

Euroopan alueiden komitean lausunto aiheesta ”Raja-alueiden puuttuvat liikenneyhteydet”

(2017/C 207/05)

Esittelijä: Michiel SCHEFFER (NL, ALDE), Gelderlandin lääninvaltuuston johtokunnan jäsen**POLIITTISET SUOSITUKSET****EUROOPAN ALUEIDEN KOMITEA**

1. toteaa, että Euroopan yhdentyminen ilmenee ensi sijassa rajoilla. Avoimet rajat ja ihmisiä yhdistävät infrastruktuurit muodostavat Eurooppa-ajatuksen ytimen. Euroopan raja-alueiden kehitykseen vaikuttaa tässä yhteydessä ratkaisevasti kaupunkien, yritysten ja kansalaisten väliset yhteydet molemmin puolin rajaa mahdollistavan infrastruktuurin olemassaolo.

Hiljattainen pakolaiskriisi, joka on johtanut rajojen sulkemiseen, on tuonut monille rajoilla sijaitseville alueille uusia haasteita alueen yhdenmetyksen kehityksen kannalta.

2. Raja-alueita pidetään enenevästi toiminnallisina alueina, jotka voivat hyödyntää tarjolla olevaa kasvu- ja työllisyyspotentiaalia vain, mikäli rajan kummallakin puolella sijaitsevien seutujen ja eurooppalaisen verkon välillä on riittävät yhteydet. Muuttoliikkeen vaikutuksia raja-alueilla tulisi arvioida tasapainoisella tavalla rajatyöntekijöiden, kuluttajien, pk-yritysten ja matkailijoiden edut huomioon ottaen.

3. toteaa, että alueiden ja maiden välisen yhteistyön tulee tähdätä lisäksi työllistymisen helpottamiseen molemmin puolin rajaa. Infrastruktuurin ja korkeatasoisten liikenneyhteyksien kehittäminen kannustaa raja-alueiden asukkaita ottamaan vastaan koulutustaan vastaavaa työtä vaikka kauempaakin asuinpaikastaan. Tämä lisäisi työllisyysastetta sekä pätevyyksien ja työmarkkinatarpeiden kohtaantoa, jolloin henkilöresursseja hyödynnettäisiin paremmin. Tässä ei ole kyse pelkästään talousalueiden vaan myös palveluiden saavutettavuudesta.

4. Tämän lausunnon keskipisteessä ovat rajatylittävät yhteydet rautatie- ja maantieliikenteessä sekä vähäisemmässä määrin vesiliikenteessä. Lausunnossa käsitellään pelkästään Euroopan sisäisiä raja-alueita. AK on kuitenkin ilmaillu-strategiasta antamansa lausunnon ⁽¹⁾ huomioon ottaen tietoinen niin lento- kuin meriyhteyksien merkityksestä syrjäisten ja saaristoalueiden, syrjäisimpien alueiden sekä läheisten rajaseutujen välillä. Komitea kehottaa komissiota huolehtimaan siitä, että tämä tilanne otetaan huomioon TEN-T-ohjelman tulevassa tarkistuksessa.

5. Yhteyksien puuttuminen raja-alueilla on osa laajempaa kysymystä eli paikallisen ja alueellisen infrastruktuurin kehittämiseen tarvittavien määrärahojen puutetta. Tarvitaan innovatiivista ajattelua liikkuvuuskysymysten ratkaisemiseksi raja-alueilla.

6. Euroopan unioni on viime vuosina keskittynyt lähinnä keskitettyjen ratkaisujen etsimiseen suuren mittakaavan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja varten erityisesti Verkkojen Eurooppa -välineen mutta myös Horisontti 2020 -puiteohjelman avulla. Suhteellisen vähän varoja on saatavissa sellaisille hajautetuille välineille kuin raja-alueiden pienen mittakaavan puuttuvien yhteyksien luomista tukeva Interreg-ohjelma, vaikka näissä ohjelmissa otetaan paljon paremmin huomioon asianomaisen rajatylittävän alueen paikalliset tarpeet.

7. Verkkojen Eurooppa -välineestä on vuosina 2014–2020 rahoitettu jo lukuisia merkittäviä hankkeita liikkuvuuden edistämiseksi unionissa, ja tähän liittyvät resurssit on jo suurelta osin osoitettu. Olisikin tärkeää uudistaa Verkkojen Eurooppa -välinettä koskeva taloudellinen sitoumus ja lisätä sen varoja, myös edistämällä toimia kattavien verkkojen sekä Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan yhteysjärjestelmän toteuttamiseksi raja-alueilla.

⁽¹⁾ COR-2016-00007.

8. Keskeinen tehtävä on näin ollen myös taloudellisten tukimahdollisuuksien selvittäminen ja tuen osoittaminen rajatylittävien liikenneyhteyksien luomiseen, kehittämiseen tai uudelleenavaamiseen. Näin pyritään kohteilemaan valtioita aiempaa yhdenmukaisemmin yhteisrahoitusjärjestelyissä. Jäsenvaltioilla on kuitenkin tärkeä rooli toiminnan rahoittamisessa.

9. Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) on ratkaisevan tärkeä Euroopan alueiden kestävä kehityksen kannalta. Valtaosa taloudellisista voimavaroista ohjataan ydinverkkokäytäviin. Yhteyksiä paikallisiin ja alueellisiin kattaviin verkkoihin ei tulisi kuitenkaan unohtaa. Euroopan komission lokakuussa 2016 Verkkojen Eurooppa -välineen puitteissa käynnistämä menettely nimenomaan rajatylittäviä yhteyksiä koskevia TEN-T-hanke-ehdotuksia varten on erittäin tervetullut ensimmäinen askel.

10. Verkkojen Eurooppa -välineen menettely puuttuvia rajatylittäviä yhteyksiä koskevia hanke-ehdotuksia ajatellen on hyvä esimerkki mahdollisesta tuloksesta, kun Euroopan komissio, Euroopan parlamentti ja Euroopan alueiden komitea, jäsenvaltiot ja asianomaiset itsehallintoalueet tai alueet tekevät toimielintenvälistä yhteistyötä raja-alueiden yhteisten haasteiden kartoittamiseksi, mahdollisten ratkaisujen hahmottelemiseksi ja tarvittavien resurssien tarjoamiseksi haasteiden ratkaisemiseen. Tämä yhteistyö voisi auttaa mahdollisten päätelmien tekemisessä Verkkojen Eurooppa -välineen tulevasta muodosta vuoden 2020 jälkeen, ja se voisi toimia vastaavien toimenpiteiden mallina muilla EU:n toimintapolitiikan aloilla.

11. EU:n monivuotisen rahoituskehiksen tarkistus vuoden 2016 lopussa ja parhaillaan käytävät keskustelut vuoden 2020 jälkeisen koheesiopolitiikan muotoilemisesta tarjoavat erinomaisen tilaisuuden esittää uusia ehdotuksia puuttuvan infrastruktuurin rakentamiseen raja-alueille suunnattavasta EU-tuesta. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti tarkoituksenmukaisin ratkaisu olisi, että mahdollistetaan tämän infrastruktuurin (pienimuotoinen infrastruktuuri mukaan luettuna) rahoitus rajatylittävän yhteistyön ohjelmien (Interreg A) puitteissa ja lisätään näin ollen tarkoitukseen kohdennettavia varoja.

12. Selvityksessä *The potential of closing missing links of small scale infrastructure in Europe's border regions for growth and employment* ⁽²⁾ on esitetty joukko tapaustutkimuksia, jotka tukevat tätä näkemystä.

Talouskehityksen mahdollisuudet

13. Rajoilla sijaitsevia alueita pidetään usein syrjäisinä, mutta ne voivat olla talouden solmukohtia. Hyvin toimiva liikennejärjestelmä on tässä edellytys alueelliselle talouskasvulle ja yhteenkuuluvuudelle sekä rajatylittävien toiminnallisten alueiden potentiaalin kehittämiseksi. Nimenomaan raja-alueilla voidaan vielä tehdä paljon talouskehityksen ja työpaikkojen lisäämisen eteen.

14. kiinnittää huomiota siihen, että monet alueet saavat hyötyä rajatylittävästä kaupankäynnistä. Kuluväylien kehittäminen sekä maantie-, rautatie- ja vesiyhteyksien laadun parantaminen edistäisivät epäsuorasti sosioekonomisten ongelmien ratkaisemista, mm. työttömyyden vähentämistä ja asukkaiden elintason kohottamista. Näiden näkökohtien on oltava etusijalla käytettäessä raja-alueita varten tarkoitettua rahoitusmekanismia.

15. Matkailu voi toimia infrastruktuurin parantamisen moottorina. Ja päinvastoin: infrastruktuurin parannukset voivat vuorostaan kasvattaa matkailua. Tällaisia katalysaattoreita tulisi hyödyntää kehityksen vauhdittamiseksi. Ei tule myöskään unohtaa rajatylittävien pyörätieverkostojen merkitystä matkailuarvon lisäämisen kannalta.

16. Rajatylittävien yhteyksien kohdalla markkinakysynnän muodostuminen voi kestää pitempään. Lisäksi korkeammat kustannukset johtavat etenkin käynnistysvaiheessa herkästi horjuvaan kustannusten ja hyödyn tasapainoon. Tämä on otettava huomioon hankkeiden rahoittamisessa. Hankkeiden rahoitusjärjestelyt ovat ratkaisevan tärkeitä myös investointien tuoton näkökulmasta ja siksi, että ne vaikuttavat rajatylittävän yhteistyön ohjelmien ja liikenteen kehittämisohjelmien yhteydessä tehtyjen infrastruktuuri-investointien taloudelliseen toimintaan. Rahoituslähteiden erilaiset kokoonpanot, oman rahoituksen määrä, toiminnan rahoittamisaste ja konsortion osapuolille aiheutuvat kulut ovat kaikki merkittäviä tekijöitä hankkeiden kannalta. Komitea suosittaa kaikki nämä osatekijät huomioon ottaen, että kun liikennejärjestelmään tehtävät muutokset ovat mittavia kummassakin asianomaisessa maassa, määritetään kullekin raja-alueelle omat suuntaviivat ja säännöt, jotka ovat jäsenvaltioille yhteisiä, jotta taattaisiin entistä tehokkaammin hankkeiden rahoituskelpoisuus.

⁽²⁾ <http://cor.europa.eu/en/documentation/studies/Documents/Potential-missing-link.pdf>

Infrastruktuuri ja palvelut

17. Puuttuvien yhteyksien luominen käsittää infrastruktuurin rakentamista mutta myös uusien julkisen liikenteen yhteyksien ja tavarakuljetusten kaltaisten palveluiden edistämistä. Kyse voisi olla myös olemassa olevan reitin avaamisesta uudelleen. Markkinakysynnällä on tässä määrävä rooli uusien yhteyksien toteuttamiskelpoisuuden kannalta.

18. Puuttuvien rajatylittävien yhteyksien luomiseksi tarvitaan yhdenmukaista lähestymistapaa tavaroiden ja henkilöiden kuljettamiseksi kaikilla liikennemuodoilla: maantie-, rautatie- ja vesiliikenteessä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä esteettömään rajatylittävään lippujärjestelmään ja tiedotukseen, jotka edistävät intermodaalisuutta. Siksi olisi olennaisen tärkeää, että tällaisia yhteyksiä liikennöivät eri yritykset, erityisesti valtio-omisteiset yritykset, sekä valtiot ja alueet toimivaltuuksiensa puitteissa otetaan toimintaan mukaan ja että niiden toimia koordinoidaan.

19. Ensimmäinen askel on julkisen liikenteen aikataulujen yhteensovittamisen parantaminen raja-alueilla. Toisena askeleena voi olla rajatylittävien toimilupien myöntäminen julkisen liikenteen harjoittajille.

20. Hitaalla liikenteellä, kuten pyöräilyllä, voi olla raja-alueilla tärkeä rooli. Pyöräily täydentää monissa tapauksissa julkisia liikennevälineitä. Erityisesti ruuhkaisissa kaupungeissa pyöräilyä harrastetaan yhä enemmän ja se on yhä kilpailukykyisempi vaihtoehto. Tätä varten tarvitaan rajatylittävää lähestymistapaa ja laadukasta rajatylittävää pyöräteiden verkostoa. Eurooppalaiseen pyöräilyreitistöön liittyvän liikenteen kehittäminen auttaa myös parantamaan yhteyksiä matkailukohteisiin, ja sitä voidaan tästä näkökulmasta pitää sosiaalisena ja taloudellisena tavoitteena.

21. Myös maaseutumaisemilla ja taloudellisesti heikommin kehittyneillä alueilla on suositeltavaa huolehtia kokonaisvaltaisesta suunnittelusta, jotta voidaan välttää työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuteen liittyviä ongelmia.

Rajatylittävää yhteistyötä tarvitaan useilla tasoilla

22. Rajanylityspaikkoja on oltava pääinfrastruktuuriverkon lisäksi myös kattavilla verkoilla. Tämä mahdollistaa joustavamman työmatkaliikenteen sekä molemmiin puolin rajaa sijaitsevien työpaikkojen saavutettavuuden. Saumattoman liikennejärjestelmän luominen vaatii entistä tiiviimpää rajatylittävää yhteistyötä kaikkien hallintotasojen ja asianomaisten kumppaneiden välillä.

23. Se edellyttää myös yhteistä poliittista aloitteellisuutta Euroopan parlamentilta, Euroopan komissiolta, Euroopan alueiden komitealta ja jäsenvaltioilta, ja siihen voisi sisältyä seuraavat osat:

- käytetään Euroopan komission meneillään olevaa rajatylittävää analyysiä rajatylittävien liikennehankkeiden olemassa olevien esteiden poistamiseen. Alueiden komitea on sitoutunut aktiiviseen rooliin näiden esteiden voittamisessa;
- perustetaan foorumi olemassa olevien hankkeiden arvioimiseksi sekä suuntaviivojen ja hyvien käytänteiden levittämiseksi;
- kehitetään Euroopan komission MOVE-pääosaston vahvalla tuella yhteinen raja-alueiden liikenneinfrastruktuurihankkeiden valmisteluväline, jolla edistetään tiedonvaihtoa ja yhteistyötä rajatylittävien liikkuvuushaasteiden alalla;
- käytetään Interreg A -ohjelmia rajatylittävän infrastruktuurin ja rajatylittävien palveluiden sekä palveluiden integroinnin suunnittelun parantamiseen ja hyödynnetään paremmin eurooppalaista alueellista yhteistyön yhtymää (EAYY) rajatylittävien investointien toteuttamiseksi – myös jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisillä rajoilla – ja erityisesti rajatylittävien liikenneinfrastruktuuriolosuhteiden kehittämiseksi sekä muita rajatylittävän yhteistyön rakenteita, jotka edistävät tätä suunnittelua institutionaalisen toimintansa kautta.

24. Yksi osa aloitetta voisi olla yhteinen raja-alueiden liikenneinfrastruktuurihankkeiden sekä toimintasääntöjen yhdenmukaistamisen valmisteluväline, jota voidaan valvoa ja tukea poliittisella tasolla.

Euroopan komissiossa MOVE-pääosasto voisi toimia rajatylittäviin liikkuvuusongelmiin ja hankkeiden valmisteluvälineeseen liittyvien aloitteiden, tiedonvaihdon ja yhteistyön koordinoijana.

25. Interreg-ohjelma voi olla muutakin kuin pelkästään rahoitusväline: sillä voidaan myös edistää rajatylittävän infrastruktuurin ja rajatylittävien palveluiden suunnittelun parantamista. Interreg A -ohjelman puitteissa tapahtuvalla yhteistyöllä voi olla suuri merkitys rajatylittäviin liikkuvuusongelmiin liittyvässä koordinoinnissa ja tällaisten ongelmien ratkaisemisessa.

26. Investointeja voitaisiin hyödyntää paremmin eurooppalaisen alueellisen yhteistyön yhtymän (EAYY) avulla. Se tuo myös etuja rajatylittävien liikenneinfrastruktuuriosien kehittämisen kannalta.

Kansalaisten varhainen osallistuminen

27. Kansalaiset on kutsuttava osallistumaan rajatylittävien hankkeiden kehittämiseen varhaisesta vaiheesta alkaen. Se on ratkaisevan tärkeää erityisesti hankkeiden onnistumisen kannalta ja lisää hankkeiden hyväksyntää. Se myös vahvistaa ihmisten tietoisuutta raja-alueen tarjoamista mahdollisuuksista.

28. Rajatylittävien yhteyksien kehittämisessä on otettava huomioon muuttuva suhtautuminen avoimiin rajoihin. Erityisinä syinä tähän voidaan mainita pakolaiskriisi, työttömyys ja nationalismien nousu.

29. katsoo, että on tarpeen edistää aloitteita toisiinsa rajoittuvien Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja unionin naapurimaiden raja-alueilla elävien yhteisöjen integroimiseksi keskenään. Tuki liikenneyhteyksien verkottumiselle edistäisi keskinäistä ymmärtämystä. Nämä parannukset toisivat kansalaiset ja yritykset lähemmäksi toisiaan, millä olisi suotuisia vaikutuksia kansalaisten elämänlaatuun rajan molemmin puolin.

Tarve tekniikan ja lainsäädännön yhdenmukaistamiseen

30. Tekniikan, lainsäädännön ja rahoituksen yhdenmukaistaminen on tarpeen, jotta rajatylittävälle infrastruktuurille voidaan luoda hyvät yhteydet ja jotta lähestymistapa siihen olisi sama eri jäsenvaltioissa. Ennen kaikkea on standardisoitava rautatielinjoja ja -yhteyksiä, esimerkiksi sähköistämisen ja eurooppalaisten turvajärjestelmien (ERTMS) osalta ja jotta voidaan ratkaista monissa Itä-Euroopan maissa sovellettavista erilaisista raideleveysstandardeista johtuvat ongelmat. Teknisten näkökohtien yhteensovittamisen yhteydessä on mainittava myös viestintää ja tiedonlevitystä haittaavien esteiden poistaminen ja yhteisen alustan perustaminen käyttäjille suunnattua tiedotusta, lippujen verkkomyyntiä ja infrastruktuuria koskevan tiedonvälityksen modernisointia varten. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi olennaisen tärkeää, että toimintaan otetaan mukaan rajatylittävien yhteyksien osalta toimivaltaiset rautatieinfrastruktuurista vastaavat valtiotason viranomaiset ja että niiden toimia koordinoidaan.

31. Teknisen yhdenmukaistamisen lisäksi tarvitaan myös sääntelyn ja lupamenettelyjen yhdenmukaistamista, jotta voidaan sovittaa rajatylittävien toimien toteuttamisaikatauluja yhteen. Julkisen liikenteen rajatylittävien toimilupien myöntäminen voi vauhdittaa rajatylittävän liikennejärjestelmän parantamista. Tarvitaan paljon enemmän yhteistyötä rajatylittävien alueellisten liikennealueiden ja rajatylittävien liikenneviranomaisten kanssa.

32. Olisi sovellettava ja mahdollisesti laajennettava Luxemburgin esittämää ehdotusta luoda väline erityisten säännösten käyttöönottamiseksi ja soveltamiseksi rajatylittävillä alueilla, sillä se mahdollistaisi yhden maan oikeudellisten ja teknisten säännösten soveltamisen naapurimaassa pienten rajatylittävien liikenneyhteyssuhteiden kohdalla. Näin voitaisiin vähentää teknisiä esteitä sekä kustannuksia. AK kehottaa komissiota tarkastelemaan ehdotusta eurooppalaiseksi rajatylittäväksi yleissopimukseksi raja-alueita koskevista erityisistä säännöksistä, arvioimaan sen mahdollista soveltamista ja tekemään ehdotuksen menettelytavoista sen täytäntöönpanemiseksi.

Infrastruktuuri avaa rajoja ja ansaitsee rahoitusta

33. Valtaosa (95 prosenttia) EU:n määrärahoista (TEN-T-CEF) ohjataan nyt Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkkokäytäviin. Kattavan verkon pienet hankkeet ja yhteydet Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon eivät nykyisin monestikaan täytä ehtoja (yhteis)rahoituksen tai kansallisen rahoituksen saamiselle, vaikka ne ovat keskeisen tärkeitä erityisongelmien ratkaisemiseksi sekä rajatylittävien suhteiden ja talouksien kehittämiseksi. Tämä johtuu osittain rajasijainnista. Kotimaisilla reiteillä ja yhteyksillä on usein suurempi volyymi.

34. Suhteellisen pieniä toisiinsa liittyviä hankkeita niputtamalla voitaisiin edistää merkittävästi esteiden poistamista raja-alueilla. Rajatylittävillä pienillä infrastruktuurihankkeilla tulisi siksi olla yhtä tärkeä asema EU:n asialistalla kuin TEN-T:n tapaisilla suuremmilla hankkeilla. Infrastruktuuriin liittyvien toimenpiteiden lisäksi on asianmukaista korostaa erityisesti palvelujen kehittämisaloitteita ja rajavaltioiden koordinoimia aloitteita, joiden tarkoituksena on hallita liikenteen kysyntää.

Tällaisia ovat esimerkiksi toimet, joilla pyritään vähentämään yksityisautoilua ja edistämään joukkoliikennettä ja ajoneuvojen yhteiskäyttöä. Infrastruktuuri-investointeihin tarvitaan EU:n varojen lisäksi myös omia rahoitusosuuksia. EU:n varoin (ERI-rahastot) rahoitettuihin pieniin ja suuriin hankkeisiin tarvitaan omaa rahoitusta hankkeen kumppaneilta. Tätä panosta tulisi jäsenvaltioiden tasolla täydentää kansallisella (yhteis)rahoituksella, jonka suuruus voi vaihdella, jäsenvaltiossa sovellettavan toimivaltajaon pohjalta. Rajatylittävät hankkeet sekä konsortion osapuolten rahoitusvakaus ovat takeita täytäntöönpanon ja varainkeruun onnistumiselle.

35. Tavaraliikenteen osalta voi olla järkevää edistää toimenpiteitä, joilla yhdenmukaistetaan tieliikennesääntöjä, ja laatia aloitteita, joilla vähennetään eräissä jäsenvaltioissa voimassa olevista rajoituksista aiheutuvia vaikutuksia maantieliikenteeseen, sekä edistää rautatie- ja maantiekuljetukset yhdistävien intermodaaliterminaalien kehittämistä rajatylittävän liikenteen helpottamiseksi.

36. Vaihtoehtoiset rahoitusmallit voivat olla avuksi, ja julkisia hankintoja koskevien sääntöjen ja valtiontukisääntöjen yksinkertaistaminen on tässä yhteydessä olennaisen tärkeää. EU:n suorien rahoitusvarojen käytön suunnittelussa voi heti hankkeen kehitysvaiheesta alkaen ilmetä epävarmuutta valtiollisten ja valtiosta riippumattomien tahojen omien rahoitusosuuksien takeista. Kun otetaan huomioon infrastruktuuri-investointien laajuus, olisi aiheellista harkita omien varojen rahaston perustamista liikenteen kehittämistä ja hankkeiden kehittelyn tukemista varten sekä yhteisten ja kansallisten rahastojen perustamista. Rajatylittävän yhteistyön hankkeissa kumppanuusjärjestelyt voivat joutua ongelmiin jo suunnitteluvaiheessa omien rahoitusosuuksien puuttumisen vuoksi.

37. Euroopan strategisten investointien rahasto (ESIR) tarjoaa mahdollisuuksia raja-alueiden liikenne- ja infrastruktuurihankkeiden innovatiivista rahoitusta varten. AK pitää siksi tervetulleena, että ESIR 2.0:ssa keskitytään voimakkaammin entistä useampien rajatylittävien ja kestäväpohjaisten hankkeiden rahoittamiseen.

38. ESIR toimii paremmin, jos on olemassa rajatylittäviä rahoituslaitoksia tai rajatylittävää yhteistyötä. Tulisi tarkastella, miten EAYY:t voisivat soveltua tähän tehtävään ja miten niitä voitaisiin hyödyntää ESIRin ja EIP:n tukikelpoisuuden saavuttamiseksi.

39. ESIR-rahaston yhteydessä on aiheellista kehittää lisää rahoitusvälineitä takuita varten, jotta voidaan toteuttaa sellaisia rajatylittävän toiminnan kannalta tärkeitä toimia, joiden kannattavuus on alhainen, vaikka ne ovat keskeisen tärkeitä verkon sekä liikkuvuuden ja palveluiden parantamisen kannalta.

40. Olemassa olevan ja paljon käytetyn rautatieinfrastruktuurin sähköistäminen voisi olla hyvä kohde ESIRin koordinoitulle hyödyntämiselle.

Maantiede ja kustannustehokkuus ovat tärkeitä tekijöitä

41. Kaikilla raja-alueilla ei ole samoja erityispiirteitä, eivätkä ne ole samalla tasolla. On olemassa suurkaupunkialueita ja myös maaseutumaisempia alueita, jotka sijaitsevat rajaseudulla. Maantieteellinen sijainti ja luonnonesteet vaikuttavat mahdollisuuksiin luoda asianmukaisia ja tehokkaita rajatylittäviä yhteyksiä sen lisäksi, että ne ovat tekijöitä, joiden vuoksi toimita tulisi suosia sellaisia maaseutumaisempia tai syrjäisempiä alueita, joilla on strateginen sijainti ja joilla ei juuri ole rajatylittäviä yhteyksiä. Alueellisessa kehityksessä ilmenevien erojen vuoksi taloudelliset ja sosiaaliset ilmiöt ja etenkin työllisyystilanne vaikuttavat kolmansien maiden vastaisilla rajaseuduilla huomattavan paljon raja-alueiden taloudelliseen kehittämistyöhön.

42. Saaristoalueilla lautat muodostavat usein ainoan yhteyden ympäröivään alueeseen. Tähän näkökohtaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.

43. Erityistä huomiota tulee kiinnittää myös vuoristossa sijaitseviin raja-alueisiin, koska eräät vuoristoketjut muodostavat hyvin vaikeasti ylitettäviä rajaesteitä, jotka edellyttävät erityistä ja kallista infrastruktuuria (maasiltoja, tunneleita). Parantamalla vuoristoalueiden rautatieyhteyksiä voidaan vähentää merkittävästi hiilidioksidipäästöjä ja kohentaa ilmanlaatua sekä optimoida matkailupotentiaalia ja näin edistää vuoristoalueiden väestökehityksen ja ympäristön elinvoimaisuutta.

44. Rajatylittävien hankkeiden kehittämisen ja niihin liittyvien päätösten yhteydessä on laadittava kustannus-hyötyanalyyskejä ja valmistelutoimia, joilla varmistetaan kehittämishankkeiden onnistuminen. Rautatielinjan kaltainen infrastruktuuriyhteys on usein hyvin kallis. Hankkeita toteutettaessa on pohdittava olemassa olevia hankintamenettelyjä, oikeudellisia ja taloudellisia menettelyjä sekä riskien arviointimenettelyjä, jotka ovat usein erilaisia eri jäsenvaltioissa. Lisäksi myös rautatieyhteyden käyttökustannukset on otettava huomioon päätöksentekoprosessissa.

45. Perustaksi ei pidä ottaa pelkästään lyhyen aikavälin taloudellisia analyyseja, vaan huomiota on kiinnitettävä myös uusien yhteyksien strategiseen arvoon, sillä ne voivat vauhdittaa (syrjäisten) raja-alueiden kehitystä. Rajatylittävien hankkeiden yhteydessä onkin otettava heti infrastruktuurin suunnittelu- ja kustannusarviovaiheesta lähtien huomioon myös jäsenvaltioiden käyttöön ottamat liikenteen kehittämisstrategiat ja asiaan liittyvät kansalliset kehittämisstrategiat, jotka koskevat ympäristönsuojelua, teknologista tutkimusta ja innovointia, ja varmistettava johdonmukaisuus näiden kanssa.

Bryssel 8. helmikuuta 2017.

*Euroopan alueiden komitean
puheenjohtaja*

Markku MARKKULA
