



hu



Európai Unió  
Regionális politika

# info regio

| 14. sz. | 2004. szeptember | **panorama**



## A Kohéziós Alap

Az európai szolidaritás támasza

# Tartalomjegyzék

## A Kohéziós Alap *Az európai szolidaritás támasza*

### A Kohéziós Alap fejlődése

A strukturális alapok családjához kapcsolódó Kohéziós Alap inkább unokatestvér, mintsem testvér. 1994 óta megtartotta megkülönböztető célkitűzéseit és végrehajtó rendelkezéseit, miközben magas fokú összehangoltságot ért el az ERFA-val. Most, több mint tíz évvel később, a Kohéziós Alap új életre kelt, mivel 2004. május 1-jén tíz új kedvezményezett országgal egészült ki.

### Tanúbizonyság: Lengyelország

### Az ISPA négy éve: az előcsatlakozástól a kohézióig

Az azonos koncepcióra épülő Előcsatlakozási Strukturális Politikák Eszköze (ISPA) sok jellemzőjében közös a Kohéziós Alappal. 2000-ben történt bevezetése óta több mint 300 környezetvédelmi és közlekedési nagyberuházást támogatott a közép- és kelet-európai tagjelölt országokban.

### Az ISPA működés közben: Magyarország, Szlovénia, Bulgária, Románia

### Galícia (Spanyolország): sakkozás a hulladékkal

Annak érdekében, hogy megfeleljen az európai környezetvédelmi szabványoknak, és több ökológiai katasztrófa után elérje gazdasága fenntartható fejlődését, Galícia hatalmas szennyvízkezelési és szilárdhulladék-kezelési programba fogott. A Kohéziós Alap a szükséges befektetések nagy részét finanszírozza.

### Tanúbizonyság: Írország, Portugália

### A Kohéziós Alap működés közben: Görögország, Írország, Spanyolország, Portugália

03



08



09



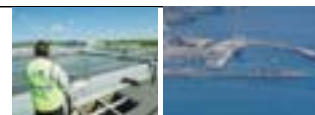
13



14



17-18



19

Fényképek (oldalszám): Európai Bizottság (1, 5, 9, 11, 12), SOGAMA (3, 7), Águas do Zêzere SA (5, 19), EYDE-PATHE (6, 19), Ayuntamiento de La Coruña (7, 14, 16), Poland's National Fund for Environmental Protection and Water Management (8), CCCMM (15), Limerick Main Drainage (17), Portos da Madeira (18), a projektek kezdeményezői (13, 19).

Borító: A Kohéziós Alap által finanszírozott Boyne-híd Droghedában (Írország)

Felelős szerkesztő: Thierry Daman, Európai Bizottság, Regionális Politikai Főigazgatóság

Ez a magazin nyomtatásban angol és francia nyelven jelenik meg, újrachasznosított papíron.

A tematikus dosszié az Európai Unió 19 nyelvén érhető el az alábbi címen:  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm).

A kiadvány szövege jogilag nem kötelező érvényű.



## A Kohéziós Alap fejlődése

Írta: John Walsh <sup>(1)</sup>

*Hulladékot szállító vonat érkezése a Kohéziós Alap által társfinanszírozott cercedai környezetvédelmi központba (Spanyolország)*



**A strukturális alapok családjához kapcsolódó Kohéziós Alap inkább unokatestvér, mintsem testvér. 1994 óta megtartotta megkülönböztető célkitűzéseit és végrehajtó rendelkezéseit, miközben magas fokú összehangoltságot ért el az ERFA-val. Most, több mint tíz évvel később, a Kohéziós Alap új életre kelt, mivel 2004. május 1-jén tíz új kedvezményezett országgal egészült ki. A 2007 és 2013 közötti programozási időszakot tekintve a Bizottság azt javasolja, hogy az általános programozási szabályokhoz való igazodás érdekében fogadjanak el végrehajtási szabályokat, bár a Kohéziós Alap megtartja fő megkülönböztető jegyeit. Az elképzelések szerint a Kohéziós Alapot „befogadják a rokonai”, és teljes egészében „hazaköltözik a családdhoz”.**

A Kohéziós Alap létének igazolása egy érdekes dilemmából fakad. Egyértelmű, hogy az egységes piac működtetéséhez a legkevésbé kedvező helyzetben lévő tagállamoknak hatalmas befektetéseket kell végrehajtaniuk a növekedési kapacitásuk növelése érdekében. Ez az infrastruktúra bővítésében, fejlesztésében és modernizálásában további jelentős befektetéseket jelent. Másfelől, ha ezek az országok csatlakozni szeretnének az euróövezethez, ellenőrzés alatt kell tartaniuk állami adósságaikat, korlátok közé kell szorítaniuk a közfinanszírozásokat, és ezzel egyidejűleg növelni kell a befektetéseket. A Maastrichti Szerződés kiutat mutatott ebből a dilemmából azzal, hogy új alapot hozott létre a kevésbé kedvező helyzetben lévő tagállamok pénzügyi támogatására: ez a Kohéziós Alap.

A Kohéziós Alap segített a támogatásra jogosult eredeti négy országnak (Spanyolországnak, Portugáliának, Írországnak és Görögországnak), hogy megfeleljenek az euró konvergencia-kritériumainak, és ezzel egyidejűleg folytassák infrastrukturális befektetéseiket.

Az alábbiakban azt vizsgáljuk meg, hogyan fejlődtek ennek az egyedi alapnak a végrehajtási szabályai. Miközben az

<sup>(1)</sup> Adminisztrátor, Regionális Politikai Főigazgatóság, Európai Bizottság.

elvek jórészt szilárdak maradtak, az elmúlt tíz évben történtek változások, amelyek oka az 1994 és 1999 közötti végrehajtás során szerzett tapasztalat és az, hogy 1999-ben a Tanács a rendeletet számos ponton javította. Az eltelt idő alatt a Bizottság finomított a projektek igazgatását érintő politikáin és gyakorlatain is. A most megállapított szabályokat a tíz új tagállamban folyó tevékenységekre alkalmazzák a 2004 és 2006 közötti időszakban, valamint a már az Előcsatlakozási Strukturális Politikák Eszköze (ISPA) <sup>(2)</sup> alapján támogatott projektekre. A következő programozási időszak esetében azonban a Kohéziós Alap folyósítása valószínűleg jelentős változáson fog átesni.

## A Kohéziós Alap megkülönböztető jegyei – 1994

A Kohéziós Alap nem részesült annyi tanulmányozásban és nyilvános figyelemben, mint jobban ismert unokatestvére, az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA). A nyilvános ismertségnek ez a viszonylagos hiánya azzal magyarázható, hogy egyrészt létrehozásakor az Alapra való jogosultságot a tizenöt tagállamból csak négyre korlátozták, másrészt célkitűzéseit és végrehajtását tekintve bizonyos eltéréseket is rögzítettek.

A Kohéziós Alapot formálisan az 1994. április 16-i tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> hozta létre. A strukturális alapokhoz képest kezdettől fogva a következő különbségek jellemezték:

- > A Kohéziós Alap belső regionális különbségtétel nélkül nyújtott támogatást az erre jogosult tagállamokon belüli projektek számára.
- > Finanszírozási mechanizmusként makrogazdasági feltételrendszert kapcsoltak a Kohéziós Alaphoz. Alapvető feltételként a támogatható tagállamoknak az euróövezethez való csatlakozást célzó konvergencia-programot kellett benyújtaniuk. Az ilyen programnak való megfelelés során az egyes államoknak kerülniük kellett a túlzott költségvetési hiányt. Mivel az Alap célkitűzése a nemzeti ráfordítások felváltása volt, nem alkalmazták a strukturális alapok addicionalitási tesztjét.
- > A támogatás célja a környezetvédelmi cselekvési program célkitűzéseinek való megfelelés és a transzeurópai közlekedési hálózatokhoz (TEN-T) való hozzájárulás volt.
- > Megfelelő egyensúlyt kellett biztosítani a környezetvédelem és a közlekedés támogatható szektorain belüli projektek közötti lebontásban. A Bizottság ezt úgy értelmezte, hogy a támogatást 50-50%-os arányban kell felosztani a két ágazat között.
- > A Bizottság a juttatásokat a tagállamok kérelmei alapján projektenkénti alapon ítélte oda, és általános szabályként a projektek minimális költségének 10 millió eurónak kellett lennie.

## A végrehajtási szabályok fejlődése

A Kohéziós Alap 1999. évi felülvizsgált rendelete <sup>(4)</sup> hangsúlyozta a fokozottan stratégiai megközelítésnek, valamint annak szükségességét, hogy igazgatási vagy ágazati szinten a projektek legyenek összhangban az általános környezetvédelmi vagy közlekedési stratégiával. A Bizottság azt a nézetet vallotta, hogy az ilyen stratégiákat formálisan egy vagy több „stratégiai referenciakeretben” kell definiálni minden egyes kedvezményezett államban. Ezt és a többi operatív javaslatot a 2000. évi „Útmutató a Kohéziós Alaphoz” <sup>(5)</sup> című kiadványban fejtették ki. A dokumentum az alábbiakat is tartalmazta:

- > a Bizottság iránymutatásai a Kohéziós Alap környezetvédelmi és közlekedési ágazatokban megvalósuló támogatásának prioritásaihoz;
- > intézkedések a magánfinanszírozási források jobb figyelembevétele érdekében;
- > olyan állami és privát személyegyesítő társaságok bátorítása, amelyek a maximumra tudják növelni a közösségi finanszírozás sokszorozó hatását, és növelni tudják a finanszírozott infrastruktúra mennyiségét;
- > az Alap kezelését racionalizáló egyes intézkedések, például új szabványos kérelmezési űrlap.

Az Alap végrehajtásának 1999 óta történt más fejleményei a projektekre vonatkozó szabályok fejlődéseként, valamint a projektek értékelésével és kezelésével kapcsolatos bizottsági politika letisztulásaként jellemezhetők.

A 2000 és 2004 közötti időszakban bizottsági rendeletek rögzítették a végrehajtáskor betartandó közös szabályokat. Az így módosított szabályok az alábbiakkal kapcsolatosak:

- > a pénzügyi korrekciós eljárások pénzügyi igazgatása és ellenőrzése (2002);
- > olyan támogathatósági szabályok, amelyek szorosabban illeszkednek a strukturális alapok támogathatósági adatlapjaihoz (2003);
- > a tájékoztatás és a publikálás egyszerűsített szabályai (2004).

E rendeletek leegyszerűsítették az egyes projektek esetében alkalmazott juttatási döntést, és az Alap végrehajtási szabályozását közelebb hozták a strukturális alapokéhoz.

Az *Útmutató a befektetési projektek költség-haszon elemzéséhez* <sup>(6)</sup> 2002. évi kiadásával finomításon esett át a nagyberuházásoknak a strukturális alapok és a Kohéziós Alap alapján történő értékelése bizottsági politikája.

<sup>(2)</sup> Lásd a következő cikket.

<sup>(3)</sup> HL L 130., 1994.5.25., 1. o.

<sup>(4)</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reglem\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_en.htm)

<sup>(5)</sup> Elérhető angol, francia, görög, portugál és spanyol nyelven: [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/working/sf2000\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm)

<sup>(6)</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_en.pdf)



## Közlemény a Kohéziós Alapról: az új rendelet

**Ugyanúgy, mint a strukturális alapok esetében, tájékoztatásról és nyilvánosságról kell gondoskodni a Kohéziós Alap által finanszírozott projektekkel kapcsolatban. E tekintetben a 2004-ben ratifikált új rendelet jelentősen leegyszerűsíti a 455/1996/EK határozatban megállapított intézkedéseket.**

Az új 621/2004/EK rendelet mindenekelőtt felidézi azt a két alapelvet, amely köré fel kell építeni a Kohéziós Alappal kapcsolatos tájékoztatást:

- > az Alap által támogatott projekt hozzájárul az Európai Unió állampolgárai közötti szociális és gazdasági egyenlőtlenségek csökkentéséhez;
- > a projekt sikeres végrehajtása a Kohéziós Alap pénzügyi hozzájárulásával vált lehetségessé.

A projekt gyakorlati jelentőségének elmagyarázása mellett az első üzenet az európai beavatkozás céljával kapcsolatos emlékeztető: az állampolgárok egyenlő esélyeinek előmozdítása az Unió által. Továbbá, az „állampolgár” kifejezés használata nem pusztán formalitás: a közlemény végső címzettjének, azaz az állampolgárnak éreznie kell, hogy be van vonva.

Az üzenetek a rendeletben leírtaktól eltérő kifejezésekkel is közölhetők, és nincs megtiltva az egyszerű vagy figyelemfelkeltő kifejezések használata. A két üzenetet az EU lobogójának feltüntetése is erősíti. A felhasználandó kommunikációs eszközök és tevékenységek terén a rendeletben szereplő egyetlen kikötés a médiakapcsolatokat, valamint a jelzőtáblák és az emléktáblák elhelyezését érinti.

Az 1993 és 1999 közötti időszak végén – a strukturális alapokkal közösen – jelentős el nem költött kötelezettségvállalási egyenleg keletkezett, amely 2000 végére elérte a Kohéziós Alap 1999. évi költségvetésének 120%-át.

A probléma azonosítása és a lezárás felgyorsítása érdekében a Bizottság aktív párbeszédbe kezdett az összes tagállammal. A projektek minőségének további javítása és az abszorpció ütemének fokozása érdekében a Bizottság 2002-ben azt is felvállalta, hogy tájékoztassa a kedvezményezett államokat: a juttatási döntések megengedett módosításait korlátozó politikát <sup>(7)</sup> kíván elfogadni. 2003 végére a fennmaradó összeg az 1999. évi költségvetés mintegy 40%-át tette ki.

## A jövő kihívásai

A Kohéziós Alapot négy olyan kedvezményezett ország részére hozták létre, amelyben az egy főre jutó bruttó nemzeti jövedelem (GNI) kevesebb, mint az EU átlagának 90%-a. A támogathatóság 2003. évi felülvizsgálatával <sup>(8)</sup> egy időben végeztek a Kohéziós Alap 1993-as „osztályának” első „diákjai”. Mivel 2000 és 2002 között Írország átlagos GNI-je az EU 15 átlagának 101%-a volt, ez meghaladta a támogathatósági küszöböt, és 2004-től kezdődően az ország már nem támogatható. A jogosult országok számának háromra csökkenését 2004. május 1-jén gyorsan felváltotta a tíz új tagállam támogathatósága.

Most, hogy az EU 25 tagjainak több mint fele érintett a tevékenységeiben, megnövekedett a Kohéziós Alap viszonylagos fontossága. Sőt mi több, a kohéziós politika alapján az összes új tagállam rendelkezésére bocsátott pénzüsszegek folyósítása is a Kohéziós Alapból történik. Összehasonlításként: Írország összesen 7840 millió eurónyi erőforrást kapott az 1994 és 1999 közötti időszakban, amelyből a Kohéziós Alap támogatása 1490 millió euró – vagy a teljes összeg 19%-a – volt (folyó áron). Az új tagállamok esetében az Alap átlagos részesedése 35%.



Portugália: szennyvíztisztító telep építése a Kohéziós Alap segítségével

<sup>(7)</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/orient\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_en.htm)

<sup>(8)</sup> A Bizottság 2004. március 24-i COM(2004)191. közleménye



## A Kohéziós Alap viszonylagos részesedése az új tagállamokban a 2004 és 2006 közötti időszakban

	Összes erőforrás	Kohéziós Alap	Részesedés (%)
Cseh Köztársaság	2 621,2	936,1	36
Észtország	695,1	309,0	44
Ciprus	113,4	53,9	48
Lettország	1 164,3	515,4	44
Litvánia	1 537,7	608,2	40
Magyarország	3 207,4	1 112,7	35
Málta	88,7	21,9	25
Lengyelország	12 809,7	4 178,6	33
Szlovénia	456,3	188,7	41
Szlovákia	1 757,4	570,5	32
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>24 451,2</b>	<b>8 495,0</b>	<b>35</b>

A Kohéziós Alap végrehajtása is e támogatási forma drámai ki-  
bővüléséhez vezet az új tagállamokban, mivel az erőforrások  
éves mennyisége a korábbi ISPA előcsatlakozási pénzügyi esz-  
közhöz képest megháromszorozódik. A Bizottságnak és a ked-  
vezményezett országoknak az ISPA-projektek teljesítésében  
szerzett tapasztalatai alapján egyértelmű, hogy a kellő számú  
minőségi projekt biztosítása jelentős kihívás elé állítja az illeté-  
kes nemzeti közigazgatási szerveket és a Bizottságot.

A Bizottság ezért 2004-ben új párbeszédet javasol, hogy a  
rendelkezésre álló EU-pénzalapok felszívásával és kezelé-  
sével kapcsolatos kapacitásuk erősítésére bátorítsa a ked-  
vezményezett országokat. A meghozandó intézkedéseket a  
kedvezményezett államok saját maguk határozzák meg a  
konkrét körülményeiknek megfelelően, és kezdetben a pro-  
jektek azonosítására, kiválasztására, előkészítésére és érté-  
kelésére összpontosítanak.



A Kohéziós Alap a közlekedés szolgálatában: a Patrasz–  
Athén–Thesszaloniki autópálya szakasza (Görögország)

## További fejlődés: 2007-től 2013-ig

A Bizottság a kohézióról szóló harmadik jelentésben <sup>(9)</sup> már  
jelezte, hogy a Kohéziós Alapot teljesebb mértékben integrál-  
ni kell a strukturális alapok általános működésébe. A Bizott-  
ság most előkészített egy új jogszabálysomagot, amely a  
strukturális alapok és a Kohéziós Alap végrehajtását szabá-  
lyozza a 2007 és 2013 közötti programozási időszakra vonat-  
kozóan.

A Bizottság javaslata fenntartja a Kohéziós Alap megkülön-  
bözött célkitűzéseit, különösen a Kohéziós Alap támogatá-  
sának makrogazdasági feltételrendszerét, a GNI 90%-ában  
rögzített jogosultsági küszöböt és a segítségnyújtás ágazati  
célkitűzéseit. Másrészt, a javaslat jelentős reformot körvo-  
nalaz a Kohéziós Alap végrehajtásában, ami tulajdonképpen  
áttérés a projektalapú támogatásról a programalapú támoga-  
tásra. Részletezi a Kohéziós Alap és az ERFA esetében létreho-  
zandó közös rendszereket, az alábbiak szerint:

- > a vonatkozó programokon belül stratégiai szintű össze-  
hangolás történik az ERFA-val. A Kohéziós Alap támo-  
gatását különösen a vonatkozó nemzeti programok vég-  
rehajtása esetében javasolják az ERFA prioritásai mellet-  
ti különálló prioritások szerint;
- > közös értékelési és monitoringrendszereket valósítanak  
meg a vonatkozó programokon belül (kiválasztási krité-  
riumok, mutatók, monitoringbizottságok stb.);
- > az általános rendeletben megállapítják ERFA és a Kohéziós  
Alap támogathatósági szabályait, és a rendeletben jogosult-  
sági kritériumokat állapítanak meg az alapok számára;
- > egységesítik a pénzügyi igazgatás és ellenőrzés követelmé-  
nyeit (pl. alaponkénti egyetlen éves kötelezettségvállalás);
- > a Kohéziós Alap költségvetési forrásainak azonnali fel-  
használását bátorítandó, bevezetik a strukturális alapok  
pénzügyi rendelkezéseit és elköltési fegyelmet (a progra-  
monkénti éves kötelezettséget és a kötelezettségvállalás  
automatikus visszavonását).

A Kohéziós Alap programozása a végrehajtásnál új egyen-  
súlyt harangoz be a kedvezményezett tagállamok és a Bi-  
zottság közötti kapcsolatban.

A tagállamok most már jogosultak lesznek kiválasztani a  
Kohéziós Alap által a nemzeti programjaik alapján támo-  
gatandó projekteket, miközben tiszteletben tartják a Kohé-  
ziós Alap ágazati célkitűzéseit és a ráfordításokra való jo-  
gosultság korlátozottabb szabályait. Ez jelentősen csökken-  
teni fogja a Bizottság jóváhagyását igénylő projektek szá-  
mát. A tagállamoknak csak a jelentősebb projektek eseté-  
ben kell kérniük, hogy a Bizottság hagyja jóvá a juttatás  
mértékét. Emellett az egyszerűsített közös programozási  
szabályok alkalmazása automatikusan az ERFA és a Kohé-  
ziós Alap tevékenységeinek egyszerűbb igazgatásához ve-  
zet.

<sup>(9)</sup> „Harmadik jelentés a gazdasági és szociális kohézióról”, 2004., XXXV. o.



A cercedai környezetvédelmi központ (Spanyolország)

Ezzel a hatáskörrel fokozott felelősség is jár a Kohéziós Alapot igazgató hatóságok számára a kiválasztásban, az értékelésben, az elemzésben, a figyelemmel kísérésben, az igazgatás és a gyors végrehajtás biztosításában, amelyekkel elkerülhetővé tehetik a támogatás elvesztését. A Kohéziós Alap által támogatott tevékenységek jellegét tekintve (infrastrukturális teljesítés) a programalapú pénzügyi feyelem bevezetése nem mentes a kihívásoktól. Amint azonban a jelenlegi programok esetében már jeleztük, az ilyenfajta feyelem erőteljesen ösztönzi a programok gyors beindítását, és hamarabb megmutatkoznak a program előnyei is.

Összefoglalásként: a Bizottság javaslatának célja, hogy elérje az ERFA és a Kohéziós Alap közötti maximális összehangolást, a pénzügyi igazgatásban az alapok egyenlő kezelését, és hogy az összehangolt végrehajtási szabályok lehetőségét adjanak a nemzeti hatóságok számára az igazgatási rendszerek egyszerűsítésére.

## A Kohéziós Alap legfontosabb előnyei

A Kohéziós Alap segített az eredeti négy kedvezményezettnek, hogy megfeleljenek az euróövezet tagságára vonatkozó konvergencia-feltételeknek. A Kohéziós Alap más eddigi előnyeit az alábbi táblázatok foglalják össze.

### Eddigi kötelezettségvállalások

Ország	1993–1999		2000–2003	
	Millió euró	%	Millió euró	%
Görögország	2 998	17,9	1 767	16,1
Spanyolország	9 251	55,2	6 795	61,8
Írország	1 495	8,9	584	5,3
Portugália	3 005	17,9	1 848	16,8
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>16 749</b>		<b>10 994</b>	

A négy kedvezményezett eddig 27 000 millió euró támogatást kapott. Ez jelentős hozzájárulás az infrastruktúra modernizálására tett erőfeszítéseikhez.

### Befektetési prioritások 1993 és 1999 között (%)

	Görögo.	Spanyolo.	Írország	Portugália	Mind
<b>KÖRNYEZETVÉDELEM</b>	<b>48,8</b>	<b>50,3</b>	<b>50,0</b>	<b>51,9</b>	<b>50,3</b>
Vízellátás	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Szennyvíz	23,7	22,4	32,1	8,4	22,8
Szilárd hulladék	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Egyéb	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
<b>KÖZLEKEDÉS</b>	<b>51,2</b>	<b>49,7</b>	<b>50,0</b>	<b>48,1</b>	<b>49,7</b>
Közút	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Vasút	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Légi/tengeri kikötők	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Egyéb	1,3	0,3	0,4	0	0,4

Általában figyelembe vették az elérendő 50-50%-ot. Néhány nemzeti eltéréssel a két legfontosabb ágazat a közút és a szennyvíz volt.

### A támogatást odaítélő határozatok száma

	1993–1999	2000–2003	Összesen
Görögország	77	86	163
Spanyolország	371	270	641
Írország	116	9	125
Portugália	149	65	214
<b>Összesen</b>	<b>713</b>	<b>430</b>	<b>1 143</b>

E határozatok egyes projektekre, projektszakaszokra vagy projektszaktípusokra vonatkoznak. 2003-ban a Bizottság utólagos értékelési tanulmányt végzett a négy kedvezményezett tagállamban megvalósult projektek széles skálájának figyelembevételével, hogy értékelje, milyen mértékben feleltek meg az eredeti célkitűzéseknek. Ennek eredményei 2004 későbbi szakaszában várhatók.



Hulladékkezelő mű La Coruñában (Spanyolország)

## Lengyelország

# „A Kohéziós Alap Lengyelországban – milyen kritériumok alapján választják ki a projekteket?”



**Krzysztof Barbeka**, a közgazdaság-tudományok doktora, Krakói Egyetem



**Andrzej Gula**, Környezetvédelmi Gazdasági Intézet, CEE Bankwatch Network

Minden jel arra mutat, hogy a Kohéziós Alap fontos szerepet játszik Lengyelországban a környezetvédelmi közösségi vívmányok megvalósításában. Az előrejelzések szerint a 2003 és 2010 közötti időszakban az Alap fedezi a városi környezetvédelmi infrastruktúrák befektetési ráfordításainak mintegy 19%-át <sup>(1)</sup>.

Ahogy a potenciális projektek száma és pénzügyi kiterjedése messze meghaladja a Kohéziós Alap által kínált támogatási képességet, szükség van átlátható és hatékony rendszer bevezetésére a projektek kiválasztásához. Ennek metodológiája két megközelítést tesz lehetővé:

- (1) A projekteket a valamely konkrét terület esetében részletezett nemzeti program alapján választják ki. E programoknak tükrözniük kell a befektetési igényeket, és össze kell állítani a közösségi irányelvek kívánalmainak való megfeleléshez szükséges projektek listáját.
- (2) Nemzeti programok vagy a szükséges projektek konkrét listájának hiányában a projektek értékelése a mérhető és összehasonlítható kritériumok összessége szerint felállított osztályozás alapján történik.

Jelenleg azok a tendenciák, amelyek a lengyelországi projektek vizsgálatának irányt szabnak, nem tükrözik teljes mértékben e megközelítéseket. Először is, komoly polikai aggodalom érzékelhető az iránt, vajon felhasználható-e a Kohéziós Alap által elérhetővé tett összes erőforrás. Ez olyan döntéseket eredményez, amelyek nem feltétlenül mozdítják elő a hatékonyságra épülő,

illetve – összhangban az irányelvekkel – a legsürgősebb környezetvédelmi projektek finanszírozását célzó mechanizmusokat <sup>(2)</sup>. Továbbá, a (nemzeti szennyvízkezelési programon kívüli) nemzeti programok precízebbek is lehetnének, és egyértelműbben meghatározhatnák a projektek elutasítását. Végül, a települések által az Alap támogatása érdekében benyújtott projektek száma még akkor is viszonylag magas, ha a dossziék minősége és hitelessége jelentős eltéréseket mutat.

Ennek következtében az értékelési eljárásnak szilárdabb rendszerre kell támaszkodnia, és a projektek osztályozását lehetővé tevő kritériumokra kell épülnie. Szükségesnek tűnik a jelenlegi eljárások módosítása oly módon, hogy ezáltal növelik az átláthatóságot és a felelősséget, és lehetővé teszik az összehasonlíthatóságot. Egy ilyen rendszer létrehozása segít a településeknek, hogy jobban be tudják építeni a Kohéziós Alap prioritásait a projektjeikbe.

Egy másik fontos kérdés a projektek kiválasztásának módját érinti. Jelenleg nincs stratégiai megközelítés a környezetvédelemben elért közösségi vívmányok integrált végrehajtására. A pénzügyi erőforrások hozzáférése során elsőbbséget kellene biztosítani a környezetvédelemmel kapcsolatos irányelvek keretében kidolgozott programok pénzügyi igényeinek. Fontos, hogy a Kohéziós Alap által engedélyezett hozzárendelési korrekciók garantálják az esetlegesen alultámogatott ágazatok (például a hulladékkezelés <sup>(3)</sup>) finanszírozását. Szükséges azonban megjegyezni, hogy a korrekció nem lesz túlzottan eredményes, ha nincsenek megfelelő jogszabályi intézkedések.

Ahogy a következő programozási időszakban a Kohéziós Alap beavatkozásai programonkénti megközelítést vesznek át, a kiválasztási folyamat megújítását célzó fellépések ugyanolyan nagy jelentőséget kapnak, és azokat intenzívebbé kell tenni.

**Kapcsolat:** andgula@iee.org.pl vagy berbekak@ae.krakow.pl



Szczecin: az ISPA által finanszírozott szivattyútelep építése

<sup>(1)</sup> A számítás a víz fertőtlenítéséhez és tisztításához és a hulladékkezeléshez szükséges kommunális befektetéseken alapul. Egyesíti az előre jelzett kifizetéseket (ideértve az alapok felszívásának késedelmét is). A jövő időszakra vonatkozóan feltételezzük, hogy a nemzeti és közösségi erőforrások szintje azonos marad a 2004 és 2006 közötti időszakkal.  
<sup>(2)</sup> Így az olyan nagyüzemek finanszírozása, amelyekben az ipari szennyvíz kezelése (tartályok és ülepítők) nem teszi lehetővé az átmeneti időszakok betartását a környezetvédelem terén elért közösségi vívmányok végrehajtása érdekében.  
<sup>(3)</sup> Barbeka, K., Financial Flows for Implementing EU Environmental Directives in Poland, Lithuania, Latvia and Estonia, Környezetvédelmi Gazdasági Intézet, 2003. szeptember.



## Az ISPA négy éve: az előcsatlakozástól a kohézióig

Írta: Willem Kuypers <sup>(1)</sup>

**Az azonos koncepcióra épülő ISPA előcsatlakozási pénzügyi eszköz sok jellemzőjében közös a Kohéziós Alappal. 2000-ben történt bevezetése óta több mint 300 környezetvédelmi és közlekedési nagyberuházást támogatott a közép- és kelet-európai tagjelölt országokban.**



Az 1997. decemberi luxembourgi Európai Tanács a 2000 és 2006 közötti időszakra három pénzügyi alapon (PHARE, ISPA, SAPARD) nyugvó előcsatlakozási stratégiát fogadott el. Ennek egyike az Előcsatlakozási Strukturális Politikák Eszköze (Instrument Structurel de Pré-Adhésion, ISPA), célja pedig az volt, hogy az uniós prioritásokkal összhangban támogatást nyújtson a közlekedési és környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztésére a tíz közép- és kelet-európai tagjelölt országban <sup>(2)</sup>. Évente több mint 1 milliárd euró <sup>(3)</sup> költségvetéssel rendelkezik, amelyet a népesség, a terület és az egy főre jutó GDP alapján osztanak el ezen országok között. Most, négy évvel az ISPA bevezetése után 7 milliárd euró támogatást juttattak több mint 11,6 milliárd euró befektetési érték számára.

2000 és 2003 között több mint 200 környezetvédelmi projekt kapott támogatást alapvetően a vízellátás, csatornázás, szennyvízkezelés és hulladékkezelés területén. A környezetvédelem fokozása mellett ez segítette a csatlakozó és tagjelölt országoknak, hogy megerősítsék a legfontosabb környezetvédelmi jogszabályok végrehajtásához szükséges tájékoztatást és közigazgatási kapacitást, és szükség esetén felgyorsítsák az ágazat reformját.

A közlekedési szektorban az ISPA támogatta a jövőbeni transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztését. Támogatta a tagjelölt országok nemzeti hálózatai közötti, valamint e hálózatok és az Unió hálózatai közötti összeköttetést és kölcsönös illeszkedést. Ennek keretében többséget kapott 100 infrastrukturális projekt a páneuró-

<sup>(1)</sup> Földrajzi előadó, Regionális Politikai Főigazgatóság, Európai Bizottság.

<sup>(2)</sup> Bulgária, Cseh Köztársaság, Észtország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Románia, Szlovákia és Szlovénia.

<sup>(3)</sup> 1999-es árakon.

pai közlekedési folyosók mentén – a határon átnyúló infrastruktúrákat is ideértve –, köztük vasúti, közúti, repülőtéri, közlekedésszolgáltató rendszerekkel kapcsolatos stb. projektek.

Az ISPA pénzalapjait kezdetektől fogva egyenlően osztották fel a környezetvédelmi és a közlekedési ágazat között, és az utóbbin belül a vasút elsőbbséget kapott mint a közúttal szemben fenntarthatóbb közlekedési mód.

A tőkebefektetések finanszírozása mellett különböző formában nyújtottak technikai jellegű segítséget, összesen mintegy 200 millió euró értékben. Ezeket olyan területekre összpontosították, ahol a tagjelölt országok nehézségekkel néztek szembe a kötelező szabványok megvalósításában. Javították az intézményeknek a projektek előkészítésével és végrehajtásával, a környezetvédelmi politika végrehajtásával és megerősítésével kapcsolatos képességét, és előmozdították mind a decentralizált beszerzést, mind a pénzügyi igazgatást. Több rendszeraudit történt az országok pénzügyi igazgatási és ellenőrzési rendszereinek értékelése és fejlesztése érdekében.

A beavatkozások általános célja az volt, hogy megismertessék az „ISPA-országokat” az EU finanszírozási elveivel, felkészítsék őket az EU strukturális alapjainak a csatlakozást követő helyes kezelésére, különös tekintettel a Kohéziós Alap pénzeszközeire.

## A befektetések programozása és támogatása

A projekteknek összhangban kellett lenniük a nemzeti szinten definiált ágazati stratégiákkal. E stratégiák állapították meg a középtávú befektetési prioritásokat és a projektek kiválasztási kritériumait mindkét ágazat esetében.

A projektek költsége nem lehetett kisebb, mint 5 millió euró, de csoportosíthatók voltak, ha azonos funkcionális, földrajzi és gazdasági célokat követtek. A finanszírozott projektek átlagos nagysága 33 millió euró volt, néhány nagyléptékű, például egy 340 millió eurós vasút-villamosítási és fejlesztési beruházással és egy 288 millió eurós vízminőség-javítási projekttel; mindkettő Lengyelországban történt.

A Bizottság felmérte az egyes projektek alkalmazásának műszaki, gazdasági és pénzügyi érdekeit. Szükség esetén ez külső szakértők bevonásával történt, ami nemzetközi intézmények, például az Európai Befektetési Bank és az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank – az ISPA-támogatások kölcsönfinanszírozással való kiegészítésében elsőbbséget élvező partnerek – szakértelmét is magában foglalta.

A támogatás odaítélésével kapcsolatos döntés előtt a Bizottság konzultált az ISPA Igazgatási Bizottságával, amely az EU 15 tagállamának képviselőiből állt. A támogatás mértéke projektenként eltérő volt, számos feltételtől és követelménytől függően. Az elfogadható felső határ a támogatható befektetési költség 75%-a, az átlagos támogatási arány 65% volt.

## Tanulás a gyakorlatból

Minden infrastrukturális beruházás esetében a projekt előkészítésének minősége határozza meg a munkák tende-

retetéséhez és a munkálatok megindításához szükséges átfutási időt. Minél jobban készítették elő a projekt minden összetevőjét, annál könnyebben és gyorsabban lehetett megkötni a szerződéseket és kifizetni a támogatásokat. Egyértelmű azonban, hogy az ilyen jellegű szakértelmet nem lehetett egyik napról a másikra megszerezni, hanem fokozatosan kellett kiépíteni. Ez különösen igaz akkor, ha a projektek kedvezményezettjei nem ismerik sem a nemzeti műszaki szabványokat, sem pedig azokat a beszerzési szabályokat és eljárásokat, amelyeknek szavatolniuk kell az egyenlő hozzáférést, a méltányos elbánást és az átláthatóságot a jogosult cégek és egyének esetében.

Emiatt az ISPA végrehajtása olyan rendszeren keresztül történt, amelynek segítségével a Bizottság küldöttségei a kedvezményezett országokban előzetesen ellenőrizték a tender- és szerződéses dokumentumokat (előzetes jóváhagyás). Mivel a közbeszerzés esetében a jogi követelmények teljesítése jelentős kihívásnak bizonyult, a Bizottság különféle technikai jellegű segítségeket nyújtott annak érdekében, hogy javítsák a jogosultak beszerzési képességeit.

## Munka a siker érdekében

Az ISPA-projektek előrehaladását, valamint igazgatásának és végrehajtásának hatékonyságát többféle módon mérték: rendszeres találkozókkal, a végrehajtó testület monitoring-jelentéseivel, a segítségnyújtás auditálásával és a Bizottság által szervezett látogatásokkal. A formális monitoringtevékenység az ISPA Támogatásfelügyeleti Bizottságának találkozóin történt, amelyeket a kedvezményezett országok mindegyikében évente kétszer tartottak. Hasonlóképpen, a Bizottság küldöttségei fontos szerepet játszottak az ISPA-intézkedések napi igazgatásában és végrehajtásában.

Mindebből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a legtöbb kedvezményezett ország jelentős előrehaladást tett az ISPA-alapok igazgatását és végrehajtását érintő gyakorlati képességekben. Egyre jobban sikerült betartaniuk az EU kohéziós politikájának hagyományos pénzügyi eszközeire – azaz a strukturális alapokra és a Kohéziós Alapra – vonatkozó szabványokat és eljárásokat.

Sőt, keményen dolgoztak azért, hogy olyan pénzügyi felügyeleti és ellenőrzési rendszereket hozzanak létre az uniós támogatások számára, amelyek a helyes ellenőrzési rendszerek koncepciója terén néha fejlettebbek, mint a tizenötök tagállamaiban lévőek. Ez a programozásért, a végrehajtásért, a pénzügyi igazgatásért és ellenőrzésért felelős hatóságok támogatásában mutatott bizottsági fellépések eredményességét bizonyítja.

Ennek ellenére maradtak olyan nehézségek, amelyekkel a jövőben tovább kell foglalkozni, ha valóban eredményes és megbízható igazgatási és ellenőrzési rendszereket kívánunk megvalósítani. Például egyes országok még mindig nem biztosítanak elegendő pénzügyi és emberi erőforrást az EU által finanszírozott intézkedések tervezésére, előkészítésére és kezelésére. Az egyik fontos példa a környezetvédelmi ágazat, ahol az alacsony fizetések miatt meglehetősen gyakori a köztisztviselők fluktuációja. A személyzet



Az ISPA segítségével megvalósult szennyvíztisztító Szlovéniában

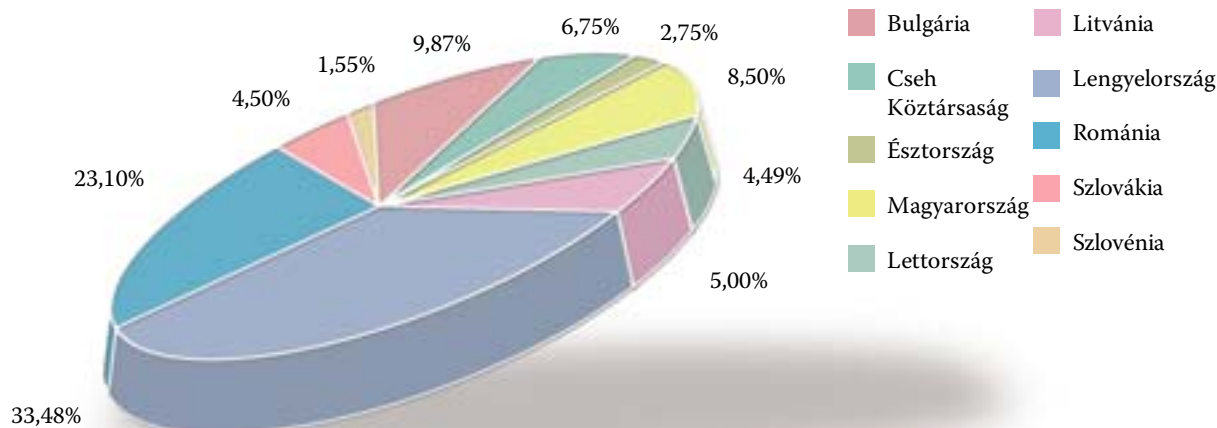
képzettsége sem mindig éri el az összetett infrastrukturális projektek igazgatásához szükséges mértéket, különösen a már korábban említett tendereztetés és szerződéskötés tekintetében.

## Az ISPA-tól a Kohéziós Alapig

2004. május 1-jén az ISPA hivatalosan megszűnt létezni a nyolc új, kelet- és közép-európai tagállam esetében. Ehelyett – mivel az egy főre jutó GDP-jük az uniós átlag 90%-a alatt marad – mindegyikük jogosulttá vált a Kohéziós Alapra. Az Alap az EU kohéziós politikájának azon pénzügyi eszköze, amelyen az ISPA alapult, és amely a környezetvédelmi és a közlekedési infrastruktúra fejlesztését támogatja. A folyamatban lévő ISPA-projektek átalakultak a Kohéziós Alap projektjeivé, és ezen Alap szabályai szerint fejeződnek be. A koppenhágai Európai Tanács 2002. decemberi határozata értelmében Bulgária és Románia továbbra is jogosult az ISPA-ra, és 2006-ig fokozatosan növekvő előirányzatokból részesül.

A Kohéziós Alap keretében az új, kelet- és közép-európai tagállamok előirányzatai több mint háromszorosukra nővekednek: az ISPA alatti évi 0,75 milliárd euróról évi 2,8 milliárd euróra a 2004 és 2006 közötti időszakban. A megnövelt költségvetés jelentős részét az ISPA alapján 2004. január előtt jóváhagyott, folyamatban lévő projektek kapják. Ennek ellenére új befektetéseket kell beazonosítani és előkészíteni az Alap költségvetésének felszívását szavatoló projektek biztosítása érdekében. Hasonló erőfeszítéseket követelnek meg Bulgáriától és Romániától az ISPA esetében.

## Az ISPA országokénti megoszlása (kötelezettségvállalások 2000 és 2003 között)





## Környezetvédelem és közlekedés: jövőbeni kihívások

**Az ISPA felgyorsította az ágazati reformokat és a kulcsfontosságú infrastruktúra megvalósítását a környezetvédelemben és a közlekedésben, de még mindig hatalmas befektetésekre van szükség az EU-szabványokhoz való teljes konvergencia eléréséhez.**

Kétségtől minden tagjelölt országban – pontosabban az új tagállamokban, valamint Bulgáriában és Romániában – jelentős előrehaladás történt a környezetvédelemben. Az elmúlt évtizedben javult a környezet állapota, különös tekintettel a levegő- és vízszennyezés csökkenésére. A fő légszennyező anyagok 60–80%-kal, a mérgező fémek 50%-kal, míg a víz szerves anyaggal való szennyezése egyenesen 80%-kal csökkent. Az 1990-es évek eleje óta megduplázódott azoknak a háztartásoknak és egyéb létesítményeknek a száma, amelyeknek a szennyvize szennyvíztisztítóba kerül. A becslések szerint azonban az EU környezetvédelmi vívmányainak teljes megvalósításához az új tagállamoknak átlagosan a GDP-jük 2-3%-át kell környezetvédelemre költeniük az elkövetkező években. Mivel a jelenlegi ráfordítás általában elmarad a célkitűzéstől, a Kohéziós Alap és az ERFA jelentős szerepet játszhat e hiányosság leküzdésében. A becslések szerint a jelenlegi költségvetési időszak 2006-ban bekövetkező végéig az EU fokozódó környezetvédelmi támogatása – mintegy 8 milliárd euró – a befektetési igényeknek hozzávetőleg 10%-át képviseli majd.

A közlekedés vonatkozásában a Tanács és a Parlament 2004 áprilisában új közösségi iránymutatásokat fogadott el a kibővített Európa transzeurópai közlekedési hálózatának fejlesztése érdekében (TEN-T-iránymutatások). Ennek része egy harminc prioritási projektből álló lista, amelyeket 2020-ig meg kell valósítani. Közülük kilenc az új tagállamokat is érintő tengelyekkel kapcsolatos. A projektek célja a modális váltás és a fenntarthatóbb megoldási minták biztosítása a vasúti és a vízi közlekedésre való összpontosítás révén. Ehhez hasonlóan jelen vannak határon átnyúló projektek is, mivel általában ezeket a legnehezebb végrehajtani.

A projektek becsült végrehajtási költsége körülbelül 225 milliárd euró. A transzeurópai közlekedési hálózat kiépítésének teljes becsült költsége 600 milliárd euró, ideértve az általános érdeklődésre számot tartó, de prioritási projektként nem azonosított beruházásokat is. Az új tagállamokban 2015-ig 90 milliárd euró befektetésre lesz szükség a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére. A kohéziós politika pénzügyi eszközei ismét kulcsszerepet kapnak az ilyen – infrastruktúrát támogató – finanszírozásban.



A vízülepítés megfigyelése az ISPA által finanszírozott szennyvíztisztító telepen

## MAGYARORSZÁG

### A zalaegerszegi vasúti elkerülővágány



Összköltség: 7 687 000 EUR

EU-támogatás: 3 843 500 EUR

„A 2001-ben létrehozott Magyarország–Szlovénia vasútkapcsolat meghosszabbítása jegyében 80 kilométernyi vasútvonal átalakítása folyik Zalaövről és Boba között. Az ISPA-projekt első szakasza 2003 közepén fejeződött be a zalaegerszegi elkerülővágány megépítésével. Az új, 2,1 km hosszú szakasz tartalmaz egy 140 m hosszú vasúti acélhidat, amely lehetővé teszi a Zala folyó áthidalását. A zalaegerszegi vasútállomást elkerülő vonatok menetideje 10 perccel csökken. Javult a biztonság és a pontosság, de a helyi népesség életminősége is, mert az elkerülővágány csökkenti a környezeti terhelést.”

Pásztóy Katalin, Magyar Államvasutak  
pasztokyk@mav.hu

## ROMÁNIA

### Integrált hulladékkezelés Ramnicu Valceában



Támogatható összköltség: 14 673 100 EUR

EU-támogatás: 11 004 825 EUR

„A Románia déli részének közepén elhelyezkedő (120 000 lakosú) Ramnicu Valcea nem rendelkezik globális hulladékkezelő rendszerrel. A hulladékot egy egyszerű, nyitott lera-köhelyre helyezik el, amely a városközponttól mintegy tizenkét kilométerre van, az Olt folyó közelében. A lakosoknak legalább 20%-a nem részesül háztartásihulladék-gyűjtési szolgáltatásban. Ezért a település 1997-ben integrált hulladékkezelési programot indított el a GTZ nevű német együttműködési ügynökség segítségével. E projekt keretében 2001 novemberében az Európai Unió ISPA-pénzeszközöket folyósított a hulladékgyűjtés továbbfejlesztése, a jelenlegi hulladéklerakó bezárása, valamint egy ökológiai lera-köhely és egy modern komposztáló megépítése érdekében.”

Diana Dumitru, Ramnicu Valcea város környezetvédelmi igazgatója  
dianad@primariavl.ro (www.primariavl.ro)

## SZLOVÉNIA

### A vízforrások védelme a Trnovsko–Banjski-fennsíkon



Összköltség: 6 543 464 EUR

EU-támogatás: 2 561 084 EUR

„A Trnovsko–Banjski-fennsíkon lévő gorai régió biztosítja Ajdovščina város és agglomerációja (mintegy 20 000 lakos) vízellátását. A közelmúltig az ivóvízellátás már a legkisebb aszály esetén is megszűnt. Az ISPA most lehetőséget adott nekünk a tartós vízforrás biztosítására és egyben védelmére, összhangban a vízről szóló keretirányelvvel. A projekt keretében megfelelő vízvezetékeket hoztak létre a felső folyásvidéken, valamint szennyvíztisztító telepeket és csatornahálózatot a víznyerő pontok közelében lévő minden településen. 2004 áprilisára 40 km vízvezeték és 900 m<sup>3</sup>-nyi új víztározó készült el. Egy 10 km hosszú csatornahálózat lehetővé teszi, hogy a régió 3500 lakosa közvetlenül csatlakozzon a már működő ajdovščinai szennyvíztisztító telepre, miközben egy második telep 2005 júliusára készül el.”

Metka Gorišek, Környezetvédelmi, Területfejlesztési és Energetikai Minisztérium, Szlovénia  
meta.gorisek@gov.si

## BULGÁRIA

### Nagy forgalmú közutak felújítása



Összköltség: 100 000 000 EUR

EU-támogatás: 30 000 000 EUR

„Az ISPA első bulgáriai közúti projektje illeszkedik a tranzitútvonalak rehabilitálásának harmadik programjába, amelynek során több mint 700 km közutat és autótutat újítanak fel. A cél a fő úthálózat fejlesztésével és nemzetközi szabványokhoz igazításával 260 km hosszúságban a biztonság és a környezet javítása, a menetidő csökkentése. Különös figyelmet fordítanak az útburkolat javítására és a vízen csúszás (aquaplaning) megelőzésére, a közúti útburkolati jelek modernizálására, a bekötőutak biztonságosabbá tételére és a biztonsági védőkorlátok elhelyezésére. A fő közúti hálózat fejlesztése segítségével a bulgáriai közlekedési infrastruktúra az Európai Unió országaival azonos szintre kerül.”

Dobrinka Krasteva, az ISPA Koordinációs Egységének vezetője  
D.Krasteva@minfin.bg



Spanyolország: Galícia ökológiailag felzárkózik, és az élvonalba kerül

## Sakkozás a hulladékkal

**Annak érdekében, hogy megfeleljen az európai környezetvédelmi szabványoknak, és több ökológiai katasztrófa után elérje gazdasága fenntartható fejlődését, Galícia hatalmas szennyvíz- és szilárdhulladék-kezelési programba fogott. A Kohéziós Alap a szükséges befektetések nagy részét finanszírozza.**



Kommunális hulladék fogadása a nostiáni üzemben (La Coruña)

Juan Maneiro elfoglalt ember: már majdnem este hét óra van, és közölték vele, hogy olyan rendeleteket kell aláírnia, amelyek két tengeri kagylótelep ideiglenes bezárását írják elő. „Megelőző intézkedésként – magyarázza a Tengeri Környezet Minőségét Ellenőrző Központ (CCCMM, Centro de Control da Calidade do Medio Mariño) igazgatója, miközben a térképen megmutatja az érintett terület határait. – Nem szénhidrogén-szennyezésről van szó, hanem a mintavételek által feltárt biotoxin-veszélyről. Ha holnap a további tesztek negatív eredményt hoznak, legalább ezt a területet újból megnyitjuk. Időközben értesítjük az érintett termelőket.” És az elmondottaknak megfelelően a központ telefonos riadóláncot indít, SMS üzenetet küldve a mintegy száz érintett kagylótenyésztőnek.

Galíciában nem viccelnek a tengerrel. A tenger formálta a vidéket és annak lakóit, és a regionális gazdaság egész területei függenek folyamatosan az elsődlegesen tengeri ágazattól: „A kagyló az első számú ten-

geri termékünk. Az évente begyűjtött 250 000 tonna 120 millió euró jövedelmet biztosít, és közvetlenül 10 000 munkahelyet ad. Így fel sem merülhet az elővígyázatosság csökkentése” – mondja Juan Maneiro. Különösen a „riákat” felügyelik: ezek a spanyol tengerpart azon jellegzetes torkolati helyei, ahová a Galíciát híressé tevő kagylók, osztrigák és egyéb héjas puhatestűek termelése alapvetően összpontosul.

A régió déli részén található ria de Vigo a legszebb és legtermékenyebb, ahol helyenként több ezer kagylózátony majdnem a víz teljes felszínét beborítja. De Spanyolország e részének leginkább iparosodott tengerpartja, amely egymillió embernek (Galícia lakossága egyharmadának) nyújt megélhetési lehetőséget, erőteljes környezeti nyomást gyakorol erre a törekény élőhelyre. Különösen a puhatestűekről szóló közösségi irányelv<sup>(1)</sup> hatálybalépését követően, 1993-ban intenzív munka kezdődött „A ria de Vigo integrált megtisztítása” címmel. A befektetett összeg 90 millió euró,

<sup>(1)</sup> A Tanács 91/492/EGK irányelve (1991. július 15.) az élő kéthéjú kagylók tenyésztésére és forgalomba hozatalára vonatkozó egészségügyi feltételek megállapításáról.



amelynek 80%-át a Kohéziós Alap finanszírozta. Tíz éven belül tíz szennyvíztisztító telep épült fel a torkolat körül, nem beszélve a számos kisebb előkezelő berendezésről, amelyek a felső folyószakaszon kiszűrik a papírt, műanyagot és egyéb nem folyékony szennyeződések, amelyekkel a telepek nem tudnának mit kezdeni. „Korábban az összes szennyvíz kezelés nélkül jutott a tengerbe – magyarázza Ignacio Niño Taboada, a galíciai helyhatóság (Xunta de Galicia) mérnöke. – Ma a kibocsátott víz 95%-a tisztítva van.” És Ignacio megmutatja azokat a piros színű halakat, amelyek a rián legutóbb felépült és 2002 óta működő moañai telep utolsó tisztítótartályának kristálytisztá vizében úszkálnak.

Éppen abban az időben, amikor a nagyszabású tisztítási műveleteknek köszönhetően javult a galíciai vizek minősége, a *Prestige* nevű tartályhajó 2002. november 13-án hajótörést szenvedett La Coruña partjainál, aminek következtében az általa szállított 77 000 tonna tüzelőolaj a tengerbe ömlött, és a történelem egyik legveszélyesebb olajfoltját okozta. Egy kis szerencsének, az erőteljes mozgósításnak és a tisztítási műveleteknek köszönhetően sikerült korlátozni a kárt. „Mindig az északi partok és La Coruña területe szenved a legtöbbet – magyarázza Juan Maneiro. – Itt, a nyugati parton a folyók által szállított nagy mennyiségű édesvíz alapvetően megakadályozta, hogy a szénhidrogén nagy része a riákba hatoljon.” És milyen mérleget von a CCCMM igazgatója 2004 júliusában? „Másfél évvel a katasztrófa után annak rövid és középtávú hatásai gyakorlatilag mindenhol megszűntek. Viszont még mindig nem tudjuk, milyen következményekre számíthatunk öt, tíz vagy húsz év múlva....”

## A szárazföldön csakúgy, mint a tengeren

Egy szó, mint száz, a Galícia által a víztisztítás terén tett erőfeszítés legalább ugyanannyira fontos, mint amely a háztartásihulladék-kezelésben megvalósult. 1997-ben a régió 300 ellenőrizetlen és 3000 illegális szemétklerakót számlált össze. A helyzet 2005-ig való javítása érdekében a regionális hatóságok úgy határoztak, hogy „Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia” (a Galíciai szilárd kommunális hulladék kezelési terve) címmel programot indítanak, a megvalósítást a Galíciai Környezetvédelmi Társaságra (SOGAMA – Sociedade Galega do Medio Ambiente) bízák, és egy nagy kapacitású szennyvízkezelő művel látják el azt.

Az 1998 és 2000 között felépült cercedai környezetvédelmi központ naponta több mint 1500 tonna hulladék kezelésére képes. A Galiciát alkotó 315 településből 221 csatlakozott rá, 57 további készül ennek megtételére. 2 millió lakos háztartási hulladékát először az egész régió területén elosztott 37 „transzferüzemben” (plantas de transferencia) gyűjtik össze és osztályozzák, majd vasúton vagy kamionnal a Santiago de Compostella és La Coruña közötti cercedai komplexumba szállítják. Itt a hulladék 15%-át újrahasznosítják, 85%-át elégetik, és így évente 515 millió kW/h elektromos áramot állítanak elő. „Valószínűleg ez Európa legmodernebb hulladékégetője – erősíti meg Esther Campos Mosquera kommunikációs felelős. – A kazánunk mindenestre nemzetközi referencia: »cseppfolyós cirkuláló ágy« nevű, homokot alkalmazó rendszer alapján működik, ami lehetővé teszi, hogy ne kelljen folyamatosan gázt alkalmazni az



A kagylók minőségének ellenőrzése az arousai rián

égés táplálása érdekében.” A teljes befektetés 270 millió euró volt, amelyből 72,21 milliót a Kohéziós Alap finanszírozott. A hatékony hulladékkezelés mellett a cercedai központ az első számú helyi munkaadó: José Manuel Palias Reguro humánerőforrás-igazgató szavai szerint „375 közvetlen munkahely létesült a képzettségek teljes skálája mentén, a legalacsonyabbtól a legmagasabb szintig.”

## Szeptember 10.

A hulladékkezelést tekintve elsősorban egy súlyos környezeti katasztrófa miatt döntöttek úgy a galíciai hatóságok, hogy magasabb sebességre kapcsolnak: 1996. szeptember 10-én a 450 000 lakosú La Coruña-ban, Galícia legnagyobb városában 200 000 tonna hulladék került a tengerbe, a közvetlenül a tengerparton lévő fő kommunális hulladéklerakónál bekövetkezett földcsuszamlás miatt. „Összesen 1,3 millió tonna hulladék csúszott meg. Valódi földrengés történt! – meséli Mark Guscín, a város sajtóattaséja. – A katasztrófa következtében felébredt az agglomerációra és régióra kiterjedő környezetvédelmi lelkiismeret is. Attól a pillanattól kezdve a városi tanács a rövid, közép- és hosszú távú prioritások listájának első helyére tette a hulladékkezelést egy új filozófiával, a fenntarthatósággal kiegészítve.”

Természetesen az érintett térség megtisztításával, egy titáni munkával kellett kezdeni, amelyhez azonnal több helyi vállalatot is mozgósítottak. 1997 májusában, nyolc hónappal a katasztrófa után a hulladéklerakót használó nyolc település kommunális hulladék-tervet fogadott el. Beavatkozási feladatként jelölték meg a hulladéklerakó befedését és biztonságossá tételét, a helyszín regenerálását és annak pihenőhellyé való átalakítását, a hulladék szelektív gyűjtését és hasznosítását.

Az érintett helyszín ökológiai regenerálása és a pihenőhelyé történő átalakítása 1998-ban kezdődött. A művelet négy részből áll: a hulladék helyhez kötése és a hulladéklerakó bezárása, a föld fertőtlenítése, parkosítás (tereprendezés, faültetés stb.), valamint gyalogutak és feltárutak létesítése. Bens új parkját 2001 júniusában avatták fel. 60 hektáros területe összekapcsolja a kellemeset a haszonnal, és tökéletesen illeszkedik a La Coruña által több éve felvállalt megszépítési programba.

Az üzemeltetési költségeken túlmenően (15,3 millió euró, amelyből 10,4 milliót az ERFA biztosít) a hulladék elzárása jelentős műszaki vakmerőséget igényelt: 750 000 m<sup>3</sup> földet kellett áthelyezni és tömöríteni, 21 hektár területet kellett áthatolhatatlanná tenni, 14 km alagcsövet kellett lefektetni, és 4,5 km csővezetékhez csatlakoztatott 76 elszívót kellett telepíteni az így eltemetett hulladék által folyamatosan kibocsátott gáz elszívására. *„Mindezt az is bonyolította, hogy a régi hulladéklerakó betemetése közben foglalkozni kellett a hulladékkezelő üzem 2000. szeptemberi üzembe helyezéséig folyamatosan ide érkező 185 000 tonna háztartási hulladékkal is”* – mondja Luis Fernando Roade Rodríguez, La Coruña város környezetvédelmi igazgatója.

A projektnek már csak egyetlen részét kellett megvalósítani: a hulladékkezelő üzemet felépíteni, ami fokozatosan történt 1998 októbere és 2003 decembere között, a park melletti területen. A nostiáni üzem jellegzetessége, hogy az évi 6 megawatt elektromos áram előállításához az általa fogadott szerves hulladék 40%-ából keletkező metángáz mellett a park altalajából előtörő gázt is felhasználja. A többi szerves hulladék 60%-át komposztálják. Az infrastruktúra költsége 59,5 millió euró volt, amelyből 10,5 milliót a Kohéziós Alap finanszírozott.



A Bens-domb a rehabilitációs munkák közben és után

## A fellépések összefogása

*„Már nincs ellenőrizetlen hulladék Galíciában. Az összes hulladék több mint felének kezelésével vagy újrahasznosításával a régió vezető szerepet tölt be Spanyolországban. Olyan szintet értünk el, amely Németországgal vetekszik. Íme a Kohéziós Alap konkrét eredménye!”* – jelenti ki Daniel Otero, az üzem igazgatója. *„Célunk, hogy az általunk összegyűjtött hulladék 65%-át felhasználjuk, de amennyire jelenleg előre láthatunk, nem létezik a »zéró hulladékot« lehetővé tevő kezelési módszer. A megoldások feljebb, a viselkedésben rejlenek: mindenkinek csökkentenie kell a saját hulladékát.”*

A SOGAMA-hoz hasonlóan, amely heti rádióműsorokat szervez ebben a témában, a nostiáni hulladékkezelő telep folyamatosan részt vesz a környezetvédelem iránti érzékenységet fokozó és az arról szóló oktatással kapcsolatos tevékenységekben. La Coruña környezetvédelmi szolgálata rendelkezik egy „ökobusszal” is, amely a városban jár körbe. A kampányok folyamatosan 20 000 iskolás diákot érintenek. *„A háztartási hulladék gyűjtésének megkönnyítésére megkezdtük szemetesládák szétosztását is. Össze kell fogni a cselekvést”* – jegyzi meg Javier Ramirez, a város környezetvédelmi képviselője.

Az akciók egyeztetése, összehangolása Covadonga Salgado, a galíciai tengeri környezetet ellenőrző központ igazgatóhelyettese szerint is a legfontosabb. *„A lakosság érzékennyé tételének kell kísérnie a Kohéziós Alapból társfinanszírozott nagyszabású környezetvédelmi infrastruktúrák működését is. Ehhez csatlakozhatnak más, szerényebb, de demonstratív értékű európai projektek is. Gondolok itt a halhulladék feldolgozását célzó LIFE projektre Vilagarcia de Arousában, amelyben szintén részt veszünk. Ez a projekt még fontosabb, de inkább pedagógiai, mint ökológiai szempontból: megérteti velünk, hogy a hulladékkezelés célja a lehető legkevesebb hulladék termelése.”*

## A spanyol hulladékkezelési terv

**A spanyol kormány 2000. január 7-én nemzeti hulladékkezelési tervet fogadott el, a saját területükön a hulladékkezelésért felelős autonóm közösségekkel egyetértésben.**

A célok között szerepel a megelőzés, a szelektív hulladékgyűjtés, a visszanyerés és újrahasznosítás, a szerves anyagok gazdasági felhasználása és a maradványok ellenőrzött hulladéklerakó helyeken való eltemetése. A terv megvalósulását a Kohéziós Alap hozzájárulásai is finanszírozzák. A nemzeti és a regionális terveket egybevéve a Kohéziós Alap 2000 és 2003 között több mint 1,1 milliárd eurót juttatott Spanyolországban a hulladék kezelésére. Elsőbbséget kaptak a szelektíven összegyűjtött szilárd kommunális hulladék kezelését célzó projektek, a komposztáló- és újrahasznosító üzemek, a gumiabroncsok visszanyerése és a szétválogatótelepek.



## Írország

# „Apró figyelmesség a Shannon torkolata számára”

Seamus Ryan, főmérnök, Limerick Main Drainage



Limerick városa Írország középnyugati részén helyezkedik el, 80 km-re a Shannon folyó torkolatától. Az árapály hatása nem sokkal a város fölötti pontig is érezhető. A városnak a víkingek által történt megalapítása óta a csatornák közvetlenül a

Shannonba, Írország legnagyobb folyójába torkoltnak, amelynek bő vízhozama lehetővé teszi a szennyvíz megfelelő feloldódását, és minimumra csökkenti a vízminőséget ért hatást. Limerick lakossága körülbelül 100 000 fő, és évente 1,7%-os ütemben növekszik.

A város már egy ideje tervbe vette a szennyvíz kezelését, de a szennyvíztisztító telep és az ötven kiömlőnyílást egyesítő gyűjtőhálózat megépítése különösen költségesnek és bonyolultnak bizonyult. A 97/271/EGK irányelv – amely a Limerick méretű folyótorkolati városok számára előírja a másodlagos kezelést –, valamint az európai kohéziós finanszírozások megadták a munkálatok megkezdéséhez szükséges lendületet.

A 97/271/EGK irányelvnek való megfelelés biztosításán kívül a telep részt vesz a Shannon Estuary Water Quality Plan (Shannon-torkolati Vízminőség Terv) megvalósításában is, amely az egész torkolatra kiterjed, és meghatározza azokat a minőségi kritériumokat és normákat, amelyeket teljesíteni kell a különféle végcélok és a Shannon torkolatának felhasználási területei védelme érdekében. A projekt lehetővé teszi a városnak és környezetének jövőbeni lakossági, kereskedelmi és ipari fejlesztését is.

Mivel a projekt a város melletti – Limerick és Clare grófságok kezelésében lévő – nagy területrészekre is kiterjed, a három közösség együttműködve dolgozott

a projekten Limerick város vezetése alatt.

A tervezéstől kezdve a projekt előmozdító minden óvatosságot megtekintve a telep mellett található helyi örökség és az érzékeny élőhelyek védelme érdekében. Ennek kezdeteként a régészeti

kutatások során több mint 10 000 tárgy került napvilágra, amelyek közül a legszebbeket Limerick város múzeumban állították ki.

A Shannon folyó és a mellette lévő mocsaras térségek európai érdeklődésre számot tartó természeti helyek. E tekintetben a projekt hozzájárul a folyó vízminőségének javításához és számos madár-, hal- és gerinctelen faj védelméhez. A felelősök különleges intézkedéseket tettek a ritka növényfajok és a város határában lévő érzékeny élőhelyek védelmére is. Az egyik ilyen faj, a Triangular Club Rush (*Schoenoplectus triquetus*) csak egyetlen példányban létezik a Brit szigeteken, és a kihalás veszélye fenyegeti. A csatornákat úgy irányították, hogy ne zavarják ezt a növényt, és a bunlickyi szennyvíztisztító telep kiömlőnyílását áthelyezték az alsó folyás felé e ritka faj védelme érdekében. Emellett megnöveltek egyes mocsaras területeket, hogy javítsák a régió ökológiai egyensúlyát.

A szennyvíztisztító telep névleges kapacitása 130 000 LE<sup>(1)</sup> napi 29 250 m<sup>3</sup> száraz áramlással és 865 l/s maximális áramlással. Naponta 7800 kg BOI<sup>(2)</sup> szerves terhelés kezelésére képes. A folyamat elsődleges és biológiai kezelésének eredményeként létrejövő iszapot dehidratálják, és meleg levegős centrifugálással kiszáritják. A belépő levegő hőmérséklete körülbelül 545 °C, és a granulátum formájában távozó iszap hőmérséklete több mint 80 °C. Az időtartam/hőmérséklet tényezők együttese lehetővé teszi az iszapban lévő kórokozók megsemmisítését, és pasztörizált termék eredményez, amelyet pázsiton, kertekben, a kertészetben, a mezőgazdaságban és az erdészetben lehet felhasználni.

Ezenkívül a projekt részeként megépítenek 48 km csatornát, amelynek vezetői eléri a 2,7 m átmérőt, valamint egy 11 800 l/s kapacitású szivattyúközpontot (ideértve az eső alatti áramlást is). Az Abbey folyó medrében található elvezető csatornát betonburokban helyezték el, és egy gátat/kiömlőnyílást építettek ugyanennek a beton alapnak a felhasználásával. A limericki gát teljes hosszában hajózhatóvá teszi a Shannon folyót.

A csatorna és a gát megépítésének kombinálása lehetővé teszi az összköltség jelentős csökkentését. Ez valamivel 200 millió euró fölött lesz, és a Kohéziós Alap finanszírozza a fő szennyvíztisztító telep, a szivattyútelep és néhány elvezető csatorna költségének 85%-át. A többi költséget az ír pénzügyminisztérium fedezi a 2000 és 2006 közötti nemzeti fejlesztési terv keretében.

**Kapcsolat:** sjryan@limerickcity.ie  
**Internet:** www.lmdpo.com



A bunlickyi szennyvíztisztító

(<sup>1</sup>) LE (lakosegyenérték): az egy lakosra eső napi vízfogyasztásnak vagy azzal egyenértékű vállalati és egyéb közösségi vízfogyasztásnak megfelelő mértékegység.

(<sup>2</sup>) BOI (biológiai oxigénigény): a vízminőség és a szennyvíz biológiai tisztításának különböző szakaszai során elért tisztaság mértékegysége.



## Madeira (Portugália)

## „A Kohéziós Alap mint a legkülső régiók fenntartható fejlődésének eszköze”

João Reis, Madeira Autonóm Régió kikötői hatóságának elnöke



A fenntartható fejlődés elérésében az Európai Unió távoli és szigeti régiói – köztük Madeira Autonóm Régió (RAM) – azok, amelyek nagyon nagy mértékben

függnek a megközelíthetőségüktől. Tudatában léve e realitásnak, az Unió pénzügyileg hozzájárul az infrastruktúráik kiépítéséhez és modernizálásához. E tekintetben a Kohéziós Alap különösen egyértelmű szerepet játszik, és ennek egyik legutóbbi bizonyítéka a madeirai nemzetközi repülőtér bővítése.

Az olyan szigeti és távoli régiókban, mint amilyen Madeira is, a kikötői infrastruktúrájának is fontos szerep jut. A kikötő mindenekelőtt a rendszeres áruforgalom helye, de az idegenforgalmi ágazat fejlődésének is fontos tényezője, különös tekintettel a túrahajókra és a hozzájuk kapcsolódó tevékenységekre.

Madeira fő kikötői infrastruktúrája, a Funchal kikötő létezése során mindig megfelelően töltötte be ezt a funkciót mind az áru-, mind az utasforgalom tekintetében. Ennek ellenére a régió által az elmúlt évtizedekben tapasztalt általános fejlődés a hajó-, áru- és utasforgalom növekedését eredményezte, ami miatt – a kikötő fizikai korlátait tekintve – lelassultak a kikötői műveletek, konfliktus keletkezett a különféle közlekedési módok között, és általában véve romlott a szolgáltatások minősége és versenyképessége. A regionális hatóságok is megoldást fogalmaztak meg a RAM kikötői infrastruktúrájának integrált fejlesztési terve (Plano de Desenvolvimento Integrado das Infraestruturas Portuárias) keretében, amelynek célja egyrészt a jelenlegi kényszerítő körülményekre adott közvetlen válasz, másrészt a régió felkészítése a hosszabb távú kihívásokra.

Az elfogadott változat tartalmazta a Caniçal kikötői infrastruktúrája esetében már megtörtént, s eredetileg az ipari zóna igényeinek kiszolgálását célzó befektetések kihasználását. Az ötlet szerint Caniçal kikötőjét berendezések vásárlásával, mólók építésével és feltöltésekkel Madeira új kereskedelmi kikötőjévé alakítják át, amelynek mérete lehetővé teszi a jelenlegi és jövőbeni forgalom felvé-

tétét. Ezzel párhuzamosan Funchal kikötője felszabadul a kedvtelési hajózás és az ahhoz kapcsolódó idegenforgalmi tevékenységek céljára. A kikötői hatóság így benyújtotta a Bizottsághoz a Caniçal kereskedelmi kikötőjének megépítését célzó projektet 73,5 millió euró összköltséggel, amely számára 42,6 millió eurót hagytak jóvá a Kohéziós Alap társfinanszírozásában.

Jelenleg a nemzeti hatóságok tovább folytatják három másik projekt vizsgálatát, amelyek a magasabb szintre emelt fejlesztési terv szerves részét képezik. Az e három projektben tervezett beavatkozások között van a Porto Novo-i kikötő logisztikai támogató zónájának létrehozása, Funchal kikötőjének kedvtelési célokra való átalakítása (a túrahajók és az idegenforgalomhoz kapcsolódó hajózási tevékenységek kiszolgálása – a RAM idegenforgalmi fejlesztési tervével összhangban), és végül: Porto Santo sziget kikötőjének fejlesztése (kedvező feltételek létrehozása az utasforgalom, valamint a kedvtelési és idegenforgalmi célú hajózás számára).

A projektek konkretizálása lehetővé teszi, hogy Madeirán létrejöjjön az optimalizált és megfelelően integrált közlekedés logisztikai láncolata, csatlakozva így az Unió egyik alapvető célkitűzéséhez, az állampolgárok érdekét szolgáló gazdasági, társadalmi és területi kohézió megerősítéséhez.

**Kapcsolat:** joaoreis@apram.pt

**Internet:** <http://www.portosdamadeira.com>



Caniçal kikötője

## GÖRÖGORSZÁG

### A Patraszt elkerülő út



**Összköltség:** 68 810 508 EUR  
**Támogatható költség:** 48 580 218 EUR  
**Kohéziós Alap:** 41 293 186 EUR

„A »PATHE«, Patrasz–Athén–Thesszalóniki útvonal Patrasz elkerülő új szakasza áldás a város és az utazók számára egyaránt. A régi főút a városon haladt át, dugókat okozva és megakadályozva a kikötő elérését. Görögország harmadik legnagyobb városa megszabadult a tranzitforgalomtól (napi 15 000 jármű), és csak 15 percig tart megkerülni, míg korábban egy órába telt áthaladni az agglomeráción. A 18,5 km hosszúságú kitérő (amelynek a felét a Kohéziós Alap finanszírozta) 12 alagutat, 8 viaduktot, 9 hidat és 5 csomópontot tartalmaz. A legnagyobb figyelmet a biztonságra és a környezetvédelemre fordították: fákat ültettek, terepet rendeztek, régészeti helyeket védtek meg, és a régi patraszi személerakót pihenőhellyé alakították át...”

**Dimitriosz Tassziopulosz**, tervezési osztályvezető, EYDE Motorway PATHE  
[pathe@tee.gr](mailto:pathe@tee.gr)

## ÍRORSZÁG

### A Heuston pályaudvar és a délnyugati vasúti folyosó



**Összköltség (1. időszak):** 135 800 000 EUR  
**EU-támogatás (1. időszak):** 75 000 000 EUR

„A Heuston pályaudvar és a délnyugati vasúti folyosó modernizálását célzó projekt elsőbbséget élvez a Dublin körüli vasúthálózat fejlesztése szempontjából. Az utasok számára megkönnyíti az elővárosi és a Dublin és Cork közötti intercitty vonatok megkülönböztetését is. Heuston vonatkozásában a projekt első szakasza az alábbi munkákat tartalmazta: új vágányok építése és jelzésekkel való ellátása, átjáróval az 5. és 9. peronok között, egy vágány meghosszabbítása Inchicore-ig, egy gyaloghíd átalakítása és az elárúsítóhelyek bővítése. A második szakasz során egy tehermentesítő vonalat helyeznek üzembe Inchicore és Cherry Orchard között, valamint két további vonalat Cherry Orchard és Hazelhatch között a délnyugati folyosó egész hosszában. Az ütemterv és a tervezett költségvetés betartásával 2004-ben befejezett Heuston terminál már teljes egészében működik.”

**Tom Finn**, tervezési igazgató, Iarnrod Eireann  
[tom.finn@irishrail.ie](mailto:tom.finn@irishrail.ie)

## SPANYOLORSZÁG

### A lindane kiküszöbölése



**Összköltség:** 47 692 231 EUR  
**EU-támogatás:** 38 153 785 EUR

„Az idők során egy lindane (HCH) nevű erős rovarirtó szert gyártó üzem hatalmas területen elszennyezte a Nervión-Íbaizabal bal partját, és veszélybe sodorta a bilbaói agglomeráció lakosságát. A probléma megoldása érdekében a baszk önkormányzat úgy határozott, hogy rendkívül biztonságos lerakóhelyre kell vinni a lindane-nal és nehézfémekkel szennyezett földet, és olyan kezelőüzemet kell mellé építeni, amely képes megsemmisíteni a HCH-t. A 12,5 millió euró befektetéssel felépült üzem 3200 tonna lindane-t kezel 1999 és 2001 között, ami lehetővé tette 191 480 m<sup>2</sup> földterület megtisztítását és visszanyerését.”

**José Luis Aurrecoechea Urquijo**, általános igazgató, IHOBE, a baszk önkormányzat környezetkezelő állami vállalata  
[dgeneral@ihobe.net](mailto:dgeneral@ihobe.net)

## PORTUGÁLIA

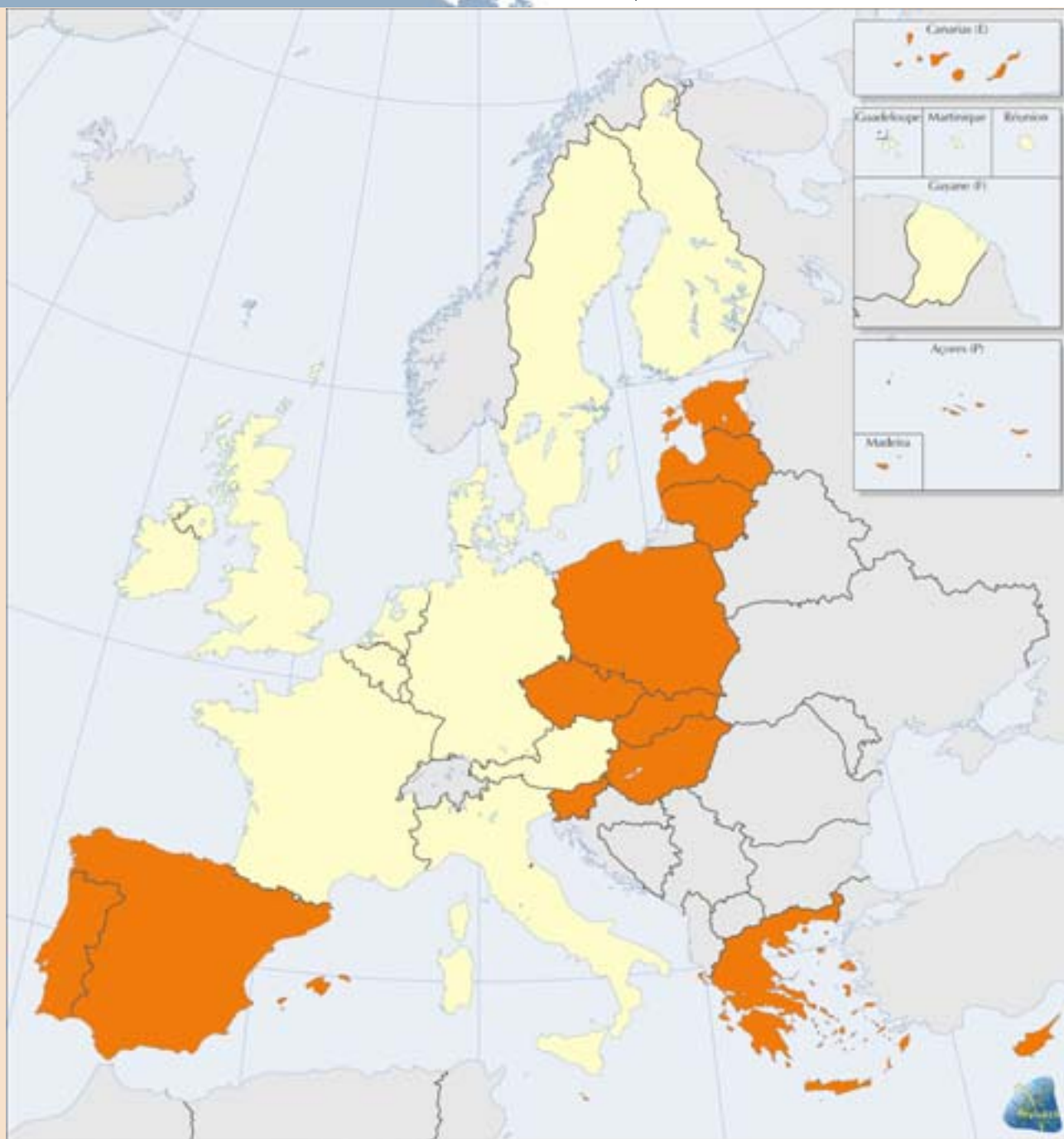
### Alto Zêzere e Còa több települést érintő vízellátási és víztisztítási rendszere



**Összköltség:** 178 403 880 EUR  
**EU-támogatás:** 112 394 450 EUR

„Alto Zêzere e Còa több települést érintő vízellátási és víztisztítási rendszere (Sistema Multimunicipal de Abastecimento de Água e de Saneamento) a Guarda kerületben és a Castelo Branco kerület egy részében működik (Beira Interior, Középső Régió). A Kohéziós Alap e projektjének célja a körzetben a kommunális vízfogyasztás iránti – mennyiségi és minőségi – igényeknek való megfelelés, a szennyvízkezelés hiányosságainak orvoslása, különösen az ipari szennyvíz tekintetében. A tartós kezelés biztosításával és optimális megoldások elfogadásával e területen a projekt segíti javítani a környezetet és a lakosság életminőségét, és így kedvez a régió szociális és gazdasági fejlődésének is. Külön kiemelésre méltó, hogy a projekt hozzájárul az ipari szennyezés csökkentéséhez és az ökoszisztémák megővéséhez.”

**Arménio de Figueiredo**, mérnök, az Águas do Zêzere e Còa S.A. igazgatótanácsának elnöke  
[a.figueiredo@adp.pt](mailto:a.figueiredo@adp.pt)



## A kohéziós országok (2004–2006)

- A Kohéziós Alap kedvezményezett tagállamai
- Más tagállamok



### Inforegio weboldal

Az Inforegio weboldala átfogó képet nyújt az európai regionális politikáról. A legfrissebb információk a „Newsroom” oldalon találhatók:

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

Európai Bizottság,  
Regionális Politikai Főigazgatóság  
01. egység – „Tájékoztatás és kommunikáció”  
Thierry Daman  
41, avenue de Tervuren, B-1040 Brussels  
Fax: +32 2 296 60 03  
E-mail: [regio-info@cec.eu.int](mailto:regio-info@cec.eu.int)  
[http://europa.eu.int/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm)

Tájékoztatás az Európai Unió regionális támogatásairól:  
[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-8219

© Európai Közösségek, 2004

A sokszorosítás a forrás feltüntetésével engedélyezett.



**Kiadóhivatal**  
*Publications.eu.int*