



hu



Európai Unió
Regionális politika

info regio

| 18. szám | 2005. december | **panorama**



**A regionális fejlődés
hajtóereje: a szállítás**

Tartalom

A regionális fejlődés hajtóereje: *a szállítás*

Szállítási infrastruktúrák: a növekedés és a kohézió összehangolása Európában

A regionális gazdasági növekedés számára elengedhetetlen szállítási infrastruktúrák csak bizonyos feltételek mellett járulnak hozzá a szociális kohézióhoz.

A környezetbarát szállítás az európai politika egyik prioritása

A környezetbarát szállítási módok támogatása a fenntartható fejlődés közösségi stratégiája négy alappilléreinek egyike. Egész pontosan az európai politika egyik kulcsfontosságú célkitűzését a szállítások növekedésének és a gazdasági növekedésnek a szétválasztása képezi.

Tanúbizonyság: A Duna menti országok

Akcióban a ERFA: Franciaország, Egyesült Királyság, Görögország, Finnország

Tanúbizonyság: Az északnyugat-európai Interreg IIIB

Riport: Algarve vasútvút előtt

A szállítások modernizálása egybeesik Portugália déli részének új szociális-gazdasági útszakaszával.

Tanúbizonyság: Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Finnország

Tanúbizonyság: Spanyolország

Akcióban a Kohéziós Alap és az ISPA

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotók (oldalak): Európai Bizottság (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDD (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

Borító: A belfasti kikötőn áthaladó konténerek (Egyesült Királyság).

E szám szerkesztésében részt vettek: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Felelős szerkesztő: Thierry Daman, Európai Bizottság, Regionális Politikai Főigazgatóság
Ez a magazin angol és francia nyelven jelenik meg, újrahasznosított papírra nyomtatva.

A tematikus dosszié az Európai Unió 19 nyelvén, a:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm című weboldalon érhető el.

A kiadvány szövegei jogilag nem kötelező érvényűek.

Szállítási infrastruktúrák: a növekedés és a kohézió összehangolása Európában

Yves Crozet ⁽¹⁾

A regionális gazdasági növekedés számára elengedhetetlen szállítási infrastruktúrák csak bizonyos feltételek mellett járulnak hozzá a szociális kohézióhoz.



A Bilbao–Santander-autópálya egyik hídjá (Spanyolország)

Az 50-es évek végén létrehozott Európai Gazdasági Közösség már a kezdetektől fogva a tagországok eltérő életszínvonalának problémájával szembesült. Az egy lakosra eső GDP akkoriban érezhető eltéréseket mutatott, például Németország és Olaszország között. Ezek az eltérések ráadásul még nagyobbak voltak, ha az egy lakosra eső regionális GDP-t hasonlították össze: Baden-Württemberg vagy l'Île-de-France sokkal gazdagabbak voltak, mint Puglia vagy Szicília. Ez a létfontosságú kérdés az Európai Unió minden újabb bővítésekor felvetődött. Az Unióhoz fokozatosan csatlakozott országok (Görögország, Spanyolország, Portugália, Lengyelország...) régiói között olyanok is voltak és vannak, amelyekben az egy lakosra eső GDP több mint 15-ször kisebb a leggazdagabb régiókhoz képest.

Mivel az Európai Unió egyik célkitűzése a tagországok életszínvonalának a közelítése, e helyzet eltérése ugyanúgy elfogadhatatlan, miként az is, hogy mindez kizárólag az elmaradott övezetekből a dinamikus övezetek felé migráló emberáradatokkal önmagától oldódjon meg. Az Európai Unió egyik prioritásává vált a nehézségekkel küzdő régiók számottevő – sőt a többi régióhoz lehetőleg gyorsabb – gazdasági növekedésének a megteremtése. Ebből a szempontból, a szállítási perspektíváknak fontos szerepet szánunk: a gazdasági növekedést összhangba kell hozniuk a szociális kohézióval.

Jóllehet, nem „lehetetlen küldetésről” van szó, mégis ki kell hangsúlyozni, hogy az infrastruktúrák fejlesztése nem tekinthető csodaszernek. A regionális gazdasági növekedés számára elengedhetetlen szállítási infrastruktúrák csak bizonyos körülmények között járulnak hozzá a szociális kohézióhoz.

Növekedés és konvergencia: a szállítási infrastruktúrák kettős feladata

A piacgazdaságokban a gazdasági növekedés nem csak a műszaki haladáson és az ebből származó nagyobb munkatermelékenységén alapszik. Amint a politikai gazdaságtan két nagy alapító alakja: Adam Smith és David Ricardo már a legelején rámutatott, ebben a nemzetközi munkamegosztás is nagy szerepet játszik. Még a műszaki haladást nélkülöző világban is, az eltérő termelési költségekkel rendelkező övezetek közelítése egymáshoz – akár önmagában véve is – közös haszonnal járó tényező. A jelenkori közgazdászok munkái ezen úttörők megérzését később megerősítették, és mindez a híres „HOS-” (Heckscher, Ohlin, Samuelson) tétel megszületését eredményezte: a javak és szolgáltatások szabad áramlása ellensúlyozhatja a különböző területek termelőeszközökkel való ellátottságában fennálló egyenlenségeket. Annak ellenére, hogy rendkívül hajlamosak vagyunk erről elfelejtkezni, ezt mégis mindennap tapasztaljuk. Minden egyes alkalommal, amikor kávét vagy teát iszunk, vagy amikor autónkat használjuk, olyan termékeket fogyasztunk (trópusi eredetű termékek, kőolaj), amelyeknek az előállítása szinte teljesen eltűnt Európából, de a nemzetközi munkamegosztás mégis a rendelkezésünkre bocsátja őket.

Ebből a szempontból a szállítási infrastruktúrák kulcsfontosságú szerepet töltenek be: lehetővé teszik az áruk mozgását és a területek összekapcsolását. A német autókat, a svéd bútorokat vagy a finn telefonokat, a spanyol gyümölcsöket és zöldségeket, az olasz ruházati cikkeket egész Európában árulják. A szállítóeszközök fejlődése bővíti a termelők ügyfélkörét, ez pedig nagy szériájú gyártást, tehát kisebb egységköltséget jelent. Mivel ez

⁽¹⁾ A gazdaságtudományok professzora a Lyon 2 Egyetemen, a LET (Szállítások Gazdaságtanának Laboratóriuma) igazgatója, UMR CNRS 5593. szám (www.let.fr).

utóbbi sokkal jelentősebb, mint a szállítási költségek ezzel egyidejű emelkedése, a rendszer legnagyobb nyertese a végfogyasztó. A fogyasztó már egy olyan változatos ipargazdaságban él, melyben az európai országok közötti „apró eltérések” cseréje dominál. A német autós spanyol autót is vásárolhat, míg a francia nyenc olasz borokat is megkóstolhat...

A szállítási infrastruktúrák legelső feladata tehát az irányított költségsökkentéshez és az ebből származó gazdasági növekedéshez való hozzájárulás. De szerepük nem csak erre szorítkozik, hisz figyelembe kell venniük a területeken megjelenő konkrét következményeket. A tapasztalat azt mutatja, hogy magától értetődő megközelíthetőségi okokból, a termelési és a fogyasztási központoknak az a tendenciája, hogy a legjobb teljesítményű infrastruktúrák közelébe kerüljenek. A vasútvonalak 19. századi, valamint az autópályák és a repülőtér 20. századi megépítése megerősítette ezt a felismerést: a szállítási infrastruktúráknak érezhető pozitív hatásuk van a fejlődésre és a területek jobb rangsorolására. Ebben a „játékban”, a jobb közlekedési hálózattal rendelkező régiók az elszigetelt övezetekenél jobban járnak. Ezzel magyarázható, hogy a szállítási infrastruktúrák átadása és finanszírozása már nagyon régóta az államok kulcsfontosságú feladatai közé tartozik. A nemzeti egység konszolidálása, valamint területeik minél jobb behálózása érdekében már régóta felvállalták – vagy közelről nyomom követték – a csatornák, a vasútvonalak és az autópályák megépítését.

Az Európai Unió is ugyanezzel az elvárással találkozott. Amint azt a MacDougall-jelentés⁽²⁾ már 1977-ben jelezte, a perifériás és az elmaradott régióknak modern szállítási infrastruktúrákkal kellene rendelkezniük, hogy a piacokhoz csatlakozhassanak, úgy saját áruellátásuk, mint helyben termelt javaik értékesítése érdekében. A szállítási infrastruktúrák finanszírozása ennyiből a közösségen belüli szolidaritás kulcskérdésévé vált. Mivel az interszociális szolidaritás a tagországok döntő kompetenciája maradt (szociális biztosítások, a legjobban rászorulókat támogatása), az interregionális szolidaritás volt az a mozgatórugó, melyet Európa – az életszínvonalak konvergenciája révén – a szociális kohézió előmozdításához használt. Eszerint, az olyan országok, mint: Görögország, Spanyolország⁽³⁾ vagy Portugália, nagy összegekkel részesültek az európai pénzalapokból (állami támogatások és EBB-kölcsönök), közúti és vasúthálózatuk feljavítása érdekében. A tíz új tagország – valamint a tagjelölt



Aalborg (Dánia): a regionális repülőterek ösztönzik a gazdasági fejlődést

országok – esetében is ez jelenleg is folytatódik, még ha kisebb mértékben is. A szállítási hálózatok feljavítása és összekötése a közösségi szolidaritás konkrét formáját jelenti. Ezt bizonyítja a nagy európai „folyosók” megjelenése, vagy újabban, a Van Miert-jelentés⁽⁴⁾. Az utóbbi több mint húsz nagy infrastruktúra-projekt társfinanszírozását ajánlja Európa számára, mivel ezek elengedhetetlenek a határokon átvívelő, azaz a nemzetközi projektek, törekvések, kapcsolatok számára.

A kohézió és a polarizáció összehasonlítása

A szállítási infrastruktúrák kulcsfontosságú gazdasági és szociális szerepét bevezető okfejtést látva, szükségessé válik a nagy munkálatok programjainak újraindítása. A Van Miert-jelentés projektjei megérdemlik azok érvénybe léptetését, és meg kell hozni az ehhez szükséges költségvetési és finanszírozási döntéseket. De honnan származik az az érzés, hogy Európa és számos tagország tétozódik, mielőtt belevágná ezek kivitelezésébe? Minek vélhető az a fülünkbe jutó suttozás, hogy a szállítási infrastruktúrák nem tekinthetők csodaszernak? Hogy a várt hatások, a növekedés és a kohézió nem fognak időben megjelenni? Hogy főleg környezetvédelmi téren, kellemetlen következmények is megjelenhetnek? Ezeket a kérdéseket nem lehet elhallgatni, vagy egyszerűen leseperni az asztalról. Épp ellenkezőleg, figyelmes vizsgálódást követelnek, mivel ezek vezetnek a szállítási infrastruktúrák kettős feladatának sikerét megteremtő feltételek felismeréséhez.

Először foglalkozunk inkább azokkal a kérdésekkel és fenntartásokkal, melyek az új szállítási infrastruktúrák elindítása előtt, az állami vagy magánfinanszírozók fejében megfordulhatnak.

Az első fenntartás műszaki és gazdasági természetű: vajon a projekt tervezői által bejelentett forgalom beigazolódik-e a projekt elindítása után? Az elmúlt években számos példa bizonyította, hogy az előrejelzések a túlzott optimizmus hibájába estek: az Eurotunnel, az M1-es autópálya Magyarországon, a Rajna–Majna–Duna-vízi út..., megannyi olyan befektetés, melynek eredménye nem érte el az elvárások szintjét. Ez pedig a döntéshozók kockázatokat illető bizalmatlanságához (az építkezés valós költsége, a tényleges forgalom...) és a végső döntés elnapolásához vezetett, amint ezt az Olaszország és Franciaország közötti új vasúti összeköttetés példája is mutatja.



A droghedai (Írország) új vasúti raktár

⁽²⁾ Európai Bizottság „A kutatócsoport jelentése a közfinanszírozás európai integrációban betöltött szerepéről” (MacDougall-jelentés), Brüsszel, 1977.

⁽³⁾ A csatlakozása utáni években – több mint egy évtizeden át kapott – európai támogatások Spanyolország GDP-jének több mint 1%-át jelentették.

⁽⁴⁾ Európai Bizottság „A transeurópai szállítási hálózatok prioritást élvező projektjei 2020-ig – A magas szintű csoport jelentése”, Brüsszel, 2003.

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

A második fenntartás a környezetvédelemmel kapcsolatos. Az infrastruktúrák – főleg a kikötői és autópályás rendszerek – fejlesztésével vajon nema környezetre káros mobilitás kialakulását bátorítjuk-e? Ha az érzékenyebb területeket egy autópálya vagy egy vasútvonal már átszeli, az ezek mentén lakók minden új projekt hallatán nyugtalankodni kezdenek, még akkor is, ha csak egy egyszerű útszélesítésről van szó.

A harmadik fenntartás szociális és helyi természetű. Valójában kinek válnak hasznára egy újabb szállítási infrastruktúra jótékony hatásai? A várt „strukturáló hatások” nem bizonyulnak-e inkább destruktív hatásoknak? A perifériás régió kibontakozását segítő új autópálya vajon nem inkább a munkahelyek és a lakosok egy részének fejlettebb övezetek felé történő elköltözését fogja-e felgyorsítani? Ebben az esetben az életszínvonalak várt konvergenciája lényegében a munkaerő mobilitásával fog történni, eltávolítván minket a szolidaritás értelmétől.

Ezek jogos fenntartások. Amint Európa lakossága egy kvázi-stabilitási szakaszba jut, abban a pillanatban, amikor a fenntartható fejlődés elvei érvényesülni fognak, a szállítási infrastruktúrát többé nem kell olyan varázspálcaként mutogatni, amely minden probléma megoldására képes. Világos kell, hogy legyen, hogy egyes projekteket – még azokat is, amelyeket alkalom szülte lobbik erőteljesen támogatnak – esetleg el kell vetni vagy későbbre kell halasztani. A bőkező forgalom-előrejelzések burjánzásával szembesülve a fenntartásoknak kell főszabállyá válniuk. Ugyanakkor nem kellene arra a következtetésre jutni, hogy Európának többé nem kéne újabb szállítási infrastruktúrákat finanszírozni. Ezek – szociális és gazdasági okokból – mindig szükségesek, de tanulmányozásukat és időzítésüket bizonyos feltételek figyelembevételével kell végezni.

Először is különbséget kell tenni a legfejlettebb övezetek országai, valamint azon tagállamok között, ahol az életszínvonal még mindig alacsonyabb az európai átlagnál. A környezetvédelem nevében mondjuk Lengyelországnak vagy Görögországnak nem kellene megtiltani, hogy modern autópálya-hálózatot építsenek ki maguknak. Mindnyájan jól tudjuk, hogy a személyek és a javak mobilitása a gazdasági növekedés igen fontos tényezője. Ezt a tanulságot nem kellene elfelejteni. Ha szükségessé válik is az alacsony forgalmú infrastruktúrák túlzott befektetéseinek és szubvencionálásának elkerülése, ettől még sem az új, sem pedig a régi tagországokban nem kell számítani a befektetéseket. A köz- és magán-szféra közötti



A pratói (Olaszország) vasút-közút intermodális platform

partnerségek (francia és angol rövidítéssel: PPP) fejlődése a jó és a rossz infrastruktúra-projektek közötti választás kiváló eszköze manapság. Ennek a módszernek köszönhetően könnyebben fel lehet ismerni a kockázatokat, és optimálisabb módon el lehet osztani őket a projekt szereplői között. Főleg a civil közösségek kell, hogy nagyon világos álláspontot képviseljenek a forgalom kockázatainak kérdésében: készen állnak ennek felvállalására vagy sem?

Ezt követően tisztázni kell a gazdasági növekedés és a szociális kohézió terén érezhető hatásokat. Az általános javulás ígérete helyett helyénvalóbb az újabb infrastruktúra létrehozásakor keletkező polarizáció jövőbeli hatásainak az ismertetése. Az újabb forgalmi áradat pozitív és negatív következményei heterogén módon oszlanak majd el az illető térségben. Ahelyett, hogy általánosságban említenék a „strukturáló hatásokat”, sokkal helyénvalóbb a szállítási és a földrajzi elhelyezkedés közötti kölcsönhatásokat szimuláló modellekre való hivatkozás, a győztesek és a vesztesek bemutatása érdekében. Ha ezek nem a demokrácia legérdekesebb formáját képviselik, az eljárások több-kevesebb sikerrel járó alkudozáshoz vezethetnek, mivel ezek kikerülhetetlen vitapontok.

Következésképp, a szállítási infrastruktúrák gazdasági növekedésre és szociális kohézióra kifejtett hatásának kérdése manapság másképp tevődik fel. Annak ellenére, hogy az alapvető mechanizmusok ugyanazok maradtak (a gyártási költségek csökkenése, az ügyfélkör bővülése és a polarizáció), velejáróik heterogén jellege miatt mélyrehatóbb magyarázatot érdemelnek.



Légpárnás hajóval történő szállítás Kalmarban (Svédország)

Aki szállításra költ, az régiót fejleszt: mindez az EBB egyik elve és egyik prioritása

Az EU célkitűzéseinek szolgálatába állított, 2004-ben adott 43,2 milliárd eurós kölcsöneivel, az Európai Beruházási Bank (EBB) az Európai Unió vezető pénzügyi intézménye. A bank egyik legfőbb tevékenysége a szállítási szektorban végzett befektetések támogatása.

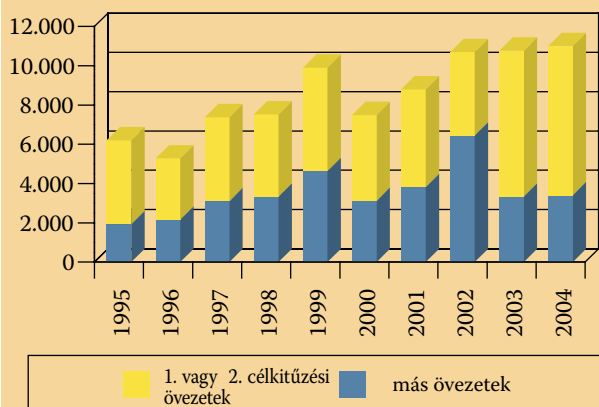
Az EBB a transzeurópai közlekedési hálózatok legfontosabb pénzkölcsönzőjévé vált: több mint 60 milliárd eurót fektetett be 1993 óta ebbe a szektorba. Mivel e projektek majdnem mindig nagyméretűek és nagyon komplexek, gyakran nagy szociális vitákat és környezeti kihívásokat gerjesztenek. Kivitelezésük jelentős késlekedések kockázatát hordozza, ebből kifolyólag nagyon jól elő kell készíteni őket, és biztosítani kell a nyomon követésüket.

Az utóbbi tíz évben az EBB a szállítás minden szektorát érintő projektnek adott finanszírozást. Közutak (utak és autópályák építése, a görög, spanyol, de főleg a portugál úthálózat feljavítása); vasutak (a klasszikus vasúti pályák modernizálása és újabb TGV-vasútvonalak építése Franciaországban, Belgiumban, Spanyolországban, Olaszországban, valamint Hollandiában és az Egyesült Királyságban); tengeri szállítás (a kikötői infrastruktúrák bővítése vagy modernizálása, elsősorban Hollandiában, Portugáliában, Spanyolországban, Görögországban és Svédországban); légi szállítás (a repülőtéri berendezések feljavítása, például Olaszországban, Görögországban, Németországban és Írországban) egyaránt a támogatott területek között van. Az EBB jelenléte ugyanakkor az új tagországokban is jól érzékelhető, midőn a nemzetgazdaság megerősítését szolgáló előfeltétel, azaz a különféle szállítási infrastruktúrák kiépítését támogatja.

A bank ugyanakkor a városi szállítás projektjeit is támogatja. Az elmúlt öt évben 10,7 milliárd eurót fordított az ilyen típusú projektekre: az összeg 92%-a a közhivataloktól származó műveleteket finanszírozott. A magánszállítás közszállítássá való átalakításának előmozdításával és a zsúfoltság csökkentésével próbálkozó projektek nemcsak a levegő minőségének javítását és a zajártalom csökkentését célozzák, hanem az éghajlati változások ellen is megpróbálnak harcolni, az energetikai hatékonyság növelésével és a CO₂-kibocsátás csökkentésével. Mindezek tulajdonképpen az életminőség javulásához járulnak hozzá.

Az EU régióiban végzett nagy szállítási befektetések hozzájárulnak a területi kohézióhoz, és fokozzák a kibővült Unió régióinak a versenyképességét. A személyek és a javak tagországok közötti mozgását megkönnyítő szállítási befektetéseknek alapvető szerepük van a belpiac ösztönzésében és az európai kohézió javításában. A szállítási szakterületnek nyújtott EBB-kölcsönök jelentős része a fejlődésben elmaradottabb régiók felé irányul.

Szállítás (1995–2004): a kölcsönök eloszlása az EU-25-ben, az övezetek besorolása alapján (millió euróban)



Az EBB egyik elsődleges feladata az EU azon szociális és gazdasági kohéziójának támogatása, mely hozzájárul a regionális egyenlőtlenségek csökkentéséhez. A bank regionális fejlesztést támogató profilját 1958-as létrehozása óta folyamatosan hangoztatták, és az Unió 25 tagországra történő kibővítése után ismét megerősítették.

2004-ben, a regionális fejlesztés számára adott EBB-kölcsönök teljes összege meghaladta a 28 milliárd eurót, ami a bank EU-25-nek adott összkölcsönei 70%-át tették ki. A szállítási szektor befektetései a regionális fejlesztésnek nyújtott támogatás 40%-át jelentették. A strukturális alapokból részesülő régiókban a szállítási szektornak nyújtott kölcsönök több mint fele a vasutakat illette, kiemelten juttatva a városi és elővárosi vasúti szolgáltatások számos projektjének (villamosok, metrók, külvárosi gyorsvasút-hálózatok fejlesztésének).

A közösségi politikáknak és célkitűzéseknek nyújtott banki támogatás a minőségi projektek finanszírozásán alapszik. Ahhoz, hogy az EBB által nyújtott pénzügyi támogatásra kiválasztható legyen, minden egyes projektnek bizonyítania kell úgy gazdasági, mint környezetvédelmi fenntarthatóságát, és pénzügyileg és műszakilag egyaránt megvalósíthatónak kell lennie. A projekteket kiválasztó banki eljárás egyik része e különféle szempontok ellenőrzése, valamint a szabályozási keretek, az illető szektor befektetési tervezetei és az ezek gyakorlatba ültetésére szolgáló időzítés felülvizsgálata. Ebben a kiválasztási szakaszban a banknak fontos tanácsadó szerepe van a projekt tulajdonosi körben, ami az EBB egyik hozzáadott értéke, különösképpen az Unió legelmaradottabb régióiban.

Ha a közösségi intézmények együttműködnek egymással

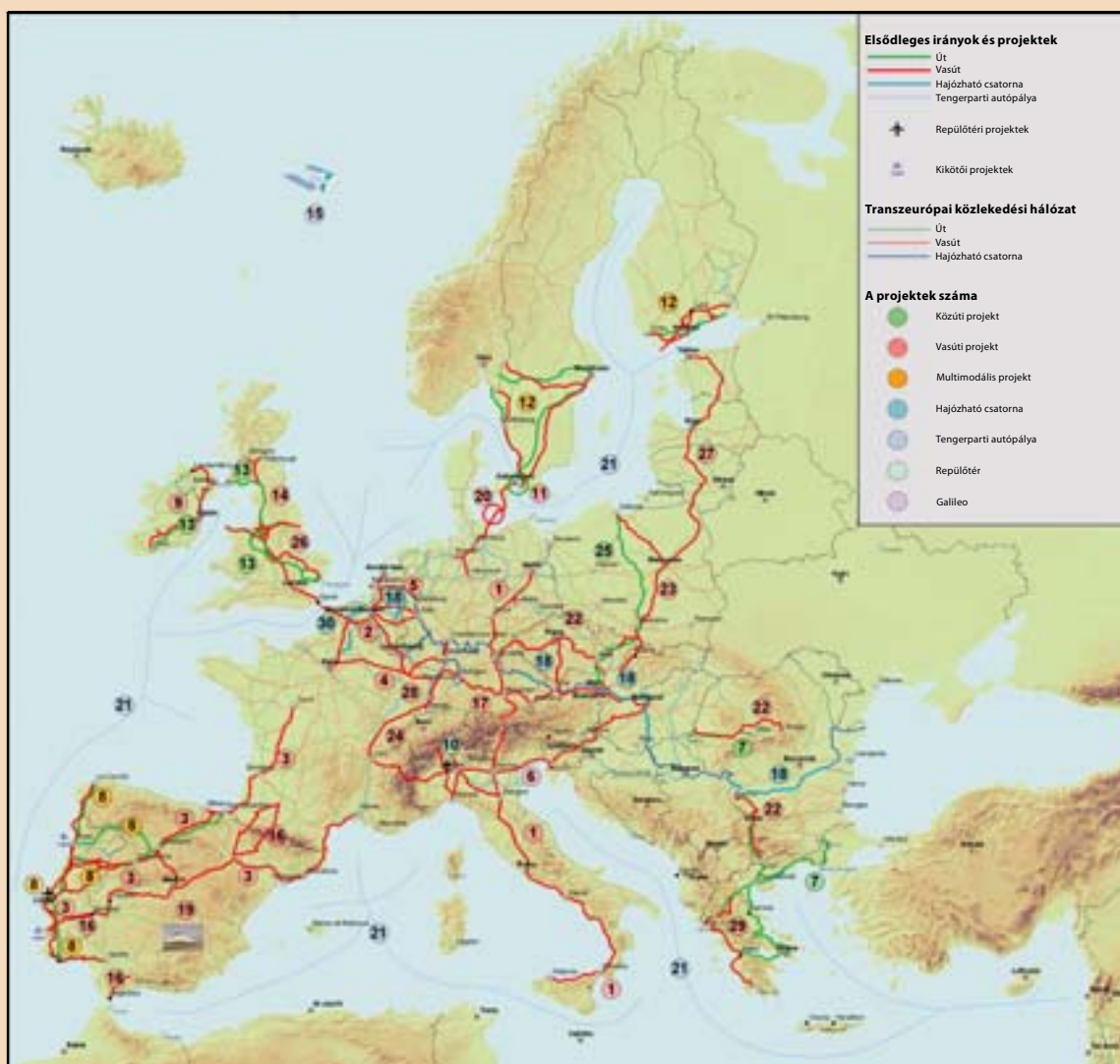
Az idők során az EBB és a Bizottság közötti kapcsolatok folyamatosan mélyültek, különösképpen a regionális fejlesztés vonatkozásában. 2000-ben, a bank és a Bizottság egy olyan együttműködési keretegyezményt írtak alá, mely formalizálja e kapcsolatokat, és amelynek segítségével megvizsgálhatják, hogy az EBB-kölcsönök és a Bizottság tartalékai hogyan egészíthetnék ki egymást.

A rendelkezésre álló erőforrások felhasználásának optimalizálása érdekében az EBB hozzájárul a regionális fejlesztés programjainak előkészítéséhez és végrehajtásához. A Bizottság felkérésére a bank egyes EU-támogatásokat élvező projekteket is szakvéleményez. 2004-ben a bank 33 finanszírozási kérést vizsgált meg. Ebben az együttműködésbe a projektek társfinanszírozása is beletartozik: e rész azokban az új tagországokban, melyek észrevették az európai támogatások számottevően megnövekedett lehetőségeit, egyre fontosabbá válik.

Ebben az összefüggésben egy új segítségnyújtási eszköz bevezetésével (a „JASPERS”-zel – Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/Közös segítségnyújtás az európai régiók projektjeinek támogatására), a bank és a bizottság még jobban megerősíti majd a köztük kialakult együttműködést, annak érdekében, hogy segítséget nyújthasson a tagországoknak a Regionális Fejlesztési és a Kohéziós Alap nagy projektjeinek a kiválasztásában és az előkészítésében. Mindez különösen fontos a szállítási területén, melynek projektjei gyakran nagyon összetettek, nagyszabásúak, és hosszú idő kell a kidolgozásukig.



A transzeurópai közlekedési hálózat (RTE-T): Elsődleges irányok és projektek



Az elsődleges irányok és projektek

1. A Berlin–Verona/Milánó–Bologna–Nápoly–Messina–Palermo vasútvonal
2. A Párizs–Brüsszel/Brüsszel–Köln–Amsterdam–London nagysebességűvasút-vonal
3. A délnyugat-európai nagysebességűvasút-vonal
4. A Kelet nagysebességűvasút-vonal
5. A betuwei vonal
6. A Lyon–Trieszt–Divaca/Koper–Divaca–Ljubljana–Budapest–ukrán határ vasútvonal
7. Az Igoumenitsa/Patra–Athén–Szófia–Budapest–autópálya
8. A Portugália/Spanyolország és Európa többi része közötti multimodális irány
9. A Cork–Dublin–Belfast–Stranraer–vasútvonal (átadva 2001-ben)
10. Malpensa (átadva 2001-ben)
11. Öresund fix összeköttetése(átadva 2000-ben)
12. Az északi vasúti/közüti háromszög
13. Az Egyesült Királyság/Irország/Benelux államok útvonala
14. A nyugati partvidék fővonala
15. Galileo
16. A Sines/Algiciras–Madrid–Párizs teherszállítóvasút-vonal
17. A Párizs–Strasbourg–Stuttgart–Bécs–Pozsony–vasútvonal
18. Au Rajna/Meuse–Majna–Duna folyamhajtócsatorna
19. A nagysebességűvasút-vonal interoperabilitása az Ibériai-félszigeten
20. A Fehmarn Belt–vasútvonal
21. Tengerparti autópályák
 - A Balti-tenger körüli autópálya (a Baltikum tagországait Közép- és Nyugat-Európa tagországaival köti össze, de útvonala áthalad az Északi-tenger/Balti-tenger-csatornán is (Kieli-csatorna);
22. Az Athén–Szófia–Budapest–Bécs–Prága–Nürnberg/Drezda–vasútvonal
23. A Gdańsk–Varsó–Brno/Pozsony–Bécs–vasútvonal
24. A Lyon/Genova–Bázel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen–vasútvonal
25. A Gdansk–Brno/Pozsony–Bécs–autópálya
26. Az Irország/Egyesült–Királyság/kontinentális–Európa út-/vasútvonal
27. A „Rail Baltica”: a Varsó–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki-vonal
28. Az „Eurocaprail” a Brüsszel/Brüsszel–Luxembourg–Strasbourg–vasútvonalon
29. A Jón/Adriai-tenger intermodális folyosó vasútvonala
30. A Szajna-Escaut folyami csatorna

(Hiv.: a 2004. április 29-i 884/2004/EK határozat)

Fontosabb városok

- Főváros
- > 500 000 lakos
- 100 000 – 500 000 lakos
- 50 000 – 100 000 lakos
- < 50 000 lakos

©EuroGeographics 2001 az adminisztratív határokat tekintve
Cartography: Közlekedési és Energetikai Főigazgatóság, 2004/10/26

A környezetbarát szállítás az európai politika egyik prioritása

A környezetbarát szállítási módok támogatása a fenntartható fejlődés közösségi stratégiája négy alappilléreinek egyike. Egész pontosan, az európai politika egyik kulcsfontosságú célkitűzését a szállítások növekedésének és a gazdasági növekedésnek a szétválasztása képezi.



Modernizált folyami csatorna Coevorden (Hollandia) közelében

A modern szállítási infrastruktúra-hálózat alapvető fontosságú a társadalom és a gazdaság megfelelő működéséhez. Ez lehetővé teszi a javak, szolgáltatások és személyek szabad áramlását, és előmozdítja a régiókon belüli és a régiók közötti kommunikációt. Ugyancsak ez biztosítja a munkavállaláshoz, a tanulmányokhoz és a szabadidős tevékenységekhez elengedhetetlen mobilitást. Következésképp, a szállításokba történő befektetés az Európai Unió strukturális és kohéziós politikáinak régi prioritása.

A szállítások azonban az egészséget és a környezetet is erősen befolyásolják, különösképpen az éghajlati változások, a levegőszennyezés, a zaj, a területfoglalás és a természeti környezet megzavarása vonatkozásában. A szektor nagy fosszilis-üzemanyag- és más, fogyóenergiaforrás-fogyasztó. Sőt, az elhalálozások egyik fő okát mindig a közlekedési balesetek jelentik. Az okozott gazdasági veszteségeken kívül e problémák a fenntarthatóság alapvető kérdését is felvetik. A szállítások fejlesztésének tendenciái azt mutatják, hogy a bevett szállítási szokások és politikák „ne szólj bele” jelszava tovább él.

A szállítások növekedése folytatódni fog. A személyszállítást illetően a döntő tényező a gépjárművek kihasználtsági foka. Annak ellenére, hogy a gépjárművekkel való ellátottság szintje az Európai Unió legtöbb országában stabilizálódni látszik, az új tagországokban még sokáig nem ez lesz a helyzet. 2010-ig, a kibővült Unió gépkocsiparkjának számottevő növekedésére lehet számítani. Az áruszállításban a növekedés és a modern nemzetgazda-

ságok jellemzői (a „határidőre” történő szolgáltatás rendszere) növelik a teherforgalmat. Ha csak a nehéz rakományok forgalmát vesszük számításba, akkor is majdnem 50%-os növekedésre számítanak 2010-ig, 1998-hoz viszonyítva.

Mivel a közúti és a légi szállítás növekedési aránya magasabb, a szállítási módzatoknál tapasztalható aránytalanság tovább nő majd. Ez pedig az üzemanyag-fogyasztás és a zajártalom, valamint a szállítási infrastruktúráknak szánt földterületek arányának növekedésével fog járni.

E diagnózis nem csupán az Európai Unióra jellemző: majdnem mindegyik fejlett gazdaságra érvényes. Még akkor is, ha a szállítások növekedésével járó negatív hatások elsimítására hozott intézkedések köre folyamatosan bővül. A környezet fenntarthatóságának követelményét és a szállítások megnövekedett igényeit a bevett szokások módosítása és a politikák reorientációja nélkül lehetetlen egyszerre teljesíteni. Eszerint a környezeti fenntarthatóság elvét a kohéziós politika keretében adott összes közösségi támogatás esetében figyelembe kell venni.

A göteborgi forduló

Miközben megerősítette a fenntartható fejlődés alapvető uniós célkitűzési jellegét, a 2001 májusában, Göteborgban tartott

Európai Tanács mindehhez alapvető elvárásként csatolta a környezeti fenntarthatóság elvét is, mint a versenyképességi és foglalkoztatási liszaboni stratégia újabb dimenzióját. Ugyanakkor a Tanács egy olyan környezetbarát szállítási politikát kért, mely képes megbirkózni az egyre növekvő és egyre zsúfoltabb közúti közlekedés kihívásaival: kezelni tudja a növekvő zaj és a levegőszennyezés problémáját, bátorítva a környezetbarát szállítási módokat, valamint a szociális és a környezetvédelemmel járó költségek beépítését a szállítási árakba. Ebben az összefüggésben, a környezetbarát szállítás a fenntartható fejlődés közösségi stratégiája négy alappillérenek egyikévé vált. Egész pontosan: a szállítások növekedésének és a gazdasági növekedésnek a szétválasztása az európai politika egyik kulcsfontosságú célkitűzése.

Környezetbarát szállítási rendszer kiépítése nemcsak az új infrastruktúrákba történő befektetéseket jelenti, hanem mindazokat a befektetéseket is, amelyek a már meglévő infrastruktúrákat hatékonyabbá és környezetbaráttá teszik. Következésképp, a fenntartható szállítás számos politika egyesítését követeli, ideértve a szabályozási eszközök elfogadását is (például a szállítások hasznélvezőinek fokozott szembesülését azokkal a „reális” árakkal, amelyek a külső negatív hatásokkal is számolnak, elsősorban az üvegházhatás vonatkozásában). Ez főleg a regionális politikával szoros kapcsolatban álló szakterületeket érinti (például a városfejlesztés irányításában).

Eszerint, a gazdasági és a szociális kohézióra alapuló regionális politikának a következőket kell figyelembe vennie: a finanszírozásra kerülő új infrastruktúrák környezeti fenntarthatóságát, elsősorban azokat, amelyek változást idézhetnek elő szállítási modellekben; azon műveleteket kell bátorítani, amelyek az olyan meglévő szállítási infrastruktúrák feljavítását célozzák, mint az „intelligens szállítási rendszerek”⁽¹⁾, valamint az interoperabilitást és intermodalitást támogató megoldások; a fenntartható városi szállításra kell helyezni a hangsúlyt; elsősorban olyan helyeken kell végrehajtania az infrastruktúrák kiépítését, ahol már léteznek gazdasági növekedést ösztönző tervek, intézkedések vagy feltételek.



Hasseltben (Belgium) a közszállítás már 1997 óta ingyenes



A szardíniai (Olaszország) „Zöld vonat” lehetővé teszi egy régi vasútvonal rehabilitálását

Ugyanakkor, egy környezetileg is fenntartható szállítási rendszer kiépítése hosszú folyamat. A szállításokra vonatkozó fehér könyvben⁽²⁾ a Bizottság minderre egy harmincéves határidőt tűzött ki magának. A célkitűzéseinek elérését szolgáló első intézkedéseket azonban már azonnal be kell vezetni. A Bizottság olyan önkéntesebb politikai kezdeményezések meghozatalának szükségességét is sürgette, amelyekkel korlátozni lehetne a szállítások növekedésével járó negatív következményeket. Főként a következő három cselekvéssorozatot javasolta: a) a közúti szállítások olyan szállítási módzatokká való átalakulásának bátorítása, melyek kevésbé ártalmasak a környezetre; b) olyan infrastruktúrák kiépítése, melyek a szállítási igények csökkenéséhez és olyan helyzet kialakulásához vezetnek, amikor az ügyfél által kifizetett ár az összes szociális költséget tükrözi; c) olyan cselekvések előmozdítása, melyek a városi környezetet és a területrendezést megfelelőbbé teszik.

A fenntartható szállítások érdekében fogantatott cselekvések a 2000–2006 időszak során

A Bizottság által elfogadott – a strukturális alapok 2000–2006-os⁽³⁾ időszakára vonatkozó rendelkezésekkel összhangban álló – felzárkóztatási irányelvek azt javasolják a tagországoknak, hogy a társfinanszírozott szállítási projekteket integrálják koherens, fenntartható szállítási rendszerekbe.

Ebből kifolyólag, a Bizottság 1999-es – jelen programozási időszak szállításaira vonatkozó – elsődleges javaslatának negyede a környezetbarát megoldásokra vonatkozik. Ez mindenekelőtt a szállítások ártó hatásainak csökkentéséből és a jobban támogatható szállítási módok használatának előmozdításából áll. Különösen a regionális fejlesztési programoknak kellene tiszteletben tartaniuk a üvegházhatást okozó gáz kibocsátás csökkentésére vonatkozó uniós vállalat, mely rendkívüli erőfeszítéseket kíván a közúti és a légi szállításnál. E célkitűzések nyomán követése azonban a tagországok kizárólagos felelősségebe tartozik.

⁽¹⁾ Az „intelligens szállítási rendszerek” (STI) kifejezés azon műszaki megoldások széles skáláját jelenti, amelyek a szállítási hálózatokat biztonságosabbá, hatékonyabbá, tartósabbá és ökológikusabbá teszik anélkül, hogy ehhez a már létező infrastruktúrákon feltétlenül módosítani kellene.

⁽²⁾ „Az európai szállítási politika 2010-ig: a döntés ideje”, COM(2001) 370.

⁽³⁾ Az 1260/1999/EK rendelet 10. cikkének (3) bekezdése.

Ezen irányelvek 2003-as felülvizsgálata a göteborgi Európai Tanács által elfogadott fenntartható fejlődés stratégiájának beépítését is célozta. A felülvizsgált irányelvek bevezetése és az ehhez javasolt elsődleges cselekvések azonban olyan határidőket követelnek, amelyek hosszabbak kell legyenek a jelenlegi programozási időszak lejártánál, ha tényleg azt akarjuk, hogy ezeknek viszonylag jelentős hatása legyen a göteborgi célkitűzések tekintetében.

A rendelkezésre álló adatok alapján az 1. célkitűzés régióinak programjaiból az olvasható ki, hogy a szállítási infrastruktúrák számára előirányzott befektetések összegének több mint felét továbbra is a közúti szektor nyeli el. Pénzügyi szempontból, a 2. célkitűzés régióiban ez a szektor marad továbbra is a legfontosabb, de már kisebb mértékben (42%). Ami pedig a fenntartható fejlődés számára legkevésbé ártalmas szállítási módokat illeti, ezek az 1. célkitűzés keretében előirányzott pénzforsorok hozzávetőleg 40%-át érintik, míg a 2. célkitűzésnél ez az arány 57%-os.

E számok azt bizonyítják, hogy a 2. célkitűzés régióiban azoknak a szektorok a befektetései vannak túlsúlyban, amelyek nem a közutakat vagy a repülőtereket érintik. Ezzel ellentétben, az 1. célkitűzés régióiban e két szektor az összbefektetések 40%-át jelenti, márpedig mindez nem elegendő a kívánt egyensúlyhelyeztetéshez.

Ami pedig azoknak az intelligens szállítási rendszereknek a kidolgozását illeti, amelyek a közlekedési folyamatok hatékony irányítását mozdítják elő, az előirányzott befektetések elérik a 114 millió eurót.

Minden jel arra mutat, hogy az üvegházhatást okozó gázki-bocsátásokért közvetlenül felelős közúti hálózatok befektetéseinek erőteljes irányzata mögött az 1. célkitűzés legtöbb régiójának megközelíthetőségi problémái, valamint az új tagországok csatlakozása áll.

A tíz új ország csatlakozása nem volt döntő tényező, de hozzájárult a jelenlegi helyzethez. Ezekben az országokban régebben a közutak hátrányára a vasútnak kedveztek, de a piacgazdaságra való áttéréssel párhuzamosan ez az irányzat megfordult. A vasúti áruszállítás gyorsan a közútra tért át. Ahhoz, hogy a gazdasági helyzet átalakulásából fakadó új igények megfelelő választ kaphassanak, a megnövekedett magánszállítás több közlekedé-

si lehetőséget követel, és ez számottevően megnövelte a közúti szállítások iránti keresletet.

Általában véve a jelenlegi időszak infrastruktúra-programjai a szállítási módok eloszlásának tíz évvel ezelőtti megfigyelt irányzatát követik. Az infrastrukturális befektetések elsősorban a közúti szektorra összpontosulnak.

A legelmaradottabb régiókkal való összeköttetéshez kétségtelenül szükséges közúti befektetések túlsúlya ellenére is számos példa található a 2000–2006-os programokban az ökológiailag is fenntartható szállítások bevált gyakorlataira, főleg a közszállításokban.

Ez az elemzés a programozás jelenlegi stádiumára érvényes. A Göteborgban meghatározott stratégia programokba történő átültetésekor bizonyos kiigazításokra kerülhet sor. Ugyanígy, a kohéziós országokban^(*) a fent leírt forgatókönyv kétségtelenül más lesz, ha figyelembe vesszük a – kohéziós alapok pénzügyi támogatásának köszönhető – vasúti és a kikötői szektorokban végzett számottevő befektetéseket.

Alternatíva hiányában – a jelenlegi időszak végén várt eredményektől függetlenül – az európai pénzalapok ismét a figyelmük középpontjába kell helyezték az európai uniós politika stratégiai célkitűzéseit, hogy a fenntarthatóság a közösségi hozzáadott érték egyik kedvező velejáró elemének tűnjön. Ez a megközelítés kellene, hogy irányítson minket a jövőbeli irányelvek megállapításakor is.

A 2006 utáni perspektívák

A kohéziós politika 2007-től kezdődő reformját érintő javaslatok – úgy a szabályzati terv, mint a stratégiai orientációk – azt állítják, hogy a növekedés és a foglalkoztatás előfeltétele a megfelelő szállítási infrastruktúrák biztosítása az üzleti szektor számára. A környezeti fenntarthatóság ismérveit integráló modern infrastruktúrák a regionális vonzerő jelentős tényezői.

A szállítási befektetésekből származó előnyök maximalizálásáért, a strukturális és a kohéziós alapok támogatásai néhány alapelvet be kell, hogy tartsanak.

Elsősorban olyan objektív ismérvek használatáról van szó, amelyekkel megállapítható lenne a tervezett infrastrukturális beruházások szintje és természete. Potenciális következményeiket pedig a fejlődési fok mértékének, a gazdasági tevékenységek típusának, az infrastruktúrák sűrűségének vagy az érintett régió telítettségi fokának függvényében kellene lemérni. Ugyanakkor a szociális következmények megállapítását a projekt környezeti hatásainak pontos kiszámításával kellene végrehajtani.

Másodsorban, itt az ideje, hogy a környezeti fenntarthatóság elvét – összhangban a fehér könyv elvárásaival – a lehető legmesszebbmenőkig tiszteletben tartsák. A közúti szállítások eluralkodásának csökkentésével, illetve az egyéb – mindenekelőtt a kombinált – szállítási módok előtérbe helyezésével kellene foglalkozni.

Harmadsorban, vasúthálózatuk prioritást élvező, gondosan kiválasztott pályaszakaszainak modernizálása érdekében a konvergencia régiói különleges figyelmet kell, hogy élvezzenek,



A wolverhamptoni (Egyesült Királyság) villamosvonal is a város újjáépítési munkálataiba tartozik

(*) 13 ország: Görögország, Spanyolország, Portugália, és 2004 májusa óta: a Cseh Köztársaság, Észtország, Ciprus, Litvánia, Lettország, Magyarország, Málta, Lengyelország, Szlovákia és Szlovénia.

elősegítve, hogy az ERTMS („European Rail Traffic Management System”/Az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer) keretében interoperabilitásuk biztosítható legyen.

Negyedsorban, a szállítási infrastruktúrákban végzett befektetések megfelelő közlekedésirányítással kell, hogy társuljanak, kiemelt figyelmet szentelve a biztonságnak, a nemzeti és a közösségi szabályoknak megfelelően. Az országos és a regionális stratégiáknak figyelembe kellene venniük a szállítási módok kiegyensúlyozottabb és ökológikusabb eloszlását célzó – a gazdasági és környezeti elvárásokat kibékítő – igényt. Ezeknek a stratégiáknak integrálniuk kellene az intelligens szállítási rendszereket és a multimodális platformokat, de különösképpen az ERTMS és SESAME (Légi Közlekedést Irányító Egyedi Európai Rendszer) technológiákat kellene bevezetniük.



Farönkök átrakodása a monfalconei (Olaszország) kikötőben

Intermodalitás, interoperabilitás: a környezetbarát szállítások kulcselemei

Az „Európai szállítási politika fehér könyve” körvonalazta a szállítási módok kiegyensúlyozásához és a környezetbarátabb módok előtérbe helyezéséhez vezető utat.



Az Unión belüli mobilitás igénye az infrastruktúrák kapacitásánál sokkal gyorsabban nőtt. Ennek egyre érezhetőbb következménye a zsúfolt közlekedés a legfontosabb közutakon és vasútvonalakon, a városokban és a légtérben, míg a perifériás régiókkal való összeköttetés továbbra is elégtelen maradt. Ha semmilyen átfogó intézkedést nem hoznak a lehető leggyorsabban, a második viasz hatás az lesz, hogy az előre jelzett forgalomnövekedés elsősorban a közutakat fogja terhelni, olyan, inkább környezetbarát szállítási módok kárára, mint a vasút vagy a rövid távú tengeri szállítás.

Hogyan lehetne hatékonyan válaszolni a mobilitási igényekre a szállításokkal kapcsolatos hátrányok korlátozásával egy időben? E dilemmával szembesülve, az „Európai szállítási politika fehér könyve” (2001) 2010-ig körvonalazta a szállítási módok kiegyensúlyozásához és a környezetbarátabb módok előtérbe helyezéséhez vezető utat. E célkitűzéssel, a Bizottság a lehető legkézzelfoghatóbb módon hozzájárulhat a fenntartható fejlődéshez, tisztelben tarthatja a Kyotói Jegyzőkönyvet és az Unió energetikai ellátásának biztonságát is. Mindehhez a fosszilis energiák fogyasztásának számottevő csökkentésére lenne szükség, ami csökkentené azt a CO₂-kibocsátást is, amelynek 28%-a a szállítások számlájára írható.

Intermodalitás. A közúti szállítás versenyképes alternatíváinak kifejlesztésében az „intermodalitás” jelentős szerepet kap. Lejárt az elszigetelt megoldások ideje. Megfelelő intézkedéseket kell hozni azoknak a szállítási módoknak a jobb integrálása érdekében, amelyek – abban a

hatékonyan irányított mobilitási láncnak a keretében, melyben minden egyes szolgáltatás kiegészíti egymást – jelentős potenciális kapacitásokkal kecsegtetnek. Ennek elengedhetetlen feltétele a zsúfoltság és a levegőszennyezés elleni harc, valamint az energiaforrások költséghatékonyabb felhasználására való törekvés. E célkitűzések elsősorban a vasúti és a rövid távú tengeri szállítás, valamint a folyami hajózás előtérbe helyezését követelik. Ésszerűségét könnyű belátni: míg teherautón 1 km-en át 1 kg kőolajjal 50 tonna áru mozgatható, addig vasúton 90 tonna, vízi úton 127 tonna szállítható.

Interoperabilitás. Ennek az intermodalitási politikának a sikeréhez elsősorban arra van szükség, hogy töretlenül folytonos legyen a rendszerek műszaki harmonizálása és „interoperabilitás” érdekében kifejtett erőfeszítések. Ezzel kapcsolatban, a „Marco Polo” közösségi program célja, hogy az intermodalitás több legyen egy egyszerű szlogennél, és versenyképes valósággá, gazdaságilag életképesé váljon. A program első ciklusának 13 kiemelt akciója 13,6 milliárd tonna/km, a túlterhelt útvonalakat használó teherrakomány más szállítási módok felé történő terelését célozza. Arról van például szó, hogy gyors járatú hajókat használva a Genova és Barcelona kikötői között szállított teherrakományok 13 óra alatt megérkezzenek: ez a szolgáltatás lehetővé tenné, hogy - versenyképes árak mellett – a közúti teherfuvarozók elkerülhessék Európa legzsúfoltabbnak tartott autópályáinak a használatát.

2004 júliusában az Európai Bizottság bemutatta a második – ezúttal a 2007–2013-as időszakra vonatkozó – „Marco Polo” programcsomagot. A 740 millió eurós költségvetéssel rendelkező „Marco Polo II” – amely immár az EU-val szomszédos államokra is kiterjed – olyan új akciókat fog tartalmazni, mint: a „tengerek autópályái” és a forgalomcsökkentési intézkedések. A Bizottság becslése szerint minden befektetett euro legkevesebb 6 eurónyi környezeti és szociális hasznot fog hajtani.

Az intermodalitást olyan technológiai fejlesztések kell kísérjék, amelyek a szállítási hálózatok kapacitását célozzák, segítik a mobilitást, és emelik az összes szállítási mód biztonsági szintjét. Mindez elengedhetetlen a szállítási rendszerek műszaki interoperabilitásának biztosítása végett, különösképpen, ami a telematikát, az úthasználati díjakat, a légi közlekedés irányítását és a különféle vasúthálózatokat illeti. Sok évnyi kutatás után, most elérkeztünk az elterjesztési fázisba. Mindez alkalmat ad, hogy a Bizottság három legambiciózusabb ipari projektjét is elindítsa: a műholdas rádiónavigációs rendszert – a Galileot –, az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszert – ERTMS-t – és a SESAME ipari projektet, mely az egységes európai égboltra vonatkozó törvényeket kísérő operációs eszköz lesz.

A Duna menti országok

„Lehetővé tenni, hogy a Duna a neki kijáró szerepet játszassa az európai integrációban”



Otto Schwetz, A „VII. folyosó – Duna” elnöke, ARGE Donauländer, és a Szállítási és Hajózási Munkacsoport elnöke

A Krétában (1994), majd a Helsinkiben (1997) tartott Páneurópai Szállítási Konferenciák tíz „multimodális szállítási folyosót” jelöltek ki Európa számára. A VII. folyosó a Dunának felel meg, mely a második leghosszabb európai folyóvíz (2500 km), és mely a kontinens egyik legfontosabb kommunikációs útvonala. A folyam több mint 300 mellékfolyó vizét gyűjti össze, és Európa területének egytizenkettedét öntözi.

A Duna fontossága nemcsak abból áll, hogy ez az egyik legfontosabb európai folyamhajózási út, hanem abból is, hogy belkikötőinek funkciói nemcsak a szállításokra korlátozódnak. A Duna–Fekete-tenger-csatorna beömlésénél található konstancai tengeri kikötőn kívül, a Duna mentén több mint 44 belkikötő működik. Ennek a jelentős folyami útvonalnak az összekapcsolása a többi vasútközút folyosóval kiemelkedő fontosságú a rendszer interkonnektivitásának és intermodalitásának biztosítása érdekében. Annál is inkább, mivel a legtöbb dunai kikötő olyan vasúti és közúti összeköttetésekkel rendelkezik, mely vonzónak teszi őket a kombinált szállítások számára.

Manapság a kombinált szállítási módszerek nagyon sokat fejlődtek, így a Duna útvonala nagyon könnyen a különféle, a Fekete-tengertől Európa belsejébe és az Atlanti-óceán felé induló vagy onnan visszatérő, a Rajna–Majna–Duna–tengelyen áthaladó logisztikai láncok fontos láncszemévé válhatnak.

A hajózás azonban számos akadályba, és „ütszükületbe” ütközik, mely a Dunát megakadályozza abban, hogy teljes potenciálját kibontakoztathassa, és a neki méltán kijáró szerepet betölthesse. A dunai szállítások optimalizálása a következő néhány intézkedés bevezetését kívánja: egyes helyeken a folyam mélységének és szélességének növelése; a kikötők, a hajóépítő-telepek és a flották modernizálása; a műveletek egyszerűsítése; egyes intézményi és szabályozati rendeletek harmonizálása és egyszerűsítése.

A navigációs problémák mellett azonban egyéb fontos kihívás is körvonalazódik: a Duna és a Fekete-tenger környezeti leromlása sürgős beavatkozást követel.

Az elmúlt évtizedben léteztek országos és nemzetközi kezdeményezések, de az eddigi akciók elégtelennek bizonyultak a helyzet orvoslásához és az abból fakadó egészségügyi problémák megoldásához. Ezt csak egy regionális szintű, gyors, átfogó, közös környezeti rehabilitációs erőfeszítés tudná kezelni, amihez viszont elengedhetetlen a folyami fuvarozók és a környezetvédelmi szolgálatok együttműködése. Ennek hiányában, a folyami hajózás többé nem érdemelné meg a legkörnyezetbarátabb szállítási mód hírnevét.

A tíz ország szállításiügyi miniszterei által 2001. szeptember 6-án, Rotterdamban aláírt, a VII. folyosó fejlesztését taglaló szándéklevél kihangsúlyozza a Duna összekötésének szükségességét a transzeurópai közlekedési hálózatokkal (RTE-T) és a Fekete-tengerrel. A dokumentum ismerteti az e célkitűzés teljesítéséhez szükséges akciósorozatot. Ezzel párhuzamosan a folyosók elnökeinek brüsszeli tanácskozása kiemelte a szorosabb együttműködés szükségességét. Innen származik a IV., VII. és X. folyosók elhatárolása, hogy elindítsák a „Délkeleti folyosók” együttműködési programot.

A tíz ország szállításiügyi miniszterei által 2001. szeptember 6-án, Rotterdamban aláírt, a VII. folyosó fejlesztését taglaló szándéklevél kihangsúlyozza a Duna összekötésének szükségességét a transzeurópai közlekedési hálózatokkal (RTE-T) és a Fekete-tengerrel. A dokumentum ismerteti az e célkitűzés teljesítéséhez szükséges akciósorozatot. Ezzel párhuzamosan a folyosók elnökeinek brüsszeli tanácskozása kiemelte a szorosabb együttműködés szükségességét. Innen származik a IV., VII. és X. folyosók elhatárolása, hogy elindítsák a „Délkeleti folyosók” együttműködési programot.

A Dunának Európa fontos szállítási útvonalává való nemesítése volt a DEF („Danube Co-operation Process”) Duna Együttműködési Folyamat) fő témája is, melyet a 2002. május 27-i bécsi interminiszteriális értekezlet indított el, és mely 2004. július 14-én Bukarestben folytatódott. Megállapodtak abban, hogy a Duna úgy gazdasági, mint ökológiai szállítási útvonalként való használata teljes kapacitással kell, hogy történjen, elősegítve a folyam mentén elhelyezkedő országok lehető legharmonikusabb fejlődését. Ennek érdekében főleg a következőket kellene tenni:

- > Fokozni a hajózhatóságot azáltal, hogy érvényesítik a meder mélységére vonatkozó Duna-bizottsági – a rakomány elszakadása nélkül történő közlekedést kérő – határozatokban foglaltakat (a prioritást a Straubing és Vilshofen, valamint a Bécs és az osztrák–szlovák határ közötti szakaszokon található „reteszek” feloldására helyezve).
- > Befektetni a dunai kikötőkbe, hogy a rakományok elosztására multimodális platformokat hozzanak létre. Ez megfelel a nemzetközi jelentőségű fő belvízi hajóutakról szóló európai megállapodásnak (AGN), melyet 1996-ban fogadtak el Genfben, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (UNECE) a keretében.
- > Bevezetni egy telematikus folyami információs rendszert. Egy ilyen rendszer számottevően növelné a folyam hasznélvezőinek biztonságát, függetlenül attól, hogy teherszállítókról vagy szórakozni vágyókról van szó.
- > Finanszírozni azokat a projekteket, amelyek az intermodális csomópontok révén előmozdítanák a belvízi hajózás beépítését a szállítási láncba.
- > Megkönnyíteni a vámolási eljárásokat, a Duna-bizottság által javasolt módokat révén.
- > Harmonizálni a Duna és a Rajna jogszabályi kereteit.

Bővebb információk: www.argedonau.at



A bécsi (Ausztria) kikötő

FRANCIAORSZÁG

A Port Est bővítése Réunion-szigetén



Összköltség: 72 740 000 EUR
EU-s hozzájárulás: 29 096 000 EUR

„Az Indiai-óceánon található Réunion-sziget egy ultraperifériás régió. Külkereskedelme elsősorban a tengeri útvonalra támaszkodik, mely egymagában a cserék 99%-át adja (3,5 millió tonna 2003-ban). A sziget egyetlen kereskedelmi kikötője, a Port Est a kikötések 90%-át kezeli. A sziget erőteljes demográfiai növekedése a kikötői forgalom jelentős növekedésével járt, ami egészen 2015-ig évente 50 000–100 000 tonnával kellene, hogy növekedjen. A kikötői berendezéseknek lépést kell tartaniuk ezzel a növekedéssel, és alkalmazkodniuk kell a hajók méreteinek változásához. A bővítési munkálatok a kikerülési kör megnöveléséből, a belépési szoros kiszélesítéséből és egy újabb rakpart kialakításából állnak. Ezeknek a befektetéseknek köszönhetően, a Port Est akár 80 000 tonnás hajókat is fogadhat, bővítve szolgáltatásai skáláját, és lerövidítve a várakozási időt. A fenntartható fejlődésre gondolva a kibányászott anyagokat egyébként a kikötői infrastruktúrák karbantartása érdekében tárolják és használják majd.”

Serge Joseph, az Európa-részleg igazgatója, Réunion-sziget
serge.joseph@agile-reunion.org

GÖRÖGORSZÁG

A Harilaos Trikoupis híd



Összköltség: 770 000 000 EUR
EU-s (ERFA) hozzájárulás: 308 000 000 EUR
EBB-kölcsön: 385 000 000 EUR

„A Rion és Antirion között, a korinthuszi szoros nyugati részén épített Harilaos Trikoupis híd egy 2,88 km-es autópálya viadukt, mely eztán a Peloponnészoszt és Görögország kontinentális részét rögzített kapcsolattal köti össze. Az athéni olimpiai játékok előestéjén, 2004. augusztusában átadott híd 40 perces kerülőt iktat ki felhasználói számára. Ezt az építményt, mely már forgalomba való adása első évében 4,5 millió autó áthaladását regisztrálta, a helyi és a regionális fejlődés főszereplőjének szánták, így módon konkretizálva a 19. századi görög miniszterelnök, Harilaos Trikoupis elképzelését, aki ezt már akkor megálmodta, és aki a híd nevét is adta.”

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

EGYESÜLT KIRÁLYSÁG

Falusi szállítás, kérésre



Összköltség: 408 800 EUR
EU-s hozzájárulás: 201 743 EUR

„A skóciai Angus grófságban bevezetett »DARTS« (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme/A kérésre történő falusi szállítás angusi programja) projekt a közszállítás optimalizálását célozza, integrált, ügyfélközpontú, rugalmas és fenntartható szolgáltatásokat biztosítva. Az 1 270 km²-es területet (Angus területének 58%-a) és a 9 742 lakost (a grófság lakosságának 8,9%-a) lefedő projekt a legmodernebb kommunikációs technológiákat használó előjegyzési központra támaszkodik. Olyan „felívelő” szállítási megoldások kidolgozásáról van szó, melyek megfelelnek a falusi környezet sajátos feltételeinek és szükségleteinek. A projekt segítségével kiértékelhetővé válnak a kérésre történő szállítás fogalmának más kontextusokba való átültethetőségének műszaki és szervezeti szempontjai is.”

Brian Masson, projektvezető, Angus Transport Forum (Angus Szállítási Fórum)
brian.masson@btinternet.com

FINNORSZÁG

A „Bevásárlókosár”



Összköltség: 52 647 EUR
EU-s hozzájárulás: 31 102 EUR

„Helsinki Est (Kelet) peremvárosának URBAN-projektje keretében, az idős személyeknek nyújtott szolgáltatások hatékonysága növelésének igénye 1999-ben a »Kauppakassi« (Bevásárló kosár) projekt elindításához vezetett. A szociális szolgálatok helyi képviselői, a »Hely-koti« egyesület és két kereskedő két éven át szorosan együttműködött, hogy ezt az újszerű élelmiszeri modellt kidolgozza: a kereskedők már reggel, még üzleteik kinyitása előtt kezelésbe veszik ezeket a megrendeléseket; a Hely-koti személyzete pedig átveszi a megrendelt árut, és egy elektromos meghajtású kisteherautóval leszállítja a megrendelő címére. Egy külső kiértékelés igazolta, hogy ebből mindenki nyer: a »Bevásárlókosár« projekt csökkenti az otthoni szolgáltatások költségét, és megkönnyíti az idős házvezetőknek életét; a kereskedők egy új, fontos ügyfélkörhöz jutottak; az ügyfelek elégedettek; a járkálás csökkent, a választott szállítási mód csendes és környezetkímélő, kiválóan megfelel a lakónegyedeknek; a szolgáltatást más negyedekre is kiterjesztették.”

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

Az északnyugat-európai Interreg IIIB

„A TGV-együttműködések hozzájárulnak az európai területrendezési politikához”

Gösta Weber, a „HST4i” Interreg IIIB projekt koordinátora, Délkelet-Anglia Fejlesztési Hivatala (SEEDA)



Délkelet-Anglia Fejlesztési Hivatala (South East England Development Agency/SEEDA) két transznacionális együttműködési projektet koordinál az integrált szállítások és a nagysebességű vonatok (TGV) terén. Ezek a ERFA által társfinanszírozott projektek öt ország: Egyesült Királyság, Franciaország, Belgium, Hollandia és Németország 32 partnerét érintik.

A „HST4i” (High Speed Train Integration/A nagysebességű vonatok integrálása) projekt a TGV-hálózattal kapcsolatos szemléletes befektetések bevezetését is taglalja. Az említett öt országból származó 18 partnerével és 29 millió eurós költségvetésével – amelyből 14 milliót a ERFA adott – ez az északnyugat-európai Interreg IIIB program – Európai Bizottság által elfogadott – legnagyobb projektje.

Szoros összefüggésben a HST4i-vel, a „HSTconnect” projekt is a másodlagos regionális szállítási hálózatok és a fő TGV-hálózat közötti összeköttetés javítását célozza. A 14 nemzetközi partnerre háruló HSTconnect-nek 19 millió eurós költségvetése van, amelyből 8 millió közösségi forrásokból származik.

Két példa TGV-befektetésekre

A két TGV-projekt által finanszírozott befektetések nagyon eltérőek: a 2012-es olimpiai játékokkal kapcsolatos több milliárd eurós műveletektől kezdve és olyan szerényebb akciókkal folytatva, mint a Lille Europe TGV-állomás határokon átvélt összeköttetéseinek javítása.

A Stratford-i (London) Newham kerület az új nemzetközi állomás, a helyi állomás és a város történelmi központja közötti járda elkészítésébe fektet. Ez Stratford új tevékenységi övezeteit összeköti majd a jelenlegi városi övezettel, a környék lakónegyedeit is integrálva. A két állomás a 2012-es olimpiai park kiszolgálását fogja végezni.

Belgiumban, Leiedal község modernizálja a Lys völgyének településeit kiszolgáló regionális hálózatot, hogy ezeket összekapcsolhassa a Lille Europe állomással. Különleges figyelmet szentelnek a szállítási csomópontok, valamint a busz- és vasútállomások környezetvédelmi minőségére is.

A két projekt lehetővé teszi azon befektetések kipróbálását és jóváhagyását, amelyek a TGV-állomások belső

kohézióhoz, jó külföldi imázshoz és Északnyugat-Európa versenyképességéhez történő hozzájárulásának az optimalizálását célozzák. Mindezek olyan koherens és kiegészítő szállítási infrastruktúrák kiépítését mozdítják elő, amelyek fokozzák a kontinens e részének policentrikus fejlődését. Itt arról van szó, hogy lehetőséget kell teremteni arra: az új állomások a tönkrement városi övezetek felélesztésének fő aduivá váljanak, az őket fogadó negyeddal harmonizáló, minőségi környezet megóvásával párhuzamosan. Az egyik kulcsfontosságú célkitűzés a személyszállításra használt állomások berendezésének és funkcionalitásának fokozása, szem előtt tartva az infrastruktúrák helyi városképbe történő megfelelő integrálását. Ez az intézkedés az állomást és az ide befutó vonalakat a városi környezet térbeli, szociális és gazdasági útkereszteződésének tekinti.

A transznacionális tevékenységek, a TGV-projektek kulcsfontosságú dimenziói

A partnerek ismereteinek elmélyítése, de a nagyobb közönségsiker érdekében is a HST4i és a HSTconnect projekteknek számos tevékenységet tartalmazó nemzetközi programjuk is van: tanulmányok, a projektek meglátogatása, a bevált gyakorlatok cseréje, vagy olyan tanműhelyek, mint a november 10-én Utrechtben szervezett „HST Design Workshop”, melynek témája a TGV-állomások, bemenő vonalaik és megközelíthetőségük berendezése volt. A tanműhely keretében egy „HST Design Guide”-ot is szerkesztettek.

A két projekttel összefüggő másik tevékenység egy hatástanulmány készítése volt („HST Impact Study”, azaz TGV Hatástanulmány), mely a „hozzáadott értéket”, valamint a HST4i és HSTconnect keretében végzett befektetések szociális-gazdasági és környezeti hatásait szeretné kiértékelni.

Egy stratégiai megközelítés

A TGV-projektek kedvező feltételeket teremtenek a gazdasági fejlődéshez, valamint az állomásokban és azok körül történő foglalkoztatáshoz. Ezek hozzájárulnak a fenntarthatóság kutatásához, mivel helyi és regionális szintű mobilitási és versenyképességi kérdéseket vetnek fel. Stratégiai szempontból, a TGV-projektek igazolják azt a hajtóerőt, amelyekkel a ERFA hozzájárulhat a helyi vagy regionális fontosságú szállítási projektekhez. Ezekhez a ERFA hozzáadott értéket biztosít, mivel előmozdítja a jobb berendezkedést, a gyorsabb bevezetést, a kiegészítő infrastruktúrák kiépítését és a fokozottabb kompetenciák szükségét. A regionális szállítási projekteket szélesebb európai kontextusba helyezik, és igazolják, hogy a helyi és a regionális partnerek mennyire hasznosan beavatkozhatnak az európai politika életbe léptetésébe.

Bővebb információk: <http://www.hst4i.net>



A szállítások új szociális-gazdasági szakasza Portugália déli része számára

Algarve válaszút előtt

Az ország belső területei és partvidéke közötti mély egyenlőtlenségek ellenére, Portugália legszegényebb régiója immár ötven éve az ország harmadik helyén áll az egy lakosra jutó gazdagság tekintetében. Ezért, 2006 után Algarve többé nem kell, hogy az 1. célkitűzés régiója maradjon. Az Európai Unió nagymértékben hozzájárult ehhez az előreugráshoz, főleg a közúti, vasúti, légi vagy tengeri szállítási infrastruktúrák feljavításának masszív finanszírozásával. De ezt a rendkívül fontos és jól látható erőfeszítést egy bizonyos fokú nyugtalanság árnyékolja be: a mindig kissé félreállított és nagyon turizmusfüggő Algarvének helyesen kell döntenie, hogy megőrizhesse növekedését és versenyképességét.



Autópályára váltás: Algarvének ezentúl gyors összeköttetése lesz Lisszabonnal és Spanyolországgal

Sötét éjszaka van és csak néhány utcai lámpa fénye teszi láthatóvá a szemközti spanyol parton található Sanlucar de Guadiana házainak fehér körvonalait. „Látják ezeket a motorcsónakokat? Éjszakára az összeset kikötik. Ebben az órában csak a szolgálatos orvos képes arra, hogy átkeljen a folyamon”, magyarázza Carlos Cruz, Algarve régió kommunikációs megbízottja. A Guadiana portugál partján, Alcoutimban (700 lakos) vagyunk, szemben a spanyolországi Sanlucárral. Alig kétszáz méternyi víz választja el őket, de a két falut soha nem kapcsolta össze egy híd sem. A legközelebbi fix összeköttetés, amely lehetővé teszi, hogy egy autó átjusson Spanyolországba, 50 km-rel északra található, Paymogo környékén, vagy 50 km-rel délebbre, az 1992-ben befejezett Guadiana Nemzetközi Hídnál. A két ibériai „ellenséges testvér” diktatúra bukása és a két ország Európai Unióba való belépése ellenére, a Guadiana itt továbbra is egy nehezen át-

járható határt képez. „Valószínűleg ez Európa egyetlen lakott helye, ahol két híd között a legnagyobb a távolság, 100 km-es! Az Interreg keretében tanulmányozták az Alcoutim és Sanlucar közötti híd építését, de eddig semmilyen határidőt nem tűztek ki,” mondja sajnálkozva Carlos Brito, aki hosszú ideig Alcoutim képviselője és városi tanácsosa volt, és most a *Jornal do Baixo Guadiana* havilap felelőse. „Ahhoz, hogy a két part előhozakodhasson a szárazföldi összeköttetést célzó igényével, a mi határokon átívelő egyesületünk, az Alcoutim-Sanlucar ezen a nyáron nagy ünnepséget szervezett, amelynek során egy »hidat« hoztunk létre, egymáshoz kapcsolva a két falu csónakjait.”

Ez a híd, melynek építési költségeit 15 millióra becsülik, nem luxus lesz, annál is kevésbé, mivel láthatóan növekszik a két falu lakói közötti csere: a portugálok házaikat vesznek a spanyol oldalon, és egyre több spanyol



Egy sétahajó kikötése Alcoutimban

vesz igénybe a portugál oldalon felkínált szolgáltatásokat. Makrogazdasági szempontból nézve ez a kis helység is Andevalo felvevőpiaca akar lenni, mely egy közeli, de egyelőre még jobban elszigetelt spanyol terület, de amely egy fontos, Andalúzia kormánya által munkába vett fejlesztési terv tárgyát képezi. „Ezzel felüljúl a a valamikori kiterjedt kereskedelmi csere – első-sorban szarvasmarha-kereskedelem – mely ezen a helyen már a 30-as évek folyamán létezett Spanyolország és Portugália között,” emlékeztet Carlos Brito.

Sebesség és sétahajózás

A híd hiánya ellenére, ettől az évtől kezdve Alcoutim valóságos gazdasági forradalmat él át, mely Algarve utóbbi harminc évben történt átalakulásának kicsinyített másaként fogható fel.

Elszigeteltségének köszönhetően a természetes vadságában megőrződött Guadiana jelenleg hasznot hajt: 2005 tavasza óta két sétahajózási cég – egy portugál és egy belga-francia – Alcoutimban is megáll. A Portimãból, illetve a Seviléből elindult utasok közül minden héten több száz látogató partra száll a helységben, ami valóságos égi manna a helyi kereskedelem számára.

De mindenekelőtt: a 2005. júliusában befejezett, Alcoutimban végződő átalakítás a 27-es IC-t („Kiegészítő útvonalat”) kiváló minőségű, biztonságos és gyors országúttá változtatta, s ezzel Alcoutimot 25 percnyi távolságra teszi Vila Real de Santo Antoniótól, mely a Guadiana alsó folyásának partmenti „fővárosa”. Ez négyszer rövidebb idő, mint azelőtt. Az elszigeteltségből kiszabadított Alcoutim immár a Guadianával párhuzamos, az alentejói Bejába vezető fontos észak-déli útvonalon található. Az IC27 modernizálásával az Algarvé mögötti, tőle keletre eső terület, a Serra de Caldeirão felélesztésében is reménykednek.

„Nagyon fontos a megközelíthetőség előmozdítása, főleg akkor, amikor az illető terület belső gazdasági dinamikával rendelkezik, és szerencsére ez a helyzet itt is”, jegyzi meg Carlos Brito. Az úttal és a sétahajózással Alcoutim képes lesz turisztikai tevékenységei fejlesztésére és sokrétűbbé tételére, olyan elsőrangú szektorokat is elősegítve, mint például a vadászati turizmus. A helyi termékek valorizálását is megkönnyítik: főleg a kis helyi sajtüzletek ügyfélköre fog növekedni, és az alcoutimi városvezetés, amely immár reális módon gondolkodik a befektetők odacsábítására, egy

tevékenységi övezet létrehozását kezdeményezte. Az útnak köszönhetően a lakosság stabilizálódása is végre észrevehető, a falusi exódust kompenzálja a Vila Realból, sőt a Faróból érkező „városiak” nemrégii letelepedése.

Az Algarvéban elkezdett három program között létező szinergiákat tekintve az IC27 modernizálása példamutató a szállítások terén: az Országos Operacionális Program „Megközelíthetőség és szállítások” (3 312 milliárd euro, amelyből 280 millió euro Algarvénak megy), a PROAlgarve regionális program (108 millió euro a szállítási rész számára) és az Interreg IIIA Spanyolország–Portugália, a határokon átívelő vonzerővel rendelkező projektek számára. Eképp, az IC27-nél a Monte Francisco–Odeleite szakasz (17,5 millió euro) a „Megközelíthetőség és szállítások” operacionális programhoz tartozik, míg az Odeleite-Alcoutim (14,4 millió euro) szakasz egy Interreg IIIA projekt. A ERFA mindegyikhez a költségek hozzávetőleg 50%-val járult hozzá.

Általában véve, az európai támogatások – a ERFA és különösképpen a kohéziós alapok – lehetővé tették, hogy az utóbbi tíz, tizenöt évben a fontos regionális és interregionális útvonalak érezhetően feljavuljanak: eszerint az IC27 a második számú, Algarvét Portugália többi részével összekötő észak-déli útvonallá vált. Röviden, a regionális úthálózat modernizálása két, egymást keresztező tengely körül csoportosul: a Portugáliát északról dél felé átszelő A2-es autópálya egészen Algarvéig történő elkészítése, és a rendkívül urbanizált partszakasz mentén megépített, keletről nyugat felé tartó „Via do Infante”, mely egy négysávos gyorsforgalmi út, mely Lagost ezentúl összeköti a spanyol határral.

A síneken

A vasút sem pihen. A kohéziós alapok által társfinanszírozott terület (több mint 320 millió euro jut rá a hozzávetőleg 400 millió eurós teljes összegből), az „Algarvéval való összeköttetés modernizálása” a transzeurópai közlekedési hálózatok (RTE-T) 8. számú projektje: „Multimodális összeköttetés Portugália–Spanyolország–Közép-Európa között” elsődleges projektjének keretében tartozik. A 2004-ben befejezett munkálatok a négy útszakasznak megfelelő négy fázisban készültek el, 339 km-t összesítve. A műveletet az állomások újjáépítése kísérte. A sínek töltésének felújítása, egyes helyeken a vasúti pálya útvonalának korrigálása, újabb építmények készítése vagy a meglévők átalakítása (ideértve a híres lisszaboni Április 25. hidat), a vasúti átjárók megszüntetése, a vasúti pálya villamosítása,



A farói vasútállomás, egy modernizált vonal végpontja



Fedett piac Olhãóban: a halászkikötők újjáépítése a régi épületek restaurálásával és újabb tevékenységek telepítésével jár

a jelzések és a telekommunikáció modernizálása, ezek mind hozzájárulnak, hogy a Faro-Lisszabon utat jelenleg 3 óra alatt meg lehessen tenni, a korábbi 4 és fél óra helyett. Jorge Rodrigues, a REFER – azaz a portugál vasúthálózat jelzéseinek regionális felelőse – részletesen felsorolja ennek a modernizálásnak az előnyeit. „Az időspóroláson kívül fokozottabb biztonság, tartósság és pontosság észlelhető: a bejelentett menetrendhez viszonyított késéseink a korábbi 15–20 percről 3 percre csökkentek. A sokkal csendesebb gördüléslű vasúti kocsik üzembe helyezésének köszönhetően érezhetően javult a kényelem is. És még nem is említettük a villamosítással járó ökológiai előnyt.” Az eredmény: az utasok hozzávetőleg 30%-os növekedése, „de a vasúti imázsának változása is, mely dinamikusabbnak tűnik; teszi hozzá Jorge. „Egyre több embert lehet látni, akik a vonatban a laptopjukon dolgoznak.”

A második turisztikai forradalom

Campos Correia, aki az Algarve Regionális Fejlesztését Koordináló Bizottság (RFKB) elnöke, így foglalja össze a regionális stratégiát: „Célunk, hogy Algarvét 10–15 éven belül Portugália és Európa egyik legversenyképesebb régiójává tegyük. A szállítások javítása tökéletesen beilleszkedik területi cselekvési tervünkbe: Algarve összekötése a »portugál gerinccel«, – ami az A2-es autópálya befejezésével (Setúbal, Lisszabon és Porto felé) tulajdonképpen már meg is történt –, és a Lisszabon–Faro vasútvonal modernizálása; a Via do Infantenak köszönhetően régiókat hatékonyan összekötni Spanyolországgal, és ezzel párhuzamosan, időben előirányozni egy vasúti összeköttetést Algarve és Andaluszia között. Ám a helyi szállításokat is fejleszteni kell, például gyorsvasutak kellenének azokban a Lagos–Portimão–Lagoa és Loulé–Faro–Olhão által alkotott regionális agglomerációkban, melyek mindegyike 100 000 és 200 000 közötti lakost számlál.”

Azonban e rendkívül fontos és rendkívül látványos felszerelési erőfeszítések – és az elért haladással való büszkeség

– ellenére bizonyos fokú aggodalom tapasztalható. „Válaszút előtt állunk, és helyesen kell döntenünk;” figyelmeztet Antonio Mendes, a farói repülőtér igazgatója.

Az 1965-ben épült repülőtér, mely Portugáliában a második helyen áll az utasok számát tekintve (4,7 millió utas 2004-ben), modernizálása és bővítése érdekében többször részesült az európai támogatásokból. A repülőtér igazgatója leszögezi: „ez egy alapvetően »inbound« (gépeket fogadó) repülőtér, mely a külföldi turisták és a másodlagos tartózkodási hellyel rendelkezők belépési pontja.” Az Algarve által az utóbbi években megismert ingatlanpiaci robbanásnak köszönhetően, manapság az utóbbiak ugyanannyian vannak, mint a turisták. Következésképp a repülőtér ügyfélkörre átalakulóban van, úgy utasok, mint cégek tekintetében: 1999 óta a charterjáratok hanyatlása és a „fapados” repülőjáratok számának növekedése észlelhető. Ezzel párhuz-



Hagyományos mészárszék Monchique-ban: a közúti hálózat javulása jobb lehetőségeket biztosít a helyi termékek számára

mosan a fogyasztók megpróbálják elkerülni az utazásszervezőket, és a legkedvezőbb ár érdekében ők maguk szervezik meg útjaikat. „E változáson kívül, mely Európa minden részében már egy kissé észlelhető, egy sokkal súlyosabb nehézséggel kell szembenéznünk: turizmusunk elvesztette versenyképességének jelentős részét: túl drágák vagyunk a szegények számára, és nem elég rafináltak a gazdagok számára,” jelenti ki habozás nélkül Antonio Mendes.

A farói repülőtér által átélte legutóbbi kereskedelmi fejlődés Algarve egészére is érvényes lehet. Mindenki egyetért abban, hogy itt a turizmus még hosszú időn át a regionális gazdaság hajtóereje marad. Ennek pedig a versenyképesség és a fenntarthatóság visszanyerésére való törekvés a feltétele. És mindezt annak ellenére, hogy a nemzetközi turisztikai konkurrencia erős, hogy a mai ízléstől eltérően a tengerpart túlságosan le van betonozva, és hogy a tűzvészek olyan természeti szépségeikről híres területek bizonyos részeinek arculatát is elcsúfították, mint a Serra de Monchique.

Algarve egy „második turisztikai forradalmon” gondolkodik. „Emelnünk kell a minőséget, magas hozzáadott értéket képviselő termékekkel változatosabbá kell válnunk – ezt tettük a golf bevezetésével is, mely sikeresnek bizonyul –, a »cluster« (ajánlat-csomagos) turizmusból és a szabadidős programokból pedig a tudásra és az újításra alapuló többi gazdasági szektor mozgatórugóját kell csinálnunk,” tanácsolja a CCDR elnöke, Campos Correia. Meg kell említenünk a sétahajózást és a magas szintű sportturizmust is, melynek számára a Santo Antónioui Vila Realban egy világszintű komplexum áll a rendelkezésére.

Az irány megőrzése

Ahogy ez Portugáliában elég gyakori, a köszönet a tenger felől érkezik. Az „Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos” (A Kikötői és Tengeri Szállítások Intézete) az az állami szervezet, mely Portugália egész déli részén a kikötőket és a tengeri szállítást, valamint a hajózható belső vízi utakat (Algarvéban, lényegében az Arade és Guadiana folyamok) irányítja. Mindez elsősorban két tevékenységi területet érint: a halászatot és a turizmust, ahol a fejlődés modernizálást és alkalmazkodást követel, lásd a kikötői övezetek átalakítását. Az intézet ügyvezető igazgatója, David Assoreira szerint: „harminc évnél relatív helyben topogás után a kikötői infrastruktúrák általános leromlása tapasztalható, és ez annál is inkább zavaró, mivel ezentúl kikötőinket ki kell nyitnunk a nagyközönség előtt, az ottlakók, a turisták, a gyerekek és a sétálóknak hasznára kellene válniuk... Innen származik a kikötők és környékük berendezésének a szükségessége.”



Az olhãoi kikötő

Ebből adódóan Olhão kikötője – mely Algarve első zámú halászkikötője – nagyszabású területrendezésen (zöldövezetek, szabadidős övezetek, sétányok...) és infrastruktúráinak átalakításán (mederkotrások, a móló kicserélése hatékonyabb védőrendszerekre, új rakpartok, új pontonok, kikötési helyek és más hasznos felszerelések a halászok és a szórakozni vágyók számára, a régi, fedett piac felújítása...) esik át, ami majdnem 6 millió euróba kerül, és aminek a felét a ERFA finanszírozza. Lagoa halászkikötője is számottevően feléled, hajójavításra helyezve a hangsúlyt. Olyan tevékenység ez, mely a sétahajózás fellendülésével egyre fontosabbá válhat az elkövetkező években. „Az algarvéi hajóépítő telepek másokhoz képest jelentős előnnyel rendelkeznek” – magyarázza David Assoreira. „Ezek a minőséget a gyorsasággal egyesítik, és azzal az előnnyel járnak, hogy egész évben a szabadban működhetnek.”

Az észak-amerikai – pontosabban a Miami – szalon több éve tartó reklámkampányából részesülő Portimão kikötője a tengeri körutak piacának robbanásszerű növekedését éli át: 2002-ben 17 óceánjárót, 2003-ban 28-at, 2004-ben 36-ot, 2005-ben pedig 54-et fogadva... 2005. augusztus 16-án például nem kevesebb mint 5000 utas szállt partra a városban egyetlen nap alatt! Portimão több előnyt egyesít: először is, a festői kikötőnek fantasztikus panorámája van, melyet nagyra értékelnek a szórakozni vágyók. Emellett azokkal a nagy portugál expedíciókkal társítják, melyek a közeli Sagresből indultak; továbbá a portimãoi kikötéssel 16 golfpályát lehet használatba venni, és időnként arra is lehetőség adódik, hogy a turisták néhány napot egy luxusszállodában töltsenek, mielőtt ismét hajóra szállnának. Végül pedig: egy nagy amerikai, tengeri körutakat szervező társaság a közelben egy fontos szállodakomplexumot birtokol.

Az Európai Unió által társfinanszírozott kikötői mederkotrás és egy új rakpart építése (165 m hosszúságú, hogy egyszerre 3 hajót is fogadhasson) mindenesetre elengedhetetlen, hogy a nagy hajók is kiköthessenek. Túl gyakori a nyílt tengeri lehorgonyzás problémája: például, 160 toloszékes személyt kellett ilyen körülmények között leszállítani a *Legend of the Seas* (Tengerek legendája) óceánjáróról.

A kikötői intézet ugyanakkor nagy reményeket fűz Algarve két legfontosabb folyóvizéhez: mindenekelőtt természetesen a Guadianába, de az Aradéba is, mely egészen Silvesig hajózhatóvá vált. A „folyam emlékeinek visszaállítása” lehetővé teszi a turisztikai érdeklődés fokozását Algarve e régi arab fővárosa iránt. A vízi tevékenységek elterjesztése azonban elengedhetetlen a fiatalok körében, és David Assoreira fájlatja a halászkikötőtől eltérő tengeri személyzet képzésére szolgáló régiós struktúrák hiányát. „Ez egy rossz tényállást jellemez: Portugália elsősorban tengeri tevékenységeit kellene és tudná fejleszteni, ami egyúttal ismét összekötné hagyományait és hozzájárulna gazdasági jövőjének megerősítéséhez.”

Eképp, miután már gyakorlatilag eltűntette egyik legnagyobb hátrányát – a szállítási infrastruktúrák elégtelenségét és elavultságát –, Algarvéban újabb, ennél összetettebb és nehezebben fel fogható kihívásokkal kell megbirkóznia: az Unió bővítésével, a globalizációval és az ebből fakadó állandó versenyképességi erőfeszítésekkel. De ez nem ijeszt meg annyira a Regionális Fejlesztést Koordináló Bizottság elnökét. „A növekedés és a konvergencia hosszú idő alatt kialakuló eredmények”, hangsúlyozza Campos Correia. „Kitartónak kell lenni, soha nem szabad elfeledkezni a hosszú távú célkitűzésekről, és állandóan önértékelést kell végezni. A fejlődés tulajdonképpen emelkedőből és lejtőkből áll. A legfontosabb a kijelölt irány megőrzése a saját útról való letérés nélkül.”

Bővebb információk: www.ccdr-alg.pt

Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Finnország

„Varsótól Helsinkig: a »Rail Baltica«, egy fantáziadús, stratégiai és fenntartható projekt”

Pavel Telicka, koordináló, transzeurópai közlekedési hálózat



Július 20-án, az Európai Bizottság alelnöke, Jacques Barrot engem jelölt a transzeurópai közlekedési hálózatok (RTE-T) egyik koordinátorának a hat közül. E kinevezések Európai Tanács és Európai Parlament által történt elfogadásával a Bizottság politikai lendületet akar adni egyes elsődleges fontosságú vasúti projektnek. Arról van szó, hogy a koordinátorok meg kell, hogy könnyítsék e projektek bevezetését. Elsősorban azokat, amelyeknek határokon átvívelő dimenziójuk van.

Személy szerint én a „Rail Baltica”-val vagyok megbízva, mely egy fantáziadús, stratégiai és környezetbarát, fenntartható projekt, és amely Finnország mellett az Európai Unió négy új – a Balti-tengerrel határos – tagországát érinti: Lengyelországot, Litvániát, Lettországot és Észtországot. A Helsinkí–Tallinn–Varsó észak-déli tengelyt követő Rail Baltica közvetlen összeköttetést fog teremteni a balti országok és Lengyelország, valamint az Európai Unió központi területei között, megerősítve ezáltal a közös piacot, és elősegítve az útvonalába eső országok integrálását. A Litvániát Lengyelországtól elválasztó 70 km-es rövid határ az egyetlen szárazföldi összeköttetés a balti országok és az Unió többi része között. Mivel a hatékony és fenntartható szállítási összeköttetések kiépítése ezen a határon halad át, érthető, hogy az érintett országok – de az Európai Unió egésze – számára is mindez rendkívüli fontossággal bír.

A Regionális Politikai Főigazgatóság legelőször egy kivitelezhetőségi tanulmányt végez, és ezt a 2006-os év végéig be kell fejezni. A vasúti összeköttetés potenciális gazdasági életképességének megállapítása mellett a többi, ezzel összefüggő tényezőt is figyelembe veszik majd. És mindez a vasútvonal által átszelt területeken, a projekt környezeti kihatásainak elemzésével kezdődik. A politikai felelősökkel folytatott első tárgyalásaink eredményeként, meg vagyok győződve róla, hogy a Tallinn–Varsó vasútvonal feljavítása nyereséges lesz, de várjuk a tanulmány eredményeit.

A Rail Baltica vasútvonal befektetőket vonz majd azon folyosó mentén, melyet a „Via Baltica” közúti összeköttetés már kiszolgál. Területrendezési szempontból ez kiegészíti majd az Interreg akcióit a Balti-tenger régióban. Együttal lehetővé teszi Lengyelország és a balti államok hozzácsatolását a skandináv országok által elképzelt „Északi háromszöghöz”, de Oroszországhoz is: pontosabban a nagyon sűrűn lakott Szent-Pétervári régióhoz.

A nagy mennyiségű orosz terméknek – elsősorban az EU-nak szánt, balti kikötőkön áthaladó nyersanyagoknak – köszönhetően a forgalom áramlása pillanatnyilag kelet-nyugat irányú. Ám a régió stratégiai fontossága erősen megnövekedhet, ha a lehetőséget épp tanulmányozó Kína – időspórolási megfontolásokból –, termékeit inkább a szibériai vasúton keresztül küldené a balti

kikötők felé, mintsem hajóval a szuezi csatornán át. A Rail Baltica összeköttetés tehát e tranzitforgalom észak-déli irányát képezhetné.

A projekt ugyanakkor fenntartható alternatívát képezhetne az áruszállítás számára, és belátható időn belül az utazók is igénybe vennék ezt az útirányt. A Rail Baltica vasúti összeköttetést több balti kormány már a fejlődés mozgatórugójaként látja. És úgy tűnik, hogy már most tanúi lehetünk a balti városok közötti versengésnek: mindegyikük azt szeretné, hogy a jövőbeni vasútvonal áthaladjon rajta. S ez szerintem jó jel.

A projekt sikeréhez azonban a benne részt vevő öt ország – a projekt potenciáljára vonatkozó – álláspontjainak fokozottabb közeledése szükséges. Alapos elszántság szükséges az iratcsomó továbbléptetése érdekében. Szerintem e közös látásmód lehető legmegfelelőbb előmozdítása az én egyik legfontosabb feladatom. Ennek érdekében aktív módon kapcsolatban állok az összes érintett szereplővel. És ezt mind az ügyfelek és a potenciális fogasztók, mind a szociális partnerek, a regionális és helyi hatóságok, a vasútépítéshez szükséges anyagok gyártói, és természetesen, maguk a vasúttársaságok is megértik.

Ami pedig a finanszírozást illeti: a Rail Baltica – azaz (hivatalos megnevezése szerint) a „27-es számú RTE-T elsődleges projekt” – költségeit a Kohéziós Alap (egyes esetekben akár 80%-ig) magukra vállalhatják. Az egész a 2007–2013-as pénzügyi terv összegétől függ (!), de befolyásos személyiségek, – elsősorban számos európai képviselő – az elsődleges fontosságú szállítási projektek hiánytalan finanszírozása mellett állnak.

Én is utaztam Helsinkí és Varsó közt – időnként újságírók társaságában –, hogy saját szememmel meggyőződhessenek az infrastruktúrák jelenlegi állapotáról, a lemaradások mértékéről és a fennakadások helyéről. Nagyon aktív szándékokozok lenni, hogy ez a nagy európai regionális útirány a lehető leggyorsabban elkészüljön.



A helsinki (Finnország) vasútállomás

(¹) A 2007–2013-as pénzügyi perspektívák a cikk szerkesztésének időpontjában (2005. novemberében) még ismeretlenek voltak.

Spanyolország

„Barcelona kikötőjének bővítése a Llobregat eltérítésével... és a környezet tiszteletben tartásával valósítható meg”

Josep Oriol, a barcelonai kikötő vezérigazgatója



A Llobregat folyam 2000-ben elkezdett és 2004-ben befejezett eltérítése a barcelonai szállítások történetének emlékezetes pillanata. A 20. század első harmadának az a néhány: „Kikötő és szabadövezet” elnevezésű merész terve, mely egy nagy kikötői infrastruktúra építését tervezte a Montjuïc-hegytől délre, a Llobregatot a leendő kikötő fizikai határának tekintette. Ezt követően a polgárháború és az ebből fakadó nemzetközi elszigetelődés érezhetően lelassította a spanyol gazdaság növekedését, és közvetetten a barcelonai kikötőjét is. Az 1959-es „Stabilizációs terv” jelentette a spanyol gazdaság külföld felé történő nyitását. Ekkor Barcelona visszanyerte óceánokat összekötő kikötői szerepét, ami a bővítés szükségének megjelenésével is járt.

A Llobregat folyam eltérítése a kikötő bővítésének elengedhetetlen feltétele volt. Ezt a lehetőséget legelőször a 60-as évek folyamán vették fontolóra, és egyesek – mint például a Barcelonai Kereskedelmi, Ipari és Hajózási Kamara – olyan beavatkozásokat javasoltak, amelyeknek számottevő ökológiai következményeik lettek volna, mert a folyam déli irányban történő eltérítését és akkori torkolatától 9 km-rel délebbre történő tengerbe ömlését tervezték.

Az illetékes hatóságok 1994-ben indították el a „Delta terv”-nek nevezett kezdeményezést. A Llobregat 2 km-es eltérítése és csatornázása volt egy sor olyan beavatkozás vezérfonala, melyek a kikötő bővítése mellett a repülőtér fejlesztését, új közúti és vasútvonalak építését, egy tisztítóállomás elhelyezését, és egy kiterjedt védett természeti övezet létrehozását is lehetővé tették.

A folyam eltérítésének köszönhetően, 2001. decemberében végre nekiláthattak Barcelona kikötőjének a bővítéséhez. Az 1 milliárd eurós költségvetéssel zajló munkálatok – amelyből 277 milliót a kohéziós alapok finanszíroztak – a kikötő újraméretezését feltételezik: felületének 2,3-szoros megnagyobbítása egészen 1 265 hektárra, és 30 kilométernyi rakpart építése.

A folyamatban levő beruházás a kikötő további fejlődésének alapját képezi. A kikötő növekedése egyszerre lesz mennyiségi (új rakpartok, új daruk, új megközelít-

hetőség) és minőségi is (új tengeri útvonalak, több európai összeköttetés, az ügyfelek jobb kiszolgálása). A konténerek száma 2 millióról 6 millióra kell, hogy emelkedjen, azaz 90 millió tonnás évi volument kell elérnie.

E hatalmas projekt foglalkozik a megnövekedett kikötő megközelíthetőségének problémájával is. Ebből a szempontból a folyam kiürült régi medrében felszabadult terület kiváló folyosó lehet a jövőben szárazföldi összeköttetések számára: egy kizárólag a nehéz teherrakományoknak fenntartott négysávos autópálya fog felépülni itt. Ezt közvetlenül hozzácsatolják a spanyol és az európai autópálya-hálózathoz, míg az új rakpartokra tervezett teherpályaudvarokról négy új vasútvonal indul majd.

A barcelonai kikötő bővítése a környezet legszigorúbb tiszteletben tartásával történik. A kivitelezést olyan intézkedések kísérik, amelyek csökkentik a munkálatok által okozható negatív következményeket. A kikötői és a környezetvédelmi törvények szigorú betartása mellett a kikötő bővítése olyan rendelkezésekkel is jár, amelyek minden szempontból javítani fogják a Llobregat deltájának állapotát. E szerint, a régi folyammederben meghagytak egy 10 hektáros nedves övezetet, hogy megőrizze az ott lakó állatvilágot. Az egyik folyamatban levő beavatkozás – több millió tonnányi homok felhasználásával egy 2 km hosszúságú főveny kialakítása a folyam új torkolatától délre – a kikötői hatóságok azon szándékának további példája, hogy környezetbarát infrastruktúrát hozzanak létre.



Az új rakpartok nagyon nagy hajókat is képesek fogadni

BULGÁRIA

A szófiai repülőtér felújítása



Összköltség: 148 756 000 EUR
EU-s hozzájárulás: 50 000 000 EUR

„A szófiai repülőtér a kereskedelmi és turisztikai ügyfelek bulgáriai belépésének legfontosabb pontja. Ennek ellenére, a mostani felszerelések által nyújtott szolgáltatások szintje nem elégíti ki sem az utasokat, sem a kezelőket. Az ISPA-projekt egy új utasterminál és a hozzátartozó összes kényelmi szolgáltatás megépítését tartalmazza: bekötőutak, taxiknak fenntartott közúti folyosók, parkolási övezetek és hasonló létrehozását egyaránt. Mindez egy nagyobb beruházás része, melybe a leszállópályák meghosszabbítása és rendbeszedése is beletartozik, azért, hogy a szófiai lakosokat érintő zajártalom csökkentésével párhuzamosan, a nagy utasszállító gépeket is képesek legyenek fogadni.”

Nelly Yordanova, a Bolgár Köztársaság Szállítási és Kommunikációs Minisztériuma
nyordanova@mtc.government.bg

MAGYARORSZÁG

Budapest körgyűrűjének meghosszabbítása



Összköltség: 334 893 000 EUR
EU-s hozzájárulás: 284 659 050 EUR

„A Kohéziós Alap társfinanszírozza a magyar főváros autópálya-körgyűrűjének építését. A 26,5 km-es keleti rész befejezésével lehetővé válik majd az M1-es, M3-as, M5-ös és M7-es, valamint több, Budapestbe torkolló országút bekötése. A főváros és megközelítő útvonalainak tehermentesítésével a projekt az autósok mindennapi problémáira tesz pontot. A tranzitforgalom – elsősorban a nehéz teherrakományok - gördülékenyebbé tétele mellett a körgyűrű csökkenteni fogja a város levegőszennyezettségét, ami újabb vállalatok megtelepedéséhez járulhat hozzá. Ebbe az infrastruktúrába a legszigorúbb környezetvédelmi és biztonsági előírásokat integrálták. A munkálatok végét 2007 novemberére tervezték.”

Tompos Attila, EU-koordinátor, Nemzeti Autópálya Rt.
tompos.attila@nart.hu

SZLOVÁKIA

A Bratislava Rača–Trnava vasúti szakasz modernizálása



Összköltség: 51 422 000 EUR
EU-s hozzájárulás: 38 566 500 EUR

„A Bratislava Rača–Trnava (Pozsony Rácsa–Nagyszombat) vasúti szakasz az 5. európai folyosó része. Ez Szlovákiában Bratislavától indul és Čierna nad Tisou-n át, Žilina és Košice érintésével egészen az ukrán határig tart. Žilínánál keresztezi a Varsóba, és onnan Gdanskra át a Balti-tenger felé tartó 6. folyosót. E vasútvonal modernizálása elsősorban a transzeurópai közlekedési hálózathoz való jobb hozzáférés biztosítását tűzte ki céljául, de nem feledkezik meg a minőségi vasúti összeköttetés kialakításáról sem a vonal által érintett országok között. A projekt 2002 márciusa és 2005 decembere közötti munkálatait az ISPA finanszírozza, és ezek elsősorban egy 750 m hosszúságú, feszített betonlap elkészítését, a vasúti átjárók megszüntetését és a Bratislava Rača és Trnava között található összes vasútállomás felújítását célozták. A felújított vonal biztonságosabb és csendesebb, és lehetővé teszi a vonatok akár 160 km/h-val való közlekedését is.”

Miroslav Matúšek, a Szlovák Köztársaság Vasútja (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

SPANYOLORSZÁG

A gijoni kikötő bővítése



Összköltség: 563 900 000 EUR
EU-s (Kohéziós Alap) hozzájárulás: 247 500 000 EUR
EBB-kölcsön: 250 000 000 EUR

„Az Unió számottevően hozzájárul a spanyol kikötői infrastruktúrák modernizálásához. A strukturális alapok partnere – az Európai Befektetési Bank (EBB) – a kölcsönei mellett műszaki támogatást is nyújt, főleg ami a szükségletek felmérését illeti. A legújabb példa erre a Gijónban végrehajtott nagyon ígéretes befektetés. A Kohéziós Alap és az EBB-től kapott kiegészítő kölcsön Asturia legfontosabb kikötőjének bővítését finanszírozza, hogy növeljék az áthaladó hajórakományok gijoni kezelési és tárolási kapacitását. A projekt elsősorban a hullámtörők megerősítéséből, valamint a raktározási és lehorgonyzási övezetek megnöveléséből áll, hogy a legnagyobb hajók is fogadhatók legyenek.”

Andrew Allen, Európai Beruházási Bank
ALLEN@eib.org

2007–2013: a programok új generációjának előkészítése az Inforegio weboldal segítségével

A tagországok és a régiók a következő, a 2007–2013-as programozási időszakot készítik elő. Az Inforegio weboldala számos információt és fontos dokumentumot közöl az ebben a munkában részt vevő összes szereplő számára. Ennek célja az információcsere megkönnyítése és a nagyközönség haladást illető tájékoztatása. Kérdéseivel és hozzájárulásával keresse fel a Regionális Politikai Főigazgatóságot.
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_hu.htm

