

panorama

inforegio

38

Suvi 2011



Euroopa ühendusteed

Transport ja regionaalpoliitika

et

JUHTKIRI

Dirk Ahner

3

ÜLEVAADE

Konkurentsivõimeline ja jätkusuutlik transpordisüsteem Euroopas

4-7

8-11

INTERVJUUD

Matthias Ruete — Luis Valente de Oliveira — Jean-Marc Offner — Horst Sauer

12-13

TEN-T POLIITIKA

Euroopa mitmeliigiline transpordivõrk

14-15

TEE PUHTAMALE, KESKKONNAHOIDLIKUMALE TRANSPORDILE

EUROOPAS

Loome parema ühenduse Kagu-Euroopaga

Scandria – Baltimaad Aadria mere äärsetele piirkondadele lähemale

Portugal – Laevaliikluse korraldamise süsteem on uus arukas vahend laevaliikluse juhtimiseks

Sofia metroo pikendus toob linnasüdamesse uut elu

Uued võimalused La Rochelle'i sadamas vastavad kasvava turu vajadustele

Parem kiirtee Sloveeniasse

Raudtee uuendamine toob rahvusvahelist kasu – Tšehhi Vabariik

23

UUED TUULED LINNALIIKLUSES:

Aktiivne reisivõrgustik

24-25

KUIDAS TRANSPORDIÜHENDUSED KJUNDAVAD EUROOPA LIITU

26

PIIRKONDLIKUD TEEMAD

Viiendat ühtekuuluvusaruannet käsitleva avaliku arutelu tulemused

27

KALENDRIKUUPÄEVAD

28

TEHKE OMA HÄÄL KUULDAVAKS

Fotod (lk):

Täname:

Kaas: © EK

Sisu: kõik fotod © EK, välja arvatud:

Lk 10: © a-urba

Lk 11: © TransBaltic

Lk 17: © Rostock Port/Nordlicht

Lk 18: © CCTMC-Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

Lk 19: © Sofia Metropolitan Company

Lk 21: © DARS, Sloveenia maanteefirma

Lk 22: © Filip Hainall, Tšehhi transpordiministeerium

Käesolev ajakiri on trükitud saksa, inglise ja prantsuse keeles taaskasutatud paberile.

Väljaandes avaldatud vaated kuuluvad autorile ega peegelda tingimata Euroopa Komisjoni vaateid.

Väljaande sisu sai lõpliku kuju mais 2011.



Transport tähendab palju enam kui liikumist ühest kohast teise: see hõlmab ELi fondidest toetatavaid ja arendatavaid transpordivõrke, mille abil kujundatakse majanduskasvu, jätkusuutlikkust ning juurdepääsu elutähtsatele teenustele. Käesolevas „Panorama“ numbris heidame pilgu kogupildile riike ühendavast kiirraudteest kuni keskkonnasõbralike linnatranspordi süsteemideni.

ELi tasandil viimase aastakümne jooksul läbi viidud tegevused on andnud otsustava panuse Euroopa transpordisüsteemi positiivsetesse saavutustesse. Tõukefondid ja Ühtekuuluvusfond on ajaloo vältel olnud peamisi rahastamisallikaid Euroopa mahajäänud piirkondade transpordiühenduse parandamisel. Hiljuti vastu võetud Läänemere ja Doonau piirkondade makropiirkondlikud strateegiad pakuvad uusi võimalusi transpordiarenduste piiriüleseks ühendamiseks.

Tulevikku silmas pidades kuulutati hiljaaegu avaldatud transpordi valges raamatus – Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskavas – välja kopsakas poliitiliste algatuste pakett. Mis on selle eesmärk? Konkurentsivõimelisem ja integreeritum transpordisüsteem, mis võimaldab aastaks 2050 suuremat liikuvust ja heite vähendamist. Algatused hõlmavad 40 Euroopa transpordisüsteemi ümberkujundamiseks vajalikku valdkonda ning võtavad käsile sellised ülesanded nagu naftasõltuvuse vähendamine, liiklusummikute leevendamine ja taristu täiustamine.

Intervjueeritavad annavad käesolevas väljaandes ülevaate saadud õppetundidest, edaspidistest ülesannetest ning sellest, kuidas tõhusa transpordipoliitika kaudu tugevdada majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust. Pilguheit regionaalpoliitika viimasele hindamisvoorule avab seni saavutatu ning näitab, mida tuleb ELi transpordivõrkude parandamiseks veel teha. Et teada saada, mis toimub riikides kohapeal, tuleb rubriigi „Euroopas“ veergudel juttu seitsmest mitmeid eri transpordiliike hõlmavast projektist.

Tõstes esiplaanile integreeritud lähenemisviise teatud piirkondade ees seisvate probleemide lahendamisel, saab regionaalpoliitika kaudu pakkuda toetust nendel aladel elavate kogukondade konkreetsete vajaduste rahuldamisel. On selge, et valge raamatu eesmärkide saavutamisel on võtmeroll piirkondlikul tegevusel, leidmaks vastus küsimusele, kuidas transport saab parimal viisil edendada ühtekuuluvust, tagada majanduskasvu ja muutuda jätkusuutlikumaks.

Head lugemist!

Dirk Ahner

*Peadirektor,
Euroopa Komisjoni
regionaalpoliitika peadirektoraat*

KONKURENTSIVÕIMELINE JA JÄTKUSUUTLIK TRANSPORDISÜSTEEM EUROOPAS

Transport – majanduskasvu tõekehjõud, keskkonnaprobleem, rahvusvahelise tähtsusega valdkond. Euroopa Komisjoni poolt 28. märtsil 2011 vastu võetud 2011. aasta valges raamatus – Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskavas – seatakse eesmärgiks saavutada eelnimetatud tegurite tasakaal ning tagada, et Euroopa piirkonnad jäävad täielikult ja konkurentsivõimeliselt maailmamajandusse integreerituks. Käsikäes senitehtu ja edaspidiste ülesannete analüüsimisega kavandatakse konkreetseid meetmeid. Need ettepanekud on eriti olulised Euroopa piirkondade ja ELi regionaalpoliitika seisukohast, kuna jätkusuutlik transporditaristu parandab ühendusi ning loob eeliseid siseturule.

„Muudes maailma piirkonnades käivitatakse hiiglaslikke ja paljutöotavaid transpordi moderniseerimise ja infrastruktuuri investeerimise programme; Euroopa konkurentsivõime säilitamiseks on äärmiselt tähtis jätkata transpordisüsteemi arendamist ja sellesse investeerida.“

Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku transpordipoliitika valge raamat

Üks tähtsamaid ülesandeid on viia ulatuslik transpordisüsteem kooskõlla komisjoni poolt välja kuulutatud kohustusega vähendada kasvuhoonegaaside heidet – kokku peab EL aastaks 2050 vähendama heidet 80–95% võrra 1990. a tasemest. Kuuskümmend protsenti sellest peab tulema transpordivaldkonnast. Kuigi transport on muutunud keskkonnahoidlikumaks, on liiklus tihedam kui kunagi varem ning 96% kasutatavast energiast tuleb ikka veel fossiilkütustest. Tegutsemisega viivitamine või kartus võtta kasutusele uusi tehnoloogiaid tähendaks ELile mahajäämist uuenduste omaksvõtjatest.

Kuigi rõhuasetus on selgelt keskkonnahoidlikuma ning arukama taristu ja süsteemide loomisele viival tehnoloogilisel innovatsioonil, on tähtis koht ka suutlikkuse suurendamisel eesmärgiga aidata eelnimetatud uuendusi ellu viia.

Suurendada liikuvust – vähendada heidet

Pole kahtlust, et investeeringud transporditaristusse hoogustavad majanduskasvu ning soodustavad kaubavahetust ja jõukuse loomist. Ilma tõhusate transpordivõrkudeta on kaugemate piirkondade ja raskesti ligipääsetavate kohtade elanikel oht jääda äralõigatuks teenustest ja töökohtadest.

Vastuoluliste nõudmistena näivate probleemide tasakaalustamiseks on tegevuskavas näidatud võimalused transpordisüsteemi sõltuvuse vähendamiseks naftast, tegemata seejuures mõõndusi tõhususele ja liikuvusele, sealhulgas:

- tõsta kõigi olemasolevate sõidukitüüpide ja transpordiliikide energiatõhusust;
- töötada välja ja võtta kasutusele uued, säästvad kütuseliigid ja jõuseadmed;
- optimeerida mitmeliigiliste logistikaahelate toimimist, keskendudes nende muutmisele energiatõhusamaks, näiteks kaugvedude puhul parem raudtee- ja laevaliikluse võimaluste ühendamine;
- kasutada uuenduslikke liikluskorralduse süsteeme ja turumeetmeid, näiteks olemasolevate tõkete kõrvaldamine lähimerevedude puhul.



Tegevuskava

Viimase kümne aasta vältel on nii lennu-, maantee- kui mingil määral ka raudteetransport turule avanenud ning ohutus on kõikjal paranenud. Startinud on ka õhuruumi planeerimist ja korraldamist koordineeriv algatus „Ühtne Euroopa taevas“. Reisijail on nüüd seadusest tulenevad õigused ning vastu on võetud ka uued selle valdkonna töötajate töötingimusi käsitlevad eeskirjad.

Territoriaalsesse ühtekuuluvusse on andnud panuse üleeuroopalised transpordivõrgud (TEN-T), sellel programmil on kiirraudteeühenduste loomise hoogustamisel oluline osa. Suurt tähelepanu on pööratud ka transpordivaldkonna keskkonnatoime parandamisele.

Euroopa 2020. aasta strateegia raames peaks Euroopa transporditaristu võrgu edasine areng olema suunatud innovatsioonil põhineva ressursitõhusa transpordisüsteemi tekkimisele, mis leevendaks kliimamuutust ja keskkonnaprobleeme ning edendaks territoriaalset ühtekuuluvust.

Et Euroopa liiguks uue kümnendi ja tulevaste aastakümnete vajadustele vastaval suunal, on 2011. aasta valges raamatus loetletud varasematel saavutustel rajanevad elluviimist vajavad meetmed. Allpool mõned välja käidud ideed:

Tõhus ja integreeritud liikuvussüsteem

- Euroopa ühtne transpordipiirkond
- Töökohtade ja töötingimuste kvaliteedi parandamine
- Turvaline transport
- Transpordi turvalisus aitab päästa tuhandeid elusid
- Teenuste kvaliteet ja usaldusväarsus

Uuendused tulevikuks: tehnoloogia ja käitumine

- Euroopa transpordialane teadus- ja innovatsioonipoliitika
- Keskkonnasäästlikuma käitumise edendamine
- Integreeritud linnaline liikuvus

Kaasaegne taristu ja arukas rahastamine

- Transporditaristu: piirkondlik ühtekuuluvus ja majanduskasv
- Järjepidev rahastamisraamistik
- Õigete hindade kindlaksmääramine ja moonutuste vältimine

Välismõõde

- Rahvusvaheliste kliimamuutuse alaste eesmärkide saavutamise ja energiatõhususe edendamine
- Koostööraamistiku väljatöötamine transpordi- ja infrastruktuuripoliitika laiendamiseks meie naabritele



Elektrisõidukitel on heite vähendamisel oluline roll.

KONKURENTSIVÕIMELINE JA JÄTKUSUUTLIK TRANSPORDISÜSTEEM EUROOPAS

Tõhusad transpordivõrgud edendavad territoriaalset ühtekuuluvust

ELi tasandil viimase aastakümne jooksul läbi viidud tegevused on andnud otsustava panuse Euroopa transpordisüsteemi positiivsetesse saavutustesse. Tõukefondid ja Ühtekuuluvusfond on ajaloo vältel olnud Euroopa mahajäänud piirkondades transpordiühenduste parandamiseks vajalike investeeringute peamisi rahastamisallikaid.

Ühtekuuluvuspoliitika julgustab igati võtma kasutusele transpordivaldkonna prioriteetide ja piiriülesele koostöö alaseid piirkondlikke ja siseriiklikke meetmeid. Hiljuti vastu võetud makropiirkondlikud strateegiad – Doonau strateegia ja Läänemere piirkonna strateegia – annavad tugevamaid raamistikuid piiriüleseks planeerimiseks ja potentsiaali integreeritud transpordi arendamiseks.

Kogu ELis on ikka veel tunda majanduskriisi mõju – kasvav tööpuudus ja avaliku sektori kulude kärped tähendavad, et vajadus kulutõhusa liikuvuse järele on suurem kui kunagi varem, samas võimalused sellise liikuvuse tagamiseks kahanevad. Vähemate vahenditega tuleb saavutada rohkem. Olemasolevad, end tõestanud süsteemid nagu ühtekuuluvuspoliitika on parimaks võimaluseks mitmete eri piirkondades ja riikides võetavate meetmete kvaliteedi tõstmiseks, näitena võib tuua Euroopa raudteesektori toetamise.

Euroopa raudteesektor

„Kui 1986. aastal alustati töid Hispaania esimesel kiirraudteeliinil, oli Hispaania üks Euroopa Liidu vaesemaid riike ja Andaluusia üks Hispaania vaesemaid piirkondi. Sellegipoolest otsustas Hispaania valitsus ehitada pealinna Madridi ja piirkonnakeskust Sevillat ühendava uhiuue kiirraudteeliini, kasutades selleks parimat olemasolevat tehnoloogiat. Sellest ajast saadik on riik läbi teinud tohutu majanduskasvu ning Andaluusia on varasemast tunduvalt konkurentsivõimelisem piirkond. Seda poleks olnud võimalik saavutada ilma ühtekuuluvuspoliitikata ja selle poliitika territoriaalse mõjuta.“

Mis on TEN-T?

Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T) on kaubavoogude liikumise alus ning vahend inimeste vabaks liikumiseks Euroopa Liidus. See on oluline poliitika, mis ühendab ELi lääne- ja idapiirkondi ning kujundab tulevast Euroopa ühtset transpordipiirkonda.

Suurem integreeritus, pidades silmas suuremat siseturgu, transpordi tekitatud CO₂-heite vähendamine, ELi roll üleilmses võitluses kliimamuutusega – kõik need ülesanded töid kaasa vajaduse vaadata üle 2009. aastal vastu võetud tegevussuunad.

Kuna paremal juurdepääsul on oluline tähtsus konkurentsivõimelise ja ühtse Euroopa tagamisel, saab TEN-T programmi „TEN-T“, Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi kaudu ELi toetust.

Mida rahastatakse?

Kokku toetab EL programmitöö perioodil 2007–2013 transpordi järgmises mahus:

- TEN-T, siseriiklikud, piirkondlikud ja kohalikud maanteed – üle 41 mld €;
- raudteed, sh TEN-T ja muud projektid – ca 24 mld €;
- linnatransport – 8,1 mld €;
- sadamad ja siseveeteed – 4,3 mld €;
- mitmeliigiline transport ja arukad süsteemid – üle 3,3 mld €;
- lennujaamad – 1,84 mld €.

Lisaks TEN-T-le

Praegu saab TEN-T umbes poole ühtekuuluvuspoliitika transpordile suunatud vahenditest. Ülejäänud prioriteetide hulgas on siseriiklikud, piirkondlikud ja kohalikud transpordivõrgud ning keskkonnahoidlik linnatransport. Tähtsaks teemaks saab see, kuidas parimal moel jagada tulevase eraldisi. On selge, et vajadus vähendada transpordisüsteemide CO₂-heidet ja suunata ELi toetused investeeringutele, mis annavad ilmse panuse ühistesse prioriteetidesse, tähendab suuremat tähelepanu taristu kitsaskohtadele, arukatele transpordivõrkudele ja keskkonnahoidlikule linnatranspordile.



Linnatransport

Linnad on oma ümbruskonna kasvu mootoriks. Linnad pakuvad oma lähiümbrusele teenuseid, tööd ja vaba aja veetmise võimalusi. On äärmiselt tähtis, et linnatranspordisüsteem oleks täielikult integreeritud lähipiirkonna transporditeenustega. Kuid linnad kannatavad enim liiklusummikute ning õhu- ja mürasaaste all. Veerand kogu transpordisektori CO₂-heitest tuleb asula- ja linnasisesest liiklusest ning 69% liiklusõnnetustest toimub linnades. Kui tahame saavutada kasvuhooonegaaside heite vähendamise eesmärgid ja vähendada sõltuvust naftast, tuleb linnades järk-järgult loobuda nn tava sõidukitest.

Kui üha rohkem inimesi kasutab ühistransporti, tekib linnatranspordis võluring, ja kui sellele lisandub töö jalgrattasõidu ja kõndimise muutmiseks nauditavaks ja turvaliseks, tulevad inimesed autodest välja.

Autosõltuvuses inimesi julgustatakse kasutama väiksemaid, kergemaid ja eriotstarbelisemaid sõidukeid. Suured bussi- ja takso-pargid, väiksemad ning keskkonnahoidlikumad veokid ja kaubikud – kõigil neil on oluline roll alternatiivsete jõuseadmete ja kütuste tulekul, olles uuenduste katselavaks. Ühistranspordi kasutamist saab soodustada teemaksude ja läbipaistva maksusüsteemi kaudu, samuti uute tehnoloogiate kasutuselevõttuga.



„Meetmete võtmisega ei saa viivitada. Infrastruktuuri kavandamisele, ehitamisele ja seadmetega varustamisele kulub aastaid ning rongid, lennukid ja laevad peavad vastu aastakümneid, mistõttu määravad praegu tehtavad valikud transpordi olukorra 2050. aastal. Me peame tegutsema Euroopa tasandil selle tagamiseks, et pigem meie ise kujundame transpordi ümber koos oma partneritega ja et seda ei otsustatakse meie eest kusagil mujal maailmas.“

Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku transpordipoliitika valge raamat

MATTHIAS RUETE

Intervjuu liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi peadirektori Matthias Ruete'ga

Enne 2010. aastal oma praegusele ametikohale asumist liikuvuse ja transpordi peadirektoraadis oli Matthias Ruete Euroopa Komisjoni toonase energeetika ja transpordi peadirektoraadi peadirektor.

Mis on transpordivaldkonna peamised minevikuõppetunnid ning mis on aastasse 2020 vaadates tähtsamad tulevikuülesanded?

Meie suur ülesanne on aidata transpordivaldkonnal tegelda tulevaste piirangutega, tegemata mööndusi tõhususele ning säilitades ja tõstes sektori konkurentsivõimet.

Möödunud aastakümnel on Euroopa saavutanud palju. Oleme avanud lennu-, maantee- ja osaliselt raudteetranspordi turud ning tõstnud kõigi transpordiliikide ohutust ja töökindlust. Kuid süsteem pole jätkusuutlik. Tulevasi piiranguid hooletusse jättes või neid alahinnates ning vajalikke muudatusi edasi lükates teeksime saatusliku vea.

Esmaseks probleemiks on naftasõltuvus, liiklusummikud ja kasvuhooonegaaside heide, neist viimane on olulisim. Oleme võtnud kohustuseks vähendada 2050. aastaks heidet 80% võrra. Transpordisektoris on vaja heidet kärpida vähemalt 60% võrra 1990. aasta tasemest (täna 70% vähem). Need ülesanded kajastuvad komisjoni poolt 28. märtsil vastu võetud valges raamatus, kus on paika pandud Euroopa Liidul tõhusat lahendust leida võimaldav strateegia.

Kuidas saab ELi transpordipoliitika Teie arvates aidata kaasa majanduslikule ja territoriaalsele ühtekuuluvusele?

Valges raamatus soovitatakse välja arendada üleeuroopaline transpordikoridoride „tuumikvõrk“, mida läbiksid kogu kontinendi ulatuses suured konsolideeritud kaubaveosed ja reisiliiklus, mille tõhusus oleks kõrge ja heitkogused madalad.

See tagab tõhusad mitmeliigilised ühendused ELi pealinnade ja teiste tähtsamate linnade, majanduskeskuste, sadamate, lennujaamade ja olulisemate piiripunktide vahel. Tegemist oleks Euroopa ühtse transpordipiirkonna selgrooga, mis tugevdab ühtekuuluvust kõikide piirkondade vahel.

Mis on valges raamatus soovitatud transpordisüsteemi tulevikku käsitleva ELi strateegia tähtsamad raskuspunktid?

Neli peamist sammu on:

- Euroopa ühtne transpordipiirkond eesmärgiga hõlbustada elanike ja kauba liikumist, vähendada kulusid ja tõsta Euroopa transpordi jätkusuutlikkust;
- ühtse teaduspoliitika kaudu parem seos tehnoloogilise innovatsiooni ja selle kasutamise vahel;
- taristu planeerimine maksimaalse majanduskasvu saavutamiseks ja keskkonnamõju vähendamiseks;
- ühenduste rajamine naaberriikide infrastruktuuriga, et avada kaubanduse arengu toetamiseks kolmandate riikide transporditeenuste, toodete ja investeeringute turud.



” Meie suur ülesanne on aidata transpordivaldkonnal tegelda tulevaste piirangutega, tegemata mööndusi tõhususele. ”

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Meremagistraalide projekti Euroopa koordinaator

Luis Valente de Oliveira on seni kohtunud üle 400 sidusrühma esindajaga ELi mereriikidest ning esitanud kolm iga-aastast tegevusaruannet.

Mis on transpordivaldkonna peamised minevikuõppetunnid ning mis on aastasse 2020 vaadates tähtsamad tulevikuülesanded?

Suurim ülesanne on eri transpordiliikide koordineerimine – probleemi tuumaks on, kuidas transportida kaupu ühest kohast teise kõige kiiremal, ökonoomsemal, mugavamal ja vähem saastaval viisil. Kui kaaluda vaid ühte kindlat transpordiliiki, on vastused kas funktsionaalselt jäigad või ebaratsionaalselt kulukad.

Et saada vastuseid, on vaja teada iga transpordiliigi karakteristikuid ning kasutada tuleb mitmeliigilisi lahendusi.

Kuidas saab ELi transpordipoliitika Teie arvates aidata kaasa majanduslikule ja territoriaalsele ühtekuuluvusele?

Piirkonna elanike heaolu tagamisel on oluline selle piirkonna tegevustase: nii tootmine kui ka tarbimine vajavad transporti. Arengu ja ühtekuuluvuse edendamiseks tuleb tugevdada üksteist täiendavate piirkondade vahelisi ühendusi.

Üle 90% ELi import- ja eksportkaupadest transporditakse Euroopa sadamate kaudu. Seepärast on esimeseks tähtsaks sammuks parimate sadamate ning sobivaimate sadamatevaheliste ja sadamasiseste ühenduste rajamine.

Teatud transpordiliikide puhul on vaja, et veoste mahu künnis oleks ökonoomne, seega tuleb teha mõistlikud valikud. Veoste koondamine teatud transporditelgedele muudab ühendused majanduslikult jätkusuutlikuks. Vaja on hoida kulud ja aeg minimaalsel tasemel ning seda saab saavutada vaid siis, kui kombineeritakse transpordiliike ja võetakse igast parim. Suurema sidususe ja tõhususe saavutamiseks peab ELi transpordipoliitika tegelema kõikide transpordiliikidega.

Mis on peamised õppetunnid, mida olete saanud TEN-T prioriteetprojekti Euroopa koordinaatorina?

Prioriteetprojekt „Meremagistraalid“ on täies hoos: kaheksa hiljuti kinnitatud projekti hõlmavad Euroopa meretranspordiruumi. Need projektid sündisid ideedest, mida arutati paljude inimestega kogu Euroopast.

Mitme riigi kaasamine projekti annab hea võimaluse jagada nii parimaid kogemusi kui ka uuringute tulemusi. Kogemuste vahetamine rühmade vahel annab tulemuseks paindlikud lahendused.

Et olla meie ees seisvate keeruliste logistikaalaste nõudmiste kõrgusel, olen toonitanud logistikaalase koolituse tugevdamise vajadust nii oma töötajatele kui ettevõtetes veoste liikumise eest vastutavatele isikutele.



” Üle 90% ELi import- ja eksportkaupadest transporditakse Euroopa sadamate kaudu. ”

JEAN-MARC OFFNER

Bordeaux métropole Aquitaine'i linnaplaneerimisameti peadirektor

Linnaplaneerimise insener ja poliitikaanalüütik Jean-Marc Offner on Bordeaux métropole Aquitaine'i linnaplaneerimisameti "a'urba" peadirektor.

Mis on transpordivaldkonna peamised minevikuõppetunnid ning mis on aastasse 2020 vaadates tähtsamad tulevikuülesanded?

Mitme aastakümne vältel on paljudes ELi liikmesriikides olnud ühistranspordi puudutava poliitika põhieesmärke maanteeliikluse ning linna- ja linnadevahelise autoliikluse vähendamine.

Ühistranspordil pole õnnestunud karpida liiklustiheduse kasvu ning 2020. aastaks on transpordisektori peamisi ülesandeid võtta kasutusele tulevase elustiiliga kokkusobiv ühistransporditeenus: paindlikumad sõiduplaanid, mugav ja kvaliteetne teenus ning transpordile kuluva aja kasulikkus.

Kuidas saab ELi transpordipoliitika Teie arvates aidata kaasa majanduslikule ja territoriaalsele ühtekuuluvusele?

Mitme aastakümne vältel on kiirete võrkude areng olnud vahendiks, mille abil lähendada üksteisele Euroopa eri riikides asuvaid alasid, edendades sotsiaalset ja majanduslikku ühtekuuluvust. Neid jõupingutusi tuleb jätkata.

Sama tähtis on mitte jätta unustusse investeeringuid piirkondlikul tasandil, needki on olulised suurlinnapiirkondade hea toimimise tagamiseks. Ametiasutusi ja transpordivõrkude juhte on sageli kritiseeritud selle eest, et nad on kasumlikumaid kiirühendusi eelistades jätnud hooletusse piirkondliku taristu. Meie arvates on mõlemad tasandid tähtsad.



Keskkonnaprobleeme silmas pidades vajame head kompromissi püüdluse vahel luua mitmeid piirkondi hõlmavaid transpordivõrke ja liiklusvoogude juhtimise vajaduse vahel.

Milline roll on transpordil Teie arvates linnade integreeritud arendustegevuses?

Vaja on ka transpordi ja linnaplaneerimispoliitika suuremat omavahelist koordineeritust. Eelistatud on kompaktsemad linnastud, kuna seal on võimalikud lühemad reisirid. Lahenduseks võiks olla maapoliitika, mis võimaldab jätta maad kasutusest välja, et ennetada uue taristuga seotud väärtuse kasvu ning ehitada sotsiaalkortereid.

Kohustuslikult tuleks suurendada teenuste kontsentreeritust üle teatud miinimumtaseme piirkondades, mida saab kõige paremini teenindada ühistranspordi abil ning ühtlasi kasutada piiravat parkimispoliitikat.

Olemasolev linnakorraldus peab toimima jätkusuutlikumalt. Eelkõige tuleb kaaluda uusi autode kasutusvõimalusi: autode ühiskasutust ning autosõidu ühitamist ühistranspordi kasutamisega. Keskkonnaaspektist oleks autode hõivatuse määra suurendamine ja reiside pikkuse vähendamine poole võrra võrdne kogu ühistranspordi arendamise poliitika väärtusega!

” Mitme aastakümne vältel on paljudes ELi liikmesriikides olnud ühistranspordi puudutava poliitika põhieesmärke maanteeliikluse ning linna- ja linnadevahelise autoliikluse vähendamine. ”

HORST SAUER

Berliin-Brandenburgi ruumiplaneerimise ühisosakonna Euroopa-asjade divisjoni juht

Ruumiplaneerimise ühisosakonna Euroopa-asjade divisjoni juhina vastutab Horst Sauer Berliin-Brandenburgi pealinnapiirkonna integreerimise eest ELi ruumilise arengu kujundamisse. Käesoleval ajal tegeleb ta TEN-T võrkude piirkondliku mõjuga, eelkõige Skandinaavia ja Aadria mere vahele jäävas alas.

Mis on transpordivaldkonna peamised minevikuõppetunnid ning mis on aastasse 2020 vaadates tähtsamad tulevikuülesanded?

On järjest ilmsem, et uus taristu saab reaalsuseks vaid siis, kui piirkonnad näevad sellest tuntavat majanduslikku kasu. Berliini läbiva, Skandinaaviamaid ja Aadria mere äärseid piirkondi ühendava SCANDRIA transpordikoridori loomisel teeme koostööd rohkem kui 30 partneriga. Meie eesmärk on innovatsioonikeskused ja pealinnapiirkonnad piki seda koridori omavahel paremini ühendada. Selles Euroopa piirkonnas on tohutu potentsiaal piirkondade arenguks.

Meie põhitähelepanu on suunatud mitte niivõrd uute suurte taristuinvesteeringute taotlemisele, vaid olemasoleva taristu kasutamise optimeerimisele ja keskkonnahoidlikumale, vähem heidet tekitavale transpordile.

Kuidas saab ELi transpordipoliitika Teie arvates aidata kaasa majanduslikule ja territoriaalsele ühtekuuluvusele?

Kavandatav tuumikvõrk kui ELi transpordipoliitika selgroog põhineb peamiste sõlmpunktide ühendamisel. Nendes sõlmpunktides, nagu Saksamaa pealinnapiirkond Berliin-Brandenburg, tuleks kasutada kõiki transpordiliike ning ühendus peaks olema ka teiste keskustega nagu sadamad ja tugevad majanduskeskused.

Parem juurdepääs Kesk-Euroopale toob siia rohkem majandustegevust ning seeläbi saab kaasa aidata territoriaalsele ühtekuuluvusele. Tugev tuumikvõrk teenindaks ka peamiste transporditrassidega hästi seotud piirkondade huve.

Kuidas kirjeldaksite transporditaristu planeerimise head juhtimissüsteemi?

Minu arvates peaks regionaalplaneerimine ja regionaalpoliitika olema transpordi planeerimisega tihedalt seotud. Transport pole eesmärk iseeneses, vaid peab teenima inimeste ja ettevõtete huve.

Meil Berliin-Brandenburgis on olnud väga positiivseid kogemusi mitte üksnes piiriüleses planeerimises, mis hõlmab nii Berliini linna kui seda ümbritsevat Brandenburgi liidumaad, vaid ka ruumilise planeerimise ja transpordi planeerimise ühtlustamisel. See käib veelgi enam ühistransporditeenuste kohta, mida on juba üle aastakümne koordineeritult korraldanud Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).



” Transport pole eesmärk iseeneses, vaid peab teenima inimeste ja ettevõtete huve. ”

EUROOPA MITMELIIGILINE TRANSPORDIVÕRK

Euroopa Liit on alates Maastrichti lepingu vastuvõtmisest 1992. aastal olnud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) idee eestvedajaks. TEN-T toetab ELi siseturu arengut, tugevdab majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust ning seob saared, sisemaapiirkonnad ja äärealad Euroopa Liidu keskpriirkondadega. Samuti lähendab see ELi naaberriikidele ja maailmaturgudele.

Esimesed liikmesriiki TEN-T väljatöötamisel toetavad suunised võeti Euroopa Parlamendi ja Euroopa Liidu Nõukogu otsusega vastu 1996. aastal. Need suunised vaadati põhjalikult üle ja uuendati pärast 2004. aasta laienemist.

Kokku siiani (1996–2013) TEN-T investeeringuid	ca 800 mld €
ELi rahastamisallikad praeguseni*	ca 230 mld €
Edasised investeeringuvajadused (kuni 2020)	ca 550 mld €

* TEN-T programm, Ühtekuuluvusfond, ERDF, EIP laenud ja krediittagatised

TEN-T poliitikaraamistikus on saavutatud juba märkimisväärset edu: nt Pariisi-Brüsseli-Kölni-Amsterdami-Londoni kiirraudteeühendus, Øresundi raudtee- ja maanteeühendus Taani ja Rootsi vahel. Nimetamist väärib ka Madridi-Barcelona kiirraudteeühendus, Malpensa lennujaam Milanos, Corki-Dublini-Belfasti-Larne'i-Stranraeri vaheline raudteeühendus ja paljud teised töös olevad projektid.

Häälestudes tulevikku

Toetudes viimase viieteistkümne aasta kogemustele vaatas Euroopa Komisjon TEN-T poliitika põhjalikult üle ja esitas planeerimiseks ja ellurakendamiseks uued suunised. Nendes uutes suunistes, mis esitatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule vastuvõtmiseks 2011. aasta teises pooles, tuuakse esile oluliselt uuendatud, tugevatel külgedel rajanev lähenemisviis, mis on suunatud seni kindlaks tehtud möödalaskmiste parandamisele ja võtab käsile uued ülesanded.

Seni on TEN-T areng põhinenud liikmesriikide prioriteetprojektide järkjärgulisel väljaselgitamisel ja elluviimisel, lähenemisviis on olnud alt üles suunduv ja killustatud. Selline lähenemine on kogu TEN-T olemasolu vältel aidanud välja selgitada ja arendada olulisi projekte, mille kohta on eespool ka näiteid, kuid täielikult integreeritud mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku tekkinud pole.

Kaks teineteist täiendavat võrku

Uus planeerimisraamistik koosneb kahest tasandist: aluse moodustab üldvõrk ning sellel rajaneb põhivõrk, mis koosneb strateegiliselt tähtsaimatest TEN-T osadest.

Üldvõrk tuleneb kehtiva TEN-T uuendamisest ja kohandamisest ning sisaldab asjassepuutuvaid olemasolevaid ja kavandatavaid liikmesriikides asuvaid taristuid. Põhivõrgu moodustavad TEN-T osad, millele langeb riikidevaheliste liiklusvoogude põhikontsentratsioon nii kauba- kui reisijateveo osas ning mis tagavad tõhusa ühenduse liidu ida- ja lääneosa ning äärealade ja keskpriirkondade vahel.

Koos moodustavad kaks võrku Euroopa ühtse transpordipiirkonna taristu, tagades tõhusa mitmeliigilise ühenduse ELi liikmesriikide pealinnade, tähtsamate majanduskeskuste ning Euroopa transpordisüsteemi sisenevate piiripunktide vahel.

Koordineeritud planeerimine ja arendamine

Eelkõige muutub uue TEN-T poliitika tulemusel transpordivõrgu planeerimine ja arendamine Euroopa tasandil koordineeritumaks. See rajaneb järjekindlal ja läbipaistval Euroopa planeerimismetoodikal, mis on komisjoni järelevalve all ja mis töötatakse välja pärast laialdasi arutelusid sidusrühmadega.



Koordineeritud elluviimine

Teiseks viiakse uus TEN-T poliitika ellu koordineeritumalt. Selgitatakse välja mitmed põhivõrgul põhinevad koridorid ning neid arendatakse vastavalt tekkivatele mahuvajadustele. Üldine koridoride kasutuselevõtt toimub Euroopa koordinaatori egiidi all, mitmeaastastes koridoride arengukavades selgitatakse kindlaksmääratud ajakavade raames välja peamised vajalikud investeeringud ja väiksemahulised lühiajalised parandused.

Peale selle pöörab uus lähenemisviis rohkem tähelepanu ELi rahalise panuse tingimuslikkusele ja koordineerimisele. Projektide kaasrahastamine sõltub sellest, kuidas tegeldakse identifitseeritud põhivõrgus puuduvate ühenduste ja kitsaskohtadega ning tagatakse eri transpordiliikide tõhus koostalitlus, ning prioriteetseks loetakse suurimat Euroopa lisandväärtust andvad projektid (nt piiriüleste ühenduste väljaehitamine). Samal ajal tagab transpordi integreeritud rahastamisraamistik Ühtekuuluvusfondi ja tõukefondide parema koordineerituse TEN-T poliitika eesmärkidega, mõjutades nende elluviimise kiirust ja tõhusust.



Mitmeliigilisuse tagamine on tööstuspiirkondadele eluküsimus.

TEE PUHTAMALE, KESKKONNAHOIDLIKUMALE TRANSPORDILE

Nii majanduskasvu käsitleva Euroopa 2020. aasta strateegia kui hiljuti Euroopa Komisjoni poolt avaldatud transporti käsitleva valge raamatu kohaselt peab Euroopa Liidu transpordipoliitika keskmes olema ressursitõhusus ja jätkusuutlikkus. Seepärast on transpordi tekitatud süsinikdioksiidi heite vähendamisest, mis tähendab kasvuhoonegaaside heite olulist vähendamist transpordivaldkonnas, saanud Euroopa majandus- ja keskkonnameetmete kava tähtis prioriteet.

Euroopa 2020. aasta strateegias on paika pandud ELi majandusstrateegia järgmiseks aastakümneks. Keskendutakse aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu tagamisele. Eesmärgiks on saavutada vähese CO₂-heitega, teadmistel ja innovatsioonil põhinev, tõhusama ressursikasutusega majandus, mis tagab sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse.

Transpordivaldkond on Euroopa majanduse tuleviku seisukohalt olulise tähtsusega ning kannab võtmerolli Euroopa 2020. aasta strateegia eesmärkide täitmise tagamisel. 2011. aasta jaanuaris käivitas komisjon juhtalgatuse „Ressursitõhus Euroopa“, mis on üks Euroopa 2020. aasta strateegia tähtsamaid algatusi. Sellega rõhutatakse, et ressursitõhususest peab saama ELi transpordipoliitika juhtmõte.

Jätkusuutlikud lahendused

Transporti muutmine tõhusamaks eesmärgiga tagada Euroopa tulevane õitseng on ka Euroopa Komisjoni poolt 28. märtsil 2011 vastu võetud valge raamatu, Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava, võtmeteemaks.

Valges raamatus esitatakse Euroopa konkurentsivõimelise, ressursitõhusa ja jätkusuutliku transpordisüsteemi visioon. Dokumendis on tähtis koht keskkonnanahoidlikul linnatranspordil, samuti CO₂-heite vähendamisel.

Transport peab uute ja järjest suuremate probleemide valguses muutuma jätkusuutlikumaks. Esiteks kahanevad järgmiste aastakümnete vältel naftavarud ja nafta kallineb, kuna seda ammutatakse järjest ebakindlamatest allikatest.

Teiseks, et saavutada eesmärk seada kliimamuutusest tingitud õhutemperatuuri tõusu ülempiiriks mitte rohkem kui 2 °C, peab EL 2050. aastaks vähendama kasvuhoonegaaside heidet 80–95% võrra 1990. aasta tasemest. Transpordisektoris tuleb kasvuhoo- negaaside heidet vähendada vähemalt 60% võrra.

Teetööd Laukaantie maanteel Jyväskyläs (Soome): jalgratta- ja jalakäijate tunneli ehitamine.



Süsinikuheite vähendamine

Probleemiks on, et transport on oluline ja kasvav kasvuhoonegaaside heite allikas. Seepärast ongi CO₂-heite vähendamine valge raamatu peateemasid.

Kui Euroopa soovib tõsta kõikide sõidukite energiatõhusust, on vaja välja töötada ja turule tuua säästvad kütuseliigid ja keskkonnahoidlikud sõidukid. Euroopa peab järk-järgult asendama CO₂ eraldavad fossiilsed energiaallikad keskkonnasõbralikumate alternatiividega.

Selleks on komisjonil kavas koostada alternatiivkütuste strateegia, mille abil väheneb Euroopa transpordisektori sõltuvus naftast ja lõpptulemusena saavutatakse CO₂-heite täielik puudumine.

Et saavutada kasvuhoonegaaside heite vähendamise alased ELi eesmärgid, pöörab komisjon suurt tähelepanu linnatranspordile. Paljudes Euroopa asulates ja linnades on probleemiks liiklusummikud ning seal tuleb taluda õhu halba kvaliteeti ja müra. Euroopa linnapiirkondades sõitvate autode, veokite ja busside arvele langeb umbes veerand kogu transpordisektori CO₂-heitest.

Komisjon soovib tavakütusel töötavate sõidukite järk-järgulist kõrvaldamist linnadest: eesmärgiks on vähendada nende osakaalu 2030. aastaks 50% võrra ning 2050. aastaks tuleks saavutada 100% tase. Seeläbi väheneks oluliselt Euroopa sõltuvus naftast ning saaks saavutada transpordisektori ees seisva eesmärgi vähendada kasvuhoonegaaside heidet.

Julgustada tuleb väiksemate ja kergemate maantee-reisijateveoks ettenähtud sõidukite kasutamist. Samal ajal tuleb suunata rohkem jõupingutusi kesklinnas sõitvate busside, taksode ja kaubikute varustamisele alternatiivkütuste ja mootoritega, et vähendada linnatranspordi tekitatud õhusaastet ja heidet.

Lõimitud lähenemisviisid

Komisjon soovib näha 2030. aastaks suuremates linnades ka linnalogistikat, kus kasvuhoonegaaside heide on vähenenud peaaegu nullini. Arukate transpordilahenduste kasutuselevõtuga saavad linnad välja töötada nn viimase miili tarnesüsteemid.

Linnade kauplustesse ja büroodesse võiksid kaupu vedada vähese heitega kaubikud, mis töötavad elektri-, vesiniku- ja hübriidtehnoloogial. Õhu- ja mürasaastet vähendaks ka keskkonnahoidliku kaubikupargi kasutamine. Peale selle tuleks senisest enam ärgitada inimesi kasutama rohkem ühistransporti, kõndima jala ja sõitma jalgrattaga.

Linnatranspordi probleemidega tegelemiseks ning transporditaristu ja teenuste arendamiseks on lõimitud lähenemisviis parim. Poliitiliste otsuste tegemisel tuleb transport siduda maakasutuse planeerimise, keskkonnakaitse, elamumajanduse, juurdepääsetavuse, teenuste pakkumise ja tööstuse vajadustega.

UURI LÄHEMALT

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm



LOOME PAREMA ÜHENDUSE KAGU-EUROOPAGA

Projekt kestab 2009–2012

ERFi toetus projektile: 1,7 milj €

Kogueelarve: 2,38 milj €

Kagu-Euroopa on ELi oluline transiitpiirkond, kuid selle piirkonna areng jääb ebapiisavate investeeringute ja mitteküllaldase riikidevahelise koostöö tõttu teistest maha. Need probleemid võetakse käsile Kagu-Euroopa transpordikoridori koostööprojektis (*South East European Transport Axis Cooperation, SEETAC*) – see on kolm aastat kestev projekt eesmärgiga panna selles piirkonnas alus tugevamale koostööle ELi riikide ja kolmandate riikide vahel, eriti transpordivaldkonnas.

ELi Kagu-Euroopa programmist kaasrahastatavas projektis osaleb 17 partnerit (enamasti riikide transpordiministeeriumid) piirkonna üheksast riigist. Projektile on neli vaatlejat: Bosnia ja Hertsegoviinast, Ungarist, Slovaki Vabariigist ja Ukrainast.

Selle piirkonna riikide transporditaristute vahel on suured erinevused. Näiteks Austrias, Sloveenias, Ungaris ja Horvaatias on ulatuslik kiirteede võrk, mida paljudes naaberriikides pole. Sageli on selle piirkonna väiksemate riikide vahelised piiriülesed maantee- ja raudteeühendused mitteküllaldased või pole neid üldse. Selline olukord takistab kaupade, teenuste ja inimeste vaba liikumist ning lõpuks ka kogu piirkonna jätkusuutlikku arengut.

TEN-T tähelepanu keskpunktis

„Meie projekt on ainulaadne selles mõttes, et toob kokku ELi riigid ja kolmandad riigid eesmärgiga luua selles piirkonnas parem ruumiline integratsioon ja paremad transpordiühendused,“ selgitab Itaalias Triestes asuva SEETACi eestvedajaks oleva Kesk-Euroopa algatuse sekretariaadi esindaja Carlo Fortuna. Sellega aidatakse kaasa ELi kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikide transporditaristu alasele arutelule, samuti üleeuroopaliste transpordivõrkude (Trans-European Transport Networks, TEN-T) prioriteetprojektide kavandatud laiendamisele Lääne-Balkani riikidesse. Carlo Fortuna usub, et projekt edendab ka ELi ja Kagu-Euroopa riikide suuremat ühtekuuluvust.

Hiljutise andmete kogumise tulemusena koostasid partnerid andmebaasi, mis kajastab piirkonna maanteede, raudteede ja mereteede võrgu praegust olukorda. Lähikuudel luuakse transpordivaldkonna prioriteetprojektide (nt Ljubljana-Belgradi kiirtee) tulevikustsenaariumide mudel.

Albaanias Tiranas 2010. a novembris toimunud, ministeeriumide kõrgetasemelisi esindajaid kokku toonud projektikonverentsil arutati mitmeid olulisi teemasid. Need hõlmasid investeeringuid, piirkonna ligipääsetavuse integreeritud arengut ja võimalusi luua keskpikas perspektiivis kooskõlas ELi strateegiaga sellesse piirkonda integreeritud transpordisüsteem.



Raudtee ja süvendi renoveerimine Kriznos Ljubljana-Maribori liinil.

UURI LÄHEMALT

- SEETAC: www.seetac.eu
- Kagu-Euroopa (SEE) programm: www.southeast-europe.net
- Kesk-Euroopa algatus: www.ceinet.org

SCANDRIA — BALTIMAAD AADRIA MERE ÄÄRSETELE PIIRKONDADELE LÄHEMALE

Skandinaavia riike ja Aadria mere äärseid piirkondi ühendaval Scandria koridoril on põhja ja lõunat ühendava teljega piirnevate riikide jaoks oluline roll. Peale vedude lihtsustamise on paremate ühenduste lisandväärtuseks majanduslikud, sotsiaalsed ja keskkonnaaspektid.

Scandria projektijuht Jürgen Neumüller rõhutab: „See projekt ei käsitle mitte üksnes transporti, eesmärgiks on tagada piirkonna kui terviku majanduslik areng. Me tahame ühendada Skandinaavia uuenduspotentsiaali teiste Kesk-Euroopa piirkondadega nagu Berliin, Praha ja Viin, stimuleerides seeläbi majanduskasvu.”

Kooskõlas ELi eesmärgiga saavutada keskkonnahoidlikum transport sisaldab projekt ka kliimamuutuse eesmärkidele suunatud meetmeid. Konkreetseks näiteks on tegevus biogaasi kasutamise edendamiseks kaubaveokitel.

Projekt kestab 2009–2012

ERFi panus: 2,8 milj €

Projekti kogueelarve: 3,8 milj €

Kõigi osapoolte kaasamine tagab edu

Projekti 19 partnerit Saksamaalt, Taanist, Rootsist, Soomest ja Norrast saab jagada kolme rühma: teadusasutused, piirkonnad ja sadamad. Juhtivpartneriks on Berliin–Brandenburgi ruumiplaneerimise ühisosakond.

Teadusasutused annavad otsustele teadusliku aluse, piirkondadele jääb strateegilisem roll. Nende töö oluliseks osaks on taristuprojektide elluviimise saavutamine koostöö kaudu selliste osapooltega nagu ministeeriumid.

Vahetu koostöö Halmstadi (Rootsi) ja Rostocki (Saksamaa) sadamate vahel keskendub uute teenuste arendamisele. Scandria andis touke ka Rostocki ja Gedseri (Taanii) vahelise praamiliini arvamisele ELi meremagistraalide programmi koosseisus, mis võimaldas saada investeeringuid sadamate taristute kaasajastamiseks ja uute praamide hankimiseks.

Oluliseks eesmärgiks jääb ettevõtete kaasamine koostöösse: lühiajaliste huvide tõttu on neid keeruline kaasata pikaajalistesse strateegilistesse kontseptsioonidesse. „Kohalikul tasandil on läbi viidud mitmeid töötubasid ja teabeüritusi eesmärgiga tõsta teadlikkust projekti majanduslikest eelistest,” selgitab Neumüller.

Scandria projektile pandi alus 2009. aastal pärast 2007. aasta novembri Berliini deklaratsiooni, mis kutsus üles arendama Skandinaavia–Aadria koridoris atraktiivset transporditaristut ja konkurentsivõimelisi transpordiliike. Kui Scandria hõlmab piirkonna põhjaosa, siis selle sõsarprojekt SoNorA viib samasuguseid meetmeid ellu lõunaosas.

UURI LÄHEMALT

www.scandriaproject.eu



Rostocki sadam.

PORTUGAL — LAEVALIIKLUSE KORRALDAMISE SÜSTEEM ON UUS ARUKAS VAHEND LAEVALIIKLUSE JUHTIMISEKS

Projekt käivitus 2008. aastal ja jätkub

ERFi panus: 53 milj €

Riigi kaasrahastamine: 57 milj €

Portugali pika rannajoone tõttu seisab laevaliikluse juhtimise ees palju probleeme, alates laevaliikluse jälgimisest tiheda liiklusega vetel kuni rahvusvaheliste ohutusstandardite rakendamiseni. Nüüd võimaldab tänapäevane andmetöötlustehnoloogia ametiasutustel merel toimuvast samm ees olla ja koondada andmed riikliku mereliikluse andmebaasi.

Üle 800 km pikkune rannajoon on Põhja-Euroopa sadamate ning Vahemere ja Põhja-Aafrika sadamate vahelisel strateegilisel ühendusteel. Aastas seilab neis vetes umbes 70 000 alust – sealsetel laevateedel on pidevalt 250–300 laeva ning sama palju kala- ja lõbusõidulaevu. Kogu selle liikluse jälgimisel on lahenduseks laevaliikluse korraldamise süsteem (Vessel Traffic System, VTS), mille abil tagatakse rannikuvete turvalisus ning tullaakse toime ummikutega.

Kuidas see toimib?

Rannikuvete mereliikluse juhtimiskeskuses on alates 2008. aasta jaanuarist laevaliikluse jälgimiseks kasutusel laevaliikluse korraldamise süsteem. Korraga saab identifitseerida ligikaudu 300 laeva ning saadud informatsioon sisestatakse riiklikku mereliikluse andmebaasi.

Süsteemi kuulub ka kaks liikluseraldusskeemi: üks Roca neemel ja teine Sao Vicente neemel. Nende skeemide abil välditakse ummikuid kahes probleemses rannikulähedases kohas ning neil on osa ka ohutuse tagamisel. Ohtlike veoste, laevatüüpide, reisijate ohutuse alaste meetmete ja kalalaevadele esitatavate nõuete osas kehtivad ranged rahvusvahelised eeskirjad. Mõlemad liikluseraldussüsteemid kuuluvad Portugali ranniku kohustuslikku teavitussüsteemi (Coast of Portugal Mandatory Reporting System, COPREP), mis on jõus alates 1. juunist 2010.

Parimad süsteemid toovad riiklikku kasu

Süsteem koosneb rannikuvete laevaliikluse korraldamise süsteemist ja vie sadama samasugusest süsteemist ning need kõik kuuluvad riikliku mereliikluse juhtimise ametkonna pädevusse.

Kasu on järgmine:

- Portugal käib kaasaegse laevandustehnoloogia ja võimaluste osas ajaga kaasas.
- Tagatakse sadamate kaubanduslik tulevikupotentsiaal.
- Tähtsale kohale on tõusnud Portugali vete keskkonnakvaliteet ning seda toetab laevaliikluse korraldamise süsteemi kaudu saadav teave.
- Laevade ja rannikualade ametiasutuste vahelise kahe-suunalise teabevahetusega lihtsustatakse rannikuvete politseikontrolli. Igapäevase rannavalve osaks on nüüd ka salakaubaveo ja ebaseadusliku sisserände vastased meetmed.

Rahvusvahelisel tasandil on Portugal nüüd täielikult kaasatud ELi jälgimis- ja teabevahetussüsteemi SafeSeaNet. Rannikuvete laevaliikluse korraldamise süsteemi kaudu liigub tohutu hulk teavet, mida saab sisestada otse SafeSeaNeti süsteemi, kust Portugal saab samalaadset teavet teistest liikmesriikidest.

UURI LÄHEMALT

http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf

Rannikumereliikluse juhtimiskeskus.



SOFIA METROO PIKENDUS TOOB LINNASÜDAMESSE UUT ELU

See projekt on osa Bulgaaria transpordivaldkonna rakenduskavast aastateks 2007–2013

ERFi panus: 157 milj €

Riigi kaasrahastamine: 139 milj €

Bulgaaria võtab üldplaani käsile liiklusummikute ja saastuse probleemid ning eelkõige tehakse seda Sofia metroo laiendusprojektide kaudu, millest ühe kohaselt ehitatakse linnasüdames seni puuduv metroo keskosa.

Sofia kesklinna on kokku surutud üle 1,5 miljoni inimese, ligi viiendik riigi elanike arvust. Ajalooline keskus on tihedalt asustatud elu- ja kaubanduspiirkondadega ning viimase kümne aasta vältel toimunud kiire elanike sissevool on kaasa toonud järjest tõsisemad probleemid liiklusummikute ja saastusega. Elanikud sõltuvad suurel määral autodest, kuid oma koha eest teedel võitlevad ka bussid ja trammid. Põhjalik transpordilahenduste uurimine osutas selgelt, et metroo on parim võimalus kesklinna liikluse normaliseerimiseks.

Parem transport toob kesklinna ellu uue mõõtme

Uus liinilõik kesklinnast põhja pool asuvast Nadejda tänava ristmikust kuni Cherni Vrah'i puiesteeni lõunapoolses elamurajoonis on Bulgaaria transpordivaldkonna rakenduskava 2007–2013 tähtsaim projekt.

Sellega ehitatakse 6,5 km pikkune teelõik, mis teenindab seitset metroojaama ja millest saab II liini seni puuduv lõik, mis ühendab linna peamisest raudteejaamast ja bussijaamast põhja ja lõuna poole jäävaid punkte. Metroojoomadest viis on täiesti uued, kaks olemasolevat renoveeritakse põhjalikult.

Parem elu juba nüüd

Praegune esimene etapp on oluline samm linnaelanike ja mujalt linna tööle käivate inimeste igapäevaelu parandamisel. Selles linnaosas on tänavaliiklus aeglane ja närvesööv; sõidukiirus on praeguseks alanenud tasemele 8–10 km/h ja sellest tulenev õhusaaste on samuti suur probleem.

Kui I etapp 2012. aasta alguses lõpule viiakse, võib raudteetranspordi arvele langeda kuni 25% kõikidest reisidest, millega saab sõidukiirused viia tagasi tasemele 40 ja 50 km/h. See avaldaks suurt mõju õhusaastele, samuti müra- ja vibratsioonitaseme alandamisele.

Integreeritud, kiirem transpordivõrk tuleviku heaks

Vaadates kaugemale tulevikku, aastasse 2020, luuakse II etapiga veelgi integreeritum transpordivõrk. Pärast linna peamise raudtee- ja bussijaama vahelise ühenduse loomist on järgmiseks sammuks ühendus lennujaamaga, et tagada reisijatele 21. sajandi vajadustele vastav transpordisüsteem.

Seni on edusammud olnud julgustavad. Kõik projekti osad on kulgenud plaanipäraselt ja kooskõlas eelarvega – see näitab transpordi rakenduskava head juhtimist. Nii aidatakse kaasa positiivse majanduskeskkonna loomisele ja toetatakse ulatuslikumaid väljavaateid linnauuenduseks kesklinnas.

UURI LÄHEMALT

<http://metropolitan.bg/en>



Elu läheb paremaks ja äri hakkab õitsema – Sofia metrooliini kaasajastamine.

UUED VÕIMALUSED LA ROCHELLE'I SADAMAS VASTAVAD KASVAVA TURU VAJADUSTELE

Sadama arengule on kaasa aidanud mitmed eri kestusega projektid.

Piirkondlik investeerimisprogramm 2007–2013:
52 milj €

ERFi panus: 12,48 milj €

Riigi kaasrahastamine: 39,52 milj €

La Rochelle'i sadamat kirjeldab kindlustuskeskond Lloyds of London sõnadega „parim Atlandi ranniku sadam, suuteline teenindama üle 100 000 t kandevõimega laevu”. Sellelt domineerivalt positsioonilt on La Rochelle veelgi laienenud, et vastata laevanduse ja kaubanduse järjest kasvavatele nõudmistele. Uue St Marc'i sadama ehitus on lõpetatud ja sadam töötab, La Repentie'sse rajatav uus muul toob läbilaskevõimet veelgi juurde.

La Rochelle'i looduslikud eelised

La Rochelle on Atlandi ranniku ainus süvaveesadam, loodusliku kaitse moodustavad saared. Tegemist on Prantsusmaa tähtsaima metsasaaduste ja põllumajandustoodete, eelkõige teraviljaga tegeleva sadamaga ning nõudlus kasvab. Sadama strateegiline eesmärk on saavutada 2015. aastaks tootlikkus 10 milj tonni aastas. Sadama laienduse planeerimine ja arendamine algas 2000. aastal ning kulgeb lõpuleviimiseni 2012. aastal plaanipäraselt, tulemuseks on atraktiivne ja kaasaegne rajatis, mis vastab kõrgeimatele keskkonnanormatiividele.

St Marc'i sadam

St Marc'i sadam, mille ehitus lõpetati ja mis alustas tööd 2011. aasta märtsis, projekteeriti spetsiaalselt puistlastivedudeks. Tänu sadama sügavusele pole isegi raskeimate aluste puhul madalikule sõidu ohtu ning sadama majandusväljavaated on tänu suutlikkusele tulla toime suuremahuliste laevavedudega oluliselt paranenud.

La Repentie

Töödega alustati 2010. aasta septembris, et ehitada järgmine süvaveesadam pikkusega üle 1,4 km. Pärast St Marc'i sadama ehituse lõpetamist võimaldab see sadam La Rochelle'il rahuldada kasvavat nõudlust kõikide kategooriate laevavedude järele.

Siin on säästva arengu rõhutamine eriti oluline: võimalusel kasutatakse üksnes kohalikke materjale ning tohututes kogustes vajalik killustik ja kruus tuleb ringlussevõetuna enamasti mujalt sama piirkonna paikadest.

Juurdepääs raudteele ja maanteele

Oluline käimasolevaid investeeringuid iseloomustav joon on paranenud juurdepääs raudtee- ja maanteeühendustele ning täiustatud teenused. Nüüd on sadamal kõiki terminale ühendav 45 km pikkune raudteevõrk. Raudteesse on tehtud 4 miljoni euro suurune investeering, rõhuasetusega veostel. Maanteetaristu arendamine sadama peasissepääsu Jeumont'i ümbruses on näiteks, kuidas muuta sadamat atraktiivsemaks ja funktsionaalsemaks. Need tohutud investeeringud suurendavad sadama läbilaskevõimet ning uued võimalused toetavad majanduskasvu väljavaateid Poitou-Charentes'i piirkonnas. Kasvavad ka väljavaated sadamaga seotud töökohtade tekkeks Charentes-Maritime'i piirkonnas ning kogu piirkonna ees seisab tegus tulevik.

UURI LÄHEMALT

<http://www.larochelle.port.fr/en>

„Parim Atlandi sadam” sai veelgi paremaks.
La Rochelle'i sadama renoveerimistööd.



Projekt kestab 2007-2010

Ühtekuuluvusfondi toetus projektile: 87,2 milj €

Kogueelarve: 219 milj €

Sloveenia ja Horvaatia vaheline autosõit muutus hõlpsamaks pärast A2 kiirtee kahe viimase poolelioleva lõigu ehituse lõpuleviimist Dolenjska piirkonnas. Kokku ligi 15 km pikkune uus teelõik toob tänu sõidukiiruse tõusule, aja kokkuhoiule ja suuremale turvalisusele kasu nii kohalikul, piirkondlikul kui ka rahvusvahelisel tasandil.

2013. aastaks lisandub Sloveenia riikliku kiirteede ehitamise programmi raames 600 km kaasaegseid kiirteid jt üldkasutatavaid maanteid. Selle maanteevõrgu tähtsaks osaks on 175 km pikkune kogu riiki läbiv A2 kiirtee, mis ulatub Karavanke piiripunktist Austria piiril läbi pealinna Ljubljana kuni Obrezje piiripunktini Horvaatia piiril.

Uus taristu

Kaks viimatist projekti viidi lõpule A2 kiirteel Novo Mesto lähisel Pluska ja Ponikve vahelisel lõigul (7,6 km) ning Ponikve ja Hrastje vahel (7,2 km). Need teelõigud teenindavad varem kiirteed kasutanud sõidukeid.

Töid teostas DARS Motorway Company ning osaliseks rahastajaks oli ELi Ühtekuuluvusfond, ehitati 20 infrastruktuuri osa. Nende seas on Leščeveje kahesuunaline tunnel, viaduktid Doles, Ponikves ja Trebnjes, üheksa ristmikutunnelit, jalakäijate tunnel ning neli ülesõidusilda sõidukitele.

Sloveenia maanteefirma hoiab süsteemil silma peal.

Kasu on juba tunda

Uued kiirteelõigud avati 2010. aasta juunis. Enim kasu peaksid neist saama Kagu-Sloveenia elanikud tänu piirkonna kaubanduse ja turismi hoogustumisele, aga ka iga päev Ljubljanasse reisivate inimeste tee lühenemise tõttu. Suurenenud on liiklusohutus ja teede läbilaskevõime, kohaliku keskkonna parandamiseks püstitatakse müratõkked ja muud uued rajatised.

Uus kiirtee muudab paremaks ka transpordiühenduse Horvaatiaga, andes samas panuse Salzburgist (Austria) Thessalonikisse (Kreeka) ulatuva üleeuroopalise transpordikoridori nr 10 valmishitamisse. Seega on tegemist TEN-T võrgu olulise avardumisega Kesk- ja Ida-Euroopa suunal enne järgmist ELi laienemist.

Septembris 2008 avati liiklusele teinegi A2 kiirtee oluline osa (10 km) – Loode-Sloveenias asuv Vrba ja Peračica vaheline teelõik, mille viimane, Peračica ja Podtabori vaheline 2,4 km pikkune osa avatakse 2011. aasta juunis. Sedagi projekti kaasrahastas EL ning paranema peaks nii kohalik, siseriiklik kui ka transiitliiklus selles maantee „pudelikaelana“ tuntud piirkonnas.

UURI LÄHEMALT

www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx



RAUDTEE UUENDAMINE TŠEHHI VABARIIGIS TOOB RAHVUSVAHELIST KASU

Projekt kestab 2008–2011

Ühtekuuluvusfondi toetus projektile: 105 milj €

Kogueelarve: 144,2 milj €

Läbi Tšehhi Vabariigi viivad rongireisid on nüüd kiiremad, mugavamad ja turvalisemad tänu olulistele täiendustele riigi ida-läänesuunalises, kolmandas raudteetransiidi koridoris. 32-kilomeetrise liinilõigu ehituse lõpuleviimine koridori läänepoolseimas osas on oluline teetähis. See tähendab ka paremat raudteeühendust Saksamaaga ning on tähtis ka laiemalt üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) raames.

Tööd teostati Stříbro ja Planá u Mariánských Lázní linnade vahelisel lõigul. Eesmärgiks oli tõsta rööbastee ja sellega seotud taristu kaasaegsele Euroopa tasemele, parandades ühtlasi ühendusvõimalusi Praha, Pilseni ning Tšehhi ja Saksamaa piiri lähedal asuva Chebi linna vahel. Osaliselt ELi rahastatud projekt on üks üheksast raudtee kaasajastamise eraldiseisvast projektist raudteeliinil nr 170.

Kiiremad ja raskemad rongid

Alates 2008. aasta keskpaigast on parandatud peamiste rööbasteede pealisehitist ning viidud see vastavusse rahvusvahelise raskeveokite standardiga, võimaldades seeläbi 22,5-tonnise teljekoormusega rongide liiklust kiirusel 110 km/h. Uuendati ka kontaktliine, telekommunikatsiooniseadmeid, signalisatsioonivahendeid jms. Rekonstrueeriti või ehitati ümber kaheksa raudteeületuskohta.

Kui uus taristu on paigas, saavad kiireimad kallutustehnoloogiat kasutavad rongid arendada sellel liinil kiirust kuni 140 km/h, see tähendab kiiruse kasvu 50 km/h võrra. Sellega lüheneks Tšehhi Vabariigi ja Saksamaa vahel Praha-Chebi raudteetrassil sõitvate kohalike, rahvusvaheliste ning transiitreisi- ja kaubarongide sõiduaeg. „Hinnanguliselt on siinse ajasäästu väärtus raudteetranspordi jaoks üle 2 miljoni euro aastas,“ nendib Filip Hainall Tšehhi transpordiministeriumist.

ELi nõuetele vastav taristu

Suurem kandevõime tähendab, et nendel rööpmetel saab vedada rahvusvahelistele nõuetele vastavaid raudteekonteinereid ning sellega tõuseb töökindlus kaubavedudel. Ohutusvahendite ja sisedeadmete kasutamise ettevalmistamise tulemusel on trass saanud valmisoleku uusimate Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi ja Euroopa rongijuhtimissüsteemi seadmete paigaldamiseks.

Suurem liikumiskiirus, ohutus ja mugavus sellel liinil on kasuks nii oma piirkonna inimestele kui teistele. Hoogustuma peaks ka liiklus ja kaubandus TEN-T raudteetelje pikamaaliinil Ateenast (Kreeka) Nürnbergi Saksamaal. Seega toovad sellesse projekti tehtud investeeringud kasu kogu Euroopa Liidule.

UURI LÄHEMALT

Tšehhi raudteede infrastruktuuri amet: www.szdc.cz



Vedur vastrenoveeritud liinil Stříbros.

UUED TUULED LINNALIIKLUSES: AKTIIVNE REISIVÕRGUSTIK

Linnalise liikuvusega seotud harjumuste muutmine võib anda olulise panuse transpordiprobleemide lahendamisse ja sõltuvuse vähendamisse fossiilkütustest. Seistes silmitsi majanduskriisi ja pidevalt tõusva naftahinnaga, omandab see veelgi suurema tähtsuse. Projekt „Aktiivne reisivõrgustik” kutsuti ellu eesmärgiga vähendada väikestes ja keskmise suurusega linnades eraautode kasutamist, asendades selle teist liiki transpordiga.

Osana programmist URBACT II propageerib võrgustik kõndi ja jalgrattasõitu kui tõeliselt aktiivse liikumise võimalusi. Võrgustik keskendub eelkõige liikuvuse juhtimisele ja reisieadlikkusele. Projekti tähelepanu keskmes on teadlikkuse tõstmine. Kuna kasutada on juba üsna palju oskusteavet ja dokumenteeritud teadmisi taristu ja planeerimislahenduste käsiraamatute või projekteerimisjuhiste kujul, võtab võrgustik teadlikult sihikule selle teema „pehme mõõtme”:

- soovitud käitumise soodustamine ja soovimatu käitumise ohjeldamine asjakohaste „tõmba ja tõuka” strateegiatega abil;
- turundus;
- mõttemallide (sidusrühmad) ja käitumise (elanikud) muutmine;
- kergliikluse korraldamine ja selle sidumine ühistranspordiga;
- haridus ja koolitus.

Üldised ja konkreetsed ülesanded

Esimese sammuna viisid võrgustiku partnerid läbi olemasoleval jalgrattapoliitika auditi (Bicycle Policy Audit, BYPAD) põhinevad aktiivse liikumise auditid, et panna alus teabevahetusele ja õppele, kogemuste sõelumisele ning kohalike tegevuskavade koostamisele. Erinevalt muudest, ekspertide juhtimisel toimuvatest audititest olid kaasatud kolm sidusrühmade gruppi: poliitikud, kohalikud omavalitsused ja planeerijad, samuti kasutajad, kes on nüüd partnerlinnades URBACTi kohaliku tugirühma liikmed. Koos pandi paika tegevuskava põhielemendid, kaasa arvatud prioriteedid, peamised meetmed ja rakendamistingimused, samuti eri osalejate ülesanded.

Kõigi partnerite ees seisavad ühised teemad nagu ühtsete jalgrattasõidu ja kõndimise põhimõtete puudumine, tõenäoline võimalus asendada lühikesed autosõidud kõndimise või jalgrattasõiduga ning asjast huvitatud sidusrühma puudumine. Kuid tegelda tuli ka spetsiifiliste probleemidega ning seepärast keskenduvadki kohalikud tegevuskavad konkreetsele teemale (nt müra vähendamist käsitleva ELi direktiivi tervisemõju).

Projekti eestvedajaks on Austria linn Weiz. Partneriteks on Norderstedt (Saksamaa), Skanderborg (Taani), Serres (Kreeka), Novara ja Riccione (Itaalia), Radzionkow (Poola), Sebes (Rumeenia), Lugo (Hispaania), Ljutomer (Sloveenia), samuti Grazi Ülikool (Austria).

UURI LÄHEMALT

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





Transporditaristu on tähtis piirkondlikku arengut liikumapanev jõud. Tõhus transpordivõrk on oluline jätkusuutlikuks majanduskasvuks, aga ka territoriaalseks tasakaaluks. Mahajäänud piirkondade ees seisavad majandusarengu probleemid, mis osaliselt tulenevad ebapiisavatest transpordisüsteemidest ja halvast ühendusest riigi teiste piirkondade ning teiste ELi regioonidega. Pole juhus, et enamik EL 15 riikides asuvaid eesmärgi 1 piirkondi on ELi äärealadel, eemal nii oma riigi kui ka ELi majandustegevuse keskustest.

Tõukefondid ja Ühtekuuluvusfond on ajalooliselt olnud ELi mahajäänud piirkondades transporditaristu tasakaalustamatuse vähendamiseks vajalike investeeringute peamisi rahastamisallikaid. Vaatamata eelmistel programmiperioodidel eesmärgi 1 piirkondadesse tehtud suurtele investeeringutele oli perioodi 2000–2006 alguseks ELi eri piirkondade rahastamises ikka veel olulisi erinevusi nii kiirete reisimismooduste kui ka piirkondade vaheliste tõhusate ühenduste osas.

Transpordiprobleemid EL 12 riikides olid veelgi pakilisemad. Peamiseks puuduseks polnud mitte niivõrd lüngad teedevõrgus kui maanteed ja raudteede seisukord. Sõiduajad olid enamasti tunduvalt pikemad, kuna paljud maanteed ja raudteed vajasisid pärast aastatepikkust hooletussejätet hädasti remonti ning polnud ette nähtud toime tulema tänapäevaste liiklusmahtudega.

Keskkonnasäästlikkuse parandamiseks tuleb sihikule seada fondid

Ühtekuuluvuspoliitika abil on parandatud ELi maanteevõrgu seisukorda ja raudteetaristu kvaliteeti ning leevendatud tähtsamate sadamate ja lennujaamade läbilaskevõime piiranguid. See on aidanud toetada abikõlblike piirkondade majandusarengut. Maanteedele keskendunud projektide tähtsustamine programmiperioodil 2000–2006 ei aidanud siiski kaasa transpordiliikide ümbersuunamisele, mis on jäänud keskkonnasäästlikkuse tagamisel probleemiks, samuti pole tegeldud maanteeliikluse kasvu tagajärjel tekkivate ummikute ega muude probleemidega.

Kuna EL 12 peab vastavalt ELi nõuetele jätkama olemasolevate maanteevõrkude uuendamist, tuleks järjest enam transpordivaldkonna investeeringuid suunata säästvate transpordilahenduste tagamisele nii siseriiklikul kui ka piirkondlikul tasandil. Investeeringud peavad toetama põhieesmärke nagu süsiniku- ja muude heitkoguste vähendamine maanteetranspordis, liiklusummikute leevendamine ja liiklusohutuse suurendamine. Neid eesmärke tuleb toetada sihispärase investeeringutega, mis on suunatud ümbersuunamisele erasõidukite kasutamisele ja kaupade maanteeveolt.

Raudteega, eriti kiirraudteega seonduvalt tuleb ELi fondide rolli uurida ja nende kasutamist õigustada iga juhtumi puhul eraldi, nii et rahastatakse ainult sel juhul, kui edendatakse piirkondlikku arengut väljaspool teenindatavaid tähtsamaid keskusi. ELi strateegilise raudteevõrgu arendamiseks saab kasutada teisi rahastamisallikaid (nt TEN-T eelarvet). Lisaks näitab kogemus, et sageli on parimaks lahenduseks investeeringud tavaraudteesse, nii saavutatakse piirkonna areng väiksema raha- ja ajakuluga.

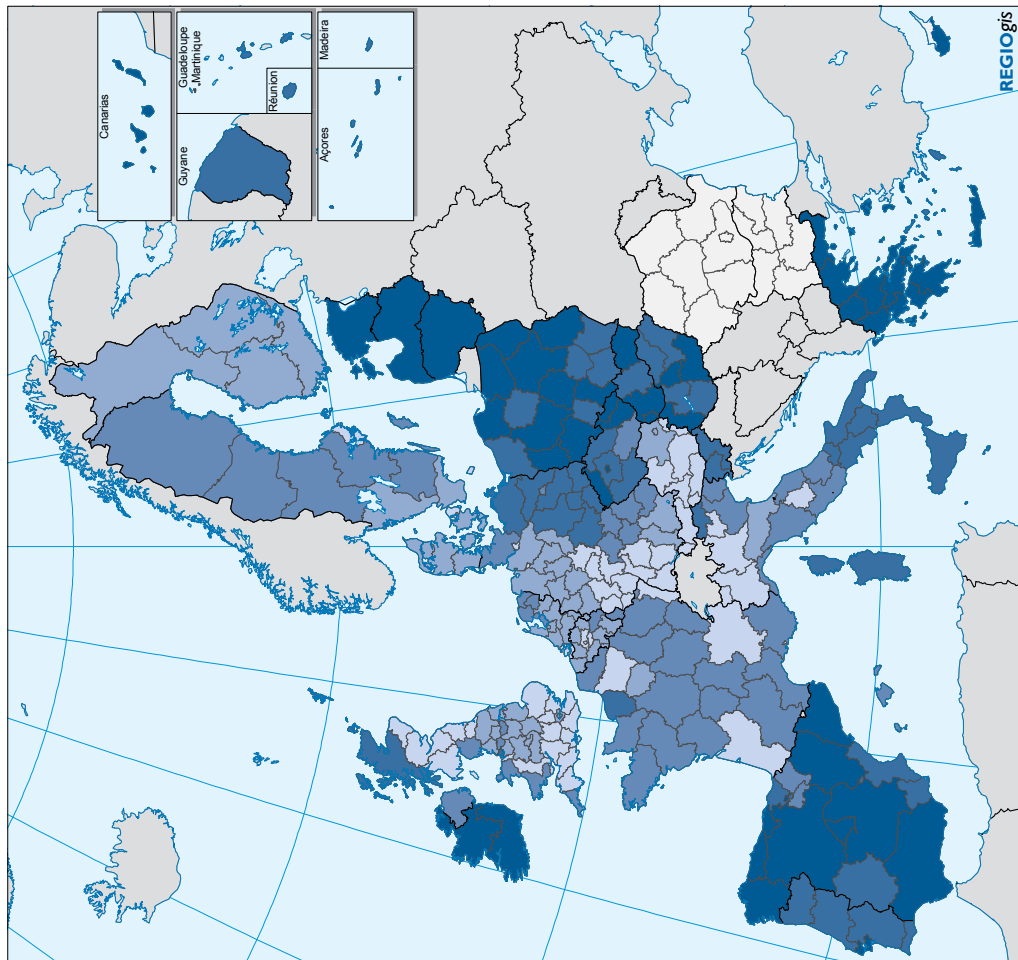
Muude transpordiliikide (lennu- ja meretransport) puhul, kus tulemused on ebaselgemad, peaksid investeeringud olema suunatud piirkonna arengule. ELi fondide kasutamise eelduseks peab olema teiste rahastamisallikate olemasolu seda tüüpi investeeringuteks. Näiteks investeeringud mitmeliigiliste ühenduste läbilaskevõimesse võivad olla kasulikumad kui investeerimine pelgalt mõne sadama läbilaskevõimesse.

Perioodi 2000–2006 järelhindamisel saadud andmed

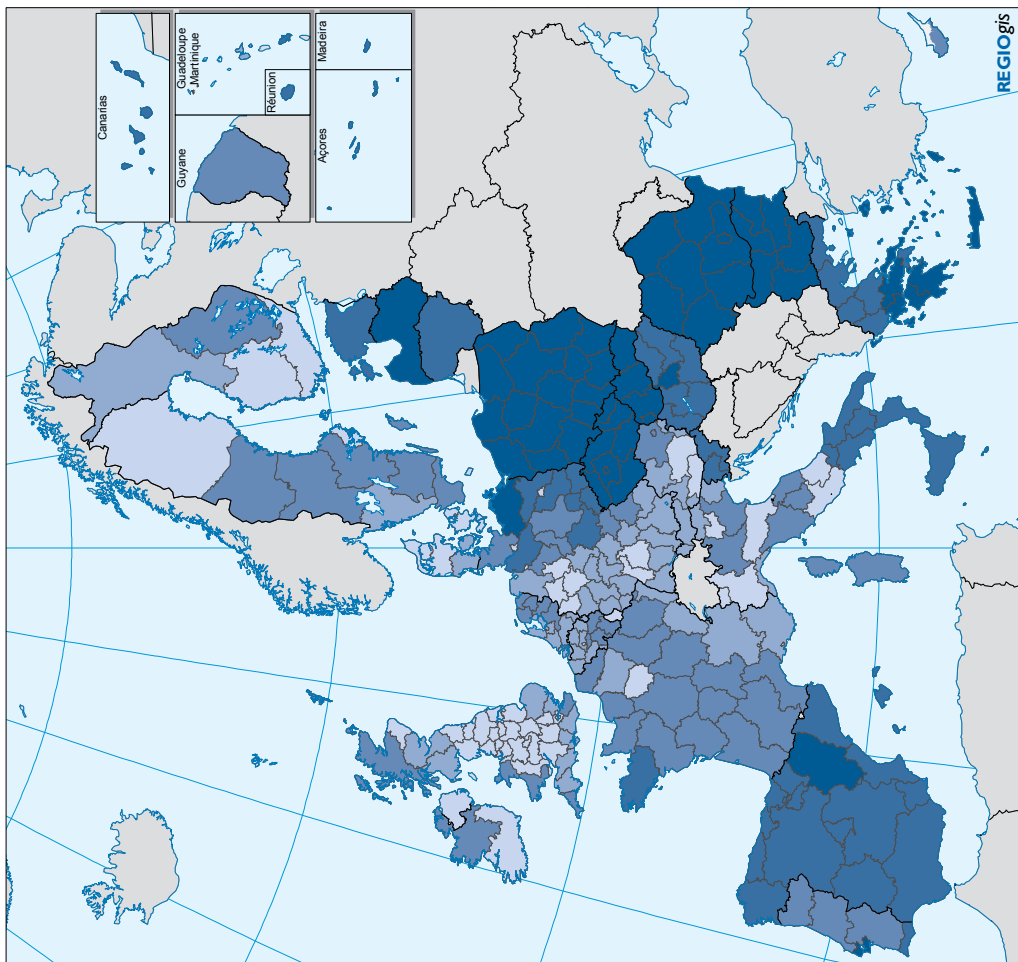
Kokku eraldati ERFist programmitöö perioodil transpordivaldkonnale ligikaudu 33,8 miljardit eurot. 17,2 miljardit eurot eraldati Ühtekuuluvusfondist.

- ERF kaasrahastas 13% kõikidest uutest kiirraudteeliinidest ja 24% kiirteede pikendustest.
- ERF kaasrahastas 26% EL 15s valmishitatud 7734 km kiirteedest ja 3000 km raudteeliinide uuendamisest.
- Ühtekuuluvusfondist kaasrahastati 1281 km uusi maanteed ja 3176 km rekonstrueeritud maanteed (kokku **4457 km** uusi ja rekonstrueeritud **maanteed**).
- Ühtekuuluvusfondist kaasrahastati 2010 km uusi raudteid ja 3840 km rekonstrueeritud raudteid (kokku **5850 km** uusi ja rekonstrueeritud **raudteid**).

Regionaalpoliitika investeeringud transporditaristusse, 2000–2006



Kavandatud regionaalpoliitika investeeringud transporditaristusse, 2007–2013



VIIENDAT ÜHTEKUULUVUSARUANNET KÄSITLEVA AVALIKU ARUTELU TULEMUSED

Viienda ühtekuuluvusaruande järelduste avalikku arutelu saatis suur edu: ajavahemikul 12. november 2010 kuni 31. jaanuar 2011 laekus üle 444 kaastöö, arvamust ühtekuuluvuspoliitika tuleviku kohta avaldasid sajad inimesed.

KES VASTASID?

- 26 liikmesriiki
- 225 piirkondlikku ja kohalikku ametiasutust
- 66 majandus- ja sotsiaalpartnerit
- 37 piirkondlikest teemadest huvitatud Euroopa huvirühma
- 29 kodanikuühiskonna organisatsiooni
- 21 kodanikku
- 15 eraettevõtet
- 8 akadeemilist ja teadusasutust
- 1 ELi institutsioon
- 9 muud sidusrühma

Suurendades ühtekuuluvuspoliitika lisandväärtust

Vastanud tunnustasid ühtekuuluvuspoliitika rolli Euroopa 2020. aasta strateegia eesmärkide edendamisel, kuigi paljud rõhutasid, et konkreetsete vajaduste rahuldamisel ja probleemide lahendamisel on vaja paindlikkust.

Vastanute jaoks oli tähtis ERFi, ESFi, Ühtekuuluvusfondi ja Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfondi (EAFRD) ning Euroopa Kalandusfondi (EKF) suurem omavaheline koordineeritus.

Kuigi oldi üksmeelel vajaduse suhtes muuta ühtekuuluvuspoliitikat tõhusamaks, väideldi kaastöös elavalt selle üle, kas teha seda tingimuslikkuse, stiimulite või tulemusreservi kasutamise kaudu.

Juhtimise tugevdamine

Kaastöös oldi üldiselt üksmeelel, et vaja on ambitsioonikat linnade arengustrateegiat, aga ka paremaid ühendusi linna- ja maapiirkondade vahel ning makropiirkondlike strateegiaid. Kuna ühtekuuluvuspoliitika hõlmab palju erinevaid juhtimistasandeid ja sidusrühmi, toetasid paljud vastanud seisukohta tugevdada partnerluse põhimõtet kohalike partnerite suurema kaasamise kaudu.

Ühtlustatud rakendussüsteem

Enamik vastanuid toetas rakendussüsteemi lihtsustamist, pooldati auditiprotseduuri uuendamist, samuti fondide suuremat koordineeritust. Üldine üksmeel valitses N+2 kohustustest vabastamise eeskirjade kehtivuse pikendamise osas vähemalt esimesel aastal, võimaluse korral sooviti pikendamist kuni N+3.

Ühtekuuluvuspoliitika ülesehitus

Enamiku vastanute sõnul tuleks ESF samal kujul säilitada, kuid ERFis tuleks saavutada sünergia ja suurem koordineeritus. Suurem osa vastanuid toetas ka vahepealsete piirkondade kategooria loomist järk-järgult kasutuselevõtu ja järk-järgult kaotamise mehhanismi asendamiseks.

Avaliku arutelu tulemusi kasutatakse 2013. aasta järgse õigusraamistiku analüüsis.

UURI LÄHEMALT

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5scr/index_en.cfm



KUUPÄEVAD 2011	SÜNDMUS	KOHT
15.–16. september	Kasu riikidevahelisest koostööst: 13 programmi – 1 eesmärk: parandada Euroopa piirkondade elukvaliteeti!	Katowice (PL)
10.–13. oktoober	Euroopa piirkondade ja linnade nädal (Open Days)	Brüssel (BE)
24.–26. oktoober	Balti arengufoorum ja ELi Läänemere piirkonna strateegia 2. iga-aastane sidusrühmade foorum	Gdańsk (PL)
27.–28. oktoober	Jeremie-Jessica konverents	Varssavi (PL)
24. november	Konverents: integreeritud lähenemisviis arengule – võti arukasse, jätkusuutlikkusse ja kaasavasse Euroopasse	Poznań (PL)
25. november	Ministrite mitteametlik kohtumine	Poznań (PL)
28.–29. november	ESPONi nädal – Espon 2013 seminar	Kraków (PL)

Lisateavet nende sündmuste kohta leiate Inforegio veebisaidi rubriigist Agenda:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/



Panorama ootab teie kommentaare ja küsimusi. Me tahame kuulda teie arvamust, võtke oma kogemuse jagamiseks meiega ühendust.

Kas sooviksite, et Inforegio Panorama järgmistes numbrites oleks juttu mõnel kindlal teemal? Palun andke meile sellest teada järgmisel meiliaadressil:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-ET-C

ISSN 1725-8200

© Euroopa Liit, 2011
Paljudamine on lubatud juhul, kui väljaandja on sellest teadlik.

Euroopa Komisjon, regionaalpoliitika peadirektoraat
teabevahetus, teave, suhted kolmandate riikidega,
Raphaël Goulet
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Bruxelles
E-post: regio-info@ec.europa.eu
Veebileht: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_et.htm

