



Kohéziós politika és a közlekedés

Környezetvédelmi civil szervezetek javaslatai a Strukturális és a Kohéziós Alapok 2007-2013 közötti szabályozásához

Mi a probléma?

Az uniós alapok - elsősorban a Kohéziós Alap - gyakran támogattak olyan, a közlekedéssel kapcsolatos projekteket, melyek gazdaságilag kétségesek és környezetvédelmi szempontból károsak voltak. A 2007 és 2013 közötti időszakban nagy arányú beruházások várhatók a közlekedési szektorban, különös tekintettel az új tagállamokra. Ezen országok tapasztalatai az előcsatlakozási alapokkal kapcsolatban óvatosságra intenek.

Egy nemrég megjelent NGO tanulmány¹ kimutatta, hogy a környezetvédelmi szempontból megfelelő közlekedési megoldások helyett mind az uniós alapok, mind az Európai Beruházási Bank hitelei mostanra az új tagállamokban gépkocsi-függő társadalmakat hoztak létre. Az uniós alapok nagyszabású beruházásait az új tagállamokban közvetlenül a transz-európai közlekedési hálózattal kapcsolatban valósították meg (TEN-T), míg a közösségi forrásokból a helyi infrastruktúra fenntartására és biztonságossá tételére a szükségesnél jóval kevesebb jutott. Ez egyenes ellentétben áll az Unió azon deklarált céljával, hogy támogassa a közlekedés hangsúlyának áthelyeződését a közutakról a vasutakra, és elválassa egymástól a közlekedést és a gazdasági növekedést.

Az ISPA alap olyan a környezetre káros projekteket finanszírozott, mint a Prága-Drezda autópálya, és előirányozta Ljulin és Kresna Gorge autópályák támogatását Bulgáriában, noha valamennyi esetben léteznek megvalósítható és a környezetet kevésbé terhelő megoldások. Egyéb vitás projektek, mint például a kezdeti szakaszban lévő Duna-Odera-Elba csatorna² a potenciális uniós finanszírozást várják a következő ötéves periódusban.

Mi a teendő?

A Kohéziós Alapnak a kiegyensúlyozott és környezetbarát szállítási rendszerek kidolgozásához kell hozzájárulnia, nem pedig a közúti járművek használatának további bővüléséhez, mint most.

Pozitív jelenség, hogy a kohéziós alap új szabályozása tartalmaz olyan beavatkozásokat is, melyek nem csak a fő közlekedési infrastruktúrát érintik, hanem intermodális, a városi és tömegközlekedést, stb.

Azonban a legnagyobb jelentőséget a transz-európai közlekedési hálózat (TEN-T) kapja. Ami a TEN-T egész koncepcióját megkérdőjelezi, az a méltánytalan szállítási

¹ [1] *Heading down dead ends: Transport sector financing in Central and Eastern Europe*. CEE Bankwatch Network, September 2004 http://www.bankwatch.org/publications/studies/2004/dead_ends-transport_study_09-04.pdf

² [2] The Czech priority list for the CF funding in transport sector

tarifarendszer. Amennyiben a szállítás összes költségét beépítenék az árakba, a szükséges és értelmes szállítási projektek figyelme azon szállítási módok felé fordulna, melyek környezetvédelmi és szociális szempontból megfelelőbbek. Jelenleg, a TEN-T listáján szereplő projektek politikai szándékból kifolyólag kerültek oda, és meg kellene vizsgálni őket gazdasági, környezetvédelmi és társadalmi szempontból. Ezen vizsgálat az eltérő stratégiai megközelítéseket és szállítási módokat tartalmazó lehetőségeket is figyelembe kellene hogy vegye.

Ezért nagy fontosságú az elkövetkező 2007-től 2013-ig terjedő periódus programjának kialakításában, hogy elsőbbséget kapjanak a fenntartható szállítási és közlekedési lehetőségek. Az uniós alapoknak alapvetően az áruk és utasok vasúti szállításának kiszélesítését és a városi tömegközlekedés fejlesztését kell támogatnia, máskülönben folytatódik a fenntartható fejlődés aláaknázása.

Javaslatok:

- Egyértelműen ki kell jelenteni, hogy az uniós alapokból nem finanszírozható olyan projekt, amely védett természeti területeket pusztításával jár, veszélyezteti a biológiai sokféleséget vagy veszélyezteti az Unió Víz Keretirányelvének érvényesülését és az ilyen szabálytalanságok észlelésekor a kifizetéseket le kell állítani.
- A Bizottságnak legyen a feladata annak a vizsgálata, hogy a Stratégiai Környezeti Vizsgálatot (SKV) szisztematikusan alkalmazzák-e az összes ajánlott közlekedés-fejlesztési terv esetében, és legyen módja visszautasítani azokat a terveket, amelyekkel kapcsolatban nem végezték el ezeket a vizsgálatokat.
- Az autópályák és a légi-közlekedés támogatása helyett a Kohéziós Alapnak elsőbbséget kell adnia a városi közösségi közlekedés finanszírozásának, a helyi és regionális vasútvonalak, valamint a másod- és harmadrendű utak fejlesztésének, melyek az adott országon belüli régiók elérhetőségét és fejlődését biztosítják.

A javaslatot készítette: Föld Barátai Európa, WWF, Birdlife International, Közép-Kelet-Európai Bankfigyelő Hálózat, Közép- és Kelet-Európai Munkacsoport a Biodiverzitás Megőrzéséért, Milieukontakt-Oost Europa, Magyar Természetvédők Szövetsége