasvab põhiliselt maanteedransport ning teised keskkonnasäästlikumad transpordiliigid, nagu raudteetransport või lühikesi vahemaid teenindavad laevaliinid, jäävad arengust kõrvale.

Kuidas toime tulla liikuvuse kasvuga, piirates transpordiga seotud negatiivset mõju? Vastuseks sellele keerulisele küsimusele näeb „Valge raamat Euroopa transpordipoliitika kohta“ (2001) ette, et 2010. aastaks tuleks transpordiliikide jaotus tasakaalustada, soosides neist kõige keskkonnasõbralikumaid. Nimetatud eesmärk ongi komisjoni kõige konkreetsem panus säästlikku arengusse, Kyoto protokollit täitmisel ja Euroopa Liidu energiaga varustamise stabiilsusse. Seda aitab saavutada fossiilse energia tarbimise oluline vähendamine, mis vähendab ühtlasi CO₂ õhkupaiskamist (28% sellest on seotud transpordiga).

Multimodaalsus. Maanteedranspordile aitab konkurentsivõimelisi alternatiive pakkuda „multimodaalsus“. Eraldiseivate lahenduste aeg on möödas. Tuleb võtta meetmeid, mis aitaksid integreerida transpordiliike, millel on suur potent-

siaal tõhusalt juhitavas liiklussüsteemis, kus erinevad liigid teineteist täiendavad. See on väga oluline element ummikute ja saastega võitlemisel ning samuti aitab see energiaallikate kasutamisel saavutada parima hinna ja kvaliteedi suhte. Nende eesmärkide saavutamiseks tuleb edendada raudteetransporti, lühikesi vahemaid teenindavat meretransporti ning jõelaevandust. Sellel on veenev põhjus: 1 kg naftat võimaldab 1 km kaugusele vedada veoautoga 50 tonni, rongivaguniga 90 tonni ja veeteed mööda 127 tonni kaupa.

Koostalitlusvõime. Et multimodaalsusel põhinev poliitika oleks edukas, tuleb esmalt jätkata pingutusi selleks, et süsteeme tehniliselt ühtlustada ja saavutada nende „koostalitlusvõime“. Selles kontekstis tuleb mainida ühenduse programmi Marco Polo, mille eesmärgiks on muuta seni pelgalt loosungi tasemel multimodaalsus konkurentsivõimeliseks ja majanduslikult edukaks reaalsuseks. Programmi esimese etapi 13 edukaimat meetet on seadnud eesmärgiks viia ülekoormatud maanteedel teistele transpordiliikidele üle 13,6 miljardit t/km kaubavedusid. Näiteks tagatakse Genova ja Barcelona sadamate vahel kaubavedu tänu kiirilaevadele 13 tunniga: see teenus võimaldab maanteedranspordiga tegelevatel ettevõtjatel konkurentsivõimelise tasu eest vältida Euroopa kõige tihedama liiklusega kiirteid.

2004. aasta juulis esitas Euroopa Komisjon Marco Polo programmi teise etapi aastateks 2007–2013. Marco Polo II eelarve on 740 miljonit eurot, mis sisaldab uusi meetmeid, näiteks „merekiirteed“, ja liikluse vähendamise meetmeid ning hõlmab ka ELi naaberriike. Komisjoni hinnangul teenib iga investeeritud euro 6 eurot keskkondlikku ja sotsiaalset kasumit.

Multimodaalsust peab täiendama ka tehnoloogia areng, mille eesmärgiks peaks olema võrkude läbilaskevõime suurendamine, liikuvuse hõlbustamine ja kõigi transpordiliikide ohutustaseme tõstmine. Säärast arengut on vaja selleks, et tagada transpordisüsteemide tehniline koostalitlusvõime, eelkõige seoses telemaatika, teemaksupunktide, lennuliikluse juhtimise ja erinevate raudteevõrkudega. Pärast aastatepikkust uurimistööd on nüüd jõutud rakendamise juurde. See andis komisjonile võimaluse algatada kolm vägagi ambitsioonikat tööstusprojekti: satelliidisüsteem Galileo, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) ja tööstusprojekt SESAME, mille eesmärgiks on rakendada Euroopa ühist õhuruumi reguleerivaid õigusakte.

Doonau-äärsed riigid

„Doonaul peab Euroopa integratsioonis olema oma roll“

Otto Schwetz, „VII koridor – Doonau“, ARGE Donauländer, esimees, transpordi ja laevanduse töörühma esimees



Kreetal (1994) ja Helsingis (1997) toimunud üleuroopaliste transpordikonverentside tulemusel määratleti Euroopas kümme „multimodaalset transpordikoridori“. VII koridoriks on Doonau, Euroopa pikkuselt teine jõgi (2500 km), ühtlasi Euroopa tähtsamaid ühendusteid. Doonau suubub üle 300 lisajõe ning see niisutab kaheteistkümnendikku Euroopa territooriumist.

Doonau pole tähtis mitte üksnes sellepärast, et tegemist on Euroopa ühe olulisema veeteega, vaid ka tänu oma sisesadamatele, mille tegevus ei piirdu ainult transpordiga. Peale Doonau ja Musta mere vahelise kanali suudmes asuva Constanza meresadama asub Doonaul ka 44 sisesadamat. Jõetee ühendus teiste raudtee- ja maanteedkoridoridega on äärmiselt oluline selleks, et kogu transpordivõrgu ulatuses suudetaks tagada kõigi transpordiliikide omavaheline ühendus, seda enam et suuremal osal Doonau sadamatest on hea raudtee- ja maanteeühendus, mistõttu need on kombineeritud transpordi seisukohast üsna ligiõmbavad.

Kombineeritud transpordimeetodid on läbi teinud tohutu arengu ning Doonau suudmist saab lüüa, mis tähendab erinevaid logistikavõrkusid, mis suunduvad Musta mere piirkonnast Reini–Maini–Doonau kaudu Kesk-Euroopasse ja Atlandi ookeani ning vastupidi.

Laevanduses on siiski mitmeid takistusi ja „pudelikaelu“, mis ei lase kogu Doonau potentsiaali ära kasutada ega anda jõele piisavalt tähtsat rolli. Mõõda Doonau kulgeva transpordi optimeerimiseks tuleb rakendada järgnevat meetmeid: jõge teatud kohtades süvendada ja laiendada; sadamaid, laevaremonditehaseid ja aluseid ajakohastada; transporti ratsionaliseerida; teatavaid institutsioonilisi ja reguleerivaid sätteid ühtlustada ja lihtsustada.

Laevatamise probleemi kõrval tuleb tegelda veel ühe olulise küsimusega: Doonau ja Musta mere keskkonnanahjustuste kõrvaldamiseks tuleb kiiresti midagi ette



Viini sadam (Austria).

võtta. Viimase kümnendi jooksul on selleks algatatud nii riiklikke kui ka rahvusvahelisi projekte, kuid seni ei ole neist olukorra parandamiseks ega reostusest tulenevate tervishoiuprobleemide lahendamiseks piisanud. Lahenduse võib tuua ainult ühine, laialtlevinud ja kogu piirkonda hõlmav keskkonnakaitsetegevus. Selleks peavad jõelaevandusettevõtted ja keskkonnateenistused tegema koostööd. Vastasel juhul ei õigusta jõelaevandus enam kõige keskkonnasõbralikuma transpordiliigi mainet.

6. septembril 2001 kirjutasid kümne Euroopa riigi transpordiministrid alla vastastikuse mõistmise memorandumile VII koridori arendamiseks. Selles rõhutatakse vajadust tõhustada Doonau ühendusteid üleuroopaliste transpordivõrkude (TEN-T) ja Musta merega. Dokumentis loetletakse rida meetmeid, mida selle eesmärgi saavutamiseks tuleb rakendada. Samaaegselt on Brüsselis toimunud transpordikoridoride juhtide kohtumistel rõhutatud vajadust tihedama koostöö järele. Seetõttu otsustasid IV, VII ja X koridor algatada koostööprojekti „Kagu-Euroopa transpordikoridorid“.

Doonau kui olulise tähtsusega Euroopa transporditele arendamine oli üks peateemasid ka DCPs (*Danube Cooperation Process* / Doonau koostööprotsess), mis algatati 27. mail 2002 Viinis toimunud ministrite kohtumisel ning mis jätkus 14. juulil 2004 Bukarestis. Lepiti kokku, et Doonau kui säästlikku ja keskkonnasõbralikku transporditeed tuleb Doonau-äärsete riikide võimalikult harmoonilise arengu huvides kasutada täiel võimsusel. Selleks on vaja:

- > parandada jõe laevatatavust, rakendades Doonau komisjoni otsuseid laevateede sügavuse kohta, et võimaldada katkematut laevaliiklust (prioriteediks on siin „pudelikaelte“ eemaldamine Straubingi ja Vilshofeni vahelt ning Viini ja Austria-Slovakkia piiri vahelt);
- > investeerida Doonau sadamatesse, et seada sisse multimodaalsed kaubajaotusplatvormid kooskõlas Euroopa rahvusvahelise tähtsusega laevateede lepinguga, mis on vastu võetud 1996. aastal Genfis ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UN-ECE) raames;
- > luua telemaatikal põhinev jõeteabeteenistus. Selles süsteem parandaks oluliselt jõelaevanduse, sealjuures nii kauba- kui ka lõbusõidulaevade kasutajate turvalisust;
- > rahastada projekte, mis soodustavad siseveeteede integreerimist üldisesse transpordivõrku multimodaalsete transpordisõlmede kaudu;
- > hõlbustada tolliprotseduure vastavalt Doonau komisjoni ettepanekutele;
- > ühtlustada Doonau- ja Reini-äärsete piirkondade õiguslikke raamistikke.

Põhjalikum teave aadressil: www.argedonau.at

PRANTSUSMAA

Réunioni saare idasadama laiendamine



Kogumaksumus: 72 740 000 EUR
ELi osalus: 29 096 000 EUR

„India ookeanis asuv Réunioni saar on eriti perifeerne piirkond. Saare väliskaubandus on seotud põhiliselt merelaevandusega, mille kaudu toimub 99% kaubavahetusest (3,5 miljonit tonni 2003. aastal). Idasadam on saare ainus kaubasadam ning siin peatub üle 90% saabuvatest laevadest. Kiire demograafilise arengu tõttu kasvab kiiresti ka sadamaliiklus, mis peaks 2015. aastaks tõusma praegusel 50 000 tonnilt aastas 100 000 tonnini aastas. Sadamarajatised peavad selle kasvuga kaasa minema ja kohanema ka suuremate laevadega. Laiendamistöde käigus suurendatakse kaipinda ja sissepääsu ning ehitatakse üks uus kai. Tänu neile investeeringutele suudab idasadam tulevikus vastu võtta 80 000 tonniseid aluseid ning pakkuda paremaid teenuseid, vähendades samas ooteaega. Säästvat arengut silmas pidades ladustatakse süvendamisel väljakaevatav materjal ning edaspidi kasutatakse seda sadamainfrastruktuuride hooldamiseks.“

Serge Joseph, Réunioni saare omavalitsuse Euroopa osakonna juhataja
serge.joseph@agile-reunion.org

KREEKA

Harilaos Trikoupise sild



Kogumaksumus: 770 000 000 EUR
ELi osalus (FEDER): 308 000 000 EUR
EIP laen: 385 000 000 EUR

„Rioni ja Antirioni vahele, Korintose väinast läände ehitatud Harilaos Trikoupise sild on 2,88 km pikkune maanteeviadukt, mis tagab nüüdsest püsiühenduse Peloponnesose ja Mandri-Kreeka vahel. 2004. aasta augustis vahetult enne Ateena olümpiamänge avatud sild võimaldab kasutajatel vältida varasemat 40minutilise ümbersõitu. Rajatis, mida on esimese aasta jooksul kasutanud 4,5 miljonit sõidukit, mängib kohalikus ja piirkondlikus arengus väga olulist rolli ning ühtlasi on selles tegelikkuseks saanud 19. sajandi Kreeka peaministri Harilaos Trikoupise visioon, kes juba tollal sellest sillast unistas. Tema järgi on sild saanud ka oma nime.“

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

ÜHENDKUNINGRIIK

Maapiirkondade transport tellimisel



Kogumaksumus: 408 800 EUR
ELi osalus: 201 743 EUR

„Šotimaal Angus krahvkonnas rakendatava projekti DARTS (*Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme* / Angus tellimisel põhinev maatranspordisüsteem) eesmärgiks on kohaliku tasandi ühistranspordi optimeerimine integreeritud, kliendikesksete, paindlike ja jätkusuutlike teenuste pakkumise kaudu. Projekt, mille raames teenindatakse 1270 km² suurst territooriumi (58% Angus krahvkonnast) ja 9742 elanikku (8,9% krahvkonna elanikest), põhineb tellimiskeskusel, kus kasutatakse uusimat tehnoloogiat. Projekti raames püütakse leida n-ö *bottom-up* transpordilahendusi, mis vastavad maapiirkondade spetsiifilistele tingimustele ja vajadustele. Samuti saab projekti põhjal hinnata tehnilisest küljest seda, mil määral tellimisel põhineva transpordi põhimõtet rakendada ka mujal.“

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

SOOME

„Toidukott“



Kogumaksumus: 52 647 EUR
ELi osalus: 31 102 EUR

„1999. aastal tunni vajadust tõhustada vanuritele pakutavaid teenuseid ning seoses sellega algatati Ida-Helsingis programmi URBAN raames projekt „Kauppakassi“ („Toidukott“). Sotsiaal ameti kohalikud esindused, vanuritele teenuseid pakkuv ühendus Hely-koti ja kaks kauplust tegid kahe aasta jooksul tihedat koostööd ning töötasid välja uuendusliku kaupadega varustamise süsteemi: kauplused panevad tellitud kaubad hommikul enne avamist valmis, Hely-koti töötajad tulevad kaupadele järele ja viivad need elektriautoga abivajajatele koju kätte. Läbiviidud hindamine näitas, et kõik on rahul: „Toidukott“ vähendab vanuritele osutatavate teenuste hindu ja teeb eakate koduperenaiste elu kergemaks; kauplused on saanud palju uusi kliente; kliendid on rahul; edasi-tagasi käimist on vähem ning valitud vaikne ja keskkonnasõbralik transpordivahend sobib hästi elamukvartalis. Tee- ning hakatud pakkuma ka teistes linnajagudes.“

Eeva-Liisa Broman, „URBAN II Helsinki“ projektijuht
eeva-liisa.broman@hel.fi
www.urbanfinland.info

Loode-Euroopa Interreg III B

„Koostöö kiirrongiliikluse vallas aitab kaasa Euroopa maaplaneerimispoliitikale“

Gösta Weber, Interreg III B projekti „HST4i“ koordinaator, South East England Development Agency (SEEDA)



Kagu-Inglismaa arendusamet (South East England Development Agency / SEEDA) koordineerib kaht riikidevahelise koostöö projekti integreeritud transpordi ja kiirrongiliikluse valdkonnas. FEDERi kaasrahastatavad projektid hõlmavad 32 partnerit viiest riigist: Ühendkuningriigist, Prantsusmaalt, Belgiast, Madalmaadest ja Saksamaalt.

Projektis „HST4i“ („High Speed Train Integration“ / „Kiirrongide integreerimine“) tehakse suurinvesteeringuid kiirrongivõrkudesse. Projektis osaleb 18 partnerit juba mainitud viiest riigist ning selle eelarve on 29 miljonit eurot, millest 14 tagab FEDER. Tegemist on Loode-Euroopa Interreg III B mahukaima programmiga, mille Euroopa Komisjon on heaks kiitnud.

„HST4i-ga“ lähedalt seotud projekti „HSTconnect“ eesmärgiks on parandada ühendust piirkondlike sekundaarsete transpordivõrkude ja kiirrongivõrgu vahel. „HSTconnect“ ühendab 14 rahvusvahelist partnerit ning selle eelarve on 19 miljonit eurot, millest 8 tuleb ühenduse rahastamisallikatest.

Kaks näidet kiirrongiliikluse investeerimise kohta

Nimetatud projektide raames tehakse väga erinevaid investeeringuid, alustades mitme miljardi euro suurustest tehingutest seoses 2012. aasta olümpiamängudega ja lõpetades piiriülese ühenduse parandamisega Lille Europe'i kiirrongijaamas.

Stratfordis (London) investeerib Newhami linnajagu kõnniteesse, mis ehitatakse uue rahvusvahelise raudteejaama, kohaliku rongijaama ja vanalinna vahele. Tee ühendab Stratfordi uue äripiirkonna vanemate linnajagudega, kaasates ka ümbritsevad elamurajoonid. Mõlemad jaamad teenindavad 2012. aastal olümpiakeskust.

Belgias ajakohastab kommunide ühendus Leiedal Lysi orgu teenindavat kohalikku võrku selleks, et ühendada kohalikud jaamad Lille Europe'i jaamaga. Erilist tähelepanu pööratakse transpordisõlmede ning bussi- ja rongijaamade keskkonnakvaliteedile.

Mainitud kaks projekti annavad võimaluse eksperimenteerida ja kontrollida, kas investeeringud, mille eesmärgiks on optimeerida kiirrongijaamade panust riigisisese ühenduse tagamisse, välisühenduste parandamisse ja Loode-Euroopa konkurentsivõime tõstmisse, suudavad ennast õigustada. Need soodustavad koherentsete, üksteist täiendavate transpordinfrastruktuuride loomist, mis toetavad piirkonna ühtlast arengut mitmete keskuste ümber. Eesmärgiks on tagada see, et uued jaamad aitaksid jõuliselt elavdada raskustesse sattunud linnapiirkondi, hoides samas keskkonda ning sobitades ümbritsevasse linnaruumi. Üheks peamiseks sihiks on jaamade ehituse ja töö parandamine reisijate huvides, pidades samal ajal silmas, et infrastruktuurid integreeritaks edukalt kohalikkude keskkonda. Jaama ja selle lähimbrust käsitatakse kui linnamiljöõ ruumilist, sotsiaalset ja majanduslikku sõlmpunkti.

Kiirrongiprojektide võtmesõnaks on riikidevahelised meetmed

Et jagada partneritele uusi kogemusi ja jõuda samas avalikkuse huviorbiiti, viiakse projektide „HST4i“ ja „HSTconnect“ raames rahvusvahelisel tasandil ellu rida mitmesuguseid meetmeid: tehakse uuringuid, korraldatakse külastusi projektiga seotud objektidele, heade tavade vahetusi ning ka töökohtumisi, nagu „HST Design Workshop“, mis toimus 10. novembril Utrechti ning mille raames arutati kiirrongijaamade, nende ümbruse ja juurdepääsuteede kujundamise küsimusi. Kohtumise tulemusel koostati ka „HST Design Guide“ („Kiirrongijaamade kujundamise juhend“).

Projektide teine ühistegevus on mõju-uuring („HST Impact Study“), mille käigus hinnatakse projektide „HST4i“ ja „HSTconnect“ „lisaväärtust“ ning nende raames tehtud investeeringute sotsiaalmajanduslikku ja keskkonnamõju.

Strateegiline lähenemine

Kiirrongiprojektid loovad soodsad tingimused majandusarengule ja tööhõivele nii jaamades kui ka nende ümbruskonnas. Püüdes leida lahendusi liikuvuse ja konkurentsivõimega seotud küsimustele, aitavad need samas kaasa jätkusuutliku arengu edendamisele. Strateegilises mõttes näitavad kiirrongiprojektid, et FEDER saab kohaliku ja piirkondliku tasandi transpordiprojekte suuresti stimuleerida. Suuremad projektid annavad ka kohalikele projektidele lisaväärtuse, aidates transpordisüsteeme paremini korraldada, projekte kiiremini rakendada, luua uusi infrastruktuure ning täiendada olemasolevaid. Tänu sellistele ettevõtmistele asetuvad piirkondlikud transpordiprojektid laiemasse Euroopa konteksti, samuti tõestavad need, et piirkondlike ja kohalike partnereid saab väga edukalt kaasata Euroopa poliitika rakendamisse.

Põhjalikum teave aadressil: www.hst4i.net



Lõuna-Portugali transpordis on algamas uus sotsiaalmajandusliku arengu etapp

Algarve seisab ristteel

Vaatamata sellele, et Portugali sisemaa ja ranniku vahel valitseb endiselt sügav lõhe, on Algarve, veel viiskümmend aastat tagasi riigi kõige vaesem piirkond, tänaseks tõusnud jõukuse tasemelt elaniku kohta kolmandale kohale. Pärast 2006. aastat ei kuulu Algarve tõenäoliselt enam ka eesmärgi 1 piirkondade hulka. Arenguhüppele on omalt poolt kaasa aidanud ka Euroopa Liit, rahastades nii maantee-, raudtee-, õhu- kui ka meretranspordi infrastruktuuride ehitust. Ent vaatamata tugevatele ja selgetele pingutustele võib tajuda ka teatavat muret: suurtest keskustest kaugel asuv ja suuresti turismist sõltuv Algarve peab majanduskasvu ja konkurentsivõime säilitamiseks oskama teha õigeid valikuid.



Kiirteede ristumiskoht: Algarvel on nüüd kiire ühendus Lissaboni ja Hispaaniaga.

Väljas on pime, üksnes mõned tänavalaternad valgustavad pisut Sanlucar de Guadiana majade valgeid siluette teisel pool kallast, Hispaanias. „Kas te näete neid mootorpaate? Kõik on ööseks kalda äärde kinnitatud. Sellisel kellaajal saab võib-olla ainult valvearst veel üle jõe,“ ütleb Algarve piirkonna omavalitsuse avalike suhete juht Carlos Cruz. Oleme Guadiana jõe Portugali-poolsel kaldal, Alcoutimis (700 elanikku), mille vastas – Hispaania poolel – asub Sanlucar. Külasid lahutavad napid paarsada meetrit, kuid nende vahel pole kunagi olnud silda. Lähim püsiühendus, mille kaudu pääseb autoga Hispaaniasse, asub 50 km põhjapool, Paymogo kandis, teine aga 50 km lõunas – 1992. aastal valminud Guadiana rahvusvaheline sild. Vaatamata sellele, et omavahel vaenujalal olnud diktatuurid on kadunud ja mõlemad riigid saanud Euroopa Liidu liikmeks,

jääb Guadiana endiselt raskesti ületatavaks piiriks. „See on ilmselt ainus asustatud punkt Euroopas, kus kahe silla vaheline vahemaa – 100 km – on nii suur! Interregi raames plaanitakse Alcoutimi ja Sanlucari vahele sild ehitada, aga tähtaegu pole veel paika pandud,“ kahetseb kohaliku ajalehe Jornal do Baixo Guadiana väljaandja Carlos Brito, kes on pikka aega kuulunud ka Alcoutimi volikogusse. „Tuletamaks meelde, et mõlema poole huvides on saada maismaayhendus, korraldas meie piiriülene assotsiatsioon Alcoutim-Sanlucar sel suvel suured pidustused, mille käigus moodustati kahe kalda vahele mõlema küla paatidest „sild“.“

Sild hinnangulise maksumusega 15 miljonit eurot ei ole mingi luksus, seda enam et külade elanike vahel toimub üha elavam kaubavahetus: portugal-



Kruisilaev peatub Alcoutimis.

lased ostavad Hispaania poolel maju ja üha rohkem hispaanlasi kasutab Portugali poolel pakutavaid teenuseid. Makromajanduslikus plaanis tahaks küla olla omamoodi aknaks välismaailma ka Hispaanias asuvalale Andevalole, mis on lähedal, kuid veelgi eraldatum. Andevalos on Andaluusia valitsus algatanud laiaulatusliku arengukava. „Nii viisi saaksime taastada kaubandussuhted, eriti kariloomade müümise, mis oli siin 1930ndatel aastatel väga elav,“ meenutab Carlos Brito.

Kiirus ja kruisid

Ehkki Alcoutimis silda ei ole, toimus siin sel aastal tõeline majanduslik revolutsioon – otsekui Algarves viimase 30 aasta jooksul toimunu vähendatud koopia.

Tänu eraldatusele on Guadiana säilitanud oma metsiku ilme, mis on nüüd osutunud eeliseks: alates 2005. aasta kevadest peatuvad Alcoutimis kahe firma, ühe Portugali ja ühe Belgia-Prantsuse turismiettevõtte kruisilaevad. Nii Portimãost kui Sevillast saabub siia igal nädalal sadu külalastajaid, kes on kohalikule kaubandusele tõeline taevamanna.

Ja muidugi on lisaks sellele olemas ka maantee: 2005. aasta juulis ehitati harutee (IC) nr 27 kuni Aloutimini ümber ülimalt kvaliteetseks riiklikuks maanteeks ning tänu sellele kulub nüüd Alcoutimist rannikul asuvasse Guadiana alamjooksu „pealinna“ Vila Real de Santo Antoniosse jõudmiseks ainult 25 minutit – neli korda vähem kui varemalt. Tänu teedele eraldatusest pääsenud Alcoutim on nüüd osa Guadianaga paralleelselt kulgevast põhja-lõuna teljest, mis viib välja näiteks Bejasse ja Alentejosse. IC27 ajakohastamisega loodetakse elavdada kogu Algarve ümbruskond, Serra de Caldeirão.

„Väga tähtis on juurdepääsuvõimalusi parandada, kuid piirkonnas peab olema ka aktiivset majandustegevust ning siin on see õnneks olemas,“ sõnab Carlos Brito. Tänu maanteele ja kruisilaevadele saab Alcoutim arendada ja mitmekesistada turismimajandust ning orienteeruda kallimatele teenustele, edendades näiteks jahiturismi. Samuti on nüüd kergem väärtustada kohalikke tooteid: näiteks saavad väikesed kohalikud juustutootjad oma toodangut edukamalt turustada ning Alcoutimi omavalitsus, kes saab

nüüd loota investorite tulekule, on alustanud majandustsooni loomist. Lisaks on tänu maanteele juba märgata ka elanikkonna stabiliseerumist: paljud maainimesed küll lahkuvad, kuid seda korvavad viimasel ajal Vila Realist ja isegi Farost siia elama asunud linlased.

IC27 ajakohastamine on hea näide sünergiast, mis tekib kolme Algarves rakendatava transpordiprogrammi vahel: nendeks on riiklik programm „Juurdepääs ja transport“ (3,312 miljardit eurot, millest 280 miljonit eurot on seotud Algarvega), regionaalprogramm „PROAlgarve“ (mille raames transpordile eraldati 108 miljonit eurot) ja Hispaania-Portugali Interreg IIIA, mis hõlmab piiriüleseid projekte. IC27 puhul ehitati Monte Francisco – Odeleite teelõik (17,5 miljonit eurot) ümber programmi „Juurdepääs ja transport“ raames, Odeleite–Alcoutimi teelõigu ajakohastamisega (14,4 miljonit eurot) tegeleti aga Interreg IIIA alla kuuluva projekti raames. Mõlemal juhul kattis FEDER umbes 50% kuludest.

Suures plaanis on tänu Euroopa, eelkõige FEDERi ja Ühtekuuluvusfondi toetustele viimase 10–15 aasta jooksul suudetud tunduvalt parandada mitmeid piirkondi ühendavaid suuri maanteid: näiteks IC27 on juba teine põhjast lõunasse kulgev maantee, mis ühendab Algarvet ülejäänud Portugaliga. Üldiselt ajakohastatakse piirkondlikke teid kahel ristuva teljel: läbi kogu Portugali põhjast lõunasse suunduv kiirtee A2 viidi välja kuni Algarveni ning idast läände ehitati suuresti linnastunud rannikualaga paralleelselt kulgev Via do Infante, neljarealine kiirtee, mis ühendab Lagost Hispaania piiriga.

Raudtee

Raudteedki ei ole unustatud: Ühtekuuluvusfondi kaasrahastas (rohkem kui 320 miljoni euro ulatuses kogusummas, milleks oli 400 miljonit eurot) projekti „Algarve ühenduse ajakohastamine“, mis omakorda oli osa üleeuroopaliste transpordivõrkude (TEN-T) prioriteetsest projektist nr 8 „Portugali – Hispaania – Kesk-Euroopa multimodaalne ühendus“. Töö lõpetati 2004. aastal pärast seda, kui järgemööda oli neljas etapis renoveeritud neli raudteelõiku kogupikkusega 339 km. Lisaks raudteele renoveeriti ka raudteejaamu. Tänu uute rööbaste paigaldamisele, marsruudi mõningasele muutmisele, uute infrastruktuurirajatiste ehitamisele või vanade renoveerimisele (näiteks kuulus 25.



Faro raudteejaam, moderniseeritud liini lõpp-peatus.



Olhão kinnine turg: ühes kalasadamate renoveerimisega restaureeritakse ka vanu hooneid ja ehitatakse uusi.

aprilli sild Lissabonis), ülesõidukohtade kaotamisele, raudteeliini elektrifitseerimisele ning signaal- ja sidesüsteemide ajakohastamisele kuulub nüüd Farost Lissaboni jõudmiseks varasema nelja ja poole tunni asemel ainult kolm tundi. Portugali raudteevõrgu REFER piirkondlik signaalsüsteemide juht loetleb eelseid, mida põhjalik ajakohastamine kaasa töö: „Peale ajavõidu on raudtee nüüd turvalisem ning rongisõit usaldusväärsem ja ka kellaajaliselt täpsem. Sõiduplaanidest kalduvad rongid nüüd kõrvale maksimaalselt 3 minutit, enne aga võisid need hilineda 15–20 minutit. Ka on rongisõit tunduvalt mugavam, sest kasutusele võeti uued, vaiksemad vagunid. Rääkimata keskkonناسöbralikkusest, mille aitab tagada elektrifitseerimine.“ Tulemus: sõitjate arv on kasvanud umbes 30%, „kuid samuti on paranenud raudtee maine, seda peetakse senisest dünaamilisemaks,“ lisab Jorge. „Rongides näeb üha rohkem inimesi, kes teevad sülearvutiga tööd.“

Teine turismirevolutsioon

Algarve regionaalarengu koordineerimise komisjoni esimees Campos Correia võtab kokku piirkonna strateegia: „Meie eesmärgiks on teha Algarvest lähema 10 kuni 15 aasta jooksul Portugali ja kogu Euroopa üks konkurentsivõimelisemaid piirkondi. Transpordivõrkude parandamine sobib suurepäraselt kokku meie territoriaalse tegevuskavaga: ühendada Algarve „Portugali teljega“, mis on tänu kiirtee A2 lõpetamisele (see viib Setúbalisse, Lissaboni ja Portosse) ning Lissaboni–Faro raudteeliini ajakohastamisele tegelikult juba saavutatud; tagada meie piirkonna tõhus ühendus Hispaaniaga Via do Infante kaudu ja luua kaugemas perspektiivis ka Algarve ja Andaluusia vaheline raudteeühendus; samuti arendada kohalikku transporti, luues näiteks elektrirongivõrgud asumites, mille moodustavad

Lagos-Portimão-Lagoa ja Loulé-Faro-Olhão, milles igapähe on 100 000–200 000 elanikku.“

Kuid lisaks tugevatele ja selgetele pingutustele (ning uhkusele saavutatud edu üle) võib tajuda ka teatavat muret. „Me oleme jõudnud ristteele ja nüüd tuleb teha õigeid valikuid,“ hoiatab Faro lennujaama direktor Antonio Mendes.

Lennujaam on ehitatud 1965. aastal ning seda on Euroopa toetuste abiga mitmel korral ümber ehitatud ja laiendatud. Praegu on see Portugalis reisijate arvult teisel kohal (4,7 miljonit reisijat 2004. aastal). Direktor ütleb: „See on lennujaam nn sissetulijatele: hea saabumispaik nii välituristidele kui ka inimestele, kellel on Portugalis teine elukoht.“ Viimastel aastatel on Algarves tõeline kinnisvarabuum ja nii on siin elamispinna ostmuid juba rohkemgi kui turiste. Ka lennujaama klientuur, nii reisijad kui ka firmad on põhjalikult teisenenud: alates 1999. aastast on



Väike lihatööstus Monchiques: teedevõrgu paranemine annab paremaid võimalusi kohalikele toodetele.

siin vähem tšarterlendusid ja rohkem odavlennukompaniide regulaarliine. Samal ajal loobuvad reisijad üha sagedamini reisi-büroode teenustest ja korraldavad oma reisi ise, püüdes leida kõige soodsamaid hindu. „Lisaks sellele muutusele, mida võib täheldada enam-vähem kõikjal Euroopas, peame toime tulema veelgi tõsisema probleemiga: meie turismi konkurentsivõime on tugevasti kannatanud, oleme vaestele liiga kallid ja rikastele liiga lihtsad,“ sõnab Antonio Mendes murelikult.

Faro lennujaama viimase aja areng kehtib põhimõtteliselt kogu Algarve kohta. Kõik on nõus, et turism on ja jääb veel pikaks ajaks piirkonna majanduse põhiliseks liikumapanevaks jõuks. Selleks aga tuleb areneda ning tõsta konkurentsivõimet ja edendada jätkusuutlikkust. Seda vaatamata tugevale rahvusvahelisele konkurentsile, tänapäeva maitse jaoks liiga ulatuslikult betooniga kaetud rannikule ning metsatulekahjudele, mis rik-kusid täielikult mõningad paigad, mis olid kuulsad just oma loodusliku ilu poolest, nagu Serra de Monchique.

Algarve ootab „teist turismirevolutsiooni“. „Me peame hakkama pakkuma kõrgema kvaliteediga ja kallimaid tee-nuseid, suure lisaväärtusega tooteid – golfi puhul osutus see väga edukaks – ning kasutama turismi ja puhketeenu-seid hoovana teiste majandussektorite ergutamiseks, mis põhinevad teadmistel ja uuendustel,“ soovib Algarve re-gionaalarengu koordineerimise komisjoni esimees Campos Correia ning toob näiteks kruiisilaevanduse või ka kõrgeta-semelise sporditurismi, mille tarvis on Vila Real de Santo Antónios maailmatasemel kompleks.

Hoidkem suunda

Nagu Portugalis sageli, võib ka siin panna lootusi merele. Instituto Portuario e dos Transportes Maritimos on riigi-asutus, mis haldab kõiki Lõuna-Portugali meresadamaid ja meretransporti ning ka siseveeteid (Algarves puudutab see peamiselt Arade ja Guadiana jõgesid). See tegeleb põhiliselt kahe valdkonna, kalanduse ja turismiga, mille arenguks on vaja sadamapiirkondi ajakohastada: kohandada või ka üm-ber orienteerida. Instituudi asedirektor David Assoreira sõnab: „Pärast kolmekümneaastast paigalseisu on sadama-infrastruktuuride olukord kõikjal halvenenud, seda enam, et täna peame oma sadamad avama kõigile: kohalikele ela-nikele, turistidele, lastele ja jalutajatele... Selleks aga tuleb ümber kujundada nii sadamad kui nende ümbrus.“



Olhão sadam.

Olhão sadamas, mis on Algarve esimene kalasadam, ehitatakse suures osas ümber juurdepääsuteed (sinna tuleb haljasalasad, puhketsoone, promenaade, jne) ja infrastruktuurid (süvendid, muuli asendamine tõhusamate kaitserajatistega, uued kaid, pon-toonid, aluste vettelaskmise paigad ja muud nii kaluritele kui ka lõbusõitjatele vajalikud rajatised, vana turuhoone renoveerimine, jne), mis läheb kokku maksma ligi 6 miljonit eurot, millest oma-korda poole katab FEDER. Ka Lagoa kalasadamas toimuvad suu-red muutused, kuid siin on rõhk laevaremondil. See sektor võib seoses lõbusõidulaevanduse arenguga lähiaastatel muutuda üha olulisemaks. „Algarve laevaremonditehastel on teistega võrreldes oluline eelis,“ selgitab David Assoreira. „Need töötavad kiiresti ja hästi ning lisaks saab siin aastaringi vabas õhus töötada.“

Portimão sadam on mitu aastat järjest korraldanud reklaami-kampaaniaid Põhja-Ameerikas, näiteks Miami messil, ning tänu sellele on kruiisilaevandus siin läbi teinud plahvatus-liku arengu: 2002. aastal võttis sadam vastu 17 laeva, 2003. aastal 28, 2004. aastal 36 ja 2005. aastal 54. Ainuüksi 16. augustil 2005 saabus linna 5000 reisijat! Portimão on mit-meid eeliseid: maaliline sadam on osa imekaunist panoraamist, mida kruiisireisijad väga hindavad; see on seotud Portugali maadeavastajate müüdiga, kes lahkusid oma kuul-satele ekspeditsioonidele sealt samast lähedalt, Sagresist; Portimão läheduses on 16 golfirada, samuti on võimalik enne reisi jätkamist veeta mõned päevad luksushotellis; ühele suurele Ameerika kruiisikompaniile kuulub lähedu-ses suur hotellikompleks.

Et suured laevad saaksid siin randuda, tuli Euroopa Liidu kaasrahastamisel siiski sadamat süvendada ja ehitada üks uus kai (see on 165 meetrit pikk ning suudab korraga vastu võtta kolm laeva). Merel peatumine ei ole ju sageli kuigi mugav: näiteks on laevalt „Legend of the Seas“ sellisel viisil kaldale toodud 160 ratastoolis inimest.

Sadamainstituut paneb suuri lootusi ka kahele Algarve suu-remale jõele: muidugi Guadianale, kuid samuti Aradele, mis on laevatatav alates Silvesist. „Jõe mälu taastamine“ aitab muuta Algarve kunagise araabia kultuuri pealinna turistidele huvitavaks. Samal ajal aga tuleb populariseerida laevandusega seotud ameteid noorte seas. David Assoreira kurdab, et piirkonnas antakse merega seotud tegevusaladel piisavalt väljaõpet ainult kaluritele. „See näitab, et seis on kehv: Portugal võiks ja samas tal ka tuleks merega seotud ameteid rohkem arendada. See aitaks traditsioone elus hoi-da, kindlustades ühtlasi ka majanduse tuleviku.“

Seega võib öelda, et nüüd, kui Algarve on kõrvaldanud ühe oma suurimast puudustest – ebapiisavad ja korrast ära transpordiinfrastruktuurid –, tuleb vastu võtta uusi, keer-rulisemaid ja raskemaid väljakutseid: Euroopa Liidu laiene-mine, globaliseerumine ja sellest tulenev pidev vajadus konkurentsivõime püsida. See aga ei hirmuta regionaalarengu koordineerimise komisjoni esimeest sugugi. „Majandus-kasv ja lähenemine eeldavad pikaajalist pingutust,“ rõhutab Campos Correia. „Tuleb visalt edasi püüelda, unustamata pikaajalisi eesmärke, ja oma tegevust pidevalt hinnata. Arengus on omad tõusud ja mõõnad. Oluline on käia oma teed ja hoida kindlalt suunda.“

Põhjalikum teave aadressil: www.ccdr-alg.pt

Eesti, Leedu, Läti, Poola, Soome

„Varssavist Helsingisse: „Rail Baltica“ – leidlik, strateegiline ja jätkusuutlik projekt“

Pavel Telicka, üleeuroopalise transpordivõrgu koordinaator



20. juulil nimetas Euroopa Komisjoni asepresident Jacques Barrot mind üheks kuuest üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) koordinaatorist. Nõukogu ja Euroopa Parlamendi poolt heaks kiidetud koordinaatorite nimetamisega soovib komisjon anda mõningatele prioriteetsetele raudteeprojektidele poliitilist tuge. Koordinaatorite eesmärgiks on hõlbustada nende, eelkõige piiriüleste projektide rakendamist.

Mina isiklikult tegelen „Rail Balticaga“, mis on leidlik, strateegiline ja jätkusuutlik projekt ning hõlmab lisaks Soomele nelja uut Läänemere-äärset Euroopa Liidu liikmesriiki: Poola, Leedu, Läti ja Eesti. Põhja-lõuna teljel, Helsingi–Tallinn–Varssavi liinil kulgev „Rail Baltica“ ühendab Balti riike ja Poolat Euroopa Liidu südamega, tugevdades selle kaudu ühisturgu ja soodustades projektiga seotud riikide integreerumist. Leedu–Poola vaheline lühike, 70 km pikkune piirilõik on ainus maismaahendus Balti riikide ja ülejäänud liidu vahel. Mõõda seda kulgevate tõhusate ja jätkusuutlike transpordühenduste loomine on niisis ülioluline nii nimetatud riikide kui ka kogu Euroopa Liidu seisukohast.

Esmalt teostab regionaalpoliitika peadirektoraat teostatavusuuringu, mis peab valmis saama 2006. aasta lõpuks. Välja tuleb selgitada, kas see raudteeühendus oleks majanduslikult elujõuline, kuid samuti tuleb arvesse võtta mitmeid teisi elemente, nagu projekti keskkonnamõju piirkondadele, mida raudteeliin läbib. Pärast esialgset arutelu poliitiliste juhtidega olen veendunud, et Tallinn–Varssavi liini parendamine on tulus projekt, kuid oodakem uuringutulemused siiski ära.

„Rail Baltica“ raudteeliin toob praegu „Via Baltica“ maanteeühendusega tagatud transpordikoridori investoreid veelgi juurde. Maaplaneerimise seisukohast täiendab see Interregi tegevust Läänemere piirkonnas. Samuti tagab see Poola ja Balti riikide ühenduse „Põhja kolmnurgaga“, mille kavatsevad luua Skandinaavia riigid, ning Venemaaga – eelkõige väga rahvarohke Sankt-Peterburgi piirkonnaga.

Praegu toimub liiklus põhiliselt ida-lääne suunal, kuna Venemaalt veetakse suures koguses eelkõige toorainet Balti riikide sadamate kaudu ELi. Selle piirkonna strateegiline tähtsus võib aga kasvada ka juhul, kui Hiina, kes praegu teostab vastavaid uurin-
guid, hakkab aja võitmiseks saatma oma kaupu rongiga läbi Siberi Balti sadamatesse, eelistades seda võimalust Suessi kanali kaudu toimuvale

laevatranspordile. „Rail Baltica“ pakuks Hiina transiidile põhja-lõuna teljel head transpordivõimalust.

Samuti oleks projekt kaubavedude ning kaugemas perspektiivis ka reisijateveo vallas jätkusuutlikuks alternatiiviks maanteetranspordile. Balti riikide valitsused näevad „Rail Balticas“ arenguhooba. Tundub ka, et Balti riikide linnad on juba hakanud omavahel võistlema: igaüks tahab, et tulevane raudtee ka tema juurest läbi läheks. Minu arust on see hea märk.

Projekti edu eeldab siiski, et viie osaleva riigi arvamused selle potentsiaali suhtes langevad suures osas kokku. Projekti elluviimiseks tuleb otsustavalt tegutseda. Ma arvan, et üks minu tähtsamaid ülesandeid ongi aidata kõigil jõuda ühisele arusaamisele. Selleks kavatsen aktiivselt suhelda kõigi asjaosalistega: potentsiaalsete klientide ja kasutajatega, sotsiaalpartneritega, piirkondlike ja kohalike asutustega, raudteeseadmete tootjatega ja muudugi raudteefirmadega.

Mis puutub rahastamisse, siis katab „Rail Baltica“ või õigemini „TEN-T prioriteetse projekti nr 27“ (projekti ametlik nimetus) kulud – mõningal juhul tervelt 80% ulatuses – Ühtekuuluvusfond. Kõik sõltub finantsperspektiivist aastateks 2007–2013⁽¹⁾, kuid paljud mõjukad isikud, näiteks mitmed Euroopa Parlamendi saadikud, leiavad, et prioriteetseid transpordiprojekte tuleks rahastada täies ulatuses.

Sõitsin ise Varssavist Helsingisse, osa teest ka ajakirjanike saatel, et näha oma silmaga, mis seisus on infrastruktuurid praegu ning millistes lõikudes on probleeme. Kavatsen tegutseda väga aktiivselt selle nimel, et see suur piirkondlik Euroopa transporditelg saaks võimalikult kiiresti valmis.



Helsingi raudteejaam (Soome).

⁽¹⁾ Käesoleva artikli valmimise hetkel (novembris 2005) ei olnud finantsperspektiivi aastateks 2007–2013 veel vastu võetud.

Hispaania

„Barcelona sadama laiendamiseks kujundati Llobregati jõe säng ümber – keskkonnasäästlikult“

Josep Oriol, Barcelona sadama peadirektor



2000. aastal alanud ja 2004. aastal lõppenud Llobregati jõesängi ümberkujundamine on Barcelona transpordi ajaloos väga tähtis hetk. Mõned julged, 20. sajandi esimesel kolmandikul välja töötatud sadama- ja vabatsooniprojektid, mille raames plaaniti ehitada Montjuüci mäest lõuna poole suuri sadamainfrastruktuure, käsitlesid juba siis Llobregati tulevase sadama füüsilise piirina. Kodusõda ja sellest tulenenud rahvusvaheline isoleeritus aga pidurdasid oluliselt Hispaania majanduskasvu ning ühes sellega ka Barcelona sadama arengut. 1959. aasta „Stabilisatsioonikava“ tähistas Hispaania majanduse avanemist väljapoole. Barcelonast sai taas ookeanisadam ning oli üsna selge, et sadam peab kasvama.

Sadama laienemise vältimatuks eeltingimuseks oli Llobregati jõe sängi muutmine. Esmakordselt mõeldi sellele 1960ndatel aastatel ning mõnes projektis, nagu Barcelona Kaubandus-, Tööstus- ja Laevanduskoja projekt, kavandati väga tõsise keskkonnamõjuga operatsioone: jõge taheti suunata merre selle tollasest suudmest 9 km lõuna pool.

1994. aastal algatasid sadama-asutused „Plaan Delta“. Plaanis sisaldub Llobregati sängi muutmine ja kanaliseerimine 2 km ulatuses, millele lisandub terve rida projekte, sealhulgas sadama laiendamine, lennujaama arendamine, uute maanteed ja raudteede ehitamine, heitveepuhastusjaama ehitus ja suure looduskaitseala loomine.

Tänu jõe voolusängi muutmisele sai Barcelona sadam 2001. aasta detsembris viimaks ometi laieneda. Laienemise eelarve oli miljard eurot, millest 277 miljonit rahastas Ühtekuuluvusfond ning mille käigus suureneb sadam oluliselt: sadama-ala tuleb 2,3 korda suurem, 1265 hektarit, ning ehitatakse ka 30 km kaisid.

Praegused tööd on alus, millelt sadam saab edaspidi areneda. Sadam kasvab nii koguseliselt (uued kaid, uued kraanad, uued juurdepääsuteed) kui omaduslikult (uued mereteed, rohkem ühendusi teiste Euroopa rii-

kidega, klienditeeninduse parendamine). Konteinerid peaks senise 2 miljoni asemel tulema 6 miljonit, mis teeb aastaseks mahuks 90 miljonit tonni.

Suure projekti käigus ehitatakse välja ka juurdepääsuteed, mida suurenenud sadam vajab. Selles suhtes on vana jõesäng suurepärane koridor tulevaste maanteeühenduste tarvis: sinna ehitatakse neljarajaline kiirtee, millel sõidavad üksnes raskeveokid. See ühendatakse ka Hispaania ja Euroopa kiirteevõrguga. Uutele kaidetele kavandatud uutest kaubajaamadest viib välja neli rööppaari.

Barcelona sadama laiendamisel pööratakse suurt tähelepanu keskkonnasõbralikkusele. Rakendatakse meetmeid, mis vähendavad laiendamistööde võimalikku negatiivset keskkonnamõju. Sadama arendamine vastab sadamaid ja keskkonnaküsimusi reguleerivatele õigusaktidele, kuid peale selle parandatakse ka kogu Llobregati deltat. Näiteks säilitati vanas jõesängis 10 hektari suurune märgala, et kaitsta seal elavat loomastikku. Samuti näitab sadamavõimude tahet luua jätkusuutlik ja keskkonnasõbralik infrastruktuur see, et kohale tuuakse miljoneid tonne liiva, mida kasutatakse 2 km liivaranna rajamiseks uude jõesuudmesse.



Uued kaid suudavad vastu võtta väga suuri aluseid.

BULGAARIA

Sofia lennujaama renoveerimine



Kogumaksumus: 148 756 000 EUR
ELi osalus: 50 000 000 EUR

„Sofia lennujaam on tähtsaim punkt, mille kaudu nii äri- kui turismikliendid Bulgaariasse saabuvad. Praeguses seisus ei suuda lennujaam aga pakkuda piisaval tasemel teenuseid ei reisijatele ega lennufirmadele. ISPA projekti raames ehitatakse uus reisijatele mõeldud terminal koos kõige selle juurde kuuluvaga: juurdepääsuteed, ainult taksodele mõeldud rajad, parklad, jne. Kõike seda ümbritseb veelgi ulatuslikum töö, mille käigus pikendatakse ja muudetakse ka lennuradasi, et oleks võimalik vastu võtta suuremaid lennukeid ning samas säästa Sofia elanikke liigest müra.“

Nelly Yordanova, Bulgaaria Vabariigi transpordi- ja sideministeerium
nyordanova@mtc.government.bg

SLOVAKKIA

Bratislava Rača – Trnava raudteelõigu ajakohastamine



Kogumaksumus: 51 422 000 EUR
ELi osalus: 38 566 500 EUR

„Bratislava Rača – Trnava raudteelõik on osa 5. Euroopa koridorist, mis ulatub Slovakkias Bratislavast Čierna nad Tisouni (Ukraina piiril) ning läheb läbi Žilínast ja Košicest. Žilínas ristub see 6. koridoriga, mis viib Varssavisse ja sealt Gdanskisse, Läänemere äärde. Raudteeliini ajakohastamise eesmärgiks on ennekõike tagada hea juurdepääs üleeuroopalisele transpordivõrgule ja luua hea raudteeühendus asjaomaste riikide vahel. Projekt, mille 2002. aasta märtsist kuni 2005. aasta detsembrini teostatud töid rahastas ISPA, hõlmab näiteks 750 m pikkuse eelpingestatud betoonist viadukti ehitamist, ülesõidukohtade kaotamist ning kõigi Bratislava Rača ja Trnava vahel asuvate jaamade renoveerimist. Turvalisemal ja vaiksemal renoveeritud liinil saavad rongid sõita kiirusega 160 km/h.“

Miroslav Matúšek, Slovakkia Vabariigi Raudtee (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

UNGARI

Budapesti ümbritseva kiirtee pikendamine



Kogumaksumus: 334 893 000 EUR
ELi osalus: 284 659 050 EUR

„Ühtekuuluvusfond kaasrahastab Ungari pealinna ümbritseva kiirtee ehitust. Kui linnast ida pool saab valmis 26,5 km pikkune lõik, ühendab see omavahel kiirteed M1, M3, M5 ja M7 ning mitu maanteed, mis jõuavad samuti välja Budapesti. Projekt aitab kaotada pealinna ja selle juurdepääsuteede ummikuid ning vabastab seeläbi autojuhid pidevast peavalust. Lisaks sellele, et uus tee muudab transiitliikluse, eelkõige raskeveokite liikumise sujuvaks, vähendab see ka linna saastamist, soodustades ühtlasi uute ettevõtete saabumist piirkonda. Infrastruktuur vastab kõige rangematele keskkonna- ja ohutusnõuetele. Tööd peaksid lõppema 2007. aasta novembris.“

Attila Tompos, riikliku kiirteede ettevõtte ELi koordinaator
tompos.attila@nart.hu

HISPAANIA

Gijóni sadama laiendamine



Kogumaksumus: 563 900 000 EUR
ELi osalus (Ühtekuuluvusfond): 247 500 000 EUR
EIP laen: 250 000 000 EUR

„Euroopa Liit aitab tublisti kaasa Hispaania sadamainfrastruktuuride ajakohastamisele. Euroopa Investeeringupank (EIP) on struktuurifondide partner ning annab lisaks laenule ka tehnilist abi, eelkõige seoses vajaduste hindamisega. Üks viimaseid näiteid on vägagi paljulubav investeering Gijónis. Astuuria üks olulisemaid sadamaid laiendati Ühtekuuluvusfondi toetuse ja EIP laenu abiga, projekti eesmärgiks oli tõsta Gijóni kaudu veetava transiitkauba käitlemise ja ladustamise võimet. Projekti raames tugevdati lainemurdjaid ning laiendati laoruume, et oleks võimalik vastu võtta suuremaid laevu.“

Andrew Allen, Euroopa Investeeringupank
allen@eib.org

2007–2013: uue põlvkonna programmide ettevalmistamine Info regio veebilehe abil

Liikmesriigid ja piirkonnad alustavad järgmise programmiperioodi (2007–2013) ettevalmistamist. Info-regio veebilehelt leiab iga ettevalmistustega seotud asjahuviline rikkalikku teavet ja tähtsaid dokumente. See aitab hõlbustada nende inimeste vahelist suhtlust ja teavitada avalikkust tehtud edusammudest. Esitage julgesti küsimusi ja saatke oma kommentaarid regionaalpoliitika peadirektoraadile.
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_et.htm

