

Itä-Eurooppa takaisin raiteilleen

Latvian, Puolan ja Slovenian rautatiet EU:n koheesiopolitiikan kohteena

Markus Kujawa
Pro gradu -tutkielma
Alue- ja kulttuurintutkimus
Itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian linja
Maailman kulttuurien laitos / Aleksanteri-instituutti
Helsingin yliopisto
Huhtikuu 2014

Tiedekunta/Osasto □ Fakultet/Sektion – Faculty Humanistinen tiedekunta		Laitos □ Institution – Department Maailman kulttuurien laitos / Aleksanteri-instituutti	
Tekijä □ □ □ Författare – Author Markus Kujawa			
Työn nimi □ □ Arbetets titel – Title Itä-Eurooppa takaisin raiteilleen – Latvian, Puolan ja Slovenian rautatiet EU:n koheesipolitiikan kohteena			
Oppiaine □ Läroämne – Subject Alue- ja kulttuurin tutkimus / Itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian tutkimus			
Työn laji □ □ Arbetets art – Level Pro gradu -tutkielma		Aika □ □ Datum – Month and year Huhtikuu 2014	Sivumäärä □ □ Sidoantal – Number of pages 78
Tiivistelmä □ □ Referat – Abstract Tutkielman tavoite on arvioida Euroopan unionin koheesipolitiikan ja sen lähentymistavoitteen onnistumista itäisessä Keski-Euroopassa, Balkanilla ja Baltiassa ohjelmakaudella 2007–2013. Tarkastelussa on yhdeksän Euroopan komission menestystarinaksi nimeämää rautatieliikennehanketta Latviassa, Puolassa ja Sloveniassa. Tutkielman tarkoitus on selvittää, kuinka menestyksekkäitä nämä hankkeet ovat todellisuudessa olleet. Lisäksi tavoitteena on vertailla maiden välisiä eroja ja yhtäläisyyksiä hankkeiden etenemisen ja toteutumisen kannalta. Tätä ennen työssä perehdytään maiden tilanteeseen ennen ohjelmakauden alkua ja vertaillaan niiden kehittämistarpeita. Lopuksi tarkoitus on vastata kysymykseen, miksi koheesipolitiikka on merkityksellistä unionin uusimmille jäsenmaille. Koheesipolitiikalla pyritään auttamaan unionin köyhempiä alueita muiden alueiden kiinnisaamisessa. Teoriataustana tutkielmassa toimivatkin Euroopan unionin koheesipolitiikkaa koskevat asetukset, jotka tarjoavat yhteisen viitekehyksen sen toimeenpanoa varten. Tutkimuksen aineisto koostuu pääasiassa Euroopan unionin tuottamasta tai sille tuotetusta materiaalista, hankkeiden kaarta seuraavista raporteista sekä paikallisten sanomalehtien uutisista ja artikkeleista. Vertailevan tutkimusmenetelmän kannalta on tärkeää, että aineisto on tasapuolista kaikkien maiden osalta. Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että koheesipolitiikan olemassaolo on merkityksellistä ja perusteltua, koska ilman sen antamaa tukea esimerkiksi Latvian, Puolan ja Slovenian kaltaisten maiden rautatieinfrastruktuurit olisivat huomattavasti heikommalla tasolla kuin millä ne nyt ovat. Koheesio- ja rakennerahastojen varoilla rautateitä ja junakalustoa on modernisoitu ja nykyaikaistettu. Kehityksestä huolimatta hankkeet ovat kuitenkin kohdanneet myös vastoinkäymisiä, jotka ovat liittyneet esimerkiksi kustannusten nousuun, varojen tehostamaan käyttöön, pitkiin viivästymisiin sekä tukien epätasaiseen jakautumiseen eri alueiden kuten kaupunkien ja maaseudun välillä. Tutkimuksen yhdeksästä menestystarinaksi nimetystä hankkeesta kaksi valmistui vuoden 2013 loppuun mennessä. Viiden hankkeen valmistuminen on siirtynyt jatkoajalle, joka loppuu vuoden 2015 lopussa. Yksi hanke peruttiin kokonaan ja yksi hanke päättyi olemaan tauolla tarkastellun ohjelmakauden aikana. Näiden tulosten perusteella hankkeita on vaikea kutsua menestystarinoiksi, vaikka valmistuessaan ne tulevatkin mitä luultavimmin näyttämään hyviltä ja saamaan aikaan positiivisia tuloksia. Viivästymiset ja muut ongelmat ovat herättäneet närää ihmisissä. Etenkin Puolassa lehdet ovat kirjoittaneet kärkkäästi epäonnistumisista. Hankkeiden haastavuutta auttaa kuvaamaan ennen ohjelmakautta tehdyt arviot, joissa painotetaan maiden rautatieinfrastruktuurien sekä junakalustojen erittäin heikkoa kuntoa. Lisäksi koheesipolitiikan hallinnointijärjestelmiä pidettiin monelta osin puutteellisina ja tehottomina. Hallinnollinen tehottomuus jatkui myös ohjelmakaudella 2007–2013. Tämä näkyi etenkin hankkeille varattujen tukien tehostamassa hyödyntämisessä. Yleisiä syitä ohjelmakauden huonoille lukemille ovat muun muassa aluetta kohdannut talouskriisi, riittämätön hallinnollinen kapasiteetti, maiden rakenteellisten uudistusten vaikutukset sekä muutokset kansallisissa ja alueellisissa hallinnoissa. On kuitenkin muistettava, että vastoinkäymisiä ja viivästymisiä tapahtuu muuallakin kuin koheesipolitiikan modernisaatio- ja rakennushankkeissa ja Euroopan unionin uusissa jäsenmaissa. Jatkossa koheesipolitiikan tarjoamien tukien hyödyntämistä olisi tehostettava paremmalla suunnittelulla ja hallinnolla.			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords Euroopan unioni, koheesipolitiikka, rautatie, liikenne, Latvia, Puola, Slovenia			
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited Keskustakampuksen kirjasto			
Muita tietoja – Övriga uppgifter – Additional information			

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	1
1.1 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset.....	1
1.2 Aineisto, rakenne, aiempi tutkimus ja tutkimusmenetelmät	3
1.3 Euroopan unionin koheesipolitiikka köyhimpien alueiden tukena	6
1.3.1 Tutkittavien maiden alueelliset lähtökohdat	7
1.3.2 Kansalliset strategiset viitekehykset ja toimenpideohjelmat.....	8
1.3.3 Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen osana koheesipolitiikkaa	9
2 ARVIOINTIVAIHEESTA SUUNNITELMIIN	14
2.1 Latvia idänliikenteen linkkinä.....	16
2.2 Suuren Puolan suuret haasteet.....	19
2.3 Pieni Slovenia keskeisessä risteyksessä	23
2.4 Maiden välisistä eroista ja yhtäläisyyksistä	26
3 MENESTYSTARINOITA VAI FIASKOJA?	30
3.1 Latvian junaliikenne palailemassa raiteilleen	31
3.2 Riian perutut junat.....	34
3.3 Suurkaupunkien välit kuntoon Puolassa	37
3.4 Jalkapallo lentoasemayhteyden vauhdittajana	41
3.5 TEN-T-hankkeen yllättävä kallistuminen	44
3.6 Itä-Puolan ainoa rautatiehanke.....	47
3.7 Slovenian hitaat luotijunat.....	50
3.8 Koperin kiemurainen satamarata	53
3.9 Kohti langatonta kulunvalvontaa	56
4 KOHEESIPOLITIIKAN SUURI JA HAASTAVA TYÖMAA	58
4.1 Erilaisia lähtökohtia, samanlaisia tarpeita.....	58
4.2 Yhtenäisiä ongelmia, yksittäisiä onnistumisia	60
LÄHTEET	67

1 JOHDANTO

Euroopan unioni laajeni merkittävästi itään ja kaakkoon vuosina 2004, 2007 ja 2013. Kolmestatoista uudesta jäsenmaasta peräti yksitoista sijaitsee itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian alueella. Baltian alueen jäsenmaita ovat ensimmäisessä itälaajenemisessa liittyneet Viro, Latvia ja Liettua. Samalla tulivat mukaan myös itäisen Keski-Euroopan alueella sijaitsevat Puola, Tšekin tasavalta, Slovakia ja Unkari. Balkanin alueen tai Kaakkois-Euroopan maista Slovenia liittyi unioniin ensimmäisessä, Romania ja Bulgaria toisessa sekä Kroatia viimeisimmässä laajenemisvaiheessa.

1.1 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset

Tätä entistä Itä-Eurooppaa pidetään usein sisäisesti yhtenäisenä alueena, vaikka maiden väliset erot ovat suuria ja alueen historia ja kulttuuri monimuotoista. Tästä syystä voidaan olettaa, että myös maiden nykyiset kehitystarpeet eroavat toisistaan. Tämän tutkielman tarkoitus on vertailla itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian maita Euroopan unionin harjoittaman alue- ja rakennepolitiikan eli koheesiopolitiikan näkökulmasta. Tällä politiikalla pyritään auttamaan unionin köyhempiä alueita muiden alueiden kiinnisaamisessa. Tarkemmin sanottuna aihetta tarkastellaan koheesiopolitiikan yhden merkittävän osa-alueen eli liikenteen, ja vielä tarkemmin sanottuna rautatieliikenteen näkökulmasta. Samalla on tarkoitus arvioida koko koheesiopolitiikan mielekkyyttä. Käsittelyssä on Euroopan unionin ohjelmakausi 2007–2013.

Yhdessä pro gradu -tutkielmassa olisi mahdotonta vertailla kaikkia yhtätoista valtiota, joten olen valinnut käsiteltäväksi yhden valtion kultakin kolmelta alueelta. Tasapuolisuuden nimissä kaikki kolme maata kuuluvat vuonna 2004 unioniin liittyneeseen joukkoon. Itäistä Keski-Eurooppaa työssä edustaa Puola, koska se on Euroopan unionin uusista jäsenmaista suurin ja sen myötä merkittävä koko maanosan talouden ja kehityksen kannalta. Suuresta koosta johtuen en käsittele koko maata vaan olen valinnut tarkastelun alle kaksi sen aluetta; bruttokansantuotteeltaan

rikkaimman Masovian sekä köyhimmän Ala-Karpatian. Keski- ja Kaakkois-Euroopan välimaastossa sijaitsevilla Slovenialla on hieman kyseenalainen tehtävä edustaa Balkanin aluetta, koska sitä ei yleisesti ottaen mielletä siihen kuuluvaksi, mutta johon se Jugoslavia-menneisyytensä vuoksi kuitenkin joskus lasketaan. Se on joka tapauksessa alueen ainoa vuoden 2004 laajenemisessa unioniin liittynyt maa ja tämän vuoksi läsnä myös tässä tutkimuksessa. Lisäksi se on bruttokansantuotteeltaan itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian alueen rikkain maa. Vertailunäkökulman vuoksi olen valinnut työhön myös alueen köyhimmän valtion Latvian, joka näyttelee työssä Baltiaa.

Toisen maailmansodan jälkeen näille maille yhteistä oli se, että ne olivat kommunistihallintojen alaisia, tosin kukin omalla tavallaan. Latvia oli osa Neuvostoliittoa, joka pitkään ohjasi myös Puolan kehitystä. Myöhemmin 1980-luvulla Puolasta lähti liikkeelle antikommunistinen vallankumousaalto, joka pyyhki lopulta koko entisen itäblokin yli. Slovenia sen sijaan oli osa Jugoslaviaa, joka toteutti omanlaistaan sosialismia. Slovenia onnistui irrottautumaan nopeasti Jugoslavian hajoamissodista 1990-luvun alussa, mutta tästä huolimatta sodalla oli vaikutusta maan kehitykseen. Kauempana historiassa myös keskieurooppalaiset traditiot ovat olleet läsnä kaikissa kolmessa maassa. Satoja vuosia sitten nykyisen Latvian alueita hallitsivat saksalaiset ja pääkaupunki Riika kuului Itämeren seudun kauppaa hallinneeseen hansakaupunkien liittoon jo 1200-luvulla. Puola jaettiin suurvalta-aikansa jälkeen 1700-luvun lopussa Preussin, Itävallan ja Venäjän kesken. Slovenian alue oli käytännössä Habsburgien suvun hallussa 1300-luvulta aina Jugoslavian¹ muodostamiseen asti. Maiden voidaan sanoa liikkuneen aikojen saatossa suurvaltapolitiikan aaltojen mukana lännestä itään ja idästä länteen.

Kylmän sodan päättyminen merkitsi Latvialle vapautumista miehittäjän otteesta ja Puolalle paluuta Eurooppaan. Slovenialla oli ollut yhteyksiä länteen Jugoslavian ajallakin, mutta myös sille läntisen perinnön hakeminen menneisyydestä kuului 1990-luvun tehtävälistaan. Kaikille kolmelle yhteistä olivat perusteelliset poliittiset ja taloudelliset muutokset sekä halu liittyä Euroopan unioniin ja muihin läntisiin rakenteisiin mahdollisimman nopeasti. Latvia, Puola ja Slovenia saivat jäsenyytensä 1. toukokuuta 2004. Historiallisen identiteetin rakentamisessa EU:hun liittyminen on

¹ Valtion nimenä oli aluksi Serbien, kroaattien ja sloveenien kuningaskunta (1918–1929).

ollut olennaista, sillä unionin jäsenyys on voitu tulkita rajapyykiksi, jonka jälkeen maa lakkaa olemasta ”post-sosialistinen siirtymätalous” (Järvinen & Lindstedt 2011: 14).

Vertailen tässä pro gradu -tutkielmassa Latviassa, Puolassa ja Sloveniassa toteutettua koheesipolitiikkaa ohjelmakaudella 2007–2013. Pyrkimykseni on selvittää, miten maiden tarpeet ovat eronneet EU-jäsenyyden alkutaipaleella ennen kyseistä ohjelmakautta, ja millaisia eroja tai yhtäläisyyksiä kaudelle suunniteltujen hankkeiden etenemisissä sekä toteutumisissa on ollut. Käytännössä tarkastelun alla on yhdeksän Euroopan komission menestystarinoiksi nimeämää koheesipolitiikan kehityshanketta. Tarkoitus on selvittää, kuinka menestyksekkäitä nämä tarinat ovat todellisuudessa olleet. Samalla yritän saada näiden esimerkkien avulla vastauksen kysymykseen, miksi koheesipolitiikka on merkityksellistä uusimmille jäsenmaille.

Näkökulmana tutkielmassa on rautatieliikenne, joten käsiteltävät menestystarinat ovat yksinomaan rautateihin liittyviä hankkeita. Tämän ulottuvuuden tutkiminen on perusteltua, sillä kyseinen liikennemuoto on ekologisuutensa vuoksi ollut paljon mukana viimeaikojen ympäristökeskustelussa. Euroopan unionin tämänhetkinen liikennepolitiikka on tähdätty lisäämään rautatieliikenteen roolia koko liikennejärjestelmään nähden (OPI&S 2007: 185). Rautatieliikenne ja sen kehittäminen on myös rahallisesti merkittävä osa Euroopan unionin koheesipolitiikkaa. Ohjelmakaudelle 2007–2013 koheesipolitiikkaan myönnettiin yhteensä noin 350 miljardia euroa. Tästä summasta peräti noin 76 miljardia (22 %) on suunnattu liikennehankkeisiin (Laissy 2008: 3). Rautatieliikenteen osuus on tieliikenteen jälkeen potin toiseksi suurin. Liikenteen näkökulmasta koheesipolitiikan päätavoitteita ovat alueiden yhteyksien parantaminen, Euroopan laajuisten liikenneverkkojen tukeminen sekä ympäristön kannalta kestäviin liikenne-muotoihin sijoittaminen etenkin kaupunkialueilla.

1.2 Aineisto, rakenne, aiempi tutkimus ja tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen aineisto koostuu pääasiassa Euroopan unionin tuottamasta tai sille tuotetusta materiaalista sekä hankkeiden kaarta seuraavista raporteista ja lehti-artikkeleista. Aluksi esittelen Euroopan unionin koheesipolitiikkaa yleisemmällä

tasolla sekä liikenteen osuutta sen osana. Toinen luku pureutuu Euroopan komission teettämiin arviointiselvityksiin (*Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007–2013*) sekä kansallisiin ja alueellisiin toimenpideohjelmiin (engl. *operational programme*). Tarkastelun alla ovat asiakirjojen rautatieliikennettä käsittelevät osiot. Kunkin maan arviointiselvitykset on julkaistu vuonna 2006 ennen varsinaista ohjelmakautta 2007–2013. Toimenpideohjelmat on julkaistu ohjelma-kauden alussa.

Arviointiselvitysten tehtävä on tarjota analyysi liikenteeseen liittyvästä tilanteesta sekä arvioida tuen tarve. Niiden tarkoituksena on kuvata yksityiskohtaisesti maiden liikennejärjestelmien vahvuuksia ja heikkouksia. Selvitykset auttavat liikenneinvestointien prioriteettien määrittelyssä sekä kansallisten strategisten viitekehysten ja toimenpideohjelmien valmistelussa. Varsinaiset toimenpideohjelmat on määritelty kunkin maan kansallisissa strategisissa viitekehyksissä. Tutkittavien maiden liikenteeseen liittyvät toimenpideohjelmat eroavat hieman otsikoiltaan. Latvian ohjelma on sekä infrastruktuurille että palveluille (*Operational Programme Infrastructure and Services*). Slovenian ohjelmassa infrastruktuurin rinnalla on ympäristö (*Operational Programme of environmental and transport infrastructure development*). Puolan tapauksessa tarkastelussa on useampia ohjelmia. Koko maata käsittelee sen varsinainen toimenpideohjelma infrastruktuurille ja ympäristölle (*Operational Programme Infrastructure and Environment*). Tämän ohella merkityksellisiä ovat alueelliset toimintaohjelmat. Tämän työn kannalta olennaisia ovat Masovian voivodikunnan (puol. *województwo mazowieckie*) sekä Ala-Karpatian voivodikunnan (puol. *województwo podkarpackie*) ohjelmat (*Regional Operational Programme for the Mazowieckie voivodship* sekä *Regional Operational Programme for the Podkarpackie Province*). Lisäksi muuta maata köyhemmälle itäosalle, johon myös Ala-Karpatia kuuluu, on olemassa oma erityinen toimintaohjelmansa (*Operational Programme Development of Eastern Poland*), jossa liikenteellä on oma lukunsa. Ohjelmat toimivat virallisina toimeenpanoasiakirjoina ja ne määrittelevät maiden velvoitteet sekä oikeudet Euroopan unionin koheesiopolitiikassa.

Kolmas luku keskittyy selvittämään, mitä arviointiselvityksissä ja toimenpideohjelmissa suunnitelluille hankkeille on tapahtunut. Aineistona toimivat Euroopan

komission sähköinen tietokanta, hankkeita käsittelevät lehtiartikkelit, koheesiopolitiikan onnistumista selvittävät tutkimukset sekä maiden itsensä komissiolle tuottamat koheesiopolitiikan seuranta- ja arviointiraportit (*Expert evaluation network delivering policy analysis on the performance of Cohesion policy 2007–2013*). Sähköiseen tietokantaan on pyritty sisällyttämään maiden kaikki suurhankkeet eli ne, joiden arvo on yli 50 miljoonaa euroa. Tässä tutkimuksessa tarkastelun alla on tietokantaan nimetyt yhdeksän rautatieliikenteeseen liittyvää menestystarinaa (engl. *Success Stories*), joita seuraavat lehtiartikkelit ovat peräisin lähinnä paikallisten sanomalehtien verkkojulkaisuista sekä rautatiealan julkaisuista. Osa artikkeleista pohjautuu maiden kansallisten uutistoimistojen aineistoon. Materiaali on pääasiassa englannin-, latvian-, puolan- ja sloveeninkielistä. Apuna ovat myös koheesiopolitiikan onnistumista arvioivat tutkimukset, joita on tehty muun muassa paikallisten yliopistojen sekä Euroopan tilintarkastustuomioistuimen toimesta. Viimeisessä luvussa pyrin vastaamaan tutkimuskysymyksiini ja analysoimaan koheesiopolitiikan onnistumista tutkimuksen kohdemaissa. Lisäksi pyrkimykseni on verrata tutkimustuloksia laajempaan koheesiopolitiikasta käytävään keskusteluun.

Koheesiopolitiikkaa on aiemmin tutkittu monelta eri kantilta, mutta liikenteen näkökulmaa ei etenkään itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian maiden osalta ole huomioitu paitsi Euroopan unionin omissa arviointiraporteissa. Joitain maakohtaisia koheesiopolitiikkaa ja liikennettä tarkastelevia tutkimuksia on kuitenkin toteutettu. Monika Płaziak ja Piotr Trzepacz (2008) ovat kirjoittaneet Euroopan unionin edellisen koheesiopolitiikan ohjelmakauden rakennetukien alueellisesta jakautumisesta Puolassa muun muassa liikenteen kannalta. Oldřich Hájek ja Jiří Novosák (2010) ovat puolestaan tutkineet koheesiopolitiikkaa ja liikennettä Tšekin tasavallassa. Lisäksi John Bachtlerin ja Irene McMasterin (2007) tutkimus koheesiopolitiikan ja alueiden suhteesta on oman tutkimukseni kannalta huomionarvoinen, sillä heidän työnsä käsittelee juurikin unionin uusia jäsenmaita. Koheesiopolitiikkaa on siis tutkittu jonkin verran uusien jäsenmaiden ja jopa liikenteen näkökulmasta aiemminkin, mutta varsinaista Latvian, Puolan ja Slovenian koheesiopolitiikkaa ja rautateitä vertailevaa tutkimusta ei ole ennen tehty.

Käytännössä kolmen maan käsittely edellyttää vertailevaa laadullista tutkimusotetta. Tutkimusmenetelmän kannalta on tärkeää, että aineisto on tasapuolista kaikkien maiden osalta. Tämän vuoksi käsittelyssä ovat samanlaisten

tahojen tuottamat suunnittelu- ja arviointiraportit sekä Euroopan unionista riippumattomat sanomalehtiartikkelit.

1.3 Euroopan unionin koheesiopolitiikka köyhimpien alueiden tukena

Koheesiopolitiikka eli alue- ja rakennepolitiikka, mitä termiä Suomessa käytetään, on maatalouspolitiikan jälkeen Euroopan unionin budjetin toiseksi suurin menoerä. Ohjelmakaudelle 2007–2013 koheesiopolitiikkaan myönnettiin noin 350 miljardia euroa, joka on 36 prosenttia unionin kokonaisbudjetista. Sen kolme yleistä tavoitetta ovat lähentyminen, alueellinen kilpailukyky ja työllisyys sekä Euroopan alueellinen yhteistyö (Koheesiopolitiikka 2007: 10). Arvioiden mukaan koheesiopolitiikalla voidaan lisätä kasvua uusissa jäsenvaltioissa keskimäärin kuusi prosenttia ja luoda jopa kaksi miljoonaa uutta työpaikkaa (Laissy 2008: 2). Koheesiopolitiikkaa on myös kritisoitu. Sitä on syytetty tehottomaksi etenkin maissa, joissa hallintorakenteet eivät ole tarpeeksi kehittyneitä (Ederveen ym. 2002: 15). Lisäksi on sanottu, että politiikalta uupuu selkeä tavoite, että sillä on puutteelliset toimintamekanismit ja että sen hallinnointi on liian monimutkaista (Manzella & Mendez 2009: 3).

Latvia, Puola ja Slovenia kuuluvat koheesiopolitiikan **lähentymistavoitteen** piiriin, sillä sen kohteena ovat jäsenvaltiot ja alueet, jotka ovat jäljessä kehityksestä. Piiriin kuuluvat myös muut itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian maat. Toisin sanoen aluepolitiikka ilmentää EU:n solidaarisuutta vähemmän kehittyneitä maita ja alueita kohtaan (Euroopan komissio 2013a). Lähentymistavoitteella halutaan vilkastuttaa kasvua ja työllisyyttä kehityksestä jälkeenjääneillä alueilla. Painopiste on innovaatioissa ja tietoyhteiskunnassa, taloudellisiin ja sosiaalisiin muutoksiin sopeutumisessa sekä ympäristön laadussa ja hallinnon tehokkuudessa. (Koheesiopolitiikka 2007: 13.) Koheesiopolitiikan kokonaisrahoituksesta 82 prosenttia keskitetään lähentymisalueisiin (Laissy 2008: 2). Lähentymistavoitteeseen kuulumattomat alueet voivat osallistua alueellisen kilpailukyvyn ja työllisyyden tavoitteeseen, joka on myös osa koheesiopolitiikkaa ja josta esimerkiksi Itä-Suomi hyötyy.

Rahoituksesta vastaavat koheesiorahasto sekä kaksi rakennerahastoa, Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ja Euroopan sosiaalirahasto (ESR). Koheesiorahasto

rahoittaa suuria infrastruktuurihankkeita, kuten maa- ja rautateiden, satamien ja lentokenttien rakentamista. Sen kohderyhmään kuuluvat jäsenvaltiot, joiden bruttokansantuote asukasta kohti on alle 90 prosenttia yhteisön keskiarvosta. Rakennerahastojen kohderyhmään kuuluvat NUTS 2 -tason alueet, joiden bruttokansantuote asukasta kohti on alle 75 prosenttia yhteisön keskiarvosta. (Koheesiopolitiikka 2007: 13.)

1.3.1 Tutkittavien maiden alueelliset lähtökohdat

Euroopan unioni käyttää koheesiopolitiikassaan **NUTS-alueuokitusta**², jonka mukaan kukin jäsenvaltio jaetaan asukasmäärän perusteella kolmen eri suuruusluokan tilastollisiin alueisiin. NUTS 1 -tason asukasmäärä on vähintään kolme miljoonaa ja enintään seitsemän miljoonaa henkilöä. NUTS 2 -tason asukasmäärä on vähintään 800 000 ja enintään kolme miljoonaa henkilöä. (Euroopan komissio 2013b.)

Tämän tutkimuksen maista väkiluvultaan pienellä, noin kahden miljoonan asukkaan Latviassa on vain yksi NUTS 1- ja yksi NUTS 2 -taso. Asukasluvultaan lähes samankokoisella, mutta pinta-alaltaan kolme kertaa pienemmällä Sloveniassa on yksi NUTS 1 -taso, mutta NUTS 2 -tasolla se on jaettu kahteen alueeseen, läntiseen (slov. *Zahodna Slovenija*) ja itäiseen (slov. *Vzhodna Slovenija*) Sloveniaan. Väestöltään koko 2000-luvun EU-laajenemisten suurin maa, lähes 40 miljoonan asukkaan Puola on jaettu NUTS 1 -tasolla kuuteen alueeseen (puol. *Region Centralny, Region Południowo-Zachodni, Region Południowy, Region Północno-Zachodni, Region Północny, Region Wschodni*) ja NUTS 2 -tasolla peräti kuuteentoista alueeseen (puol. *Mazowieckie, Dolnośląskie, Śląskie, Wielkopolskie, Pomorskie, Łódzkie, Zachodniopomorskie, Małopolskie, Lubuskie, Kujawsko-Pomorskie, Opolskie, Świętokrzyskie, Warmińsko-Mazurskie, Podlaskie, Lubelskie, Podkarpackie*). Itäisessä Keski-Puolassa sijaitseva Masovian voivodikunta on maan NUTS 2 -alueista suurin sekä kooltaan että väkimäärältään. Sen alueella asuu yhteensä yli viisi miljoonaa ihmistä eli enemmän kuin Latviassa ja Sloveniassa yhteensä. Jo alueen suurimmassa kaupungissa Varsovassa asuu noin 1,7 miljoonaa

² Lyhenne tulee ranskan kielen sanoista *Nomenclature des unités territoriales statistiques*.

ihmistä ja sen metropolialueella noin 2,7 miljoonaa ihmistä. Pinta-alaltaan Masovia on Sloveniaa suurempi. Kaakkois-Puolassa sijaitsevan Ala-Karpatian voivodikunnan asukasluku on Latvian ja Slovenian tavoin noin kaksi miljoonaa. Sen pinta-ala on Sloveniaa hieman pienempi. Kaikkien kolmen maan kaikki alueet kuuluvat sekä rakennerahastojen että koheesiorahaston piiriin. (Koheesiopoliittikka 2007: 14–17.)

Taloudelliset ja sosiaaliset erot näiden alueiden ja Euroopan unionin rikkaimpien alueiden kesken ovat huomattavia. Vaikka bruttokansantuotetta ei voi pitää täysin virheettömänä kuvana elintasosta sen jättäessä suhteelliset elinkustannukset huomiotta, antaa se kuitenkin viitteitä esiintyvistä eroista. Latvian bruttokansantuote on 60 prosenttia unionin keskiarvosta. Läntinen Slovenia ylittää keskiarvoon, mutta itäisen Slovenian luku jää 71 prosenttiin. Puolan sisäiset erot ovat vieläkin suuremmat. Kun pääkaupungin alueella (*Mazowieckie*) jopa ylitetään EU:n keskiarvo, jäädään maan köyhässä kaakkoisosassa (*Lubelskie, Podkarpackie*) vain 44 prosenttiin. Vertailun vuoksi mainittakoon, että koko unionin köyhin NUTS 2 -alue on Bulgarian luoteisosassa (*Severozapaden*), jonka bruttokansantuote on ainoastaan 29 prosenttia keskiarvosta. (Eurostat 2011.)

1.3.2 Kansalliset strategiset viitekehykset ja toimenpideohjelmat

Koheesiopoliittiset hankkeet kehitetään kollektiivisena prosessina, johon osallistuu eurooppalaisen, alueellisen ja paikallisen tason viranomaisia, työmarkkinaosapuolia kansalaisjärjestöjä. Tällä varmistetaan se, että jokainen kumppaneista on kehityshankkeen omistaja ja että hanke mukautetaan parhaalla mahdollisella tavalla kyseiselle alueelle. Hankkeita hallinnoivat kuitenkin hajautetusti asianomaiset kansalliset ja alueelliset hallitukset. (Laissy 2008: 6.)

Tutkimuksen käsittelemälle Euroopan unionin ohjelmakaudelle 2007–2013 jäsenvaltioiden ja alueiden tuli laatia **kansalliset strategiset viitekehykset** sekä kansalliset ja alueelliset **toimenpideohjelmat**. Kansalliset strategiset viitekehykset määrittävät lähinnä poliittisia painopisteitä ja ehdottavat toimeenpanoon avaintekijöitä. Toimenpideohjelmat määräytyvät jokaisen jäsenvaltion tai alueen omien kehitystavoitteiden perusteella. Painopistealueet ryhmittävät toimenpiteet ja määrittävät perusteet hankkeiden valinnalle. Toimenpideohjelmien tulee sisältää

selvitykset tukikelpoisista alueista niiden vahvuuksineen ja heikkouksineen, perusteet valituille painopisteille, toimintalinjojen erityiset tavoitteet, rahoitus-suunnitelmat, ohjelmien toimeenpanon sekä ohjeelliset luettelot suurista projekteista, joiden arvo on yli 50 miljoonaa euroa. (Koheesiopolitiikka 2007: 28–32.) Tässä työssä käsiteltävistä maista Latviassa ja Sloveniassa on vain yhden maanlaajuiset liikenteeseen liittyvät toimenpideohjelmat. Puolassa jokaisella NUTS 2 -tason alueella on koko maan kattavan toimenpideohjelman lisäksi myös alueellinen toimenpideohjelmansa, jossa käsitellään myös liikenteeseen liittyviä kysymyksiä alueellisella tasolla. Lisäksi Itä-Puolassa on vielä oma erityinen toimenpideohjelmansa, jossa liikenteellä on oma osionsa. Toimenpideohjelmien laadinta ja koheesiopolitiikan hallinnointi on Latviassa annettu valtionvarainministeriön, Sloveniassa monien eri ministeriöiden ja Puolassa aluekehitysministeriön sekä paikallistason viranomaisten vastuulle.

Toimenpideohjelmien rahoituksesta vastaavat koheesiorahasto ja kaksi rakennerahastoa. Projektit voivat saada rahastoilta 50–85 prosenttia niiden kokonaisrahoituksesta sen mukaan, minkä koheesiopolitiikan tavoitteen piiriin alue tai jäsenvaltio kuuluu. Loppurahoitus voi tulla julkisesta (kansallisesta tai alueellisesta) tai yksityisestä lähteestä. Ensimmäisen ennakkomaksun jälkeen Euroopan unioni maksaa välimaksuja, jotka perustuvat kansallisten tai alueellisten viranomaisten vahvistamiin laskelmiin. Mahdollisten ongelmien ilmetessä se voi keskeyttää rahoituksen tai jopa periä takaisin jo maksettuja eriä. Ohjelmakaudella 2007–2013 sääntömääräisiä maksuja on mahdollista suorittaa vuoden 2015 loppuun saakka. (Laissy 2008: 7.) EU-tuen edellytyksenä hankkeille on aina siis myös kansallinen rahoitus eli valtion, kuntien ja projekteihin osallistuvien yritysten, järjestöjen ja organisaatioiden oma rahoitusosuus.

1.3.3 Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen osana koheesiopolitiikkaa

Liikenne liittyy ruohonjuuritasolla lähes jokaisen ihmisen jokapäiväiseen elämään, joten liikenneyhteyksien merkitys ihmisten arjessa on suuri. Koheesiopolitiikan lähentymistavoitteen yksi olennainen osa on yhteyksien parantaminen. Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen on yksi näkyvimmistä esimerkeistä siitä, mitä

Euroopan unionin tuilla voidaan saavuttaa. Euroopan unionin liikenteeseen liittyvässä etenemissuunnitelmassa eli Valkoisessa kirjassa (2011: 4) todetaan, että

”infrastrukturi muovaa liikkuvuutta. Liikennealalla ei ole mahdollista tehdä merkittäviä muutoksia ilman riittävän verkon tukea ja ilman sen aiempaa älykkäämpää käyttöä. Liikenneinfrastrukturi-investoinnit vaikuttavat yleisesti ottaen myönteisesti talouskasvuun, luovat vaurautta ja työpaikkoja sekä lisäävät kauppaa, maantieteellistä saavutettavuutta ja ihmisten liikkuvuutta. Infrastrukturi on suunniteltava siten, että taloudelliseen kasvuun kohdistuvat positiiviset vaikutukset saadaan maksimoitua ja negatiiviset ympäristövaikutukset vähennettyä minimiin.”

Euroopan unioni on asettanut kunnianhimoisen tavoitteen vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Tähän tavoitteeseen kuuluu pykälä, jonka mukaan yli 300 kilometrin pituisista maanteiden tavarakuljetuksista 30 prosenttia olisi siirrettävä ympäristöystävällisempään rautatie- ja vesiliikenteeseen vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Myös Eurooppaa yhdistävän suurten nopeuksien rautatieverkon tulisi suunnitelmien mukaan olla valmis vuoteen 2050 mennessä, jolloin valtaosa keskipitkän matkan matkustajaliikenteestä hoidettaisiin rautateitse. Nykyisen suurten nopeuksien verkon pituus kolminkertaistettaisiin vuoteen 2030 mennessä. (Emt.: 9–10.) Näiden tavoitteiden saavuttaminen vaatii huomattavaa infrastruktuurin kehittämistä, ja etenkin itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian alueella tavoitteisiin pääseminen vaatii suuria ponnistuksia.

Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja yhteyksien parantaminen ovat avainasemassa myös alueiden talouksien vahvistamisessa sekä koheesion ja kilpailukyvyn saavuttamisessa. Liikennepolitiikka tukee ihmisten ja tuotteiden kestävästä liikkuvuudesta. Lisäksi sen avulla on pyrkimys varmistaa tehokkuus, turvallisuus ja ympäristöön kohdistuvan rasituksen vähentäminen. Ohjelmakaudella 2007–2013 liikenteeseen sijoitettiin noin 76 miljardia euroa. (Laissy 2008: 12.) Euroopan unionin tavoitteet ovat siis kunnianhimoisia ja liikennepolitiikkaan sijoitettavat rahausumat niiden mukaisia.

Painopisteenä yhteyksien parantamisessa ovat **Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (TEN-T³)** liittyvät hankkeet. Liikenneverkon tavoitteena on kattaa koko unionin alue ja taata henkilöiden sekä tavaroiden liikkuvuus alueella. Verkko kostuu

³ Lyhenne tulee sanoista *Trans-European Transport Networks*.

teistä, rautateistä, sisävesiväylistä, satamista, lentoasemista, navigointijärjestelmistä, vaihtokohdista sekä tuotteiden energiaverkoista. Euroopan unionin ohjelmakaudella 2007–2013 TEN-T:n piiriin kuului 30 ensisijaista hanketta, joiden kaikkien oli määrä käynnistyä vuoteen 2010 mennessä. (TEN-T EA 2013.)

Näistä kolmestakymmenestä ensisijaisesta hankkeesta neljä sijaitsi tutkimuksen kohdealueella ja kolme niistä oli rautatiehankkeita. Hanke numero kuusi oli Slovenian läpi kulkeva länsi–itä-suuntainen rautatieakseli Ranskan Lyonista Ukrainan rajalle. Hanke numero 23 oli pohjois–etelä-suuntainen rautatieakseli Puolan Gdańskista Itävallan Wieniin. Hanke numero 27 oli niin ikään pohjois–etelä-suuntainen Latvian halki Varsovasta Helsinkiin kulkeva *Rail Baltica*. (Emt.) Syksyllä 2013 Euroopan komissio ilmoitti tekevänsä radikaalin infrastruktuuripolitiikan suunnanmuutoksen ohjelmakaudelle 2014–2020. Uuden suunnitelman mukaan pääpainoksi tulevat yhdeksän tärkeintä liikennekäytävää, jotka muokkaavat muun muassa itä–länsi-yhteydet uusiksi. Nykyisestä teiden, rautateiden, lentoasemien ja kanavien hajanaisesta kokonaisuudesta muokataan yksi yhtenäinen liikenneverkko. Samalla rahoitusosuus liikenteen infrastruktuurien alalla kolminkertaistetaan. Edellä mainitut kolme hanketta säilyttävät muotonsa pääpiirteittäin, mutta suuremmassa mittakaavassa. *Rail Baltica* -hanke laajenee yhdistämään Baltian alueen Pohjanmereen. Puolaa koskevat raide- ja tiehankkeet yhdistetään ja laajennetaan jatkamaan Adrianmerelle. Slovenian läpi kulkevaa hanketta pidennetään aina Espanjaan asti. Suunnanmuutokseen kuuluivat myös hallinnollisen tason uudistukset. TEN-T-hankkeista vastannut Euroopan laajuisen liikenneverkon toimeenpanovirasto (TEN-T EA) muutti nimensä innovoinnin ja verkkojen toimeenpanovirastoksi (INEA⁴) vuoden 2014 alussa. (European Commission 2013c.)

Euroopan unionin lanseeraama TEN-T-verkkoa ei tule sekoittaa jo 1990-luvulla esiteltyyn paneurooppalaiseen rautateistä ja maanteistä koostuvaan liikennekäytäväverkkoon, johon tässä tutkielmassa myös viitataan. Nämä kymmenen lähinnä itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian maissa sijaitsevaa käytävää syntyivät laajemman yhteiseurooppalaisen suunnittelun tuloksena vuosina 1994 ja 1997 yhdistämään kyseiset alueet Euroopan unioniin (Corridor Status Report 1998: 3). Useimpien näiden maiden liittyttyä unioniin paneurooppalaisesta liikenne-

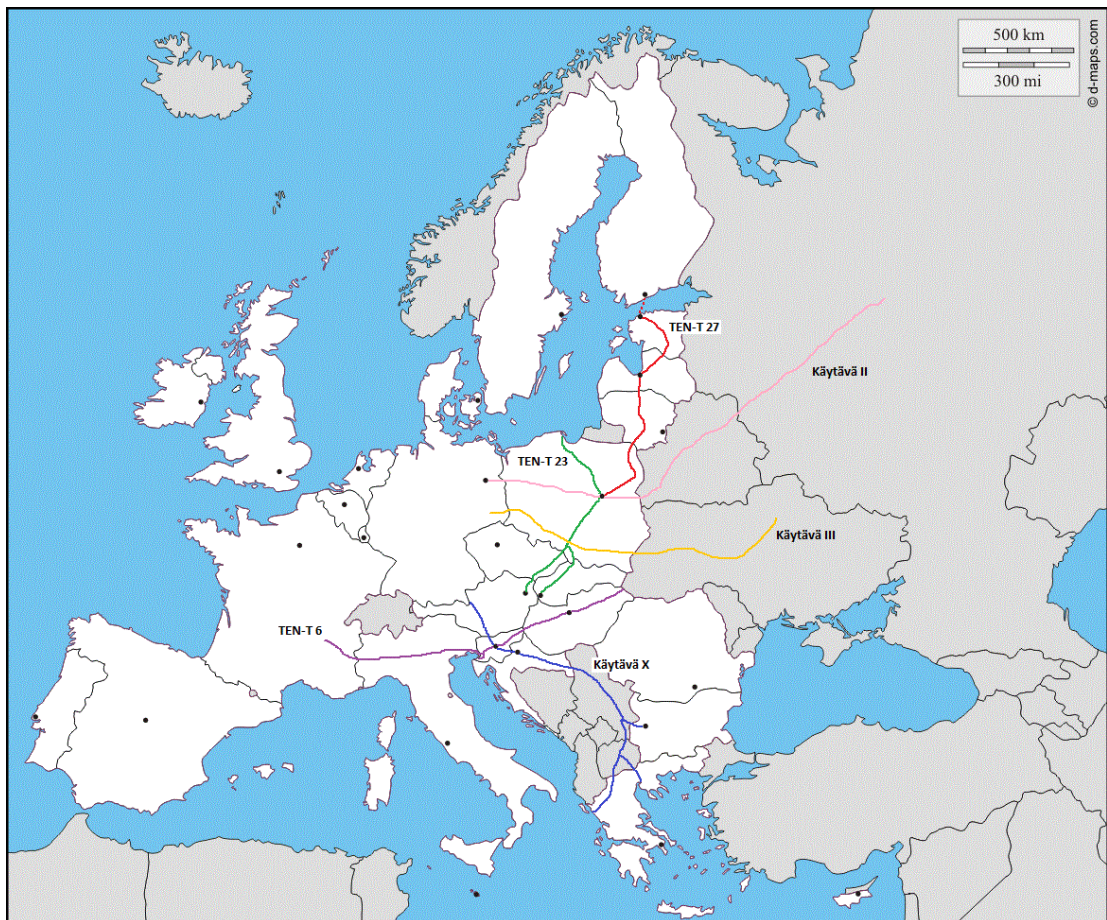
⁴ Lyhenne tulee sanoista *Innovation and Networks Executive Agency*.

käytäväverkosta puhuminen on vaihtunut TEN-T-verkkoajatteluun. Paneurooppalainen verkko on kuitenkin toiminut jonkinlaisena mallina nykyiselle koko Euroopan laajuisen liikenneverkon itäosalle. Latviaa tässä paneurooppalaisessa verkossa koskee pohjois-etelä-suuntainen käytävä I, joka ulottuu Puolaan saakka ja muistuttaa paljon TEN-T-hanketta numero 27. Käytävä II kulkee itä-länsi-suuntaisena Puolan keskiosan läpi Berliinistä Venäjälle samansuuntaisena kuin käytävä III maan eteläosassa Dresdenistä Ukrainaan. Puolaa pohjois-etelä-suunnassa halkova käytävä VI muistuttaa TEN-T-hanketta 23. Slovenia sijaitsee käytävien V ja X risteyksessä. Käytävä V kulkee samoja raiteita TEN-T-hanke kuuden kanssa ja risteää Kaakkois-Eurooppaan suuntautuvan käytävä X:n kanssa. Tämä viimeisin käytävä lisättiin suunnitelmaan Jugoslavian hajoamissotien jälkeen vuonna 1997. Tämän tutkimuksen esimerkkihankkeissa ovat esillä TEN-T-hankkeet 6 ja 23 eli paneurooppalaiset liikennekäytävät V ja VI. Näiden ohella myös paneurooppalainen käytävä III on olennaisessa roolissa. Lisäksi esillä on paneurooppalainen käytävä X, joka kulkee vähän matkaa samoja raiteita käytävän V kanssa. Eräiden käsiteltävien hankkeiden historia ulottuu kuitenkin huomattavasti sekä paneurooppalaista verkkoa että TEN-T-järjestelmää pidemmälle, kuten luvussa kaksi tullaan näkemään.

Koheesiopolitiikan lähentymistavoitteen liikenteeseen liittyvät kohteet eivät kuitenkaan ainoastaan perustu Euroopan laajuiseen liikenneverkon kehittämiseen vaan myös paikallisempiin hankkeisiin. Ohjelmakaudelle 2007–2013 varatut 76 miljardia euroa jakautuivat eri liikennemuotojen kesken seuraavasti. Jopa lähes 41 miljardia euroa oli tieliikenneprojektien käytössä. Tähän summaan sisältyivät kansallisten, alueellisten ja paikallisten teiden lisäksi myös maiden väliset TEN-T-hankkeet. Rautatieinfrastruktuuriin oli varattu budjetin toiseksi suurin siivu, 23,6 miljardia euroa. Myös tämä summa sisälsi TEN-T-hankkeet, joita oli kaikissa tutkimuksen maissa. Satamat ja vesireitit saivat yhteensä 4,1 miljardia euroa. Lentosemille ja kaupunkiliikennehankkeille oli molemmille varattu 1,9 miljardia euroa. Loput budjetin varoista oli suunnattu multimodaalisille kuljetuksille sekä älykkäille liikennejärjestelmille. (Laissy 2008: 12–13.) Näiden lukujen perusteella voidaan päätellä tieliikennehankkeiden nielevän valtaosan EU-tuista. Tilastojen valossa tämä ei ole ihme, sillä Euroopan tilintarkastustuomioistuimen teettämän raportin mukaan yhden moottoritiekilometrin tekeminen maksaa keskimäärin peräti 11 miljoonaa euroa (European Court of Auditors 2013: 20). Yli puolet ohjelmakauden tieliikenne-

hankkeisiin suunnatuista varoista olikin kohdennettu moottoritiehankkeisiin, joiden arvo oli yhtä suuri kuin kaikkien raideliikennehankkeiden yhteensä.

Latvia, Puola ja Slovenia saivat koheesio politiikan ohjelmakauden 2007–2013 noin 350 miljardin euron yhteisbudjetista yhteensä 76,1 miljardia euroa eli saman verran kuin mitä myönnettiin kaikkiin lähestymistavoitteen liikennehankkeisiin. Seuraavassa luvussa esittelen, miten nämä kolme maata näkivät rautateidensä kehittämistarpeet ennen kyseisen kauden alkua. Samalla pyrin selittämään maiden eroja rautatieliikenteen näkökulmasta katsottuna.



Kuva 1: Tutkimusalueen ensisijaiset TEN-T-hankkeet ja paneurooppalaiset liikennekäytävät.

2 ARVIOINTIVAIHEESTA SUUNNITELMIIN

Latvia, Puola ja Slovenia eroavat toisistaan monin tavoin, vaikka maat liittyivätkin Euroopan unioniin samaan aikaan. Liikenteen näkökulmasta katsottuna merkittäviä ovat etenkin maiden maantieteelliset erot. Latvian maantieteellistä sijaintia Euroopan kartalla määrittävät Itämeri lännessä, muut Baltian maat Viro ja Liettua pohjoisessa ja etelässä sekä Venäjä ja Valko-Venäjä idässä. Maan sijainti on strategisesti merkittävä sen pienuudesta ja lievistä perifeerisyydestä huolimatta. Avainasemassa on Venäjän läheisyys. Se tekee Latviasta tärkeän kauttakulkumaan. Puola on yksi koko Euroopan unionin suurimmista maista ja alueelliset erot maan sisällä ovat huomattavia. Latvian tavoin se sijaitsee strategisesti merkittävästi idän ja lännen välissä. Lännessä sijaitsee monin tavoin merkityksellinen Saksa ja idässä huomion-arvoisimpana Ukraina. Puola toimii myös kauttakulkumaana Venäjälle, vaikka yhteistä maarajaa valtioilla onkin vain pienen Kaliningradin alueen kohdalla. Itämeren ansiosta myös pohjois–etelä-ulottuvuus on Puolalle tärkeä. Eteläosien vuoristoista huolimatta reitit Tšekin ja Slovakian läpi kauemmas Välimerelle asti ovat keskeisiä. Slovenian sijainti on ainutlaatuinen Keski- ja Kaakkois-Euroopan välissä. Sitä määrittävät myös maan vuoristoisuus sekä pieni mutta merkittävä kaistale Adrianmeren rannikkoa.

Historian kannalta maille on yhteistä niiden sosialistinen lähimenneisyys. Liikenteen puolesta tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että yhteiskuntajärjestelmien muututtua nopeasti 1980- ja 1990-lukujen taitteessa niin Latvian, Puolan kuin Sloveniankin yksityisautokannat kasvoivat räjähdysmäisesti. Sosialismin aikana oli luotettu valtioiden järjestämiin edullisiin ja kattaviin julkisen liikenteen palveluihin, joiden merkitys väheni dramaattisesti 1990- ja myöhemmin 2000-luvulla. Tavara-liikenteessä tämä tarkoitti siirtymistä valtion omistamista raideliikennepalveluista uusiin yksityisiin kuljetusyhtiöihin. Vuonna 1990 Latviassa oli yksityisautoja 106, Puolassa 138 ja Sloveniassa 289 tuhatta asukasta kohden. Ennen Euroopan unioniin liittymistä vuonna 2001 vastaavat luvut olivat jo 250, 272 ja 433. (Pucher & Buehler 2005: 1–2.) Jo sosialismin kauden lopussa rikkaammassa Sloveniassa autoja omistettiin siis huomattavasti enemmän kuin Latviassa ja Puolassa, missä henkilö-auton omistaminen oli tehty vaikeaksi. Länsimaihin verrattuna luvut olivat kuitenkin huomattavasti pienempiä kaikissa kolmessa maassa.

Auton omistaminen on sosialismin kauden jälkeen toiminut sekä sosiaalisen statuksen että henkilökohtaisen vapauden symbolina. Lisäksi etenkin syrjäisemmillä seuduilla autosta on tullut välttämätön, kun julkisen liikenteen palvelut ovat rapistuneet ja hinnat kasvaneet. Julkisen liikenteen palvelujen heikkeneminen oli ylimmillään 1990-luvulla, kun hallintojaan hajauttaneiden valtioiden varat eivät enää riittäneet infrastruktuurin ylläpitoon saatikka uusimiseen. Tämä rapistuminen alkoi tosin jo sosialismin aikana, jolloin palvelutasosta ei kannettu suurta huolta. Tämä johtui kilpailun puutteesta, suuren työntekijäjoukon epäpätevyydestä, työntekijöiden motivaation puutteesta, ylettömästä byrokratiasta ja suuresta tehottomuudesta (emt.: 8).

Tutkimuksen kaikille maille on yhteistä myös 1990-luvun post-sosialistisen siirtymävaiheen yhteiskunnalliset, poliittiset sekä taloudelliset muutokset ja niiden aiheuttamat haasteet. Latviassa on arvioitu, että sen ensimmäisen itsenäisyyden (1918–1940) aikaisella johdolla oli jopa selkeämpi käsitys demokratian olemuksesta kuin kommunisminjälkeisillä vallanpitäjillä (Johansson 2011: 52). Puolassa talousuudistusten sivuvaikutukset olivat aluksi rajuja, mutta lopulta ne johtivat talouden nousuun entisen kommunistipuolueen raunioille perustetun vasemmistopuolueen (puol. *Sojusz Lewicy Demokratycznej*) ollessa vallassa. Samaan aikaan tapahtunut sosiaalinen ja kulttuurinen murros herätti vahvasti katolisessa maassa uudenlaista arvokeskustelua. (Kärkkäinen 2011: 84, 87.) Slovenian 1990-luvun alku oli Latviaan ja Puolaan verrattuna astetta rankempi. Kymmenen päivää kestäneessä irtautumisodassa Jugoslaviasta kuoli noin 60 ihmistä. Irtautuminen ja ennen kaikkea Kroatian sekä Bosnia ja Hertsegovinan sodat heikensivät aluksi maan taloutta, joka kuitenkin saatiin uuteen nousuun. Muiden jälkisosialististen maiden tavoin myös Sloveniassa 1990-luvun alun keskustelun kohteena oli valtion omaisuuden yksityistäminen. (Lautela 2011: 190–191.)

Liikenteen kannalta Euroopan unioniin liittyminen tarjosi post-sosialistisille maille vihdoinkin tilaisuuden uusien 1990-luvulla huomiotta jäänyttä julkisen liikenteen infrastruktuuria, kun maat pääsivät osallisiksi EU-tukiin. Tämän luvun tarkoitus on vertailla tarkemmin Latvian, Puolan ja Slovenian liikenteeseen liittyviä eroja ja mahdollisia yhtäläisyyksiä EU-jäsenyyden alussa vuoden 2004 jälkeen. Tarkastelussa ovat ennen ohjelmakauden 2007–2013 alkua tehdyt arviointiselvitykset (*Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural*

and Cohesion funds for the Programming Period 2007–2013) sekä varsinaiset toimenpideohjelmat (engl. *operational programmes*). Euroopan komission teettämien selvitysten tarkoitus oli kartoittaa maiden liikenteeseen liittyviä tarpeita tulevalle ohjelmakaudelle. Toimenpideohjelmissa selvityksessä esiintyneitä kehittämiskohteita on arvioitu hieman tarkemmin. Lisäksi niissä on esitetty konkreettisia suunnitelmia hankkeiden toteuttamiseksi.

2.1 Latvia idänliikenteen linkkinä

Euroopan komission selvityksen mukaan vuonna 1995 Latvia käytti liikenteen parantamiseen nykyrahassa noin 10 miljoonaa euroa. Vuoteen 2003 mennessä tämä määrä oli noussut jo 214 miljoonaan euroon, joka oli lähes kuusi prosenttia valtion budjetista. Vuosina 2000–2006 Latvia pystyi hyödyntämään Euroopan unioniin liittymistä edeltävien rakennepolitiikan välineiden ISPA:n⁵ ja Pharen⁶ rahoitusmahdollisuuksia pääasiassa rautatiehankkeisiin. Vuoden 2004 liittymisensä jälkeen se on saanut varsinaisia EU-tukia. Rautateiden kannalta merkittävimpiä kehittämiskohteita ennen ohjelmakautta 2007–2013 olivat Rēzeknen risteysaseman ratapihan rakentaminen sekä itä–länsi-käytävän parantamisen ja matkustajajunien modernisointihankkeen aloittaminen. (Country Report Latvia 2006: 32–34.)

Selvitys (emt.: 14) arvioi, että asukaslukuun suhteutettuna Latvian rautatieverkon koko oli suuri, mutta maan kokoon nähden verkon suuruus jäi alle Euroopan unionin keskiarvon. Se oli suunnattu lähinnä itä–länsi-suuntaiselle tavaraliikenteelle Latvian kolmeen tärkeään Itämeren satamaan eli Riikaan, Ventspilsiin ja Liepājaan. Mielenkiintoista oli se, että junat kulkivat usein tyhjinä takaisin itään (OPI&S 2007: 184). Tulevaisuuden haasteena ja mahdollisuutena nähtiin näiden junien täyttäminen. Latvian itärajalla on kaksi rajanylityspaikkaa Venäjälle ja yksi Valko-Venäjälle. Lisäksi Latvian läpi kulkee pohjois–etelä-suuntainen rautatiekäytävä Tallinnasta Riian kautta Varsovaan. Latvian asemaa merkittävänä kauttakulkumaana osoittaa se, että tämä reitti kuuluu Euroopan unionin TEN-T-hankkeisiin, vaikkakin hieman suuremmalla reitityksellä. Nykyinen rata kiertää Virossa Tarton kautta ja saapuu

⁵ Lyhenne tulee sanoista *Instrument for Structural Policies for Pre-Accession*.

⁶ Lyhenne tulee sanoista *Poland and Hungary: Assistance for Restructuring their Economies*. Vuonna 1989 kehitetty avustusohjelma laajentui myöhemmin kattamaan Puolan ja Unkarin lisäksi myös muut itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian maat.

Latviaan Valkan rajakaupungin halki. Tulevaisuudessa tämä TEN-T-hanke numero 27, Rail Baltica, tulisi kulkemaan Tallinnasta suoraan etelään kohti Riikaa. Ohjelma-kauden 2007–2013 arviointiselvityksissä ja suunnitelmissa tämä hanke oli edelleen reitti- ja rahoitusvaihtoehtojen kartoittamisen asteella. Käytännön tasolla toimenpideohjelma (emt.: 22) asetti tavoitteeksi jo olemassa olevan reitin modernisaation. Rail Baltican kilpailijana on yksityisautoilun lisäksi myös linja-autoliikenne. Esimerkiksi Tallinnan ja Riian välin linja-autot tahtavat suoraa Via Baltica -maantietä pitkin reilussa neljässä tunnissa. Latviassa käytetään venäläistä raideleveyttä (1524 mm) muiden entisen Neuvostoliiton maiden sekä Suomen tapaan. Tämä tuottaa ongelman juuri Rail Baltica -hankkeessa, sillä Puolassa käytössä on muualla Euroopassa käytettävä standardileveys (1435 mm). Raideleveys juontaa juurensa Venäjän keisarikunnan ajalle ja vuoteen 1860, jolloin nykyisen Latvian alueen ensimmäinen rautatie avattiin Pietari–Varsova-linjalle, joka kulki maan itäosan läpi muun muassa Rēzeknen ja Daugavpilsin kaupunkien⁷ kautta (LDz 2006). Jo seuraavana vuonna avattiin yhteys Daugavpilsistä Riikaan. Tälle linjalle sijoittui myös tässä tutkimuksessa käsiteltävä Skrīveri–Krustpils-osuus.

Infrastruktuurin ja palveluiden toimenpideohjelman mukaan rataverkko oli riittävä nykyiselle rahdin määrälle, mutta pääongelmana oli verkon huono kunto. Tämä näkyi nopeuksien vuosittaisena pienenemisenä. Lisäksi neljäsosaa rautateistä ei ollut varustettu Euroopan unionin turvallisuusstandardeja täyttämällä liikenteenohjausjärjestelmillä. Sähköistetyillä rataosuuksilla ongelmia aiheutti sähkölaitteiden huono kunto. Sähköistämättömillä osuuksilla pulmana oli dieselin hinnan nousu, mikä vaikutti koko rautatieliikenteen kustannuksiin. (OPI&S 2007: 19–20.) Suurin osa Latvian rautateistä oli yksiraiteisia ja vain 11 prosenttia verkosta oli sähköistetty. Sähköistetyistä radoista suurin osa oli Riian ympäristössä. Arviointiselvityksen perusteella Latvian rautatieverkko tarvitsi merkittävää päivitystä tai jopa uudelleenrakentamista. Myös raiteilla ajava kalusto oli vanhaa. Pääliikennöitsijänä Latviassa on Latvian rautatiet (LDz – *Latvijas dzelzceļš*), joka hoitaa myös rautatieverkon kunnossapitoa ja turvallisuutta. Käytännössä matkustajaliikenteestä vastaa Latvian rautateiden tytäryhtiö *Pasažieru vilciens* (PV). Vuoden 2006 selvityksessä se ei pystynyt kilpailemaan henkilö- ja linja-autoliikenteen kanssa vaan matkustaja-

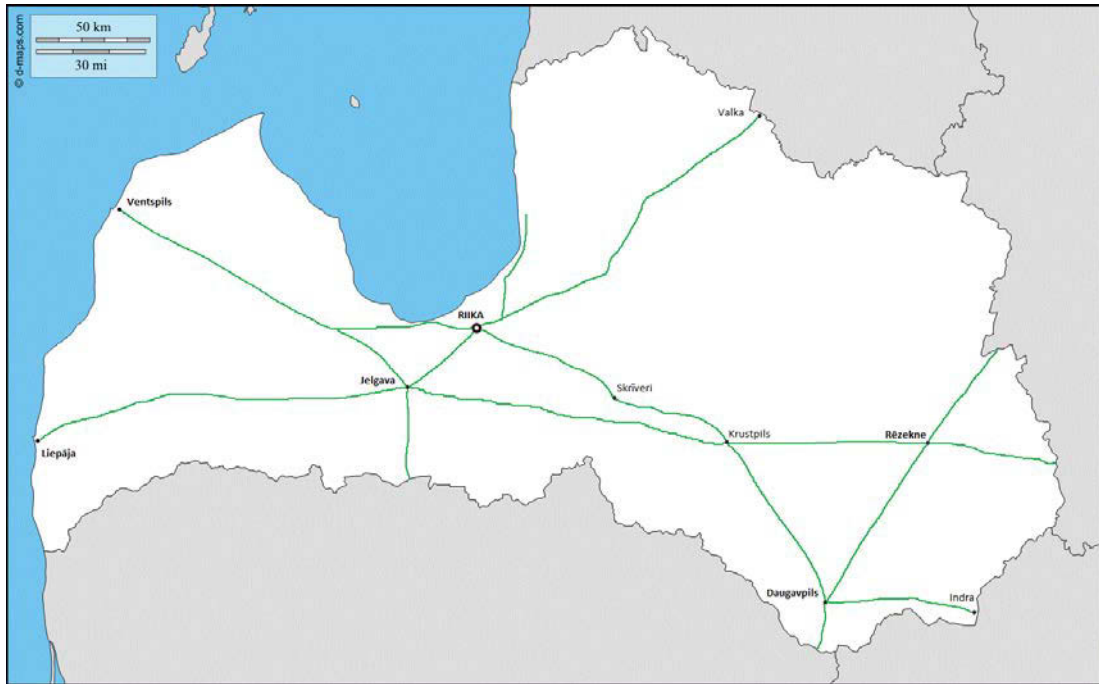
⁷ Silloisilta nimiltään *Rozitten* ja *Dinaburg*.

liikenne oli kilpailukykyistä ainoastaan Riian alueella. (Country Report Latvia 2006: 14–16.)

Toimenpideohjelma painotti, ettei enenkään Riian alueen julkista liikennettä voi kuvitella ilman rautateiden olemassaoloa. Raideliikenne ehkäisi ruuhkia myös muissa maan suurimmissa kaupungeissa. Ohjelman mukaan tärkeänä osana joukkoliikennepalveluiden laadun parantamista on sähköjunakaluston modernisaatio sekä kokonaan uusien vaunujen hankkiminen. Koska sähköjunat ovat Riian julkisen liikenteen perusta, oli myös EU-tuen saaminen perusteltua. Myös maan sähköistämättömille rautatieosuuksille hankittaviin uusiin dieseljuniin suunniteltiin käytettävän EU-tukia. Molempiin hankkeisiin oli varattu valtion huomattava tuki. PV:n oli määrä kartoittaa uusien junien hankinta vuoden 2007 loppuun mennessä ja aloittaa olemassa olevan sähköjunakaluston modernisaatio vuoden 2008 loppuun mennessä. Modernisaatio-ohjelman sanottiin olevan kuitenkin vain lyhyen aikavälin ratkaisu taata kasvavan raideliikenteen tarve, sillä kaluston keski-ikä oli jo 25 vuotta. Olemassa olevan kaluston ei katsottu täyttävän nykyaikaisen kaupunkiliikenteen mukavuus- ja laatuvaatimuksia. (OPI&S 2007: 17–18.)

Tilastollisesti rautateitse tapahtuvan matkustaja- ja tavaraliikenteen ero oli suuri. Tavaraliikenteen osuus koko Latvian maaliikenteestä oli 54 prosenttia. Matkustajaliikenteen osuus oli ainoastaan kuusi prosenttia. Peräti 85 prosenttia rautateitse tapahtuvasta tavaraliikenteestä kulki itä-länsi-käytävällä. Tämän vuoksi toimenpideohjelmassa esitettiin, että käytävän turvallisuustasoa on pidettävä yllä kunnostamalla 260 kilometrin osuus. Käytännössä kunnostaminen tarkoitti ratapölkkyjen ja -sepin uusimista sekä suoritustehon parantamista osuuksilla Riika–Krustpils ja Daugavpils–Indra. Ensin mainitulle välille esitettiin myös rinnakkaisen raiteen rakentamista. Lisäksi Riian ja Daugavpilsin rautatieristeyksiä tulisi päivittää, ja asemien teknistä laitteistoa tulisi uusia Riian sekä Skrīveri-Krustpilsin alueilla. (Emt.: 21.)

Lyhyesti sanottuna Latvian rautatieliikenteen pääongelmiksi arvioitiin matkustajajunakaluston vaatimustason puutteellisuus, sähkölaitteiden huono kunto sähköistetyillä rataosuuksilla, asemien kapasiteettiongelmat ja tekniset katkokset, nopeusrajoitukset, kiskojen huono kunto sekä raidelevyden ero Keski-Eurooppaan nähden.



Kuva 2: Latvian merkittävimmät rautatiereitit.

2.2 Suuren Puolan suuret haasteet

Puolan tapauksessa on huomionarvoista, että ennen ohjelmakautta 2007–2013 valtio oli rahoittanut pääosin maantiehankkeita. Rautatiehankkeita oli rahoitettu ISPA:n, Pharen ja myöhemmin vuodesta 2004 eteenpäin varsinaisten EU-tukien avulla. Vuosina 2004–2006 käytössä olivat liikenteen oma toimenpideohjelma SOPT (*Sectoral Operational Programme Transport*) sekä integroitu alueellinen toimintaohjelma IROP (*Integrated Regional Operational Programme*), jotka molemmat käsitelivät rautatiehankkeiden suunnittelua ja toteuttamista. (Country Report Poland 2006: 39–40.)

Puolan rautatieverkko oli Euroopan komission selvityksen perusteella hyvin kehittynyt, ainakin pituutensa puolesta. Se oli myös suurelta osin sähköistetty. Tästä huolimatta verkon tekninen taso oli heikko, mikä vaikutti heikentävästi junien nopeuksiin. Rautatieverkko ei pystynyt vastaamaan esimerkiksi Varsovan ja muiden suurten kaupunkien välisen matkustajaliikenteen tarpeita. Lisäksi paikallinen infrastruktuuri oli heikkoa. Nämä tekijät yhdessä ihmisten varallisuuden kasvun kanssa olivat johtaneet yksityisautoilun kasvuun etenkin paikallisella tasolla. Tavara-liikenne oli puolestaan pysynyt raiteillaan kohtuullisen hyvin. Selvitys peräänkuulutti

merkittävien investointien kohdistamista raideliikenteen modernisaatioon. Tulevaisuuden tavoitteeksi asetettiin myös korkeiden infrastruktuuritaksojen laskeminen. Alun perin korkeat taksat oli asetettu keräämään varoja raideverkon kunnostamista varten. Verkon ylläpidosta vastaava PKP PLK⁸ kuuluu samaan PKP Groupiin kuin liikenteestä vastaava Puolan valtionrautatiet PKP⁹. Toisin sanoen liikenteestä vastaava yhtiö maksaa raiteiden käytöstä samaan konserniin kuuluvalla rataverkosta vastaavalle yhtiölle. PKP Group perustettiin vuonna 2001 hajauttamalla vuonna 1918 perustetun valtionrautateiden liikennetoiminnot ja rataverkon hallinnointi. Selvityksen mukaan toinen tärkeä tulevaisuudentavoite oli rautatie-liikenteen kilpailukyvyyn nostaminen. Myös yhtiön mahdollinen yksityistäminen mainittiin. (Emt.: 15–18.)

Puolan infrastruktuurin ja ympäristön toimenpideohjelma antoi arviointiselvitystä syvemmälle luotaavan analyysin maan tilanteesta. Yleisesti ottaen se kertoi, että liikennejärjestelmän nykykunto muodostaa merkittävän esteen teollisuuden, kaupankäynnin ja palveluiden kehittymiselle. Huonojen liikenne-yhteyksien lisäksi osatekijäksi Puolan liikenteelliseen saavutettavuuteen mainittiin myös maan perifeerinen sijainti. Myös maan sisäiset alueiden väliset yhteydet arvioitiin huonoiksi. Näihin kuuluvat yhteydet maan suurimpien keskusten väleillä, itäisen Puolan kaupunkien väleillä sekä niiden ja pääkaupungin väleillä. Huonojen yhteyksien ja alueellisen koheesion puutteen katsottiin lisäävän kehityseroja erityisesti maan itäosan ja muun maan välille. (OPI&E 2007: 16–17.)

Olemassa olevien alueellisten kehityserojen voidaan katsoa olevan peräisin jo Puolan jakojen jälkeiseltä ajalta, jolloin Preussin ja Itävallan alaisuuteen päätyneet alueet kehittyivät enemmän muun muassa rautatieinfrastruktuuriensa puolesta kuin Venäjän vallan alle joutuneet maan itäiset alueet (Gorzalak 1999: 134–135). Kaikkien kolmen alueen ensimmäiset rautatiet avattiin kuitenkin suurin piirtein samoihin aikoihin. Nykyisen Puolan alueen ensimmäinen rautatie avattiin Preussiin kuuluneella Sleesian alueella vuonna 1842. Tässäkin tutkimuksessa käsiteltävä, Varsova–Wien-rautatiehen kuuluva Varsova–Skierniewice-osuus valmistui vuonna 1845, jolloin se oli Venäjän keisarikuntaan kuuluneen alueen ensimmäinen rautatie. Vuonna 1847 avattiin Itävallan keisarikunnan alueen ensimmäinen rautatie, joka liitti

⁸ Nimen jälkimmäinen lyhenne tulee sanoista *Polskie Linie Kolejowe*.

⁹ Lyhenne tulee sanoista *Polskie Koleje Państwowe*.

muun muassa Krakovan kaupungin junaliikenteen aikakauteen. Niin ikään tässä tutkimuksessa esiintyvä Krakova–Rzeszów-osuus avattiin kokonaisuudessaan vuonna 1861 osana rautatietä, joka yhdisti Itävaltaan kuuluneen Galitsian alueen merkittävät kaupungit Krakovan ja Lvivin¹⁰. Venäläinen leveämpi raideleveys esiteltiin ensimmäistä kertaa Pietarin ja Varsovan välisen linjan valmistuttua vuonna 1862. Tätä leveyttä edusti myös tässä työssä tarkasteltava vuonna 1876 avattu Świercze–Mława-osuus, joka kulki Veiksel-jokea myötäillen Preussin rajalta Venäjän hallinnoiman alueen läpi Varsovan ja Lublinin kautta aina nykyiselle Ukrainan rajalle. (Wasilewski 2001.) Nykyään venäläistä raideleveyttä ei Puolassa enää käytetä. Merkittävää on, että jo Puolan jakojen aikaan eräät junayhteydet toimivat rajojen ylitse. Puolan sijainti on otollinen lännen ja idän välissä yhä edelleen. Maa toimii linkkinä Länsi-Euroopan ja Venäjän, Ukrainan sekä Keski-Aasian välillä. Toimenpideohjelma mainitsi maan yhdistävän tulevaisuudessa myös Kiinan ja Kaakkois-Aasian Eurooppaan. Mahdollisuutena todettiin myös maan toimiminen Skandinavian ja Etelä-Euroopan yhdistäjänä. (OPI&E 2007: 17.)

Sekä matkustaja- että tavaraliikenteen määrät olivat vähentyneet huomattavasti 1990-luvulla. Tähän vaikutti rautatieliikenteen huono kilpailukyky, yksityisautoilun kasvu ja tavaraliikenteessä hiilen kysynnän lasku. Toimenpideohjelman mukaan rata-verkon kunnan merkittävä huonontuminen johtui valtion tuen riittämättömyydestä. Puolan yhteensä noin 20 000 rautatiekilometristä vain 30 prosenttia oli hyvässä kunnossa. Kunnostamisen tarpeesta kertoi se, että yli 40 prosentilla radoista maksiminopeusrajoitus oli vain 80 kilometriä tunnissa. (Emt.: 20.)

Koostaan ja sijainnistaan johtuen Puolaan ulottuu useampia Euroopan unionin TEN-T-hankkeita. Kolmenkymmenen ensisijaisen hankkeen joukosta kaksi rautatiehanketta sijaitsee osaksi Puolassa. Hankkeen 27 kartoitusvaiheen piti olla valmis vuoden 2007 loppuun mennessä. Tämä Rail Baltica -hanke tulee Puolan puolella kulkemaan Varsovasta Białystokin ja Sokółkan kautta Liettuan rajalle. Hanke 23 on puolestaan jaettu pohjoiseen ja eteläiseen osaan. Ennen ohjelmakautta 2007–2013 Varsovasta etelärajalle ulottuvan eteläisen osan kunnostustyöt olivat päässeet käyntiin, mutta pohjoisen Varsova–Gdańsk-osuuden modernisaatio oli vielä suunnitelmavaiheessa. Muihin TEN-T-hankkeisiin kuuluvat itä–länsi-suuntaiset

¹⁰ Silloiselta nimeltään *Lemberg*.

paneurooppalaisen liikennekäytäväverkon käytäviä II ja III mukailevat rautatiet, joista jälkimmäinen kulkee tässä tutkimuksessa käsiteltävän Ala-Karpatian läpi. Lisäksi Puolan alueen TEN-T-verkkoon kuuluvat muun muassa radat Szczecinistä Wrocławiin sekä Varsovasta Lublinin ja Dorohuskin kautta Ukrainan rajalle. (Emt.: 20–21.)

Yhtenä toimenpideohjelman huolenaiheena oli alueellisten ja kaupunkien sisäisten rautatieverkkojen laatu. Suurin osa matkustajaliikenteestä tapahtui juuri tällä osa-alueella. Ongelmakohtiksi mainittiin teknisen infrastruktuurin, kuten kiskojen, sähkölaitteiden ja asemien huono kunto. Myös junakaluston vanhanaikaisuus ja kuluneisuus kuului ongelmalistalle. Ennen ohjelmakauden 2007–2013 alkua junien keski-ikä oli 25 vuotta, ja peräti 37 prosenttia vaunuista määriteltiin viallisiksi. Nämä tekijät rajoittivat ja heikensivät rautateiden kilpailukykyä. Lisäksi ongelmaksi mainittiin yhteistyön puute paikallishallintojen kesken. Toimenpideohjelman lentoliikennettä käsittelevä osio nosti yhdeksi ongelmakohdaksi raideyhteyksien puuttumisen lentoasemilta. (Emt.: 21–22, 25.)

Matkustajaliikenteen vaikeuksista huolimatta rautateillä oli merkittävä rooli etenkin tavaroiden kuljettamisessa. Lähes puolet kaikesta rautatieliikenteestä koostui hiilen kuljettamisesta, vaikka se olikin edellisinä vuosina vähentynyt. Vuoteen 2020 mennessä tavaraliikenteen ennustettiin kasvavan kolmanneksella maan talouskasvun myötä. Matkustajaliikenteen ennustettiin sen sijaan vähenevän peräti neljänneksellä. Pääsyyinä tähän nähtiin yksityisautoilun ja lentoliikenteen kasvu. Matkustajaliikenteen mahdollisuuksien arvioitiin olevan kaupunkiliikenteessä. Ehtona tähän on kuitenkin palvelun laadun parantaminen. Tiivistettynä Puolan ympäristö- ja liikenneinfrastruktuurin kehittämisen toimenpideohjelma peräänkuulutti rautatieinfrastruktuurin modernisaatiota, kaluston uusimista sekä kaupunkiliikenteen tukemista. (Emt.: 22.) Yleiseksi tavoitteeksi asetettiin ympäristöystävällisen liikenteen laadun nostaminen niin matkustaja- kuin tavaraliikenteessä. Numeraaliseksi tavoitteeksi vuoteen 2013 mennessä asetettiin muun muassa 1248 kilometriä modernisoitua rautatietä. Samaan aikarajaan mennessä TEN-T-hankkeesta 23 tulisi olla valmiina 74 prosenttia ja Rail Baltica -hankkeesta yhdeksän prosenttia. (Emt.: 131–132.)



Kuva 3: Tutkimuksen kannalta merkittävät rautatiereitit Puolassa.

2.3 Pieni Slovenia keskeisessä risteyksessä

Puolan tapaan myös Sloveniassa ennen ohjelmakautta 2007–2013 kansalliset varat oli suunnattu lähinnä maantie- ja etenkin moottoritiehankkeisiin. Rautatiehankkeet saivat rahoituksensa unioniin liittymistä edeltävien rakennepolitiikan välineiden ISPA:n ja Pharen avulla. Pääasiassa tuet oli käytetty TEN-T-hankkeisiin sekä raja-yhteyksien parantamiseen. Slovenian tultua Euroopan unionin jäseneksi vuonna 2004 ensimmäiseksi EU-tukien rahoittamaksi rautatiehankkeeksi valikoitui Pragersko–Ormož-välin modernisoiminen maan itäosassa. (Country Report Slovenia 2006: 33–34.)

Sloveniassa raideliikenteen osuus koko matkustajaliikenteestä oli Euroopan komission selvityksen perusteella vaatimaton, noin kuusi prosenttia. Luku oli kuitenkin pienessä kasvussa. Tavaraliikenteessä raideliikenteen osuus oli sen sijaan huomattava, peräti 40 prosenttia. Tästä summasta merkittävä osa oli kansainvälistä kauttakulkuliikennettä. Slovenia ylsi Euroopan unionin keskiarvon yli rautatieverkkonsa tiheyden puolesta. Selvitys mainitsi ensimmäisenä TEN-T-hankkeen kehittämisen, joka pitäisi sisällään rinnakkaisen raiteen rakentamisen Divača–Koper-rataosuudelle. Myös jo olemassa olevan rataverkon päivittäminen ja modernisaatio mainittiin, sillä varojen puutteesta johtuen verkon kunto oli huonontunut. Tämä oli johtanut myös turvallisuuden heikkenemiseen ja junien nopeuksien pudottamiseen. Poikkeuksena mainittiin Ljubljanan ja Mariborin välinen yhteys. Tällä välillä käytössä oli kolme Suomestakin tuttua Pendolino-luotijunaa¹¹. Selvityksessä puhuttiin myös uuden suurnopeusjunaradan linjauksesta Ljubljanan ja Italian Venetsian välille. Valtion omistama rautatieyhtiö (SŽ – *Slovenske železnice*) ilmoitti uusivansa kalustoaan asteittain. (Emt.: 13–15.) Yhtiö oli muodostettu Slovenian erottua Jugoslaviasta ja samalla Jugoslavian valtionrautateista (JŽ¹²) vuonna 1991.

Ympäristö- ja liikenneinfrastruktuurin kehittämisen toimenpideohjelma nosti esiin rautateitse tapahtuvan tavaraliikenteen valtavan potentiaalin. Järjestelmä vaatisi kuitenkin uudelleenjärjestelyä sekä valmistautumista avoimille markkinoille niin, että ulkomaiset toimijat voisivat liikennöidä Sloveniassa. Samalla SŽ tai muut slovenialaiset liikennöitsijät voisivat toimia ulkomailla. Arviointiselvityksen tapaan toimenpideohjelma mainitsi rautatieinfrastruktuurin kunnan huononemisen kehittämiseen, ylläpitoon ja modernisaatioon riittämättömien varojen vuoksi. Parlamentin vuonna 1996 hyväksymästä rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelmasta vain neljäsosa oli toteutunut toimenpideohjelman laatimiseen mennessä. Käytännössä tämä näkyi vaurioina ja häiriöinä kiskoissa, ajolangoissa ja opastinlaitteissa. Joillain rataosuuksilla ajolankojen mainittiin olevan peräisin peräti 1930-luvulta, jolloin Italia sähköisti rautateitä miehittäessään läntistä Sloveniaa. (OP ETID 2007: 23, 25.) Ensimmäinen rautatie nykyisen Slovenian alueelle avattiin sen

¹¹ Pendolino on yleisempi nimitys italialaisen Fiat Ferroviarian kehittämälle kallistuvakoriselle junamallille. Mallilla on eri versionsa eri maissa. Suomessa liikennöivät vuonna 1995 käyttöön otettu Sm3 sekä Pietarin-liikenteeseen myöhemmin suunniteltu Sm6, Sloveniassa vuonna 2000 käyttöön otettu SŽ 310, Tšekin tasavallassa vuonna 2005 käyttöön otettu ČD 680 ja Puolassa vuoden 2014 lopussa liikenteeseen otettava ED250. Fiat Ferroviaria myytiin ranskalaiselle Alstomille vuonna 2000.

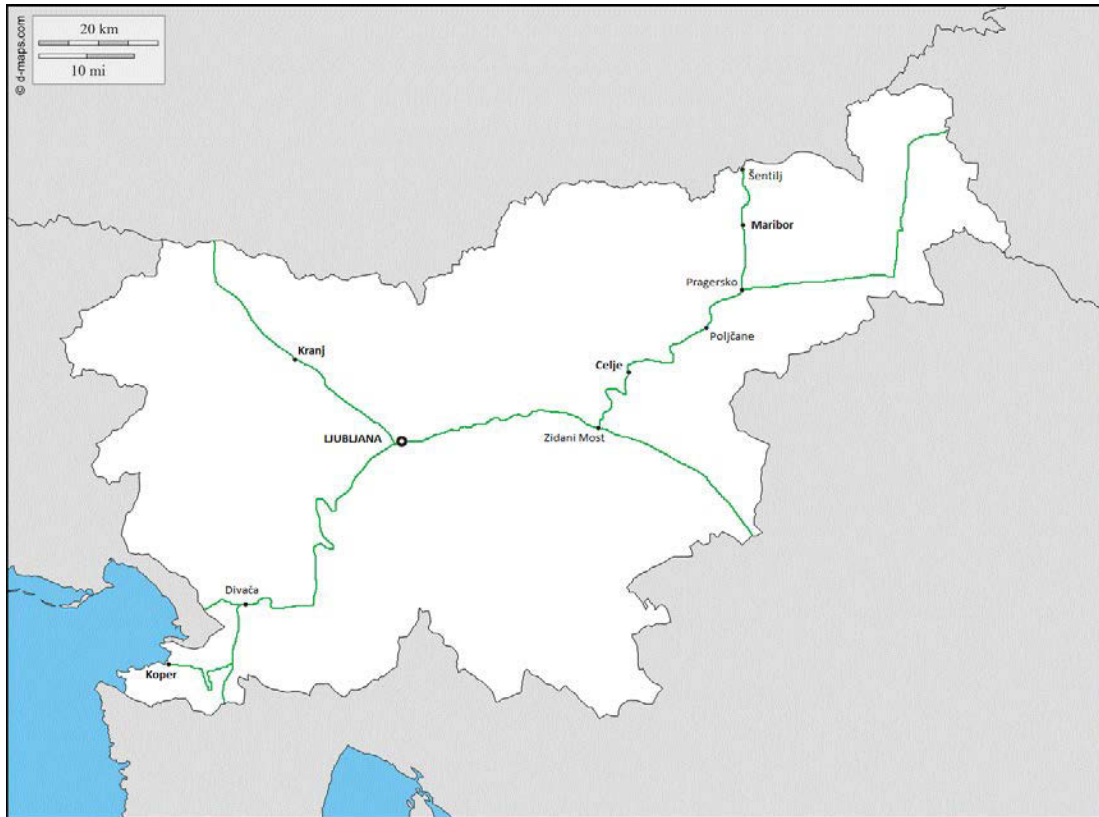
¹² Lyhenteen sloveeninkielinen nimi tulee sanoista *Jugoslovanske železnice*. Käytössä olivat myös serbokroatin- ja makedoniankieliset nimet niiden ollessa myös Jugoslavian virallisia kieliä.

kuuluessa Itävallan keisarikunnan alaisuuteen vuonna 1846, kun Šentilj–Celje-osuus valmistui Wienistä Triesteen rakenteilla olleelle linjalle (SŽ 2009). Kolmen vuoden kuluttua tästä yhteys Ljubljanaan¹³ asti oli valmiina. Osa tätä vanhaa rataosuutta kuuluu nykyiseen TEN-T-hankkeeseen numero kuusi.

Toimenpideohjelmassa mainitut ongelmat olivat luonnollisesti johtaneet junien nopeuksien alenemiseen, myöhästelyyn, matkustajien tyytymättömyyteen ja edelleen muiden liikennemuotojen suosimiseen. Toimenpideohjelma peräänkuulutti myös asemien uusimisen tarvetta. Infrastruktuurin huonon kunnan pelättiin vievän matkustajat jo ennalta hädin tuskin kannattavalta liikennemuodolta. Negatiivisen kehityssuunnan jatkuessa Slovenian ei olisi mahdollista saavuttaa yhtä liikennepolitiikan perustavoitetta eli ympäristöystävällisen rautatieliikenteen kasvua. Pahimmassa tapauksessa joitain raideliikenneosuuksia jouduttaisiin lopettamaan kokonaan. Joitain rahtikuljetuksia olikin jo jouduttu ohjaamaan Slovenian kiertäville reiteille. Jopa eräillä päärataosuuksilla tavaravaunuja oli jouduttu lastaamaan 15 prosenttia normaalikapasiteettia kevyemmin heikon raideinfrastruktuurin vuoksi. Tavaraliikenteessä keskimääräinen myöhästymisaika ennen ohjelmakautta 2007–2013 oli peräti 50 minuuttia sataa kilometriä kohden. Matkustajaliikenteessä vastaava minuuttimäärä oli yli neljä. Yleisti ottaen rautatieliikenteen ongelmiin vaikutti myös rataverkon laaja sähköistämättömyys. (OP ETID 2007: 25–26.)

Slovenian arviointiselvityksen ja toimenpideohjelman selväksi päähuolenaiheeksi nousi rautatieinfrastruktuurin heikko kunto, joka heikensi niin tavara- kuin matkustajaliikenteen kilpailukykyä. Tämä oli huomionarvoista myös maan TEN-T-hankkeen kohdalla. Slovenian sijainnin katsottiin antavan sille tehtävän toimia merkittävänä rahdin kauttakulkumaana, mutta sen rataverkon kunto ja kapasiteetti eivät täyttäneet vielä sille kohdistettuja odotuksia. Konkreettiseksi tavoitteiksi toimenpideohjelma (emt.: 62) määritteli muun muassa 428 kilometriä uutta tai modernisoitua TEN-T-hankkeeseen kuuluvaa rautatietä sekä yli miljardin tonnin kasvua rautateitse toteutettavaan tavaraliikenteeseen.

¹³ Silloiselta nimeltään *Laibach*.



Kuva 4: Slovenian merkittävimmät rautatiereitit.

2.4 Maiden välisistä eroista ja yhtäläisyyksistä

Latvian, Puolan ja Slovenian rautatieliikenteiden arviointi- ja kartoitusvaiheesta nousi esiin yhtäläisyyksiä, mutta samalla piirtyivät myös maiden väliset erot. Nämä erot ja yhtäläisyydet näkyvät myös toimenpideohjelmiin laadituissa vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia selvittävässä SWOT-analyseissä¹⁴. Kaikkien kolmen maan arviointiselvityksissä ja toimenpideohjelmissä heikkouksiksi todettiin maiden huonokuntoiset ja edelleen rapistuvat rautatieinfrastruktuurit. Lisäksi kaikki maat mainitsivat heikkoudeksi vanhentuneen ja kuluneen rautatiekaluston. Niin Latvia, Puola kuin Sloveniakin katsoivat näiden tekijöiden heikentävän rautateidensä kilpailukykyä. Mainittakoon myös, että heikkouksien lista oli joka maassa nelikenttäisen analyysin pisin.

Yhtäläisyyksiä löytyi myös maiden näkemistä rautatieliikenteen mahdollisuuksista. Kaikki kolme totesivat merkityksensä rahdin kauttakulkumaina.

¹⁴ Lyhenne tulee englannin kielen sanoista *strengths*, *weaknesses*, *opportunities* ja *threats*.

Latviassa tämä näkyi lähinnä Venäjältä Euroopan unioniin suuntautuvan liikenteen tuomissa rahtimäärissä Latvian satamiin vievillä rautateilla. Mahdollisuutena nähtiin takaisin itään suuntaavien junien täyttäminen. Slovenian sijainti kahden kauttakulkureitin risteyksessä leimasi maan arviointiselvitystä ja toimenpide-ohjelmaa. Lisäksi satamaliikenne oli Latvian tavoin merkityksellistä myös Slovenialle. Tulevaisuuden mahdollisuutena kauttakulun lisäämisessä nähtiin Euroopan unioniin kuulumattomien Kaakkois-Euroopan maiden sekä Turkin mahdollinen lähentyminen unionin kanssa (OP ETID 2007: 32). Puolan tapauksessa kauttakulkua tapahtui sekä itä-länsi- että pohjois-etelä-suunnassa. Satamilla oli merkitystä myös Puolan tapauksessa, mutta ei yhtä suuressa määrin kuin Latviassa ja Sloveniassa. Kaiken kaikkiaan rautateitse tapahtuvan tavaraliikenteen noususuhdanne nähtiin vahvuutena kaikissa maissa.

Latvia ja Puola näkivät vahvuuksinaan omien rautatieverkkojensa riittävän levinneisyyden. Latvia piti tärkeänä myös sitä, että suuri osa maan rautateistä kuuluu TEN-T-verkon piiriin. Slovenia katsoi oman rautatieverkkonsa vahvuudeksi sen yhdentymisen muun Euroopan liikenneverkkoon. Maa näki vahvuutenaan sekä mahdollisuutenaan myös oman maantieteellisen sijaintinsa. Tähän näkemykseen vaikuttanee muun muassa se, että Slovenian alue on toiminut kulttuurien risteyspaikkana jo vuosisatojen ajan. Myös Puolassa yhteyksien parantaminen muualle Euroopan unioniin nähtiin mahdollisuutena. Lisäksi alueidenvälisten sekä suurimpien kaupunkien välisten yhteyksien parantaminen katsottiin mahdollisuudeksi. Ala-Karpatian omassa alueellisessa toimenpideohjelmassa (ROP PP 2007: 39) vahvuudeksi mainittiin myös Ukrainan kanssa taloudellisen yhteistyön mahdollistava rautatie. Mielenkiintoista on, että Puolan toimenpideohjelmassa todettiin maan huonon liikenteellisen saavutettavuuden johtuvan sen perifeerisestä sijainnista, vaikka maa sijaitsee suhteellisen keskellä Eurooppaa. Latvian toimenpideohjelmassa maan sijainnista ei oltu huolissaan. Se mainitsi rautatie-liikenteen mahdollisuudeksi Riian ruuhkien poistamisen. Toisin sanoen Latviassa katsottiin asiaa hyvin paikallisesta näkökulmasta, kun Puolassa mietittiin alueellisia ja Sloveniassa lähinnä kansainvälisiä mahdollisuuksia.

Heikkouksien pitkällä listalla maiden väliset erot tulivat selkeämmin esiin, vaikka lähtökohtaisesti maat olivatkin yhtä mieltä rautatieinfrastruktuuriensa ja kalustojensa huonosta tilasta. Latviassa näiden ohella pääheikkoudeksi miellettiin

tehoton kaupunkijunaliikenne. Huolen aiheena oli myös huonon kaluston sopimattomuus liikuntakyvyttömille. Puolassa heikkoudet keskittyivät suunnitteluun ja hallintoon. Hieman Latvian tapaan listalle pääsivät kapea-alaisesti suunnitellut ja huonosti kehittyneet kaupunkiliikennetoiminnot, joissa ei ole otettu huomioon kaikkia osa-alueita. Tähän luettiin mukaan myös nopeiden ja tehokkaiden raideyhteyksien puute maan päälentoasemille. Lisäksi heikkoutena nähtiin kaupunkien välisen pääväylien yhteyksien riittämätön määrä verrattuna maan väkilukuun ja potentiaaliseen matkustajamäärään. Tavaraliikenteen kohdalla puutteena koettiin juna- ja laivatoimintojen yhdistäminen satamissa. Kolmikon ainoana Puola nosti rautatieliikenteensä heikkoudeksi vielä rahoitusvaikeudet, joiden syyn katsottiin olevan heikossa hallinnoinnissa. Slovenia laski omaksi heikkoudeksi eri kuljetusmuotojen yhdistämisen puutteet sekä rautateiden huonon järjestäytymisen. Käytännönläheisempinä esimerkkeinä se mainitsi puutteet asemapalveluissa ja tiedotuksessa. Puolan tapaan myös Slovenian toimenpideohjelma mainitsi huonot lentoasemayhteydet, vaikka tässä yhteydessä ei puhuttukaan yksinomaan raideyhteyksien tarpeellisuudesta.

Rautatieliikenteen uhkana Latviassa nähtiin kaupunkien nopeasti kasvavat liikennemäärät, jotka vauhdittivat infrastruktuurin huononemista. Puolassa pelättiin rautateiden heikon kilpailukyvyn huonontavan palveluja entisestään. Myös rautatiejärjestelmän uudelleenjärjestelyn keskeneräisyys nähtiin riskinä. Lisäksi uhkaksi arvioitiin julkisen liikenteen roolin aliarvioiminen. Sloveniassa pelättiin eniten tavaraliikennevirtojen ohjautumista naapurimaiden kuten Itävallan rinnakkaisiin liikenneverkkoihin rautatieinfrastruktuurin hitaan kehityksen vuoksi. Tämä saattaisi puolestaan tarkoittaa Itä-Euroopasta tulevan saastuttavan rekkaliikenteen ohjautumista Itävallasta Slovenian teille (SŽ 2012: 25). Samasta syystä uhkakuvaksi maalattiin satamaliikenteen ohjaaminen naapurimaiden satamiin, lähinnä Venetsiaan ja Triesteen Italiassa sekä Rijekaan Kroatiaassa.

Latvian, Puolan ja Slovenian arviointiselvityksissä ja toimenpideohjelmissa todettu rautateiden yleinen tila muistutti paljon toisiaan. Erot johtuivat muun muassa maiden sijainnista sekä koosta. Tästä johtuen esimerkiksi pienessä Sloveniassa keskustelun kohteena olivat kansainväliset yhteydet samalla kun pinta-alaltaan ja väkiluvultaan huomattavasti suuremmissa Puolassa keskityttiin enemmän maan sisäisten yhteyksien kehittämiseen. Lisäksi maiden historiaa tarkastellessa voidaan

huomata, että kaikkien kolmen maan kehityskaarilla on yhtäläisyyksiä. Puolan Preussille kuulunut läntinen osa sai rautatien ensimmäisenä jo 1840-luvun alussa. Pian tämän jälkeen Itävallan keisarikunta rakensi ratoja omalle Puolan eteläiselle alueellensa sekä nykyiseen Sloveniaan. Myös Venäjän keisarikunnan alainen Puolan itäosa sai ensimmäiset ratansa samoihin aikoihin. Nykyinen Latvian alue sai ensimmäiset rautatiensä 1860-luvun alussa niin ikään Venäjän toimesta. Merkittävää on se, että jo tuolloin oli periaatteessa mahdollista matkata rautateitse Riiasta Varsovan kautta Ljubljanaan.

Mitä Euroopan unionin harjoittaman koheesiopolitiikan hallinnointiin tulee, oli Latvialla, Puolalla ja Slovenialla vielä paljon kehitettävää ja opittavaa tässä tutkimuksessa käsiteltävän ohjelmakauden alussa. Ohjelmakauden 2004–2006 perusteella muun muassa Slovenian ja Puolan koheesiopolitiikan hallinnointijärjestelmiä pidettiin vielä monelta osin puutteellisina ja tehottomina. Sloveniassa ongelmia olivat aiheuttaneet toistuvat muutokset valvonnan toteuttamisessa ja Puolassa epäselvyydet koheesio- ja sisäpolitiikan välillä. Mailla oli ollut myös ongelmia valvoa hankkeiden kulkua ja toimittaa Euroopan komissiolle luottavia tilastotietoja. Latviaa moitittiin huonosti kehittyneestä hankkeiden arviointikulttuurista. Syiksi ongelmiin esitettiin muun muassa hallinnon hajanaisuutta etenkin Sloveniassa, missä koheesiopolitiikkaa hallinnoi monta eri ministeriötä, sekä Puolassa, missä kansallisen tason viranomaisten lisäksi politiikkaa hoitavat alueellisen tason toimijat. Yleisesti ottaen on kuitenkin osoitettu, että unionin uusien jäsenmaiden kyky toteuttaa koheesiopolitiikkaa on kehittynyt oletettua nopeammin ja paremmin. (Bachtler ym. 2013: 11–15, 18.) On muistettava, että tässä tutkimuksessa käsiteltävän ohjelmakauden 2007–2013 alussa maat olivat olleet unionin jäseninä vasta vajaat kolme vuotta eikä koheesiopolitiikan kaltaisten raskaiden järjestelmien omaksuminen tapahdu käden käänteessä. Seuraavassa luvussa nähdään tarkemmin, millaisia eroja ja yhtäläisyyksiä ohjelmakauden 2007–2013 toimenpideohjelmassa esitetyillä kehityshankkeilla oli käytännön tasolla ja miten koheesiopolitiikan tavoitteissa on onnistuttu näiden hankkeiden perusteella.

3 MENESTYSTARINOITA VAI FIASKOJA?

Kukin maa oli listannut toimenpideohjelmaansa päähankkeet, joita oli tarkoitus toteuttaa ohjelmakaudella 2007–2013. Euroopan komission sähköiseen tietokantaan osa näistä hankkeista on nimetty menestystarinoiksi. Latviassa rautatieliikenteeseen liittyviä menestystarinoita on kaksi, Sloveniassa kolme, Puolan Masovian alueella kolme ja Puolan Ala-Karpatian alueella yksi. Tämän luvun tarkoitus on selvittää, voidaanko näitä kaikkia päähankkeita todella kutsua menestystarinoiksi vai onko listalle päätyneet myös epäonnistumisia.

Esiteltävien hankkeiden suuntaviivoja oli siis piirrety jo maiden toimenpideohjelmissa, joissa annettiin myös ensimmäisiä budjettiarvioita. Koheesio- ja politiikan ohjelmakauden 2007–2013 noin 350 miljardin euron kokonaisbudjetista Latvialle myönnettiin yhteensä 4,6 miljardia euroa. Tästä rahasta 4,5 miljardia euroa kuului lähentymistavoitteen piiriin ja 90 miljoonaa euroa Euroopan alueiden välisen yhteistyön piiriin. Puolalle myönnettiin yhteensä 67,3 miljardia euroa, josta 66,55 miljardia euroa kuului lähentymistavoitteen piiriin ja 731 miljoonaa euroa Euroopan alueiden välisen yhteistyön piiriin. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Puola sai kokonaisbudjetista lähes viidesosan. Slovenialle myönnettiin yhteensä 4,2 miljardia euroa, josta 4,1 miljardia euroa kuului lähentymistavoitteen ja 104 miljoonaa euroa Euroopan alueiden välisen yhteistyön piiriin. Painopisteenä kaikissa kolmessa maassa oli muun muassa infrastruktuurin parantaminen ja nykyaikaistaminen. (Laiyy 2008: 8, 9, 24.) Vertailun vuoksi todettakoon, että Suomi sai koheesio- ja politiikan varoista 1,7 miljardia euroa (Euroopan koheesio- ja politiikka Suomessa 2009). Edellä mainitut luvut tarkoittavat sitä, että Latviassa tukia oli tarjolla noin 2200 euroa kansalaista kohden, Sloveniassa noin 2000 euroa ja Puolassa noin 1700 euroa (EU Funds in Central and Eastern Europe 2012: 7).

Alueellisella tasolla Puolassa Masovian alueen EU:lta saama tuki oli noin 1,83 miljardia euroa, joka oli 2,7 prosenttia koko Puolalle myönnetystä summasta. Tästä summasta noin 538 miljoonaa euroa oli menossa alueellisten liikenneyhteyksien kehittämiseen. (OP MV 2007). Ala-Karpatian alueelle oli myönnetty EU-tukea 1,14 miljardia euroa (ROP PP 2007: 133). Toimenpideohjelma ei eritellyt liikenteelle varattuja summia. Slovenian ympäristö- ja liikenneinfrastruktuurin kehittämisen toimenpideohjelma oli saanut EU-tukea 1,58 miljardia euroa, josta rautatiehankkeille

oli varattu 450 miljoonaa euroa. Tämä oli yli kaksinkertainen määrä verrattuna maantiehankkeiden saamaan summaan. (We Are Developing with the EU Funds 2011: 16.) Latviassa liikennehankkeita varten oli EU-rahaa yhteensä 1,16 miljardia euroa, josta rautateille jaettiin 131 miljoonaa euroa ja rautatiekaluston uusimiseen 142 miljoonaa euroa (Gerhards 2011).

Seuraavaksi esittelen yhdeksän Euroopan komission nimeämää rautateihin liittyvää menestystarinaa Latviassa, Puolassa sekä Sloveniassa. Hankkeesta riippuen niiden suunnittelu ja toteuttaminen ovat alkaneet hieman eri aikoihin. Lähtökohtana on ollut hankkeen aloittaminen ohjelmakauden 2007–2013 aikana niin, että se olisi valmis vuoden 2013 loppuun mennessä. Valmistumiselle on kuitenkin ollut mahdollista saada jatkoaikaa aina vuoden 2015 loppuun saakka. Tarkastelen mitä kustakin hankkeesta on sanottu ohjelmakaudelle laadituissa toimenpideohjelmassa, tarkemmin projekteihin pureutuissa hankekuvauksissa, toteutusta seuraavissa raporteissa sekä paikallisten sanomalehtien uutisoinneissa ja artikkeleissa.

3.1 Latvian junaliikenne palailemassa raiteilleen

Latvian infrastruktuurin ja palveluiden toimenpideohjelman kohdasta 3.3.1.2 löytyi viitteitä antava osio nimeltään TEN-T-rautatiesegmenttien jälleenrakennus ja kehittäminen (itä–länsi-raidekäytävän infrastruktuurin ja Rail Baltican kehittäminen). Tavoitteeksi osiossa oli asetettu korkealaatuisen, koko Euraasian liikenneverkkoon integroituvan rautatieliikenneinfrastruktuurin kehittäminen. Keinoksi tavoitteeseen pääsemiseen oli nimetty itä–länsi-käytävän kapasiteetin nostaminen sekä nopeusrajoitteiden ja teknisten ongelmien vähentäminen. Toiseksi tavoitteeksi oli mainittu Baltian maiden ja Keski-Euroopan yhdistämisen aloittaminen Rail Baltican avulla. Osion kohderyhmäksi oli lueteltu tavaranylähettäjät, vastaanottajat sekä matkustajat. Avustuksen saajaksi oli asetettu Latvian rautatiet sekä liikenneministeriö. (OPI&S 2007: 191.)

Viitteitä antavaa osiota seurasi lista ohjelmakaudelle laadituista päähankkeista, joihin kuului rinnakkaisen raiteen rakentaminen Riika–Krustpils-rataosuudelle. Aluksi todettiin, että lista on ainoastaan suuntaa-antava eikä takaa vielä hankkeen lopullista hyväksymistä. Käytännössä tämä mainittu hanke tarkoittaisi 52 kilometrin

mittaisen ja rautatieliikenteen nykystandardit täyttävän raideosuuden rakentamista välille Skrīveri–Krustpils. Se pitäisi sisällään myös suunnitelman uuden sillan rakentamisesta Aiviekste-joen yli sekä raideosuuden teknisestä päivittämisestä. Lisäksi päähankkeiden listalle kuului TEN-T-rautatieosuuksien, mukaan lukien Rail Baltica -hankkeen, jälleenrakentaminen sekä kehittäminen. Ohjelmakaudella oli tarkoitus toteuttaa Rail Baltican ensimmäinen vaihe eli jo olemassa olevan infrastruktuurin päivittäminen ja uudistaminen. (Emt.: 193.)

Euroopan komission nimeämistä Latvian alueen menestystarinoista ensimmäinen koski maan rautatieliikenteen saattamista kuntoon. Kesäkuussa 2010 päivätyn hankekuvauksen mukaan eheyttämisen myötä matkustajien turvallisuus tulisi paranemaan, matkustusmukavuus kasvamaan ja matka-ajat lyhenemään. Käytännössä tämä tarkoitti toimenpideohjelmassa ehdotettua ensimmäistä päähanketta eli Skrīveri–Krustpils-rataosuuden rinnakkaisen raiteen rakentamista. Tällä osuudella, joka on osa pidempää Riiasta itään sekä Venäjälle että Valko-Venäjälle johtavaa linjaa, on keskeinen rooli itä-länsi-käytävällä. Alun perin jo 1860-luvulla kaksiraiteiseksi rakennetun radan toinen raide tuhoutui toisessa maailmansodassa eikä sitä saatu Neuvostoliiton aikana korjattua. Säilyneet osuudet ovat peräisin ajalta, jolloin ne on alun perin rakennettu. Tämä tarkoitti matkaa hidastavaa odottelua junien ohittaessa toisiaan, myöhästymisiä, onnettomuusriskiä sekä matkustajien turhautumista. Hankekuvauksen ennusti taloudellisen hyödyn olevan merkittävä. Lisäksi matkustajamäärät tulisivat kasvamaan ja samalla luotaisiin noin 150 uutta työpaikkaa. Rakennettava 52 kilometriä koostuisi 50,8 kilometristä uutta rinnakkaisraidetta sekä noin kahdesta kilometristä asemaraiteita. Työ pitäisi sisällään myös viiden aseman saneerauksen Skrīverissä, Koknesessa, Aizkrauklessa, Pļaviņāsissa sekä Krustpilsissä. Lisäksi hankkeeseen kuuluisi yhteensä 15 tasoristeyksen turvallisuuden parantaminen sekä 34 pienen sillan saneeraus tai rakentaminen. Toimenpideohjelmassa mainitun Aiviekste-joen sillan ohella myös Pērse-joki saisi uuden sillan. (European Commission 2010b.)

Hankkeen kokonaisbudjetiksi arvioitiin noin 93 miljoonaa euroa, josta EU:n koheesiorahasto rahoittaisi noin 66 miljoonaa euroa. Toukokuussa 2010 Latvian rautatiet ilmoitti maksavansa loput 27 miljoonaa euroa. Samassa tiedotteessa yhtiö kertoi, että sen järjestämän tarjouskilpailun voittajaksi oli valikoitunut kolmen latvialaisen rakennusyhtiön yhteistarjous, ja että hanke valmistuisi ennen vuotta 2013

(LDz 2010). Kesäkuussa 2010 Pohjoismaiden Investointipankki tiedotti myöntäneensä Latvian rautateille 21 miljoonan euron lainan hanketta varten (NIB 2010). Marraskuussa 2012 uutisoitiin hankkeen tilintarkastuksessa löytyneistä epäselvyyksistä ja povattiin Latvian rautateiden menettävän lähes viisi miljoonaa euroa koheesiorahastoavustuksistaan. Yhtiö oli maksanut rakennusurakoitsijalle ilmoitettua pienemmän ennakkomaksun ja perusteli tämän materiaalien hintojen laskulla. (Mudulis 2012). Euroopan unioni ei kuitenkaan vienyt tapausta pidemmälle. Toukokuussa 2013 Pohjoismaiden Investointipankki ilmoitti myöntäneensä Latvian rautateille uuden 17 miljoonan euron lainan (NIB 2013). Lisäksi saman vuoden heinäkuussa myös Nordea-pankki myönsi 37,5 miljoonan euron lainan muun muassa Skrīveri–Krustpils-rautatiehanketta varten (Nordea 2013). Edellä mainittujen lainojen yhteissumma on lähes kolminkertainen alkuperäiseen 27 miljoonan summaan verrattuna.

Ratatyöt eivät valmistuneet alkuperäisen aikataulun mukaan, mutta ainakin osa jälleenrakennettua toista raidetta on tarkoitus avata kesäkuussa 2014 ja koko rata vuoden loppuun mennessä. Lehdet ovat kirjoittaneet myös junien nopeuksien nostamisesta 120 kilometriin tunnissa lähitulevaisuudessa. (LETA 2014.) Taloudellisista epäselvyyksistä huolimatta työt ovat siis olleet käynnissä ja edistystä on tapahtunut, vaikka Latvian rautateiden aikataulun (PV 2014) mukaan huhtikuussa 2014 Skrīverin ja Krustpilsin lyhyeen väliin kului aikaa vielä 57 minuuttia. Tästä huolimatta pienikin edistys on rautatienhankkeen kannalta merkityksellistä, kun otetaan huomioon Latvian taloudelliset ja poliittiset vaikeudet ohjelmakauden 2007–2013 aikana. Vuonna 2008 maa koki äärimmäisen syvän talouskriisin aiheuttamat vastoinkäymiset. Kesäkuussa 2011 maassa järjestettiin kansanäänestys parlamentin hajottamisesta korruptioepäilyjen vuoksi. Samalla maan suurin puolue, keskusta-oikeistolainen Kansanpuolue (latv. *Tautas partija*) lopetti toimintansa. Syyskuun 2011 parlamenttivaaleissa suurimmaksi puolueeksi nousi venäläismielinen Harmoniakeskus (latv. *Saskaņas Centrs*, ven. *Tsentr soglasija*), joka kuitenkin jättäytyi pois hallituksesta. Uusi keskusta-oikeistolainen hallitus erosi kuitenkin jo marraskuussa 2013 Riian kauppakeskustragedian¹⁵ vuoksi. Taloudellisten ja poliittisten ongelmien seurauksena maasta on muuttanut pois huomattava määrä

¹⁵ Kauppakeskuksen katon sortumisessa kuoli 54 ihmistä Riiassa 21. marraskuuta 2013.

ihmisiä. 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana Latvia on menettänyt asukkaistaan peräti 13 prosenttia (Latvijas statistika 2012).

3.2 Riian perutut junat

Latvian toinen menestystarinaksi nimetty hanke koski Riian junakalustoa. Maan toimenpideohjelman kohdassa 3.3.2.1 oli toinen rautatieliikenteeseen liittyvä viitteitä antava osio nimeltään ympäristöä säästävän julkisen liikennejärjestelmän kehittäminen, jonka päämääräksi oli asetettu Riian lähijunaliikennejärjestelmän modernisaatio. Pitkään tavoitelistaan lukeutui muuan muassa matkustusmukavuuden ja tehokkuuden nostaminen, uuden teknologian käyttöönotto sekä infrastruktuurin ja junakaluston kehittäminen. Tähän kuuluisi vanhojen dieseljunien uudistaminen sekä kokokaan uusien junien hankkiminen. Tällä kaikella pyrittäisiin vähentämään Riian ruuhkia ja tieliikenteen aiheuttamia saasteita. Kohderyhmäksi oli asetettu Riian julkisen liikenteen käyttäjät sekä Riian kaupunki. Avustuksen saajaksi oli nimetty Latvian rautatiet, sen matkustajaliikenteestä vastaava tytäryhtiö PV sekä liikenne-ministeriö. (OPI&S 2007: 199.)

Viitteitä antavan osion päähankkeeksi oli nimetty Riian työmatka-alueen matkustajajunajärjestelmän modernisaatio. Hankkeen tarkemmat toimenpiteet oli tarkoitus määritellä ohjelmakauden alussa aloitettujen selvitysten valmistuttua. Tarkoitus oli muun muassa selvittää yksityiset rahoitusmahdollisuudet esimerkiksi kaluston uusimista silmälläpitäen. Selvityksessä tutkittaisiin myös hankittavien uusien junien sopivuus infrastruktuuriin sekä matkustajavirtojen suhdanteeseen. Mahdollisiksi toimenpiteiksi mainittiin infrastruktuurin, kuten esimerkiksi laiturien parantaminen, joka mahdollistaisi uusien matalalattiasähköjunien hankkimisen. Lisäksi samassa yhteydessä todettiin, että raideliikenteen yhdistämistä muuhun kaupunkiliikenteeseen on kaavailtu. Sähköisen kaupunkiliikenteen lisäys edistäisi alueen ympäristöystävällistä kehitystä. Lopuksi kuitenkin todettiin, että päähankelista on ainoastaan suuntaa-antava eikä takaa vielä hankkeen lopullista hyväksymistä. (Emt.: 199.)

Latvian toinen Euroopan komission tietokannassa menestystarinaksi nimetty hanke ohjelmakaudella 2007–2013 oli Riian lähiliikenteen junakaluston uusiminen.

Kuten maan infrastruktuurin ja palveluiden toimenpideohjelmassa todettiin, matkustajaliikenteen ongelmana oli junakaluston vanhuus, huono kunto ja sopimattomuus liikuntakyvyttömille. Matkustajaliikenteen keskittyessä lähinnä pääkaupunki Riian alueelle kaloustouudistus koski yksinomaan Riikaa. Junien uusimisella pyrittäisiin tehostamaan kaupunkijunaliikennettä ja sen myötä poistamaan liikennemäärän nopean kasvun aiheuttamia ruuhkia. Komission tarjoaman tiivistelmäkuvausten mukaan uusien sähkö- ja dieseljunien oston oli määrä viedä koko pääkaupunki tulevaisuuteen ja parantaa koko maan raideyhteyksiä. Turvallisemmat, nopeammat ja taloudellisemmat rautatiepalvelut olisivat vain osa kannustimista, joilla saada ihmiset pois autoistaan junien kyytiin. Samalla tämä palvelisi ympäristöä sekä madaltaisi autoilun kustannuksia. Hankkeen vastuu säilytettiin Latvian matkustajaliikenteestä vastaavan PV:n harteille. Se olisi vastuussa 34 sähköjunayksikön sekä seitsemän dieseljunayksikön hankinnasta. Nämä korvaisivat vanhat käyttöikänsä loppuun tulevat junat. Hankekuvauksen mukaan yhtiö kuljetti koko maan alueella noin 65 000 matkustajaa päivässä. Hankkeen arvioitiin tuovan 50 välitöntä työpaikkaa seuraavan 20 vuoden ajalle sekä 20 välillistä työpaikkaa seuraavan kolmen vuoden ajalle. Uudet junat muodostaisivat perustan tulevaisuuden matkustajaliikennejärjestelmälle. Sähköjunat palvelisivat Riian ympäristön sähköistetyissä rataverkoissa ja dieseljunat parantaisivat muun Latvian yhteyksiä pääkaupunkiin. Suunnitelmiin kuului myös junien käyttämien Latvian Rail Baltica -osuudella. Hankekuvauksessa uuden kaluston oletettiin parantavan Latvian ja etenkin Riian julkisen liikenteen laatua, käyttömahdollisuuksia, kannattavuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Numeraalisesti ilmaistuna tavoitteeksi asetettiin matkustajamäärien kasvattaminen vuonna 2008 saavutetusta 26,8 miljoonasta 34,2 miljoonaan matkustajaan vuonna 2016, kun kaikki tilatut junat olisivat liikenteessä. Auton omistajille tämä kaikki tarkoittaisi pienempiä autoilukustannuksia, ajansäästöä sekä vähemmän onnettomuuksia. Luonto puolestaan säästyisi saasteilta. Lopuksi hankekuvauksessa povattiin uusien junien myötä saavutettavaa parempaa elintasoja koko kansalle. Näiden kauniiden sanojen päätteeksi hankekuvauksessa ilmoitettiin kokonaisbudjetiksi 205 miljoonaa euroa. Tästä summasta EU:n koheesiorahasto maksaisi 174 miljoonaa euroa. (European Commission 2011c.)

Uusien junien hankinnasta ilmoitettiin joulukuussa 2009. PV:n järjestämän tarjouskilpailun voitti elokuussa 2011 baskimaalainen junantoimittaja CAF¹⁶. Mukana kilpailussa olivat myös sveitsiläinen Stadler sekä monikansallisen Bombardierin ja latvialaisen RVR:n¹⁷ yhteistarjous. (Kırsons 2011.) CAF:n voitto oli takaisku etenkin paikalliselle jo 1800-luvun lopussa perustetulle ja sosialismin aikana koko itäblokin suurimmalle vaunutehtaalle RVR:lle, jonka tavoitteena oli valmistaa osa toimitettavista junista. Tilauksen tuomat työpaikat olisivat olleet tärkeitä koko talousahdingossa kamppailleelle Latvialle. Lopulta RVR pääsi kuitenkin mukaan neuvottelemaan kilpailun voittajan kanssa mahdollisesta yhteistyöstä, mutta samalla pelättiin EU-tukien menettämistä kokonaan siinä tapauksessa, etteivät tilauksen yksityiskohdista neuvotelleet PV ja CAF pääsisi yhteisymmärrykseen (LETA 2011). Lopulliseen sopimukseen osapuolet pääsivät vihdoinkin huhtikuussa 2012, jolloin ilmoitettiin myös RVR:n osallistuvan hankkeeseen valmistamalla osan tilauksesta. (Railway Gazette 10.4.2012).

Suuret suunnitelmat kuitenkin kariutuivat nopeasti. Vuoden 2012 lopussa Latvian Euroopan komissiolle tuottamassa koheesiopolitiikan seuranta- ja arviointiraportissa todetaan, että matkustajajunahanke on keskeytetty, koska sitä ei voida saattaa loppuun ajallaan. Tästä johtuen ilmoitettiin, että hankkeeseen varatut rahat saatetaan jakaa uudelleen muille hankkeille, joilla on samat tavoitteet Euroopan unionin seuraavalla ohjelmakaudella. (Skrūzkalne & Vanags 2012: 7–8.) Hankkeen keskeyttämisestä ilmoitettiin tarkalleen ottaen lokakuussa 2012. PV ja CAF olivat epäonnistuneet jatkoneuvotteluissaan, vaikka varsinainen sopimus oli jo allekirjoitettu puoli vuotta aiemmin. Tämä sopimus ei kuitenkaan ollut täyttänyt EU:n hyväksymiä hankintavaatimuksia, joten PV halusi muuttaa sitä CAF:n vastustuksesta huolimatta. (BNN 3.10.2012). Myöhemmin samassa kuussa Latvian hallitus ilmoitti, että uusien junien tilaukseen varatut EU-tuet tullaan sijoittamaan uudelleen tie-, lentoasema- ja muihin rautatiehankkeisiin (BNN 12.10.2012). Viimeistään tämä tarkoitti hyvästien sanomista uusille junille, jotka oli tarkoitus rahoittaa pääosin EU-rahalla. Lisäksi CAF ilmoitti haastavansa PV:n oikeuteen sopimuksen rikkomisesta huhtikuussa 2013 (The Baltic Times 2.4.2013). Touku-kuussa 2013 hallitus vahvisti, että EU-rahdat tullaan käyttämään muihin rautatie-

¹⁶ Lyhenne tulee sanoista *Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles*.

¹⁷ Lyhenne tulee sanoista *Rīgas vagonbūves rūpnīca*.

hankkeisiin, kuten infrastruktuurin ja matkustajapalveluiden parantamiseen sekä asemien ja jo olemassa olevien dieseljunien saneeraamiseen. Liikenneministeri Anrijs Matīss kuitenkin lupasi, että latvialaiset saavat uudet junat. Matkustajaliikenteestä vastaava PV tiedotti uusien junien toimittamisen tapahtuvan vuosina 2014–2016. (The Baltic Times 15.5.2013.) Kesällä 2013 CAF lähestyi Latvian presidenttiä sekä pääministeriä ja vetosi heihin kiistan ratkaisussa (The Baltic Course 27.8.2013). Selkkauksesta huolimatta CAF mainittiin jälleen uuden mahdollisen junatilaussuunnitelman yhteydessä (BNN 4.9.2013). Tämän suunnitelman mukaan PV vuokraisi ilman EU-tukea 25–45 junaa viideksitoista vuodeksi. Samalla saneerattaisiin nykyistä vanhentunutta kalustoa. Lokakuussa 2013 uutisoitiin, että PV:tä saattaa uhata toinen oikeudenkäynti ja korvausten maksaminen CAF:n visuaalisen luonnosmateriaalin mahdollisen luvattoman käytön vuoksi. (Mudulis 2013). Ohjelmakauden 2007–2013 lopussa PV ilmoitti lopulta saneeraavansa 19 vanhaa dieseljunaansa (Diena 19.12.2013). Näin junien elinikää voitaisiin jatkaa jopa yli 20 vuodella. Päätöstä uusien junien vuokraamisesta ei vielä tehty.

3.3 Suurkaupunkien välit kuntoon Puolassa

Puolan pääkaupungin Varsovan ympärille levittäytyvää Masovian aluetta koski yhteensä kolme Euroopan komission listaamaa rautateihin liittyvää menestystarinaa. Ensimmäinen niistä ulottui myös viereiselle Łódźin voivodikunnan alueelle. Tarkemmin sanottuna kyseessä oli Varsovan ja maan kolmanneksi suurimman kaupungin Łódźin välisen 132 kilometrin mittaisen rautatien modernisaatiohanke. Maan toimenpideohjelmassa (OPI&E 2007: 130) tämä mainittiin vain rautatiehankeluettelon yhteydessä ilman tarkempaa kuvausta, joka löytyisi tarvittaessa Masovian alueellisesta toimenpideohjelmasta. Tässä koko maan toimenpideohjelman ympäristöystävällistä liikennettä käsittelevässä osiossa VII käsiteltiin yleisemmällä tasolla EU-tukien keskittymistä TEN-T-verkkoon kuuluvien rautateiden uudistamiseen sekä junakaluston kunnostamiseen ja uusimiseen. Varsova–Łódź-radan pääkaupungin puoleinen pää kuuluu ensisijaiseen TEN-T-hankkeeseen numero 23.

Hanke oli jaettu kahteen osaan. Sen ensimmäinen osa ulottui jo Euroopan unionin koheesipolitiikan edelliselle ohjelmakaudelle 2004–2006, jolloin koko

rautatieosuuden kunnostamisen tähdättiin olevan valmis vuoteen 2013 mennessä. Ensimmäisen osan hankekuvauksessa hyötyjen katsottiin olevan matka-ajan lyhenemisessä, turvallisuuden nostamisessa sekä haitallisten ympäristövaikutusten vähenemisessä. Työhön oli tarkoitus kuulua vanhojen kiskojen korvaaminen uusilla, yleisen infrastruktuurin parantaminen sekä ympäristönsuojelutoimenpiteitä. Tulevaisuudessa rakennettavan Varsovan ja Wrocławin välisen suurnopeusjunaradan odotettiin täydentävän nyt kunnostettavaa reittiä. Rata kulkisi Łódźin kautta. (European Commission 2009.)

Tämä rautatieosuuden ensimmäinen, noin 63 kilometrin mittainen vaihe Skierniewicestä Łódziin oli valmis kesäkuussa 2008. Työt oli aloitettu vasta heinäkuussa 2006, joten modernisaatiohanke toteutettiin nopealla aikataululla. Toisen, noin 69 kilometrin mittaisen osuuden Skierniewicestä Varsovaan odotettiin valmistuvan vuonna 2013. Jo valmistuneen reitin varrelle oli rakennettu kaksi uutta jalankulkutunnelia. Lisäksi kymmenen siltaa sekä 37 tasoristeystä oli uusittu. Ympäristöä oli huomioitu yhdeksän kilometrin matkalla asentamalla melua vähentäviä rautatiekiskoja sekä pengertäytettä. Myös pohjavesialueet sekä eläinten radanylityspaikat oli otettu huomioon. (Emt.)

Koko 132 kilometrin mittaisen ratahankkeen valmistuessa junien nopeudet voitaisiin nostaa 160 kilometriin tunnissa. Matka-ajat olivat lyhentyneet jo ensimmäisen vaiheen valmistuttua yhteydestä riippuen 36–55 minuutilla. Huhtikuussa 2014 nopein yhteys Varsovan keskusasemalta (*Centralna*) Łódźin Kaliskan asemalle¹⁸ oli Puolan rautateiden aikataulun mukaan 2 tuntia 6 minuuttia (PKP 2014). Matka-aikojen lyhennyttyä matkustajien tyytyväisyys oli kasvanut ja Masovian sekä Łódźin alueen kiinnostavuus ja kilpailukyky parantunut. Lisäksi yhteyksien paraneminen oli saattanut vaikuttaa autoilijoiden siirtymiseen rautatie-liikenteen palvelujen pariin. Modernisaatiohankkeen ensimmäisen osan kokonaisbudjetti oli noin 215 miljoonaa euroa, josta EU rahoitti noin 161 miljoonaa euroa eli 75 prosenttia. (Emt.)

Varsova–Łódź-välisen rautatien modernisaatiohankkeen toisen osan kokonaisbudjetti ohjelmakaudelle 2007–2013 oli yhteensä noin 517 miljoonaa euroa. Tästä

¹⁸ Łódźin jo 1860-luvulla avattu päärautatieasema Fabryczna suljettiin lokakuussa 2011 ja purettiin seuraavana vuonna. Tällä hetkellä sen virkaa hoitaa Kaliskan asema. Tarkoituksena on rakentaa uusi maanalainen keskusasema, joka palvelisi suunniteltua Varsova–Wrocław-suurnopeusjunarataa.

summasta EU:n koheesiorahaston osuudeksi oli merkitty noin 240 miljoonaa euroa. Hankekuvaus kertoi käytännön tavoitteen olevan 57 kilometrin mittaisen osuuden uudistaminen Varsovan läntiseltä asemalta (*Zachodnia*) hieman Skierniewicen kaupungin itäpuolella sijaitsevaan Miedniewicen kylään. Hankkeen toisen osan kuvaus myötäili pitkälti ensimmäisen osan kuvausta. Kiskojen vaihtaminen tehtäisiin perusteellisesti niin, että myös ratapenkka sekä ajolangat uusittaisiin. Samalla päivitetäisiin kulunvalvontajärjestelmä ja rakennettaisiin kuusi uutta siltaa, kaksi taseoristeystä, kaksi jalankulkualikäytävää sekä kaksi siltarumpua. Myös vanhoja siltoja ja radanylityspaikkoja korjattaisiin. Ensimmäisen hankeosion kuvauksen tavoin myös toisen osion esitys otti huomioon ympäristön ja esitti liikenteen melua vähentäviä ratkaisuja sekä eläimille tarkoitettuja turvallisia reittejä radan ylittämiseksi tai alittamiseksi. Uudistusten myötä kiskojen kantokapasiteetti tulisi kasvamaan, joten rautateitse kuljetettavan rahdin akselipainoa voitaisiin korottaa turvallisesti. Alueen teollisuustoimijat tulisivat kuvauksen mukaan arvostamaan myös rahtikuljetusten korotettavia nopeusrajoituksia, jotka nousisivat 120 kilometriin tunnissa. Kaiken kaikkiaan rataosuuden matka-aika lyhenisi hankkeen toisen osan valmistuttua keskimäärin 13 minuutilla. Toisen vaiheen työt oli tarkoitus aloittaa keväällä 2011 ja saada valmiiksi vuoden 2014 alkuun mennessä. Lopuksi kuvauksessa muistutettiin Varsova–Łódź-välisen rautatiehankkeen olevan osa suurempaa koko Puolan kattavaa modernisaatioprojektia. (European Commission 2013f.)

Toisen vaiheen työt saatiin alkuun aikataulun mukaisesti, mutta elokuussa 2012 hankkeen pääarkkitehti, puolalainen rakennusyhtiö Budimex ilmoitti rautateiden rakentamisesta vastaavan yksikkönsä PNI:n¹⁹ konkurssista (Reuters 24.8.2012). Budimex oli ostanut PNI:n Puolan valtionrautateiltä edellisenä vuonna. Konkurssin seurauksena myös työt Varsovan ja Skierniewicen välillä keskeytyivät. Lokakuussa 2012 Euroopan investointipankki ilmoitti kuitenkin tarjoavansa PKP:lle 100 miljoonan euron lainan Varsova–Łódź-ratahanketta varten (EIB 2012a). Seuraavana keväänä uutisoitiin uuden rakennusyhtiön valinnasta ja ilmoitettiin, että töitä voitaisiin jatkaa kesäkuussa 2013 (Wsól 2013). Syksyllä 2013 Masovian voivodikunnan omistama alueellinen junayhtiö Koleje Mazowieckie syytti PKP:ta saneerausprojektin huonoista järjestelyistä ja niiden aiheuttamista myöhästymisistä

¹⁹ Lyhenne tulee sanoista *Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury*.

(PAP 2013b). Ratahankkeen kulkua aktiivisesti seuraavalla kotisivulla (PKP PLK 2014) tiedotettiin, ettei talvi haittaa töiden etenemistä, ja että Varsovan läntisen aseman ja Grodzisk Mazowieckin välinen osuus valmistuisi vuoden 2014 loppuun mennessä. Kokonaisuudessaan hanke saataisiin valmiiksi vuonna 2015. Varsovan Włochyn aseman ja Grodzisk Mazowieckin välinen rataosuus kuului myös TEN-T-hankkeen numero 23 ohjelmalistalle (European Commission 2011a). Alun perin Varsova–Grodzisk Mazowiecki-rata rakennettiin jo 1840-luvulla, jolloin se oli ensimmäinen valmis osuus Varsova–Wien-rautatietä.

Hankkeen aktiivisten kotisivujen positiivisista tiedotteista huolimatta ihmiset ovat olleet turhautuneita vuosia kestäneiden töiden aiheuttamiin junien viivästymisiin. Turhautuneimpia ovat olleet päivittäin Varsovaan töihin matkustavat ihmiset. Lehtien sivuilla matka-ajan kestoa on verrattu muun muassa viime vuosisadan alun aikoihin, jolloin lódzilaissyntyinen runoilija Julian Tuwim²⁰ matkasi junalla Varsovaan ilmeisesti nopeammin kuin modernisaatiotöiden aikana on mahdollista matkustaa (Gill-Piątek 2013). Samalla syytettiin pääministeri Donald Tuskaa EU-varojen syyttämisestä maantiehankkeisiin EU:n suosimien rautatie- ja muiden julkisten liikennehankkeiden kustannuksella. Lisäksi nopealla aikataululla valmistuneen ratahankkeen ensimmäisen vaiheen aikaansaannoksia on luonnehdittu huolimattomiksi, kestäättömiksi ja halvalla toteutetuiksi (Dyspozytor 2009). Hankkeen toisen vaiheen osittaisesta etenemisestä huolimatta vuoden 2014 veikkailtiin olevan matkustajien kannalta erityisen vaikea (Pastor 2013). Tähän ei tuo apua ainakaan tarinan viimeisin käänne. Tammikuussa 2014 puolalainen aliurakoitsija Feroco ilmoitti vetäytyvänsä projektista (Madrjas 2014). Pian tämän jälkeen Varsova–Łódź-yhteyttä päivittäin käyttävät matkustajat kirjoittivat Puolan infrastruktuuri- ja kehitysministeri Elżbieta Bieńkowskalle avoimen kirjeen, jossa he ilmaisivat tyytymättömyyttään kunnostustöiden venymiseen, junien myöhästelyihin sekä vaunuissa ilmenneisiin lämmitysongelmiin (Bereszczyński 2014).

Puolan Euroopan komissiolle tuottaman koheesiopolitiikan seuranta- ja arviointiraportin (Gorzela & Kozak 2012: 10) mukaan vuonna 2011 ja 2012 useat rakennusyhtiöt hakeutuivat Varsova–Łódź-linjaa rakentaneen PNI:n tavoin konkurssiin tai joutuivat taloudellisiin vaikeuksiin alhaisten tarjous- ja sopimus-

²⁰ Julian Tuwim (1894–1953) oli juutalaissukuinen puolalaisrunoilija, joka on tunnettu etenkin lapsille kirjoittamistaan runoista. Yksi kuuluisimmista on juna-aiheinen *Veturi* (puol. *Lokomotywa*).

hintojen sekä materiaalien hinnannousun myötä. Kuuluisimpana esimerkkinä tästä oli kiinalaisen rakennusyhtiön vetäytyminen kesken Varsovasta Saksan rajalle kulkevan A2-moottoritien rakentamisen. Raportin valmistumiseen mennessä rautatie-liikenteeseen liittyvistä sitoumuksista oli toteutunut vain 39 prosenttia, kun keskimäärin kaikista Puolan koheesiopolitiikan sitoumuksista oli toteutunut 69 prosenttia. Vuonna 2010 tämä luku oli ollut rautateiden osalta niinkin alhainen kuin 26 prosenttia. Osittain tämä on selitettävissä rakennusyhtiöiden ongelmilla, mutta osittain myös sillä tosiseikalla, että suuret ja monimutkaiset hankkeet vaativat paljon valmisteluaikaa pitkine tarjouskilpailuineen. Puolan tapauksessa rakennusyhtiöiden ongelmat eivät viitanneet korruptioon (Lowe & Leszkowicz 2013).

Raportti (Gorzalak & Kozak 2012: 16) piti osasyllisenä rautatie-infrastruktuurihankkeiden myöhästymisille PKP Groupin tytäryhtiöiden monopoli-asemaa. Liikenteestä vastaava Puolan valtionrautatiet ja etenkin rataverkon ylläpidosta vastaava PKP PLK ovat olleet jatkuvissa ongelmissa hankkeiden valmistelujen ja toteuttamisten kanssa. Raportin (emt.: 38) antamassa käytännön esimerkissä kerrotaan, kuinka Varsova–Krakova-linjan modernisaatiohankkeen yhteydessä unohdettiin virtalähdelaiteiden uusiminen tulevien suurnopeusjunien edellyttämälle tasolle. Koordinaation puute johti lopulta siihen, että modernisaatio-työt oli aloitettava uudestaan.

3.4 Jalkapallo lentoasemayhteyden vauhdittajana

Toinen Euroopan komission nimeämä Masovian alueen menestystarina oli rautatie-yhteyden rakentaminen Varsovan Frédéric Chopinin kansainväliselle lentoasemalle. Puolan infrastruktuurin ja ympäristön toimenpideohjelmassa puhuttiin lentoasemien rautatieyhteyksistä vain yleisellä tasolla. Maininta sisältyi tie- ja ilmaliikenneverkkoja käsitelleen osion VI loppuun, missä esiteltiin mahdollisia yhteistyössä rahoitettavia aloitteita ympäristöystävällistä liikennettä ajavan osion VII kanssa (OPI&E 2007: 128).

Myös tämä hanke oli jaettu kahteen vaiheeseen. Ensimmäinen vaihe sisälsi itse rautatieyhteyden rakentamisen, ja toinen vaihe käsitti junien hankkimisen uudelle rataosuudelle. Ensimmäisen vaiheen hankekuvauksessa tavoitteiksi kerrottiin

matkustajapalveluiden parantaminen ja matka-aikojen lyhentäminen. Käytännössä uusi yhteys tarkoitti 1,99 kilometrin mittaisen kaksiraiteisen rautatien rakentamista Okęciein lounaisessa kaupunginosassa sijaitsevan lentoaseman ja pääkaupungista etelään vievällä linjalla sijaitsevan Służewiecien aseman välille. Hanke piti sisällään kyseisen aseman sekä kyseisen linjan saneeraamisen 1,2 kilometrin mittaisella matkalla. Myös linjan muut asemat Varsovan läntiselle asemalle asti saisivat uudet aikataulunäytöt. Kokonaan uusi rata tulisi kulkemaan osan matkaa tunnelissa ja kuulumaan automaattisen kulunvalvontajärjestelmän piiriin. Hankkeen ensimmäisen vaiheen kokonaisbudjetti oli noin 70 miljoonaa euroa, josta EU-tuen määrä oli noin 43 miljoonaa euroa. (European Commission 2012b).

Hankkeen toinen vaihe piti sisällään junien hankkimisen ensimmäisessä vaiheessa rakennettavalle lentoasemarakadalle. Hankekuvauksen (European Commission 2011b) mukaan kyse oli 13 uudenaikaisen sähköjunan hankinnasta. Näitä käytettäisiin yhdistämään lentoasema keskustaan sekä kaupungin itäisiin ja pohjoisiin alueisiin. Hankkeen kokonaisvaltainen tavoite oli turvata Varsovan ympäristön julkisen liikenteen kestävyyttä ja lujittaa joukkoliikennepalveluiden roolia koko liikenneverkossa. Matka-aikojen lyhenemisen lisäksi hyötyjä tulisi olemaan ympäristön kuormituksen sekä tieliikenneonnettomuuksien väheneminen. Samalla hanke edistäisi alueen teknisen infrastruktuurin kehittymistä sekä alueellista koheesiota.

Hankekuvauksen mukaan Varsovan metropolialueella operoivan kunnallisen junayhtiön SKM:n²¹ tavoitteena oli kuljettaa 2,5 miljoonaa matkustajaa jo linjan avaamisvuonna 2012 ja yli 4,5 miljoonaa matkustajaa vuonna 2040. Lisäksi se halusi houkutella ihmiset pois autoista junien kyytiin. Matka-aika Varsovan keskustasta lentoasemalle lyhenisi 27 minuutista 22 minuuttiin. Lentoasemajunahankkeen toisen vaiheen kokonaisbudjetti oli noin 67 miljoonaa euroa, josta EU:n koheesiorahaston osuus oli noin 43 miljoonaa euroa. (Emt.)

Lentoaseman maanalainen rautatieasema oli valmistunut jo uuden terminaalin valmistumisen yhteydessä vuonna 2008. Varsovan kaupunkiliikenneviranomaisen ZTM:n²² tiedotteessa lokakuussa 2009 kerrottiin rakentamissopimuksen

²¹ Lyhenne tulee sanoista *Szybka Kolej Miejska*.

²² Lyhenne tulee sanoista *Zarząd Transportu Miejskiego*.

allekirjoittamisesta ja 20 kuukauden valmistumistavoitteesta (ZTM 2009). Tiedotteessa mainittiin yhteyden tärkeys myös kesän 2012 jalkapallon Euroopan mestaruuskilpailuiden (Euro 2012) aikana. Radan valmistumisaikataulu ei aivan pitänyt, mutta se saatiin silti avattua viikkoa ennen turnauksen alkamista 1. kesäkuuta 2012. Radalla alkoivat operoida niin kunnallinen operaattori SKM kuin alueellinen Koleje Mazowieckie (Warsaw Chopin Airport 2012). SKM hankki 13 uutta junaansa puolalaiselta PESA Bydgoszczin junatehtaalta tukien paikallista teollisuutta (Railway Gazette 24.3.2010).

Radan avaamispäivänä brittiläinen The Guardian julkaisi maan pääministeri Donald Tuskin (2012) kirjoittaman kolumnin, jossa hän toivotti kisavieraat tervetulleeksi niin autolla, lentäen kuin junalla sekä ylisti toimivan infrastruktuurin lisäksi Puolan nopeaa nousua jälkikommunistisesta maasta Euroopan unionin suurimmaksi rakennustyömaaksi. Kristillisdemokraattisen Kansalaisfoorumin (puol. *Platforma Obywatelska*) Tusk oli valittu pääministeriksi ennenaikaisissa vaaleissa marraskuussa 2007. EM-kilpailujen aikaan konservatiivinen Laki ja Oikeus - puolueen (puol. *Prawo i Sprawiedliwość*) entinen pääministeri Jarosław Kaczyński muistutti, että juuri heidän puolueensa teki koko turnauksen mahdolliseksi, sillä hakuprosessi aloitettiin ja lopullinen valinta tehtiin heidän hallituskaudellaan (Kaczyński 2012). Tällöin tehtiin päätökset myös kilpailuja koskevista infrastruktuurihankkeista, joista rautateiden osalta valmistui määräaikaan mennessä loppujen lopuksi vain noin puolet. Poliittisesta näkökulmasta on epäselvää, onko huonon toteutumisprosentin syy suunnittelijassa vai toteuttajassa. Puolan saamasta 67,3 miljardin euron EU-tuesta ohjelmakaudelle 2007–2013 merkittävä osa kului Euro 2012 -hankkeeseen. Jalkapalloturnaukseen käytetyistä rahoista noin 11 prosenttia kului rautatiehankkeisiin, mukaan lukien Varsovan lentoasemarata. (Rae 2012.)

Myös Puolan koheesio politiikan seuranta- ja arviointiraportissa jalkapallon EM-kilpailuja pidettiin huomionarvoisena. Sen mukaan Euro 2012:n luoma poliittinen ja sosiaalinen paine vaikutti turnauksen kannalta merkittävien liikenneinfrastruktuurihankkeiden valmistumiseen ajallaan, vaikka esimerkiksi halpalentoyhtiöille suunnattu Modlinin lentoasema Varsovan luoteispuolella saatiinkin avattua vasta turnauksen jälkeen. (Gorzela & Kozak 2012: 9). EM-kilpailut kuitenkin vauhdittivat etenkin kaupunkien rautatieasemien saneeraushankkeita sekä erilaisia kaupunki-

liikennehankkeita, joihin myös Varsovan lentoaseman raideyhteys kuuluu. Sen sijaan esimerkiksi kaupunkienväliset suuret tiehankkeet eivät valmistuneet ajallaan paineesta huolimatta. Kesällä 2013 lentoasemajuna suistui kiskoiltaan. Kukaan ei loukkaantunut, mutta onnettomuus lisäsi tunnetta siitä, että rakennustyöt tehtiin kiireellä ja huolimattomasti, kun tavoitteena oli saada infrastruktuuri valmiiksi ennen jalkapalloturnauksen alkua (Carr 2013). Rakentamisen tahti on sittemmin hidastunut, ja joitain rautatiehankkeita on jopa keskeytetty (Takada 2012: 14–15).

Puolan toimenpideohjelmassa raideyhteydet lentoasemille mainittiin monikossa eikä ainoastaan Varsovan osalta. Pääkaupungin kohdalla yhteyden rakentaminen oli varmasti perusteltua, mutta pienempien kaupunkien kohdalla EU-tukien kohdistaminen lentoasemayhteyksiin on herättänyt närää. Esimerkiksi Warmia-Masurian voivodikunnan (puol. *województwo warmińsko-mazurskie*) alueellisen toimenpideohjelman ainoa rautatiehanke koskee lentokenttäyhteyttä voivodikunnan suurimmasta kaupungista Olsztynista Szymanyn kylään, missä lentokenttä sijaitsee. Ristiriitaista on se, että junarataa ollaan jo rakentamassa, mutta itse lentokentältä ei liikennöi yksikään yhtiö. (Kalinka 2012: 10.) Tämä selittyy pitkälti sillä, että Olsztynista on matkaa esimerkiksi Gdańskiin vain 130 kilometriä. Myös Varsova ja Bydgoszcz ovat alle 200 kilometrin päässä. Näissä kaupungeissa on yhteensä neljä merkittävää lentoasemaa. Tällaisten tosiasioiden vuoksi kritisointia voi ymmärtää. Lentoasemien junayhteyksien rakentamiseen investoiminen ei ole kaikkialla tarpeellista, etenkin kun hankkeet vievät varat alueellisten junayhteyksien kehittämiseltä, joka olisi kestävän kehityksen kannalta huomattavasti hyödyllisempää.

3.5 TEN-T-hankkeen yllättävä kallistuminen

Puolan infrastruktuurin ja ympäristön toimenpideohjelman ympäristöystävällistä liikennettä ajavan osion VII (OPI&E 2007: 129) kärjessä oli ensisijaisten TEN-T-hankkeiden listalle lukeutuva rautatielinja numero E65. Tämä linja kulkee pohjoisesta Gdynian satamakaupungista Varsovan ja Katowicen kautta aina maan etelärajalalle saakka. Tavoitteena oli, että tämä TEN-T-hanke numero 23 olisi vuoteen 2015 mennessä siinä kunnossa, että koko radan nopeusrajoituksena olisi vähintään 160 kilometriä tunnissa.

Masovian alueen ohjelmakauden 2007–2013 kolmantena Euroopan komission nimeämänä menestystarinana oli noin 350 kilometrin mittaisen Varsovan ja Gdynian välisen rautatien kunnostamisprojekti. Hankkeen kuvauksessa luvattiin tehokkaampaa palvelua niin matkustajille kuin rahdille paikallisen ympäristön hyvinvointia unohtamatta. Menestystarinan käytännön tavoitteena oli uudistaa kokonaisvaltaisesti 60,3 kilometrin rataosuus asemineen Varsovan pohjoispuolella sijaitsevasta Świerczestä Masovian alueen pohjoisrajalle Mławaan sekä osuuden puolivälissä sijaitseva Ciechanówin kulunvalvontakeskus. Parannus hyödyttäisi koko aluetta ja mahdollistaisi tavarajunien nopeuksien nostamisen 120 kilometriin, matkustajajunien nopeuksien nostamisen 160 kilometriin ja kallistuvakoristen matkustajajunien nopeuksien nostamisen jopa 200 kilometriin tunnissa. Lisäksi tavarajunien akselipainoa voitaisiin lisätä turvallisesti. Tavoitteisiin päästäisiin uusimalla kiskojen lisäksi ratapohja, kulunvalvontajärjestelmä sekä virtalähdelaitteet. Suunnitelmaan kuului myös lähes kaikkien tasoristeyksien korvaaminen kahdeksalla jalankulkualikäytävällä ja 39 sillalla. Lisäksi eläimiä varten oli tarkoitus rakentaa erilaisia yli- ja alikulkupaikkoja. (European Commission 2010c.)

Hankekuvauksen mukaan matka-ajat pohjoisen Masovian alueella lyhenisivät nopeilla junilla noin 25 minuutilla ja hitailla junilla 10 minuutilla. Varsovan ja Gdańskin välillä säästöä tulisi olemaan nopeilla junilla noin 97 minuuttia ja hitailla junilla 45 minuuttia. Jo vuonna 2013 parannusten oletettiin tuottavan yli 44 miljoonan euron säästöt. Tulevaisuuden suunnitelmiin kuului radan pyhittäminen matkustajaliikenteelle vuoteen 2021 mennessä. Hankkeen kokonaisbudjetti oli noin 424 miljoonaa euroa, josta EU:n koheesiorahaston osuus oli noin 270 miljoonaa euroa. (Emt.) Varsova–Gdynia-ratahankkeeseen liittyi myös toinen Euroopan komission nimeämä menestystarina pohjoisen Pommerin voivodikunnan (puol. *województwo pomorskie*) alueella. Tämän Gdańskin ja Gdynian kaupunkien ympäristöihin sijoittuneen hankkeen kokonaisbudjetti oli 300 miljoonaa euroa, josta EU:n koheesiorahaston osuus oli 129 miljoonaa euroa. (European Commission 2013g.)

Modernisaatiohankkeen kustannusarvioissa on ollut huomattavia eroja Puolan EU-jäsenyyden alusta tähän päivään asti. Euroopan tilintarkastustuomioistuimen raportin mukaan koko hankkeen alkuperäinen vuonna 2004 ehdotettu 475 miljoonan euron kokonaisbudjetti nousi viidessä vuodessa peräti 166 prosentilla arviolta 1,3

miljardiin euroon. Samassa raportissa Euroopan komissio vastasi tapahtuneeseen niin, että hankkeen ongelmat olivat olleet siitä riippumattomia, ja ne olivat seurausta hitaista kilpailutusmenetelmistä, maanostoon liittyvistä ongelmista, esteistä päästä rakennustyömaille sekä erimielisyyksistä urakoitsijoiden kanssa. Komissio oli toistuvasti ottanut esille kysymyksen kustannusten yllättävästä noususta ja puolalaisviranomaiset olivat vastanneet jättävänsä muokatun ehdotuksen hankkeen viemiseksi eteenpäin. Lisäksi EU-viranomaiset vaativat yksityiskohtaisia selvityksiä kustannusten noususta. (European Court of Auditors 2010: 32, 68.) Kesällä 2008 uutisoitiin, että Varsova–Gdynia-ratahanke oli saanut 400 miljoonan euron lainan Euroopan investointipankilta. Samassa yhteydessä hankkeen kokonaisbudjetiksi kerrottiin 2,7 miljardia euroa. (EIB 2008.) Budjettiarvio oli tähän mennessä paisunut siis lähes kuusinkertaiseksi alkusuunnitelmiin verrattuna.

Vuoden 2012 alussa uutisoitiin, että Puolan rautatiet oli menettänyt puolet Varsova–Gdańsk-reitin matkustajistaan radan pitkään jatkuneiden kunnostustöiden aiheuttamien matka-aikojen pitenemisien vuoksi (PAP 2012). Matkustajia veti puoleensa yksityisautoilun ohella muun muassa uusi halpalinja-autoyhtiö PolskiBus.com, joka mainosti saman reitin matkoja yhden złotyyn hintaan. Myös Puolan rautatiet heräsi todellisuuteen ja ilmoitti laskevansa Varsovan ja Trójmiaston²³ välisten matkalippujen hintoja ratatöiden ajaksi (Werońska 2012). Trójmiaston alueen ratatyöt ovat olleet koko projektin haastavimpia (PAP 2013c). Lisäksi yhtenä viimeisimpänä ongelmakohtana on ollut Pommerin alueella sijaitsevassa Malborkin kaupungissa rakenteilla oleva rautatiesilta, jonka rakentaminen keskeytyi useaksi kuukaudeksi hidastaen junaliikennettä ja koko modernisaatiohanketta (Konczyński 2013).

Hankkeen suurimmat ongelmat ovat sijoittuneet siis Masovian alueen ulkopuolelle. Ratatyöt Świerczen ja Mławan välillä valmistuivat ohjelmakauden 2007–2013 loppuun mennessä (Piotrowski 2013). Tosin ainakin Mławan aseman kunnostustyöt ulottuivat vielä vuoden 2014 puolelle, mutta niistä ei aiheutunut enää haittaa itse junaliikenteelle (NaszaMława 3.3.2014). Tästä näkökulmasta katsottuna ainakin Masovian alueen puoleisen rataosuuden kunnostushanke oli menestyksenkäs. Varsova–Gdynia-linjan loppuosuuden tavoitteellista valmistumisajankohtaa on

²³ Gdańskin, Gdynian ja Sopotin muodostamaa kolmen kaupungin aluetta kutsutaan puolan kielen sanalla *Trójmiasto*.

lykätty muutamia kertoja. Viimeisimpien arvailuiden mukaan linja olisi valmis vuoden 2014 lopussa, jolloin matka voisi taittua jopa alle kolmessa tunnissa (Wieciński 2014). Puolan valtionrautateiden aikataulun (PKP 2014) mukaan huhtikuussa 2014 reitin nopein matka-aika oli noin viisi tuntia. Tällä nopeudella matkan taittoi tosin ainoastaan yksi tiettyinä päivinä liikennöivä intercity-juna. Nopein matka-aika 60 kilometrin pituisella Świerczen ja Mławan välillä oli 45 minuuttia. Keväällä 2013 uutisoitiin Puolan valtionrautateiden tilaamista italialaistaustaisista Pendolino-suurnopeusjunista, joiden on tarkoitus alkaa liikennöidä juuri pohjoisesta etelään vievällä Gdynia–Varsova–Katowice–Krakova-radalla joulukuussa 2014 (Global Rail News 16.5.2013). Junien hankinta ei kuulu varsinaiseen Varsova–Gdynia-ratahankkeeseen. Nähtäväksi jää, valmistuuko rautatie uusien junien käyttöönoton määräaikaan mennessä ja millaisilla nopeuksilla radalla tullaan todellisuudessa operoimaan.

3.6 Itä-Puolan ainoa rautatiehanke

Ala-Karpatian ja samalla koko itäisen Puolan ainoa rautateihin liittyvä menestystarina oli itä–länsi-suuntaisen Rzeszów–Krakova-linjan modernisaatio-hanke, joka ulottui myös viereiselle Vähä-Puolan (puol. *województwo małopolskie*) alueelle. Linja on osa paneurooppalaisen liikennekäytäväverkon käytävää III, joka alkaa Saksan Dresdenistä ja kulkee Puolan eteläosan halki Ukrainan Kiovaan. Puolan infrastruktuurin ja ympäristön toimenpideohjelmassa hanke sijoittui ympäristöystävällistä liikennettä käsittelevän osion VII alle (OPI&E 2007: 130). Tässä vaiheessa ei kuitenkaan puhuttu vielä Rzeszówin ja Krakovan välisestä osuudesta vaan koko maan eteläosaa halkovan rautatielinjan E30 kehittämisestä. Ala-Karpatian alueellisessa toimenpideohjelmassa kyseinen rautatielinja jätetään vain maininnan tasolle alueen kuvauksen yhteydessä sekä myöhemmin SWOT-analyysin yhteydessä (ROP PP 2007: 6, 39). Myös Itä-Puolan toimenpideohjelma (OP DEP 2007: 30) toteaa lyhyesti linjan kuuluvan Euroopan unionin TEN-T-hankkeisiin, joskaan ei ensisijaisiin sellaisiin. Tiehankkeita sen sijaan esitellään yksityiskohtaisemmin.

Euroopan komission tarjoama hankekuvaus puolestaan esitti projektin tarkemmat tiedot. Sen mukaan kyseessä tuli olemaan 138 kilometrin mittaisen rataosuuden modernisaatio, jonka tavoitteena oli tehdä junamatkuksesta

houkuttelevampaa lyhentämällä matka-aikoja, parantamalla turvallisuutta ja ottamalla huomioon alueen ympäristön. Hanke oli laajemman Krakovasta Ukrainan rajalle Medykaan kulkevan reitin modernisoimisen kolmas vaihe. Rzeszów–Medyka-osuuden saneeraustyöt olivat valmistuneet jo vuonna 2012. Tarkoitus oli nostaa tavarajunien nopeudet 120 kilometriin ja matkustajajunien 160 kilometriin tunnissa, jolloin Ala-Karpatian suurimman kaupungin Rzeszówin ja Puolan toiseksi suurimman kaupungin Krakovan välisten intercity-junien matka-aika lyhenisi 38 minuutilla. Ajansäästö tulisi tarkoittamaan noin 27 miljoonan euron rahallista säästöä vuonna 2015. Tavarajunien kohdalla radan kunnostaminen tarkoittaisi myös mahdollisuutta nostaa akselipainorajoja. (European Commission 2013d.)

Tavoitteisiin päästäisiin uusimalla kiskot, ratapohja, ajolangat, asemat sekä virta- ja kulunvalvontajärjestelmät. Laitureista tehtäisiin soveltuvat liikuntarajoitteisille ja aikataulunäytöt vaihdettaisiin. Uusia siltoja reitille rakennettaisiin peräti 138 ja vanhoja rakenteita uusittaisiin. Yhteensä 49 tasoristeystä poistettaisiin, 15 paranneltaisiin ja yksi rakennettaisiin. Lisäksi otettaisiin huomioon eläinten kulkeminen radan yli ja ali. Hankkeen kokonaisbudjetti oli 1,13 miljardia euroa, josta EU:n koheesiorahasto ja Euroopan aluekehitysrahasto rahoittaisivat 499 miljoonaa euroa. (Emt.) Euroopan investointipankki myönsi hankkeelle 308 miljoonan euron lainan (EIB 2012b).

Töiden uutisoitiin alkaneen lokakuussa 2010, jolloin koko hankkeen valmistuminen tähdättiin joulukuuhun 2014 (PMR 2010). Myöhästymisen syyksi annettiin tarjouskilpailun pitkä kesto sekä rakennuslupien viivästymiset (Maziarz 2012). Alkuvuodesta 2013 kerrottiin, että vuonna 2012 rataa oli valmistunut lähes 50 kilometriä, ja että hanke tulisi olemaan valmis vuonna 2015 (PAP 2013a). Valmistuneet kilometrit olivat pätkiä linjan eri kohdista. Hankkeen pitkä kesto sekä ratatöiden aiheuttamat viivästymiset ovat herättäneet matkustajissa ja lehdistössä kritiikkiä. Lehdet ovat kirjoittaneet kuinka kaupunkien väliseen matkaan on kulunut korjaustöiden aikana yli viisi tuntia eli lähes kaksinkertainen aika 1930-lukuun verrattuna. Lisäksi on kritisoitu hankkeen hintaa sekä kyseenalaistettu hankkeen lopullista hyötyä tavallisille kansalaisille (Propolski 2013). Viimeisin ongelmakohta on ollut reitin puolivälissä Tarnówissa oleva rautatiesilta, jonka vanhat rakenteet ehdittiin purkaa lähes kokonaan kauan ennen kuin uuden sillan rakennusluvat olivat kunnossa (Chwał 2014). Toiset lehtiartikkelit suhtautuvat hankkeeseen

positiivisemmin ja keskittyvät sen hyötynäkökulmiin. Uusitun nopeamman yhteyden povataan tuovan muutoksen koko alueen kehitykseen, kun ihmiset ja tavarat voivat liikkua helpommin koko Puolan itä- ja länsirajojen välisellä matkalla (NaszeMiasto.pl 4.1.2013). Pendolino-suurnopeusjunat pyritään ottamaan käyttöön myös tällä reitillä vuoden 2014 lopussa, vaikka aluksi niillä ei pystytäkään liikennöimään radalle suunnitelluilla maksiminopeuksilla muutamien osuuksien ollessa vielä kesken Dębican ja Sędziszówin kaupunkien ympäristöissä (Andres 2014). Puolan valtionrautateiden aikataulun (PKP 2014) mukaan nopein yhteys Krakovan ja Rzeszówin välillä huhtikuussa 2014 oli kolme tuntia 14 minuuttia. Rata-työstä johtuen yhtiö tarjosi myös vaihtoehtoista, hieman alle kolme tuntia kestäväää linja-autoyhteyttä.

Koheesiopolitiikalla pyritään Ala-Karpatian kaltaisten syrjäisempien alueiden yhdistämiseen muihin alueisiin. Tästä huolimatta tutkimustulokset kertovat, että esimerkiksi Puolassa suurin osa tuista on suuntautunut väkiluvuiltaan suurimmille alueille, erityisesti suurimpiin kaupunkeihin (Płaziak & Trzepacz 2008: 37, 41). Talouskasvua ei siis tapahdu tasaisesti vaan esimerkiksi vanhat teollisuusalueet, laajat maaseutualueet sekä Euroopan unionin itäiset raja-alueet jäävät metropoli-alueiden jalkoihin (Smętkowski 2013: 1551–1552). Näin ollen alueiden kehityserot eivät juuri pienene vaan eriarvoisuus pikemminkin lisääntyy eli toisin sanoen koheesiopolitiikan tavoite ei toteudu. Tässä mielessä Ala-Karpatia on onnekas, että sen läpi kulkee Euroopan unionin huomioima tärkeäksi määritelty valtioiden rajat ylittävä rautatielinja Saksasta Ukrainaan. Ilman sitä alue olisi saattanut jäädä ilman rautateihin suunnattuja tukia, kuten eräille muille syrjäisille ja köyhille alueille on käynyt. Tilastojen mukaan esimerkiksi suurimmat työttömyysluvut omaavat alueet eivät saa suurimpia EU-tukia (Kemmerling 2012). Alueiden poliittinen valta tai sen puute siis ratkaisee. Euroopan unionin alueille antamaa toimivaltaa onkin kyseenalaistettu. On esitetty, että EU:n rakennerahastojen avulla ei kyetä vahvistamaan alueita, mikäli alueiden oma kapasiteetti ei riitä toimintaohjelmien ja kehityshankkeiden suunnitteluun, hallinnointiin ja toteuttamiseen (Bachtler & McMaster 2007: 24). Puolassa voivodikuntien rajoihin perustuva NUTS 2 -luokitus kuulostaa tässä suhteessa järkevältä ratkaisulta verrattuna esimerkiksi naapurimaa Tšekin tasavaltaan, missä yksi NUTS 2 -alue saattaa koostua kolmesta eri hallinnollisesta alueesta (tšek. *kraj*). On mahdollisista, että tällä sekavuudella on

vaikutuksensa koheesiolitiikan tehokkaassa ja tasapuolisessa suunnittelussa, hallinnoinnissa ja toteuttamisessa. Suuressa Puolassa alue-suunnittelulla on kyetty hallinnoimaan maan kehitystä jo pitkään. Mielenkiintoista on, että 1970-luvulla Puolan eteläosien voimakasta talouskasvua pyrittiin alue-suunnittelun avulla hidastamaan ympäristötaseen tasapainottamisen nojalla (Tienari 1976: 60). Ympäristönsuojelu meni siis taloudellisen kasvun edelle tai vaihtoehtoisesti tällä politiikalla pyrittiin varmistamaan se, ettei joku alue pääsisi vaurastumaan vahingossa muita alueita enemmän.

3.7 Slovenian hitaat luotijunat

Slovenian ympäristö- ja liikenneinfrastruktuurin kehittämisen toimenpideohjelman rautateille omistetuissa osiossa 3.1.4. esitellyt hankkeet todettiin ensisijaisiksi, koska niiden toteuttaminen nähtiin välttämättömänä valtion tasapainoisen alueellisen, taloudellisen sekä kestäväen kehityksen kannalta. Ehdotetut investoinnit tarkoittaisivat haitallisten ympäristövaikutusten vähenemistä eli toisin sanoen ne edistäisivät ympäristöystävällistä rautatieliikennettä, joka nähtiin taloudellisen menestyksen päätekijänä. Tästä syystä rataverkon modernisointia sekä lisärakentamista pidettiin tärkeänä etenkin tavaraliikenteen kilpailukyvyen kasvattamisen vuoksi. Slovenian rataverkon kulmakivenä pidettiin maan sijaintia paneurooppalaisen liikennekäytäväverkon käytävien V ja X risteyksessä. Koko Slovenian halki kulkevan, lännestä Ljubljanan ja Mariborin kautta edelleen koilliseen Unkariin ja Ukrainaan johtavan V-käytävän kehittäminen kuului Slovenian koheesiolitiikan ensisijaisten hankkeiden listalle. Samalla se kuului ensisijaisten TEN-T-hankkeiden listalle ollen hanke numero kuusi. Maan toimenpideohjelmassa todettiin, että taloudellisista syistä ohjelmakaudella 2007–2013 pystyttäisiin toteuttamaan vain osa kokonaistavoitteesta. EU-tasolla oli jo aiemmin päätetty TEN-T-verkkoon kuuluvan käytävän modernisoimisesta vuoteen 2015 mennessä. (OP ETID 2007: 73–74.)

Euroopan komission nimeämistä menestystarinoista Sloveniaa kosketti yhteensä kolme hanketta. Näistä ensimmäinen oli Ljubljana–Zidani Most–Maribor-radan modernisaatiohanke. Hanke mainittiin koheesiolitiikan ohjelmakauden 2007–2013 menestystarinana, vaikka se oli aloitettu ja osittain myös toteutettu jo edellisen ohjelmakauden sekä Euroopan unioniin liittymistä edeltävän rakennepoliitiikan

välineen ISPA:n rahoituksella. Maan toimenpideohjelmassa ensisijaisten hankkeiden listalle kuului tasoristeysten uusiminen yleisellä tasolla. Varalla olleiden hankkeiden listalla mainittiin Celje–Pragersko–Šentilj-linjan parantaminen sekä V- ja X-käytävien kulunvalvontajärjestelmien käyttöönotto, joka mahdollistaisi nopeusrajoitusten nostamisen 160 kilometriin tunnissa (emt.: 76–77). Jo 1840-luvulla Wieniä ja Triesteä yhdistämään rakennettu käytävä V kulkee Ljubljana–Zidani Mostin kautta Mariboriin ja käytävä X Ljubljana–Zidani Mostin kautta kaakkoon.

Ljubljana–Maribor-radon hankekuvauksessa linja nähtiin osana laajempaa kehittämisstrategiaa, jonka tarkoituksena oli yhdistää kyseinen osa Eurooppaa muihin maanosan alueisiin. Rautatie nähtiin merkittävänä myös maan sisäisessä liikenteessä sen yhdistäessä maan kolme suurinta kaupunkia. Ljubljanan, Celjen ja Mariborin välisellä radalla tapahtui 45 prosenttia maan matkustajaliikenteestä ja 31 prosenttia maan tavaraliikenteestä, vaikka rata itsessään edusti vain 12 prosenttia maan koko rataverkosta. Käytännössä hanke merkitsi noin 156 kilometrin mittaisen rautatien korjaamista niin, että suurnopeusjunien liikennöiminen olisi mahdollista. Tehtävälisellä olivat Pendolino-luotijunien hankinta, kiskojen ja muun infrastruktuurin uusiminen, nopeusrajoitusten nostaminen sekä kulunvalvontalaitteiston parantaminen. Suunnitelma hyväksyttiin syyskuussa 2002, urakointisopimukset tehtiin toukokuussa 2004 ja työt valmistuivat maaliskuussa 2006. Kiskot ja muu infrastruktuuri uusittiin ja junien nopeuksia voitiin nostaa joillain osuuksilla 160 kilometriin tunnissa. Näihin osuuksiin lukeutui muun muassa Mariborin ja Pragerskon välinen verrattain suora rata. Tämän johdosta matka-ajat lyhenivät 15 minuutilla. Hankkeen kokonaisbudjetti oli 26 miljoonaa euroa, josta 10 miljoonaa euroa oli Euroopan unionin antamaa tukea. (European Commission 2006.)

Ljubljana–Maribor-rataa korjailtiin sieltä täältä niin, että loppujen lopuksi paranneltua rataa tällä 156 kilometrin reitillä syntyi yhteensä noin 22 kilometriä. Lisäksi vaihdettiin 57 vaihdetta. (MZIP 2006.) Nämä luvut osoittavat sen, että paranneltavaa jäi vielä tuleville ohjelmakausille. Uusia junia ei hankittu tämän hankkeen yhteydessä, mutta Slovenian rautateiden jo vuonna 2000 hankkimat kolme Pendolinoa alkoivat liikennöidä radalla (STA 2000). Yli 200 kilometriä tunnissa kulkevista luotijunista ei tosin ole ollut suurta hyötyä, kun nopeusrajoitukset eivät

edelleenkin ole kovin korkeat radan modernisoinnista huolimatta. SETA:n²⁴ (2013: 42) selvityksen mukaan Ljubljana–Zidani Most-välin rakenteellinen nopeus on 80 kilometriä tunnissa, Zidani Most–Celje-välin 75 kilometriä tunnissa ja Celje–Pragersko-välin 90 kilometriä tunnissa. Slovenian rautateiden aikataulun (SŽ 2014) mukainen nopein matka-aika huhtikuussa 2014 Ljubljanan ja Mariborin välillä oli 1 tunti 48 minuuttia. Käytännössä tämä tarkoittaa junan keskinopeuden olevan vain 87 kilometriä tunnissa, kun matkaa on 156 kilometriä. Slovenian luotijunat ovat siis suhteellisen hitaita verrattuna esimerkiksi Suomeen, missä vastaavat Pendolino-suurnopeusjunat liikennöivät parhaillaan 200 kilometrin tuntivauhdilla ainakin joillain osuuksilla. Myös edellä esitellyistä Puolan esimerkkitaapauksista tuli esiin vuoden 2014 lopussa käyttöön otettavien luotijunien alhaiset liikennöintinopeudet verrattuna muuhun maailmaan. Kiinassa operoidaan nopeimmillaan yli 400 kilometrin ja monissa läntisen Euroopan maissa sekä Japanissa yli 300 kilometrin tuntinopeuksilla. Itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian alueella tilanne on erilainen. Slovenian ohella alueen toinen suurnopeusjunien käyttäjä on Tšekin tasavalta, jonka Pendolinojen liikennöintinopeus on Slovenian tavoin maksimissaan 160 kilometriä tunnissa.

Varsinaiseen menestystarinaan liittymättä ohjelmakaudella 2007–2013 oli käynnissä TEN-T-hanke kuuteen liittyvää suunnittelutoimintaa kokonaan uuden suurnopeusjunaradan rakentamiseksi Ljubljanan ja Zidani Mostin välille (European Commission 2008b). Lisäksi suunniteltiin samaisen menestystarinan reitin lisäsaneerausta väleillä Poljčane–Pragersko sekä Zidani Most–Celjen (European Commission 2010a, 2012a). Näiden suunnitelmien toteuttaminen kuuluisi kuitenkin seuraavalle ohjelmakaudelle. Hankkeen lukeminen ohjelmakauden 2007–2013 menestystarinaksi saattoi johtua siitä tosiseikasta, että rautatiehankkeiden toteuttamiset sujuivat kauden aikana heikosti koko maassa, eikä parempia malliesimerkkejä ollut tarjolla (Kavaš 2012: 4).

²⁴ Lyhenne tulee sanoista *South East Transport Axis*.

3.8 Koperin kiemurainen satamarata

Slovenian toimenpideohjelman selvänä ohjelmakauden 2007–2013 päätavoitteena oli Koperin satamakaupungista läheisen Divačan kylän risteysasemalle kulkevan rautatien modernisoiminen. Myös tämä rata kuuluu ensisijaiseen TEN-T-hankkeeseen numero kuusi ja on osa paneurooppalaisen liikennekäytäväverkon Slovenian läpi Unkariin ja Ukrainaan johtavaa käytävää V. Modernisointihankkeen lisäksi toimenpideohjelman mukaan kokonaan uuden Koper–Divača-linjan suunnittelutyöt olivat jo käynnissä, mutta sen rakentaminen edellyttäisi myös olemassa olevan linjan peruskorjausta. Korjaushankkeen investoinnit hyödyttäisivät myös uutta linjaa. Linjan tärkeyttä perusteltiin lisäksi sillä, että sen puolivälistä erkanee rata, joka johtaa Kroatian puolelle Pulaan. Tämä on Istrian niemimaan ainoa rautatieyhteys. Slovenian toimenpideohjelmassa yhteyden merkittävyyden ennustettiin kasvavan Kroatian liittyessä Euroopan unioniin kesällä 2013. (OP ETID 2007: 75.) Rata Divačasta etelään avattiin alun perin jo Itävalta-Unkarin aikakaudella vuonna 1876 yhdistämään Pulan laivastotukikohta kaksoismonarkian muuhun rata-verkkoon. Reitiltä erkaneva Koperin satamarata valmistui myöhemmin Jugoslavian aikana vuonna 1967. (Kranjec 2011: 5.) Voi olla, että toimenpideohjelman sanojen tarkoitus oli parantaa Slovenian mahdollisuuksia saada EU-tukia, sillä todellisuudessa Pulasta pohjoiseen matelee vain yksi päivittäinen paikallisjuna, joka pitää vaihtaa rajalla toiseen matelemaan junaan, mikäli mieli rautateitse Sloveniaan tai sitä kautta muualle Eurooppaan. Toki rata on myös tavarajunien käytössä. Loppujen lopuksi toimenpideohjelman ensisijaisten hankkeiden listan sijalla yksi oli Koper–Divača-linjan modernisaatio ja sijalla viisi uuden raiteen rakentaminen samaiselle linjalle (OP ETID 2007: 77). Jälkimmäisen todettiin kuitenkin valmistuvan vasta ohjelmakauden 2007–2013 jälkeen. Uuden raiteen suunnittelu oli kuitenkin jo käynnissä, ja tulevaisuuden tavoitteena oli radan nopeuksien nostaminen 160–250 kilometriin tunnissa. (European Commission 2008a).

Euroopan komission tarjoamassa hankekuvauksessa puhuttiin 26,4 kilometrin mittaisen radan jälleenrakentamisesta sekä saneeraamisesta, jotta sen kapasiteettia voitaisiin nostaa palvelemaan koko TEN-T-reittiä. Kuvauksessa painotettiin parannusten merkitystä nimenomaan tavaraliikenteen kannalta. Parannusten myötä rahtiliikennettä Koperin satamasta voitaisiin siirtää turvallisesti teiltä raiteille.

Käytännössä hanke jakautuisi kahteen vaiheeseen. Ensimmäiseen vaiheeseen kuuluisivat Hrpelje-Kozinan aseman ja Koperin tavara-aseman peruskorjaukset, uusien sähkönjakelulaitteiden rakentaminen sekä kunnostustyöt jo olemassa olevalla Koper–Divača-linjalla. Toinen vaihe pitäisi sisällään Divačan aseman peruskorjauksen. Lisäksi rakennettaisiin siltoja sekä alikulkukäytäviä niin jalankulkijoille kuin tieliikenteelle. Hankkeen valmistuttua rata palvelisi tavaraliikenteen lisäksi myös rannikolle ja rannikolta sisämaahan matkaavia slovenialaisia. Hankkeen kokonaisbudjetiksi oli laskettu noin 95 miljoonaa euroa, josta koheesiorahasto rahoittaisi 68 miljoonaa euroa. (European Commission 2011d.)

Mediassa keskustelu kävi kuitenkin enemmän tulevaisuuteen sijoittuvan toisen raiteen kuin käynnissä olevan ajankohtaisen modernisaatiohankkeen ympärillä. Ohjelmakauden 2007–2013 alussa Sloveniassa kirjoitettiin Koperin sataman suuresta potentiaalista, mutta samalla todettiin sinne johtavan rautatien olevan pullonkaula ja este sataman kehitykselle (Pavlin 2007). Saman artikkelin mukaan 65 prosenttia sataman liikenteestä toteutui rautateitse, mutta toimenpideohjelmassa suunniteltujen parannusten myötä kapasiteettia voitaisiin nostaa 30 prosentilla. Tällöin Koper–Divača-linjan toisen raiteen ennustettiin olevan valmis vuonna 2015. Syksyllä 2012 kuitenkin uutisoitiin toisen raiteen rakentamishankkeen siirtyvän EU:n seuraavalle ohjelmakaudelle (Stergar 2012). Tätä ennen Slovenian silloinen infrastruktuuri- ja aluesuunnitteluministeri Zvonko Černač oli todennut, että toisen raiteen rakentamisaikataulu oli liian hidas, ja sen vuoksi Koperin satama menettäisi kilpailuetunsa (STA 2012a). Ministerin mukaan linja ei kaipaisi suuria nopeuksia vaan juna-kapasiteetin pikaista nostamista. Tämän vuoksi hän painotti olemassa olevan raiteen saneeraamisen merkitystä, muttei haudannut uuden raiteen rakentamista kokonaan, vaikka hänen edeltäjänsä oli ennustanut sen valmistuvan vasta vuonna 2022. Pian tämän lausunnon jälkeen uutisoitiin, että toisen raiteen rakentamissuunnitelmat ovat yhä voimassa ja että tarjouskilpailun käynnistämistä kaavailtiin vuodelle 2013 (STA 2012b). Koper–Divača-radan ja myös muiden hankkeiden aikataulujen venymiseen vaikuttivat osaltaan myös Slovenian kolmen suurimman rakennusyhtiön konkurssit vuosina 2011 ja 2012 (Kavaš 2012: 4).

Slovenian demokraattisen puolueen (slov. *Slovenska demokratska stranka*) johtama hallitus erosi kuitenkin pian helmikuussa 2013 saatuaan parlamentilta epäluottamuslauseen korruptioepäilyjen vuoksi. Valtaan nousi joulukuun 2011

ennenaikaisissa parlamenttivaaleissa suurimmaksi noussut, mutta oppositioon jäänyt uusi keskusta-vasemmistolainen Positiivinen Slovenia -puolue (slov. *Pozitivna Slovenija*). Syyskuussa 2013 Koperin satama varoitti Slovenian uutta hallitusta romuttamasta toisen raiteen rakennussuunnitelmia (STA 2013b). Varoitus annettiin, koska uusi infrastruktuuri- ja aluesuunnitteluministeri Samo Omerzel oli sanonut satamaratahankkeen olevan liian kallis. Hän ehdotti lisäinvestointeja olemassa olevan raiteen parantamiseen. Sataman edustajien mukaan ainoa vaihtoehto uuden raiteen rakentamiselle olisi kokonaan uuden rautatien radan rakentaminen Koperista Italian Triesteen. Tämä hanke olisi Italian mieleen, mutta Sloveniassa sen pelättiin heikentävän muun maan rataverkon kehittymistä, kun rahti kuljetettaisiin satamasta suoraan muihin maihin. Lokakuussa 2013 ministeri Omerzel kuitenkin ilmoitti, että toinen raide Koperin ja Divačan välille tultaisiin rakentamaan (STA 2013a). Tosin hän piti budjettiarviota liioiteltuna ja uskalsi väittää, että rakentaminen olisi mahdollista toteuttaa puoleen hintaan. Utinen kertoi projektin juurien ulottuvan 1990-luvun puoliväliin. Slovenian demokraattisen puolueen luotsaama hallitus oli kuitenkin perunut hankkeen yleiskaavan vuonna 2005, joten se ei ollut ehtinyt saamaan EU-rahoitusta ohjelmakaudelle 2007–2013 siitä huolimatta, että siitä puhuttiin paljon maan toimenpideohjelmassa. Itse ohjelmakaudella vuodesta 2008 aina vuoden 2011 ennenaikaisiin vaaleihin maata johtivat sosiaalidemokraatit (slov. *Socialni demokrati*) maan nykyisen presidentin Borut Pahorin johdolla. Pääministerikaudellaan Pahor ajoi yhdessä saksalaisen liikennealan liikemiehen Hartmut Mehdornin kanssa SŽ:n, Koperin sataman ja slovenialaisen kuljetusyhtiö Intereuropan yhdistävää hanketta, jonka tarkoitus oli nostaa Slovenian rautatiet taloudellisista ongelmista (Dragović 2011). Tämä suunnitelma ei koskaan toteutunut, mutta saksalaisten kiinnostus Koperin satamaa sekä Koper–Divača-radon rakentamista kohtaan on yhä olemassa (Quarati 2013).

Varsinaisen menestystarinan eli Koper–Divača-linjan olemassa olevan raiteen modernisaatiohankkeen kaavillaan olevan valmis vuonna 2015. Kokonaisbudjettiarvio on noussut kuitenkin jo 130 miljoonaan euroon. (MZIP 2014.) Työt aloitettiin vuonna 2009, mutta jo seuraavana vuonna ne olivat jäissä huomattavan kauan arkeologisten löytöjen vuoksi lähellä Koperia (Dolenc 2012). Tästä huolimatta hankkeen toinenkin vaihe pääsi käyntiin keväällä 2013, kun Divačan aseman peruskorjaaminen aloitettiin (Macarol 2013). Helmikuun 2014 alussa Koperin satama-

liikenne kärsi tuhoisasta jäämyrskystä, joka keskeytti liikenteen ja vaurioitti rautateitä arviolta 34 miljoonan euron edestä. Pahiten vaurioituneet osuudet eivät kuitenkaan sijainneet Koper–Divača-linjalla vaan Divača–Ljubljana-linjalla. Myöhemmin tuhojen kokonaissummaksi muidenkin kuin rautateiden osalta arvioitiin peräti 300–500 miljoonaa euroa. (STA 2014a, STA 2014b.)

3.9 Kohti langatonta kulunvalvontaa

Slovenian kolmas rautatieaiheinen menestystarina liittyi GSM-R-matkapuhelintaajuualueen²⁵ käyttöönottoon paneurooppalaisen liikennekäytävä-verkon käytävillä V ja X. Maan toimenpideohjelmassa tämän suunniteltiin tapahtuvan vuosina 2007–2009. GSM-R:n käyttöönotto käytävällä V tarkoitti samalla myös rautatielinjan kunnostamista osana ensisijaista TEN-T-hanketta numero kuusi eli Slovenian ensimmäistä mainittua menestystarinaa. GSM-R on toinen pääosa Euroopan unionin tukemaa ERTMS-järjestelmähanketta²⁶, jonka tarkoituksena on parantaa valtioiden rajat ylittävää rautatieliikennettä yhteis-eurooppalaisen kulunvalvontajärjestelmän avulla. Toinen ERTMS:n pääosa on ETCS²⁷ eli eurooppalainen junien automaattisen kulunvalvonnan standardi. Toimenpideohjelmassa pohdittiin myös hankkeen rahoitusta. Mahdollisuuksina mainittiin koheesiorahasto ja TEN-T-rahasto, jonka puoleen tulisi kääntyä yhdessä muiden hankkeeseen liittyvien maiden kanssa. GSM-R-hanke oli merkitty toimenpideohjelman ohjelmakauden 2007–2013 ensisijaisten hankkeiden listan sijalle neljä, mutta sen valmistumisen arvioitiin olevan vasta tämän jälkeen. Projektin kokonaisbudjetiksi arvioitiin 72 miljoonaa euroa. Varalla olevien hankkeiden listalla ensimmäisenä oli ETCS-järjestelmän rakentaminen. (OP ETID 2007: 75–77.)

Euroopan komission esittämän hankekuvauksen mukaan koko Slovenian 960 kilometrin mittainen rautatieverkko tuli sovittaa GSM-Railway -järjestelmän piiriin. Tämän järjestelmän kerrottiin nostavan rautatieinfrastruktuurin kapasiteettia sekä turvallisuutta häiriöiden ja myöhästelyiden vähenemisen myötä. Käytännössä hanke tarkoitti uuden langattoman verkon luomista junien ja niiden kulkua valvovien

²⁵ Lyhenne tulee sanoista *Global System for Mobile Communications – Railway*.

²⁶ Lyhenne tulee sanoista *European Rail Traffic Management System*.

²⁷ Lyhenne tulee sanoista *European Train Control System*.

keskusten välille. Uusi digitaalinen verkko tulisi korvaamaan vanhan analogisen verkon. Hankkeen arvioitiin synnyttävän 130 uutta työpaikkaa. Kokonaisbudjetiksi oli merkitty 150 miljoonaa euroa, josta koheesiorahaston osuus oli 100 miljoonaa euroa. (European Commission 2013e.)

Tässä hankkeessa tositoimiin päästiin vasta ohjelmakauden 2007–2013 lopussa. Syyskuussa 2013 ilmoitettiin, että hanke toteutettaisiin vuoden 2015 loppuun mennessä slovenialais-itävaltalaisena yhteistyönä. Tässä vaiheessa hankkeen kokonaisbudjetiksi kerrottiin 117 miljoonaa euroa ja työn alla olevan rautatieverkon pituudeksi 1200 kilometriä. (Kapsch 2013.) Syksyllä 2012 järjestetyssä tarjouskilpailussa oli mukana myös suomalainen Nokia Siemens Networks (STA 2012c). Se vastasi vuonna 2008 avatun GSM-Railway -järjestelmän rakentamisesta Suomessa (Huovinen 2009: 25). Kyseessä ei siis ole vanha keksintö vaan muutkin Euroopan unionin maat uusivat vanhoja analogisia radiopuhelinjärjestelmiään uuden yhtenäisen standardin mukaisiksi samaan aikaan kuin Slovenia. Myös Puola on aloittanut vaiheittaisen siirtymisen järjestelmän piiriin. Huhtikuussa 2011 sovittiin pilottihankkeesta, joka piti sisällään GSM-R-järjestelmän rakentamisen pan-eurooppalaiseen liikennekäytävään III kuuluvalla osuudella Saksan rajalta Legnicään (Kapsch 2011). Latviassa järjestelmää on suunniteltu etenkin itä–länsi-käytävälle, mutta konkreettisia tuloksia ei ole vielä olemassa (European Commission 2014: 30).

4 KOHEESIOPOLITIIKAN SUURI JA HAASTAVA TYÖMAA

Käsiteltyjen menestystarinoiden perusteella voidaan arvioida myös koko Euroopan unionin koheesio politiikan mielekkyyttä. Toisaalta on muistettava, että nämä yhdeksän rautatieliikenneaiheista tarinaa ovat vain murto-osa kaikista politiikan kehittämishankkeista. Tämän tutkimuksen perusteella voidaan yleistää, että koheesio politiikan ansiosta sen piiriin kuuluvat maat kehittyvät nopeammin kuin ilman sen olemassaoloa, vaikka hankkeet kohtaavatkin usein vastoin käymisiä. Tämän vuoksi koheesio politiikkaa on pidettävä suhteellisen onnistuneena solidaarisuuteen perustuvana politiikkana ainakin suuresta mittakaavasta tarkasteltuna. Tarkemmassa tarkastelussa esiin tulevat vastoin käymiset liittyvät esimerkiksi hankkeiden viivästymisiin, varojen tehottomaan käyttöön sekä tukien epätasaiseen jakautumiseen eri alueiden välillä.

Tutkimuksen kohdemaissa Latviassa, Puolassa ja Sloveniassa koheesio politiikkaan ja rautatieliikenteeseen liittyvissä kysymyksissä ilmeni sekä eroja että yhtäläisyyksiä. Osa kehittämistarpeisiin liittyneistä yhtäläisyyksistä on selitettävissä maiden samankaltaisella lähimenneisyydellä. Kaikille kolmelle maalle oli yhteistä sosialismin ajalta juontuva rautatieinfrastruktuurin huono kunto sekä sosialismin ajan jälkeen laskenut julkisen liikenteen suosio. Suuri osa eroista taas liittyi erilaisiin maantieteellisiin ja taloudellisiin seikkoihin. Euroopan komission nimeämien menestystarinoiden etenemisten ja toteuttamisten erot ja yhtäläisyydet liittyvät lähinnä nykyisiin globaaleihin talousvirtauksiin sekä kansallisiin ja alueellisiin poliittisiin päätöksiin.

4.1 Erilaisia lähtökohtia, samanlaisia tarpeita

Kaikki tutkimuksen kolme maata, Latvia, Puola ja Slovenia, kaipasivat ennen Euroopan unionin koheesio politiikan ohjelmakauden 2007–2013 alkua suuria parannuksia rapistuneihin rautatieinfrastruktuureihinsa. Pääosin kehittämisen kohteet koskivat sekä rautateiden että junakaluston modernisoimista. Joitain parannushankkeita oli aloitettu jo unioniin liittymistä edeltävien rakennepolitiikan välineiden avulla ennen maiden tulemistä jäseniksi, ja joitain heti jäseniksi tulemisen jälkeen. Parannettavaa oli kuitenkin paljon. Sosialismin aikana rautateistä ja junakalustosta ei

pidetty huolta, vaikka joukkoliikenne olikin suuressa suosiossa. Yhteiskuntajärjestelmien muututtua 1980- ja 1990-lukujen taitteessa maiden yksityisautokannat kasvoivat räjähdysmäisesti ja julkisen liikenteen palveluiden merkitys väheni dramaattisesti. Lisäksi auton omistaminen on sosialismin kauden jälkeen toiminut sekä sosiaalisen statuksen että henkilökohtaisen vapauden symbolina. Autoilutottumusten lisäksi maita mullistivat perusteelliset poliittiset ja taloudelliset muutokset. Yhteistä maille oli myös halu liittyä nopeasti Euroopan unioniin ja muihin läntisiin rakenteisiin, vaikka maiden siirtymävaiheissa ja teissä unioniin olikin eroja.

Euroopan unionin jäsenyys tarjosi post-sosialistisille maille vihdoinkin tilaisuuden uusien kunnolla julkisen liikenteen infrastruktuuria, kun maat pääsivät osallisiksi EU-tukiin. Tukien tarpeita kartoitettiin Euroopan komission teettämässä arviointiselvityksissä, joissa tuli esiin myös maiden välisiä eroja. Liikenteen kannalta merkittäviä olivat muun muassa maantieteelliset erot. Latvian maantieteellistä sijaintia Euroopan kartalla määrittivät etenkin Itämeri ja Venäjä. Puolalle merkittävää oli maan suuri koko, sen tuomat alueelliset erot sekä sijainti idän ja lännen välissä. Slovenian sijaintia määrittivät Adrianmeri, vuoristot sekä asema Keski- ja Kaakkois-Euroopan välissä. Eroista huolimatta maat näkivät omat maantieteelliset sijaintinsa myös mahdollisuutena rahdin kauttakulun myötä.

Latviassa rautatieinfrastruktuurin ja kaluston huonon tilan ohella heikkoutena nähtiin tehoton kaupunkijunaliikenne. Puolassa heikkoudet keskittyivät suunnitteluun ja hallintoon. Käytännön tasolla heikkoutena nähtiin raideyhteyksien puute lentotasemille sekä kaupunkien välisen yhteyksien riittämätön määrä verrattuna maan väkilukuun ja potentiaaliseen matkustajamäärään. Sloveniassa heikkoudeksi laskettiin valtion rautateiden huono järjestäytyminen. Latviassa uhkana nähtiin kaupunkien kasvavat liikennemäärät, jotka nopeuttivat infrastruktuurin huononemista. Puolassa pelättiin rautateiden heikon kilpailukyvyn huonontavan palveluja entisestään. Slovenian suurimpana huolenaiheena oli mahdollinen tavara-liikennevirtojen ohjautuminen naapurimaiden liikenneverkkoihin. Latvian ja Slovenian toimenpideohjelmissa ohjelmakaudelle suunniteltuja hankkeita kuvailtiin huomattavasti tarkemmin kuin Puolan kansallisessa ja alueellisissa toimenpideohjelmissä. Tämä saattaa selittyä sillä, että Puolassa hankkeiden määrä oli selvästi kahta muuta tutkimuksen maata suurempi. Huomionarvoista on, että Puolan ja

Slovenian infrastruktuuriin liittyvien toimenpideohjelmien nimissä mainittiin ympäristö. Niin ikään myöhemmin laadituissa hankekuvauksissa luonnonsuojelu oli esillä, myös Latvian tapauksessa.

Latvian, Puolan ja Slovenian arviointiselvityksissä ja toimenpideohjelmissa todettu rautateiden yleinen tila muistutti paljon toisiaan. Erot johtuivat pääasiassa maiden sijainnista sekä koosta. Tästä johtuen esimerkiksi pienessä Sloveniassa puhuttivat kansainväliset yhteydet, kun taas huomattavasti suuremmassa Puolassa keskityttiin enemmän maan sisäisten yhteyksien kehittämiseen. Toisaalta myös pienessä Latviassa rautateiden kehittämistä katsottiin hyvin paikallisesta näkökulmasta, kun Puolassa mietittiin alueellisia ja Sloveniassa lähinnä kansainvälisiä mahdollisuuksia. Tiivistettynä voidaan sanoa, että mailla oli paljon samanlaisia kehittämistarpeita, vaikka ne kumpuילוivatkin erilaisista lähtökohdista.

4.2 Yhtenäisiä ongelmia, yksittäisiä onnistumisia

Kaiken kaikkiaan tutkimusalueen yhdeksästä rautateihin liittyvästä menestystarinasta vain kaksi valmistui vuoden 2013 loppuun mennessä. Puolassa junarata Varsovan Chopinin lentoasemalle uusine junineen avattiin hieman ennen jalkapallon Euroopan-mestaruuskilpailujen alkamista vuonna 2012 ja Świerczestā Mławaan kulkevan rautatien modernisoitu osuus vuonna 2013. Jälkimmäinen osuus kuuluu pidemmälle Varsova–Gdynia-linjalle, joka valmistuminen on ajoitettu vuoden 2014 loppuun. Viiden menestystarinan valmistuminen on siirtynyt jatkoajalle, joka loppuu vuoden 2015 lopussa. Latviassa Skrīveri–Krustpils-rautatien kunnostus- ja rakennustöiden oletetaan olevan valmiina kesällä 2014, Puolassa Varsova–Skierwienice- sekä Krakova–Rzeszów-ratojen vuonna 2015 ja Sloveniassa Koper–Divača-radan sekä langattoman kulunvalvontaverkon samoin vuonna 2015. Jo ennen ohjelmakautta 2007–2013 aloitetun Ljubljana–Maribor-linjan modernisointiprojektin loppuosa siirrettiin Euroopan unionin seuraavalle ohjelmakaudelle 2014–2020, joten tutkimuksessa käsiteltävällä ohjelmakaudella hankkeen puitteissa tehtiin vain pieniä töitä. Lisäksi yksi hanke peruttiin kokonaan. Latvian pääkaupunki Riika ei saanut uusia junia vaan niihin tarkoitettut rahat kohdistettiin muihin hankkeisiin. Näillä tuloksilla mitattuna Euroopan komission on hieman kyseenalaista kutsua hankkeita koheesiopolitiikan menestystarinoiksi, etenkin kun ei ole vielä täysin varmaa,

saadaanko kesken olevia hankkeita valmiiksi vuoden 2015 loppuun mennessä. Tämän vuoksi onkin selkeämpää puhua yksittäisistä onnistumisista. On kuitenkin ymmärrettävää, että komissio tarvitsee koheesiopolitiikalleen näyttäviä lippulaivahankkeita, joiden onnistumista täytyy markkinointimielessä joskus jopa hieman kaunistella. Virallisissa arviointiraporteissa kaunistelua ei sen sijaan esiintynyt vaan heikkouksista ja epäonnistumisista kerrottiin avoimesti.

Hankkeiden oli mahdollista saada Euroopan unionin tukea 50–85 prosenttia niiden kokonaisrahoituksesta. Jäljelle jäävään osuuteen suurin osa hankkeiden rahoittajista sai lainoja muun muassa Euroopan investointipankilta sekä Pohjoismaiden investointipankilta. Tutkimuksessa vertailtujen yhdeksän hankkeen ylivoimaisesti suurin määrällinen budjetti oli 138 kilometrin pituisella Krakova–Rzeszów-rautatieprojektilla, jota tuettiin EU:n toimesta peräti 499 miljoonalla eurolla. Tämä oli tosin ainoastaan 44 prosenttia hankkeen kokonaisbudjetista eli jopa alle Euroopan unionin tarjoamien rahoitusmahdollisuuksien. Toiseksi suurimman tuen keräsi 60 kilometrin mittainen Świercze–Mława-rautatiehanke, joka sai EU:lta 270 miljoonan euron avustuksen eli 64 prosenttia sen kokonaisbudjetista. Varsova–Skierwienice-rata sai 69 kilometrin välille EU-tukea 240 miljoonaa euroa eli 46 prosenttia kokonaisbudjetistaan. Kilometriä kohden eniten tukea Puolassa sai siis Świercze–Mława-rautatiehanke. Tämä voi johtua siitä, että se kuuluu ensisijaisten TEN-T-hankkeiden joukkoon. Myös Varsovan lentoasemarata sai tukea huomattavan määrän tukea kilometriä kohden, mutta tämä ei ole vertailukelpoinen luku muihin projekteihin verrattuna, sillä hankkeessa oli kyse jo olemassa olleen radan modernisoinnin lisäksi kokonaan uuden vaikkakin lyhyen radan rakentamisesta. Lentoaseman rautatieprojekti hyötyi myös jalkapallon Euroopan-mestaruusturnauksesta. Hanke piti saada valmiiksi ennen kilpailujen alkamista, jottei pääkaupunki menettäisi kasvojaan huonojen liikenneyhteyksien vuoksi koko Euroopan edessä.

Slovenian 26 kilometrin mittainen Koper–Divača-rautatie on vertailukelpoinen muiden modernisointihankkeiden kanssa. Se sai kilometriä kohden Puolankin hankkeita suuremman EU-tuen, kun otetaan huomioon se, että kyseessä on yksiraiteinen rautatie. Kaikki Puolan menestystarinat olivat kaksiraiteisia, joten niihin voidaan katsoa kuluneen myös rahaa kaksinkertaisesti. Kilometriä kohden vähiten tukea sai Skrīveri–Krustpils-rautatiehanke Latviassa, vaikka siihen kuului jo

olemassa olevan raiteen peruskorjaamisen lisäksi kokonaan uuden rinnakkaisen raiteen rakentaminen. Hankkeiden tarpeet erosivat kuitenkin toisistaan, joten tuen kilometrimääräinen laskeminen on hieman kyseenalaista. Joka tapauksessa Skriževci–Krustpils-hanke sai myös määrällisesti huomattavan pienen tuen. Euromäärällisesti vähiten EU-tukea sai Ljubljana–Maribor-linjan kunnostaminen. Tämä on kuitenkin selitettävissä sillä, että hanke vietti pientä hiljaiseloa ohjelmakaudella 2007–2013. Tästä huolimatta se oli luettu yhdeksi Slovenian menestystarinaksi. Slovenian kolmas, langattomasta kulunvalvontaverkosta kertova menestystarina sai maan suurimman EU-tuen, 100 miljoonaa euroa. Sen etenemisen seuraaminen on muihin hankkeisiin verrattuna vaikeampaa, koska tulokset eivät ole konkreettisesti näkyviä toisin kuin hankkeissa, joissa rakennetaan rautateitä tai tilataan uusia junia. Huomionarvoista on kuitenkin se, että tämä hanke oli tutkimuksen esimerkkihankkeista ainoa, jolla ei pyritty vain uudistamaan rapistunutta jälkisosialistista perintöä vaan tekemään jotain samaa, mitä Euroopan unionin vanhoissakin jäsenvaltioissa tehdään samaan aikaan.

Kesällä 2013 julkaistiin tilastoja siitä, miten Euroopan unionin maat olivat hyödyntäneet niille myönnettyjä tukia ohjelmakauden 2007–2013 aikana. Tämän tilaston mukaan Latvia ja Puola (molemmat 59 %) sijoittuvat listan ylempään keskikastiin ja Slovenia (52 %) alempaan keskikastiin. Listan kärkipäässä olivat Viro ja Liettua, jotka molemmat olivat onnistuneet hyödyntämään tuista 71 prosenttia. Huonoiten tukien käyttämisessä oli onnistunut Romania, jolle myönnettyistä varoista vain 26 prosenttia oli onnistuttu hyödyntämään. EU:n keskiarvo oli 54 prosenttia. (European Commission 2013a.) Kun näitä lukuja suhteutetaan vuoden 2012 tilastoon, joka kertoo tehtyjen hankesopimusten määrästä, voidaan nähdä, että tutkimuksen maista Slovenia oli onnistunut käyttämään varat tehokkaimmin, sillä hyödyntämisprosentin ohella myös tehtyjen sopimusten määrä oli muita maita pienempi. Toisaalta tehtyjen hankesopimusten pieni määrä kertoo tehottomasta suunnittelusta. Tulokset ovat ikävämpiä, kun otetaan tarkasteluun pelkät liikenneinfrastruktuurihankkeille maksetut tuet. Latviassa niistä hyödynnettiin 52 prosenttia, Puolassa 49 prosenttia ja Sloveniassa vain 27 prosenttia. (EU Funds in Central and Eastern Europe 2012: 12, 14.) Puolassa tämä luku oli noussut 57 prosenttiin marraskuuhun 2013 mennessä (Hajkowska 2013: 36). Vuoden 2011 tilastoissa rautatiehankkeiden saavutukset näyttivät synkiltä niin Latvian, Puolan kuin Sloveniankin

kohdalla, sillä ne eivät olleet saaneet aikaan ohjelmakauden viiden ensimmäisen vuoden aikana yhtään uutta rautatiekilometriä. Slovenia oli kuitenkin tuottanut 24 kilometriä jälleenrakennettua rautatietä. (European Commission 2013b: 6-8.)

Tutkimusten mukaan taloudellisesti heikoimmassa asemassa olevat Euroopan unionin valtiot kohtaavat eniten vaikeuksia tukien hyödyntämisessä. Yleisiä syitä ohjelmakauden 2007–2013 huonoille lukemille ovat muun muassa aluetta kohdannut talouskriisi, riittämätön hallinnollinen kapasiteetti, maiden rakenteellisten uudistusten vaikutukset sekä muutokset kansallisissa ja alueellisissa hallinnoissa. (Katsarova 2013: 1.) Pitkälti näistä syistä myös osa tämän tutkimuksen kohdemaiden menestystarinoista on joutunut kohtaamaan ongelmia, jotka ovat liittyneet esimerkiksi talouskriisin nostamiin hintoihin, rakennusyhtiöiden konkursseihin, valtiollisten rautatieyhtiöiden uudelleenjärjestäytymisiin sekä hallitusten erimielisyyksiin tuettavista kohteista. Tämän tutkimuksen taloudellisesti vahvin maa Slovenia on kuitenkin kokenut omissa rautatieliikennehankkeissaan edellä mainittuja ongelmia siinä missä taloudellisesti heikoin maa Latvia ja näiden kahden välimaastoon sijoittuva Puola. Tukien hyödyntämisessä Slovenia ei menestynyt heikompiaan paremmin vaan itse asiassa huomattavasti heikommin.

EU-tukien kohdistamisessa oli myös maiden sisäisiä alueellisia eroja. Latvian, Puolan ja Slovenian yhdeksästä menestystarinasta kaksi koski suoraan maiden pääkaupunkeja, Riian junahanke ja Varsovan lentoasemarata. Kaksi liittyi pääkaupungista maiden muihin suuriin kaupunkeihin johtaviin ratoihin; Varsova–Łódź ja Ljubljana–Maribor. Lisäksi kolme hanketta liittyi välillisesti pääkaupunkeihin, sillä ne koskivat pääkaupunkeihin johtavia rautateitä, joiden osuuksia paranneltiin jossain pääkaupunkien ulkopuolella; Skrīveri–Krustpils, Świercze–Mława ja Slovenian langaton kulunvalvonta. Puolan tapauksessa on otettava tuki huomioon se, että tutkimuksessa käsiteltiin osittain juuri Masovian aluetta, jolla pääkaupunki Varsova sijaitsee. Tutkimustapauksista ainoastaan Koperin satamarata sekä Krakova–Rzeszów-linja eivät liittyneet suoranaisesti pääkaupunkeihin. Ensimmäistä pidettiin tärkeänä koko Slovenian talouden kannalta ja jälkimmäisen projektin yhteys maan toiseksi suurimpaan kaupunkiin sekä kuuluminen erityiseen Itä-Puolan toimenpideohjelmaan nostivat sen merkitystä. Tälle toimenpideohjelmalle myönnettyistä tuista oli hyödynnetty marraskuuhun 2013 mennessä 54 prosenttia, joka on lukuna lähellä koko Puolan sekä infrastruktuurin ja ympäristön toimenpide-

ohjelman vastaavia lukuja (Hajkowska 2013: 36). Voidaan myös todeta, että Ala-Karpatian alueelle oli onni sijaita paneurooppalaisiin käytäviin kuuluvan Krakova–Rzeszów-linjan varrella, sillä muilla Itä-Puolan alueilla ei ollut lainkaan menestystarinoiksi laskettuja rautatiehankkeita. Aiempien tutkimusten mukaan Puolassa EU-tuet eivät ole jakautuneet tasaisesti eri alueiden kesken vaan suurin osa niistä on suuntautunut väkiluvultaan suurimmille alueille, erityisesti suurimpiin kaupunkeihin. Suuntaus on ollut samanlainen myös naapurimaassa Tšekin tasavallassa, missä on lisäksi havaittu tukien suuntautuvan enemmän maantiehankkeisiin kuin rautatiehankkeisiin (Hájek & Novosák 2010: 40). Tämä suuntaus on päinvastainen läntiseen Eurooppaan verrattuna. Kiinnostavaa on, että Puolassa maanteihin investoitiin huomattavasti rautateitä enemmän, mutta esimerkiksi Sloveniassa tilanne oli päinvastainen.

Mielenkiintoista on myös se, miten hankkeiden kulusta kirjoitettiin tai miten niistä ei kirjoitettu paikallisissa lehdissä. Etenkin Puolan myöhässä olevista hankkeista kirjoitettiin kärkkäästi. Ihmisten turhautuminen rakennusaikataulujen venymiseen ja niistä johtuviin matka-aikojen pitenemisiin oli selvästi näkyvillä. Tämä on ymmärrettävissä, sillä esimerkiksi Varsovan ja Łódźin välisen 132 kilometrin mittaisen osuuden kunnostustyöt ovat jatkuneet pian kahdeksan vuotta. Myös Krakovan ja Rzeszówin välin työt herättivät paljon keskustelua. Sloveniassa kirjoittelu keskittyi jahkaamiseen, pitäisikö Koperin ja Divačan välille rakentaa kokonaan uusi toinen raide modernisoitavan raiteen lisäksi. Latviassa hankkeiden tilintarkastuksessa löytyneistä epäselvyyksistä ja peruuntuneesta junatilauksesta puhuttiin yllättävän vähän muuta kuin faktatietoa. Nämä havainnot selittynevät sillä, että Puolassa rautateiden korjaaminen on aiheuttanut enemmän haittaa matkustajille kuin Latviassa ja Sloveniassa, missä rautatiet ovat pääasiassa tavaraliikenteen käytössä.

Tosiasia on, että suuri osa tutkimuksen menestystarinoista ei valmistunut ohjelmakauden 2007–2013 loppuun mennessä, mutta edelleen on hyvin mahdollista, että ne saatetaan loppuun jatkoajalla eli vuoden 2015 loppuun mennessä. On vaikea sanoa, ovatko hankkeita kohdanneet ongelmat ja myöhästymiset sosialismin perintöä, globaalin talouskriisin tulosta, jotain normaalia rakennusalalla vai näiden kaikkien yhteistulosta. Korruption syyksi eivät ainakaan lehdistö ja EU-raportit ongelmia laittaneet. Vertailun vuoksi voidaan sanoa, että Vantaalla rakenteilla

olevan, lentoasemalle johtavan kehäradan piti alun perin olla valmis vuoden 2014 lopulla, mutta nyt liikenteen arvioidaan alkavan aikaisintaan kesällä 2015. Raideliikennehankkeiden viivästymisiä tapahtuu siis myös Suomessa.

Euroopan investointipankin vuonna 2005 tekemän tutkimuksen mukaan 11 sen rahoittamasta 16 rautatiehankkeesta oli myöhässä, kahdeksan hankkeen hankekuvaukset olivat muuttuneet ja viiden myöhästyneen hankkeen kustannukset olivat nousseet 50–80 prosentilla. Ongelmista huolimatta tavoitteeksi asetetut parannukset, kuten palvelujen laadun nostaminen, matka-aikojen lyheneminen sekä matkustusmukavuuden ja -turvallisuuden parantaminen lopulta kuitenkin saavutettiin useimpien hankkeiden kohdalla. Tutkimuksen esimerkkihankkeet sijaitsivat Euroopan unionin niin sanotuissa vanhoissa, ennen vuotta 2004 liittyneissä maissa. (EIB 2005: 2.) Tämän perusteella Latvian, Puolan ja Slovenian hankkeiden myöhästymisiä ja muita ongelmia ei voida laittaa ainakaan maiden itäeurooppalaisuuden syyksi. Euroopan tilintarkastustuomioistuimen (2014: 11, 13) laatiman, unionin tukemien kaupunkiliikennehankkeiden vaikuttavuutta arvioivan raportin mukaan kuuteen hankkeeseen liittyi huomattavia viivästyksiä, kun tarkastelussa oli yhteensä 21 hanketta, joista kahdeksan toteutettiin määräajan puitteissa. Loput hankkeet olivat kokeneet lieviä myöhästymisiä. Huomattavasti viivästyneet hankkeet sijaitsivat Italiassa ja Portugalissa. Lisäksi raportti arvioi 19 hanketta aiheutuneiden kokonaiskustannusten osalta. Yhdeksän hanketta saatiin päätökseen alkuperäisen budjetin puitteissa, mutta kymmenen hanketta ylitti alkuperäisen budjettinsa. Näistä kolmen hankkeen kustannukset ylittyivät huomattavasti. Kolmesta hankkeesta kaksi sijaitsi Portugalissa ja yksi oli Varsovan metron laajennusprojekti Puolassa.

Kaikesta huolimatta koheesiopolitiikalla on positiivinen vaikutus Euroopan unionin köyhempien alueiden kehitykseen. Itäisen Keski-Euroopan, Balkanin ja Baltian maissa esimerkiksi suuria investointeja vaativa rautatieliikenne on ottanut suuren askeleen kohti nykyaikaista ja ympäristöystävällistä mallia koheesiopolitiikan avulla huolimatta siitä, että kehityshankkeet ovat kohdanneet myös vastoinkäymisiä ja tuet eivät ole aina jakautuneet aivan tasaisesti kaikkien alueiden kesken. Ilman koheesiopolitiikan antamaa tukea maat olisivat kuitenkin kaukana tämän päivän tilanteestaan, joka sekään ei vielä vastaa monien unionin vanhojen jäsenmaiden standardeja. Tämän vuoksi koheesiopolitiikan ja sen lähentymistavoitteen

olemassaolo on merkityksellistä ja perusteltua. On jännittävää odottaa, muuttuvatko Latvian, Puolan ja Slovenian kesken olevat hankkeet vielä todellisiksi menestystarinoiksi vuoden 2015 loppuun mennessä. On myös mielenkiintoista nähdä, millaisia eroja ja yhtäläisyyksiä uusien hankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee olemaan vasta-alkaneella Euroopan unionin ohjelmakaudella 2014–2020 tässä tutkimuksessa käsiteltyyn ohjelmakauteen verrattuna. Lisäksi on kiinnostavaa nähdä, miten rautatieinfrastruktuurin parantaminen vaikuttaa pitkällä tähtäimellä Latvian, Puolan, Slovenian ja muiden koheesipolitiikasta hyötyvien maiden taloudelliseen ja yhteiskunnalliseen kehitykseen, vaurauden ja työpaikkojen luomiseen sekä kaupan, maantieteellisen saavutettavuuden ja ihmisten liikkuvuuden lisäämiseen.

LÄHTEET

- Andres, Mariusz. 2014. Działkowcy opóźniają modernizację torów. <http://supernowosci24.pl/dzialkowcy-opozniaja-modernizacje-torow/> (13.3.2014).
- Bachtler, John & Irene McMaster. 2007. EU Cohesion policy and the role of the regions: investigating the influence of Structural Funds in the new member states. Glasgow: University of Strathclyde.
- Bachtler, John & Carlos Mendez & Hildegard Oraže. 2013. From Conditionality to Europeanization in Central and Eastern Europe: Administrative Performance and Capacity in Cohesion Policy. London: European Planning Studies.
- Bereszczyński, Marcin. 2014. Wagony zaśnieżone w środku i opóźnione pociągi. Pasażerowie na trasie Łódź-Warszawa mają dość. <http://www.dzienniklodzki.pl/artykul/3315930,wagony-zasniezone-w-srodku-i-opoznione-pociagi-pasazerowie-na-trasie-lodz-warszawa-maja-dosc.id,t.html> (13.3.2014).
- BNN = Baltic News Network 3.10.2012. Transport Ministry: PV and CAF fail to reach an agreement. <http://bnn-news.com/transport-ministry-pv-caf-fail-reach-agreement-77053> (17.1.2014).
- BNN = Baltic News Network 12.10.2012. No new train procurement; 100 million LVL to be spent on roads, airport, and LDz. <http://bnn-news.com/train-procurement-100-million-lvl-spent-roads-airport-ldz-78045> (17.1.2014).
- BNN = Baltic News Network 4.9.2013. CAF may yet receive a train supply order. <http://bnn-news.com/caf-receive-train-supply-order-102440> (20.1.2014).
- Carr, Geoffrey. 2013. Are international football tournaments curse or boon? <http://www.economist.com/blogs/easternapproaches/2013/07/euro-2012-one-year-0> (23.1.2014).
- Chwał, Paweł. 2014. Tarnów. Skandal z wiaduktami. <http://tarnow.naszemiasto.pl/artykul/galeria/tarnow-skandal-z-wiaduktami,2168955,t.id.html#f0fb02dffdefb544,1,3,3> (12.3.2014).
- Corridor Status Report = Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. 1998. Brussels: European Commission.
- Country Report Latvia. Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007-2013. 2006. Rotterdam: ECORYS Nederland BV.
- Country Report Poland. Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007-2013. 2006. Rotterdam: ECORYS Nederland BV.
- Country Report Slovenia. Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007-2013. 2006. Rotterdam: ECORYS Nederland BV.

- Diena 19.12.2013. 19 dīzeļvilcienus modernizēs trīs Latvijas uzņēmumi. <http://www.diena.lv/latvija/zinas/19-dizelvilcienus-modernizes-tris-latvijas-uznemumi-14037629> (17.1.2014).
- Dolenc, Ilona. 2012. Modernizirajo železniško progo Divača-Koper. <http://www.primorske.si/Primorska/Istra/Modernizirajo-zeleznisko-progo-Divaca-Koper.aspx> (31.1.2014).
- Dragović, Maja. 2011. Still Divided. <http://www.sloveniatimes.com/still-divided> (19.3.2014).
- Dyspozytor (nimim.). 2009. Koluszki inspection. <https://polishrail.wordpress.com/2009/05/25/nit-picking-at-koluszki/> (25.2.2014).
- Ederveen, Sjef & Henri L.F de Groot. & Richard Nahuis. 2002. Fertile Soil for Structural Funds? Amsterdam: Tinbergen Institute.
- EIB = European Investment Bank. 2005. Evaluation of EIB Financing of Railway Projects in the European Union. Luxembourg: European Investment Bank.
- EIB = European Investment Bank. 2008. Warsaw-Gdynia Rail Rehabilitation TEN. <http://www.eib.org/projects/pipeline/2006/20060581.htm> (23.1.2014).
- EIB = European Investment Bank. 2012a. EIB continues to support modernisation of Polish railways. <http://www.eib.org/projects/press/2012/2012-147-eib-continues-to-support-modernisation-of-polish-railways.htm> (21.1.2014).
- EIB = European Investment Bank. 2012b. PKP PLK E-30 Krakow – Rzeszow. <http://www.eib.europa.eu/projects/loans/2010/20100450.htm> (27.2.2014).
- EU Funds in Central and Eastern Europe. Progress Report 2007–2012. 2012. Warsaw: KPMG Central and Eastern Europe Ltd.
- Euroopan koheesipolitiikka Suomessa. 2009. Bryssel: Euroopan unioni.
- Euroopan komissio. 2013a. Aluepolitiikka – Inforegio. Tavoitteet. http://ec.europa.eu/regional_policy/what/index_fi.cfm (6.11.2013).
- Euroopan komissio. 2013b. Aluepolitiikka – Inforegio. Tukikelpoiset alueet. http://ec.europa.eu/regional_policy/how/coverage/index_fi.cfm#1 (5.11.2013).
- Euroopan tilintarkastustuomioistuin. 2014. EU:n tukemien julkisten kaupunkiliikennehankkeiden vaikuttavuus. Luxemburg: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.
- European Commission. 2006. Regional Policy. Projects. Slovenian trains go high speed. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=SI&the=60&sto=1555&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (28.1.2014).

- European Commission. 2008a. Innovation and Networks Executive Agency. 2008-SI-92400-S. http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/slovenia/2008-si-92400-s.htm (29.1.2014).
- European Commission. 2008b. Innovation and Networks Executive Agency. 2008-SI-92401-S. http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/slovenia/2008-si-92401-s.htm (29.1.2014).
- European Commission. 2009. Regional Policy. Projects. Intercity link upgrade runs to schedule. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=PL&he=60&sto=1719&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (21.1.2014).
- European Commission. 2010a. Innovation and Networks Executive Agency. 2010-SI-92232-S. http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/slovenia/2010-si-92232-s.htm (29.1.2014).
- European Commission. 2010b. Regional Policy. Projects. Back on track with Latvian rail. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=LV&he=60&sto=1937&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (13.1.2014).
- European Commission. 2010c. Regional Policy. Projects. Rail line upgrade promises quicker, safer journeys. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=PL&he=60&sto=2363&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (23.1.2014).
- European Commission. 2011a. Innovation and Networks Executive Agency. 2011-PL-93141-S. http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/poland/2011-pl-93141-s.htm (29.1.2014).
- European Commission. 2011b. Regional Policy. Projects. Launch of rail transport services for Warsaw's Fryderyk Chopin airport. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=PL&he=60&sto=2046&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (22.1.2014).
- European Commission. 2011c. Regional Policy. Projects. New trains modernise Riga's suburban rail. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=LV&he=60&sto=2148&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (13.1.2014).
- European Commission. 2011d. Regional Policy. Projects. Reconstructing rail from Divača to Koper. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=SI&he=60&sto=2332&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (29.1.2014).

- European Commission. 2012a. Innovation and Networks Executive Agency. 2012-SI-06086-S. http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/slovenia/2012-si-06086-s.htm (29.1.2014).
- European Commission. 2012b. Regional Policy. Projects. Providing better rail services to Warsaw's airport. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=PL&the=60&sto=2546&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (22.1.2014).
- European Commission. 2013a. Absorption rates. http://insideurope.eu/sites/default/files/banner/absorptions_rates_info_13jun%20%289%29.jpg (3.3.2014).
- European Commission. 2013b. Cohesion Policy: Strategic Report 2013. Factsheet: Rail. http://ec.europa.eu/regional_policy/how/policy/doc/strategic_report/2013/factsheet7_rail.pdf (3.3.2014).
- European Commission. 2013c. Mobility and Transport. Infrastructure – TNT-T. New EU infrastructure policy. http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/ten-t-corridors_en.htm (13.11.2013).
- European Commission. 2013d. Regional Policy. Projects. Modernising key railway line brings many benefits. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=PL&the=60&sto=2728&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (24.1.2014).
- European Commission. 2013e. Regional Policy. Projects. Nationwide rollout of modern railway wireless communication. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=SI&the=60&sto=2815&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (3.2.2014).
- European Commission. 2013f. Regional Policy. Projects. Rail connection between two of Poland's big cities to receive major upgrade. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=PL&the=60&sto=2729&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (21.1.2014).
- European Commission. 2013g. Regional Policy. Projects. Rail line upgrade to reduce travel times. http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=PL&the=60&sto=2608&lan=7®ion=ALL&obj=ALL&per=2&defL=FI (26.2.2014).
- European Commission. 2014. Commission staff working document on the state of play of the implementation of the ERTMS Deployment Plan. Brussels: European Commission.

- European Court of Auditors. 2010. Special Report No 8/2010 – Improving transport performance on Trans-European rail axes: Have EU rail infrastructure investments been effective? Luxembourg: European Court of Auditors.
- European Court of Auditors. 2013. Special Report No 5/2013 – Are EU Cohesion Policy funds well spent on roads? Luxembourg: European Court of Auditors.
- Eurostat. 2011. Regional gross domestic product by NUTS 2 regions. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&language=en&pcode=ts000006> (6.11.2013).
- Gerhards, Kaspars. 2011. EU transport policy and situation of Latvia. http://ecrgroup.eu/wp-content/uploads/2011/07/Kaspars-Gerhards_Transport.pdf (27.2.2014).
- Gill-Piątek, Hanna. 2013. Pasażerowie pociągów Łódź-Warszawa, buntujcie się! <http://www.dzienniklodzki.pl/artykul/1032577,pasazerowie-pociagow-lodz-warszawa-buntujcie-sie,id,t.html> (24.2.2014).
- Global Rail News 16.5.2013. EIB increases funding for Polish Pendolino order. <http://www.globalrailnews.com/2013/05/16/eib-increases-funding-for-polish-pendolino-order/> (24.1.2014).
- Gorzalak, Grzegorz. 1999. Regional Policies and Regional Capacity-Building in Poland. Teoksessa Brusis, Martin (toim.), *Central and Eastern Europe on the Way to the European Union: Regional Policy-Making in Bulgaria, the Czech Republic, Estonia, Hungary, Poland and Slovakia*, 131–160. München: CAP Working Paper.
- Gorzalak, Grzegorz & Marek W. Kozak. 2012. Expert evaluation network delivering policy analysis on the performance of Cohesion policy 2007-2013. Year 2 – 2012. Task 2: Country Report on Achievements of Cohesion Policy. Poland. Warsaw: EUROREG, University of Warsaw.
- Hájek, Oldřich & Jiří Novosák. 2010. Transport and Cohesion Policy in the Czech Republic in the Period 2007-2013. Teoksessa *Perner's Contacts. Vol. 5. Nr 2*, 29–41. Pardubice: Univerzita Pardubice.
- Hajkowska, Magdalena. 2013. Fundusze unijne – postęp we wdrażaniu. Teoksessa *Fundusze Europejskie w Polsce. Biuletyn Informacyjny. Nr 32, 36*. Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.
- Huovinen, Esko. 2009. GSM:stä tuunattiin Euroopan rautateille uusi radiojärjestelmä. Teoksessa *Sähkö & Tele 1/2009*, 25–29. Helsinki: Sähköinsinööriliitto ry.
- Johansson, Helena. 2011. Latvia. Teoksessa Jouni Järvinen & Jouko Lindstedt (toim.), *Itä-Eurooppa matkalla länteen. Itäisen Keski-Euroopan, Baltian ja Balkanin historiaa ja politiikkaa*, 38–52. Helsinki: Gaudeamus.
- Järvinen, Jouni & Jouko Lindstedt (toim.). 2011. Itä-Eurooppa matkalla länteen. Itäisen Keski-Euroopan, Baltian ja Balkanin historiaa ja politiikkaa. Helsinki: Gaudeamus.

- Kaczyński, Jarosław. 2012. Kaczyński o Euro: Miał być skok cywilizacyjny, skończyło się klęską. <http://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/kaczyński-o-euro-miał-być-skok-cywilizacyjny-skonczyło-się-klęska,261766.html> (17.2.2014).
- Kalinka, Przemek. 2012. Flights of fancy. A case study on aviation and EU funds in Poland. Prague: CEE Bankwatch Network.
- Kapsch. 2011. Kapsch signs a GSM-R contract with the PKP/PLK. http://www.kapsch.net/pl/kbc/Press/pr_20110405 (14.3.2014).
- Kapsch. 2013. Kapsch wins contract for GSM-R network in Slovenia. http://www.kapsch.net/KapschGroup/press/kcc/kcc_130910_pr (6.2.2014).
- Katsarova, Ivana. 2013. The (low) absorption of EU Structural Funds. <http://www.europarl.europa.eu/eplibrary/The-low-absorption-of-EU-Structural-Funds.pdf> (3.3.2014).
- Kavaš, Damjan. 2012. Expert evaluation network delivering policy analysis on the performance of Cohesion policy 2007-2013. Year 2 – 2012. Task 2: Country Report on Achievements of Cohesion Policy. Slovenia. Ljubljana: Institute for Economic Research.
- Kemmerling, Achim. 2012. The allocation of EU structural funding is not only determined by economic and social needs. It is also a political game. <http://blogs.lse.ac.uk/euoppblog/2012/04/09/eu-structural-funds/> (14.3.2014).
- Ķirsons, Māris. 2011. Vilcienu konkursa gardo kumosu iegūst spāņi. <http://www.db.lv/razosana/transports-logistika/vilcienu-konkursa-gardo-kumosu-iegust-spani-243252> (17.1.2014).
- Koheesiopoliitikka 2007–2013. Kommentit ja viralliset tekstit. 2007. Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto.
- Konczyński, Radosław. 2013. Tunel w Malborku na ul. de Gaulle'a. W 2013 roku kierowcy jeszcze tędy nie przejadą. <http://malbork.naszemiasto.pl/artukul/galeria/tunel-w-malborku-na-ul-de-gaulle-a-w-2013-roku-kierowcy,2113704,t.id.html> (26.2.2014).
- Kranjec, Miško. 2011. A Foggy Day on the Koper Line. <http://content.yudu.com/Library/A1qonv/AFoggyDayontheKoperL/resources/5.htm> (19.3.2014).
- Kärkkäinen, Tapani. 2011. Puola. Teoksessa Jouni Järvinen & Jouko Lindstedt (toim.), *Itä-Eurooppa matkalla länteen. Itäisen Keski-Euroopan, Baltian ja Balkanin historiaa ja politiikkaa*, 70–87. Helsinki: Gaudeamus.
- Laissy, Ana-Paula (toim.). 2008. Alueiden palveluksessa. EU:n aluepolitiikka 2007–2013. Luxemburg: Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto.
- Latvijas statistika. 2012. Previous census information. <http://www.csb.gov.lv/en/statistikas-temas/previous-census-information-33603.html> (17.2.2014).

- Lautela, Yrjö. 2011. Slovenia. Teoksessa Jouni Järvinen & Jouko Lindstedt (toim.), *Itä-Eurooppa matkalla länteen. Itäisen Keski-Euroopan, Baltian ja Balkanin historiaa ja politiikkaa*, 178–195. Helsinki: Gaudeamus.
- LDz = Latvijas dzelzceļš. 2006. Railways as sections of tsarist Russia main roads by the Baltic Sea, 1860-1919. http://www.ldz.lv/?object_id=2595 (17.3.2014).
- LDz = Latvijas dzelzceļš. 2010. Winner awarded in tender on construction of the second railway track in section Skriveri-Krustpils. http://www.ldz.lv/?object_id=4416 (14.1.2014).
- LETA = Nacionālā ziņu aģentūra. 2011. RVR: train purchase failure will result in no offers from other manufacturers. <http://bnn-news.com/rvr-train-purchase-failure-result-offers-manufacturers-44485> (17.1.2014).
- LETA = Nacionālā ziņu aģentūra. 2014. Dīzeļvilcienu maršrutos varēs braukt ar ātrumu 120 kilometri stundā. <http://www.apollo.lv/zinas/dizelvilcienu-marsrutos-vares-braukt-ar-atrumu-120-kilometri-stunda/637487> (6.3.2014).
- Lowe, Christian & Dagmara Leszkowicz. 2013. Special Report: Poland's roads to ruin. <http://www.reuters.com/article/2013/10/24/us-poland-roads-specialreport-idUSBRE99N05920131024> (25.2.2014).
- Macarol, Bogdan. 2013. Začenja se prenova železniške postaje. <http://www.primorske.si/Primorska/Srednja-Primorska/Zacenja-se-prenova-zelezniske-postaje.aspx> (31.1.2014).
- Madrijas, Jakub. 2014. Kolejny problem z modernizacją trasy Warszawa – Łódź. Feroco wypowiada umowę. http://www.rynek-kolejowy.pl/50549/kolejny_problem_z_modernizacja_trasy_warszawa_lodz_feroco_wypowiada_umowe.htm (24.2.2014).
- Manzella, Gian Paolo & Carlos Mendez. 2009. The turning points of EU Cohesion policy. Brussels: European Commission.
- Maziarz, Bartek. 2012. PKP: Jednym torem z Krakowa do Rzeszowa w przyszłym roku. <http://www.radiokrakow.pl/www/index.nsf/ID/BMAZ-923U45> (27.1.2014).
- Mudulis, Egons. 2012. Dzelzceļš var zaudēt ES naudu. <http://www.db.lv/razosana/transport-logistika/dzelzcels-var-zaudet-es-naudu-382582> (14.1.2014).
- Mudulis, Egons. 2013. Pasažieru vilciens pats sevi paliek zem riteņiem. <http://www.db.lv/razosana/transport-logistika/pasazieru-vilciens-pats-sevi-paliek-zem-riteniem-402559> (21.1.2014).
- MZIP = Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor. 2006. Ljubljana-Zidani Most-Maribor railway line upgrading. http://www.mzip.gov.si/en/areas_of_work/investment_monitoring_and_finance_division/european_and_other_funds_office/ispa_financial_instrument_2000_2_006/ljubljana_zidani_most_maribor_railway_line_upgrading/ (18.3.2014).

- MZIP = Ministrstvo za Infrastrukturo in Prostor. 2014. Modernisation of the existing Divača-Koper railway line. http://www.mzip.gov.si/en/areas_of_work/investment_monitoring_and_finance_division/program_period_2007_2013/first_development_priority_op_etid_railway_infrastructure/modernisation_of_the_existing_divaca_koper_railway_line/ (31.1.2014).
- NaszaMława 3.3.2014. Przejście podziemne i droga otwarte. Wreszcie. <http://naszamlawa.pl/przejscie-podziemne-i-droga-otwarte-wreszcie.news,6520,aktualnosci.html> (12.3.2014).
- NaszeMiasto.pl 4.1.2013. PKP: modernizacja linii kolejowej Kraków - Rzeszów. Pojedziemy z prędkością 160 km/h. <http://krakow.naszemiasto.pl/artykul/pkp-modernizacja-linii-kolejowej-krakow-rzeszow-pojedziemy,1677099,t.id.html> (28.1.2014).
- NIB = Nordic Investment Bank. 2010. NIB loan to boost capacity of Latvian railway. http://www.nib.int/news_publications/648/nib_loan_to_boost_capacity_of_latvian_railway (14.1.2014).
- NIB = Nordic Investment Bank. 2013. NIB lends for upgrade of east-west railway corridor in Latvia. http://www.nib.int/news_publications/1269/nib_lends_for_upgrade_of_east-west_railway_corridor_in_latvia (14.1.2014).
- Nordea. 2013. Atbalstot ilgtermiņa investīcijas, Nordea piešķir finansējumu VAS Latvijas dzelzceļš 37,5 miljonu eiro apmērā. <http://www.nordea.lv/par+nordea/par+nordea/mediju+telpa/02072013/1640652.html> (14.1.2014).
- OP DEP = Operational Programme Development of Eastern Poland 2007–2013. 2007. Warsaw: Ministry of Regional Development.
- OP ETID = Operational programme of environmental and transport infrastructure development for the period 2007-2013. 2007. Ljubljana: Government Office for Local Self-Government and Regional Policy.
- OPI&E = Operational Programme Infrastructure and Environment. 2007. Warsaw: Ministry of Regional Development.
- OPI&S = Operational Programme Infrastructure and Services. 2007. Riga: Ministry of Finance.
- OP MV = Operational Programme for the Mazowieckie voivodship. 2007. <http://rpo.mazowia.eu/english/operational-programme-mazovia.html> (22.1.2014).
- PAP = Polska Agencja Prasowa. 2012. PKP InterCity z powodu remontów straciło połowę pasażerów na trasie Warszawa-Gdańsk. <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/496803.pkp-intercity-z-powodu-remontow-stracilo-polowe-pasazerow-na-trasie-warszawagdansk,id,t.html?cookie=1> (26.2.2014).

- PAP = Polska Agencja Prasowa. 2013a. 50 km torów przebudowanych w ramach modernizacji linii Kraków-Rzeszów. <http://wiadomosci.onet.pl/rzeszow/50-km-torow-przebudowanych-w-ramach-modernizacji-linii-krakow-rzeszow/h488d> (27.1.2014).
- PAP = Polska Agencja Prasowa 2013b. Koleje Mazowieckie zarzucają PKP PLK złą organizację remontu. http://wyborcza.biz/biznes/1,100969,14831618,Koleje_Mazowieckie_zarzucaja_PKP_PLK_zla_organizacje.html (21.1.2014).
- PAP = Polska Agencja Prasowa 2013c. PKP: "za rok szybciej z Gdyni do Warszawy. <http://www.tvn24.pl/pomorze,42/pkp-za-rok-szybciej-z-gdyni-do-warszawy,300552.html> (26.2.2014).
- Pastor, Łukasz. 2013. Warszawa – Skierniewice: Utrudnień nie ubędzie w 2014 roku. http://www.rynek-kolejowy.pl/50118/warszawa_skierniewice_utrudnien_nie_ubedzie_w_2014_roku.htm (24.2.2014).
- Pavlin, Barbara. 2007. Railway still a bottleneck. <http://www.sloveniatimes.com/railway-still-a-bottleneck> (30.1.2014).
- Piotrowski, Grzegorz . 2013. http://www.piotrowski.waw.pl/e65_20131109.pdf (24.1.2014).
- PKP = Polskie Koleje Państwowe. 2014. Route Planner. <http://rozklad-pkp.pl/bin/query.exe/en> (9.4.2014).
- PKP PLK = Polskie Linie Kolejowe. 2014. Zima nie zatrzymała modernizacji. <http://www.warszawa-lodz.pl/73-zima-nie-zatrzymala-modernizacji> (21.1.2014).
- Płaziak, Monika & Piotr Trzepacz. 2008. Spatial Distribution of EU Structural Funds in Poland in 2004-2006 – Factors, Directions, and Limitations. *Teoksessa Bulletin of Geography. Socio-economic Series. No. 9*, 33–46. Toruń: Nicolaus Copernicus University.
- PMR = PMR – Construction market in CEE and CIS. 2010. Modernisation work begins on Krakow-Rzeszow railway line. <http://www.ceeconstruction.com/news/93965/Modernisation-work-begins-on-Krakow-Rzeszow-railway-line.shtml> (24.1.2014).
- Propolski, Krzysztof. 2013. Metr torów droższy od samochodu. <http://supernowosci24.pl/metr-torow-drozszy-od-samochodu/> (27.1.2014).
- Pucher, John & Ralph Buehler. 2005. Transport Policies in Central and Eastern Europe. <http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/PDF%20of%20chapter.pdf> (19.2.2014).
- PV = Pasažieru vilciens. 2014. Train routes. http://www.pv.lv/en/train_routes (9.4.2014).

- Quarati, Alberto. 2013. German Rail wants its own port on the Adriatic. <http://www.themeditelegraph.com/en/2013/11/22/ferrovie-tesche-8pGRIIZwwtfgQNv6gjkfAP/index.html> (19.3.2014).
- Rae, Gavin. 2012. Euro 2012 – Poland’s Wasted Investment. <http://beyondthetransition.blogspot.fi/2012/06/euro2012-polands-wasted-investment.html> (17.2.2014).
- Railway Gazette 24.3.2010. Warszawa airport rail link train order signed. <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/warszawa-airport-rail-link-train-order-signed.html> (22.1.2014).
- Railway Gazette 10.4.2012. CAF wins Latvian train contract. <http://www.railwaygazette.com/news/passenger/single-view/view/caf-wins-latvian-train-contract.html> (17.1.2014).
- Reuters 24.8.2012. Budimex down 6pct after railway unit files for bankruptcy. <http://www.reuters.com/article/2012/08/24/budimex-pni-bankruptcy-idINL6E8JO23X20120824> (21.1.2014).
- ROP PP = Regional Operational Programme for the Podkarpackie Province. 2007. Rzeszów: Podkarpackie Province Management Board.
- SETA = South East Transport Axis. 2013. Bottleneck Analysis. www.southeast-europe.net/document.cmt?id=570 (6.2.2014).
- Skrūzkalne, Kristilla & Alf Vanags. 2012. Expert evaluation network delivering policy analysis on the performance of Cohesion policy 2007-2013. Year 2 – 2012. Task 2: Country Report on Achievements of Cohesion Policy. Latvia. Riga: Baltic International Centre for Economic Policy Studies.
- Smętkowski, Maciej. 2013. Regional Disparities in Central and Eastern European Countries: Trends, Drivers and Prospects. Teoksessa *Europe-Asia Studies*. 65:8, 1529–1554. London: Routledge.
- STA = Slovenska tiskovna agencija. 2000. First Pendolino Train Arrives in Maribor. <http://www.sta.si/vest.php?s=a&id=501070> (29.1.2014).
- STA = Slovenska tiskovna agencija. 2012a. Černač Says Logistics Holding Not Viable Option Right Now. <http://www.sta.si/vest.php?s=a&id=1798054> (30.1.2014).
- STA = Slovenska tiskovna agencija. 2012b. Second Track Running as Planned, Official Says. <http://www.sta.si/vest.php?s=a&t=0&id=1813883> (30.1.2014).
- STA = Slovenska tiskovna agencija. 2012c. Trije ponudniki za železniške telekomunikacije. <http://www.delo.si/gospodarstvo/podjetja/trije-ponudniki-za-zelezniske-telekomunikacije.html> (6.2.2014).
- STA = Slovenska tiskovna agencija. 2013a. Minister Says Yes to 2nd Rail Track to Koper, Wants to Halve Costs. <http://www.sta.si/en/vest.php?s=a&id=1938234> (31.1.2014).

- STA = Slovenska tiskovna agencija. 2013b. Port Operator Warns against Hasty Scrapping of Key Rail Link. <http://www.sta.si/vest.php?s=a&id=1929908> (30.1.2014).
- STA = Slovenska tiskovna agencija. 2014a. Ice Storm Damage to Infrastructure at EUR 120M. <http://www.sta.si/en/vest.php?s=a&id=1978982> (19.3.2014).
- STA = Slovenska tiskovna agencija. 2014b. Parliament Endorses Disaster Relief Package. <http://www.sta.si/en/vest.php?s=a&id=1983719> (19.3.2014).
- Stergar, Aleš. 2012. Proga Koper-Divača predstavljena v časovni okvir 2014-2020. <http://www.delo.si/gospodarstvo/makromonitor/proga-koper-divaca-prestavljena-v-casovni-okvir-2014-2020.html> (31.1.2014).
- SŽ = Slovenske železnice. 2009. The history of Slovenske železnice. http://www.slo-zeleznice.si/en/company/about_us/the_history_of_slovenske_zeleznice (17.3.2014).
- SŽ = Slovenske železnice. 2012. Summary of the Annual Report 2012. http://www.slo-zeleznice.si/uploads/SZ/letna_porocila/LetnoPoroc_povzetek2012_EN.pdf (18.2.2014).
- SŽ = Slovenske železnice. 2014. Timetable. <http://www.slo-zeleznice.si/en/passengers/slovenia> (9.4.2014).
- Takada, Yuki. 2012. Impact of Euro 2012 on Poland's Infrastructure. Preparing of infrastructure for Euro 2012. http://www.civil.t.u-tokyo.ac.jp/overview/pdf/2012/FORreport_takada2012.pdf (23.1.2014).
- TEN-T EA = Trans-European Transport Network Executive Agency. 2013. TEN-T Projects. http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ (13.11.2013).
- The Baltic Course 27.8.2013. CAF informed Latvia's PM regarding the investment dispute. <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=79617> (17.1.2014).
- The Baltic Times 2.4.2013. CAF turns to court against PV. <http://www.baltictimes.com/news/articles/32738/> (17.1.2014).
- The Baltic Times 15.5.2013. Rail funds to be used for modernization. <http://www.baltictimes.com/news/articles/32931/> (17.1.2014).
- Tienari, Risto. 1976. Alue(poliittinen) suunnittelu Puolassa: matkakertomus Puolaan 11.11.–15.12.1975 välisenä aikana tehdystä opintomatkasta perustuen Suomen ja pienten sosialististen maiden asiantuntijavaihtosopimukseen. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Tusk, Donald. 2012. Let's enjoy Euro 2012, together, in Poland and Ukraine. <http://www.theguardian.com/commentisfree/2012/jun/01/euro-2012-poland-ukraine-donald-tusk> (17.2.2014).
- Valkoinen kirja. Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää. 2011. Bryssel: Euroopan komissio.

- Warsaw Chopin Airport. 2012. New railway link between Chopin Airport and the city centre is open. <http://www.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/pressroom/news/2012/6/new-railway-link-between-chopin-airport-and-the-city-centre> (22.1.2014).
- Wasilewski, Jerzy. 2001. History of Polish Railways. <http://web.archive.org/web/20040417131852/http://www.pkp.com.pl/en/history/history.html> (17.3.2014).
- We Are Developing with the EU Funds. 2011. Ljubljana: Government Office for Local Self-Government and Regional Policy.
- Werońska, Anna. 2012. Z Trójmiasta do Warszawy taniej! PKP obniżyły ceny biletów, pasażerów coraz więcej. <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/555857,z-trojmiasta-do-warszawy-taniej-pkp-obnizyly-ceny-biletow-pasazerow-coraz-wiecej,id,t.html> (26.2.2014).
- Wieciński, Jacek. 2014. PKP: Z Gdańska do Warszawy w mniej niż trzy godziny. <http://www.dziennikbaltycki.pl/artykul/3325245,pkp-z-gdanska-do-warszawy-w-mniej-niz-trzy-godziny,id,t.html> (26.2.2014).
- Wsół, Edyta. 2013. Grupa PKP uporządkowała sytuację na kluczowych kontraktach z udziałem PNI. <http://www.rynekinfrastruktury.pl/artykul/index/art/27269/id/89> (21.1.2014).
- ZTM = Zarząd Transportu Miejskiego. 2009. Pociągiem na lotnisko. <http://www.ztm.waw.pl/informacje.php?i=77&c=98&l=1> (22.1.2014).