

A környezetbarát szállítás az európai politika egyik prioritása

A környezetbarát szállítási módok támogatása a fenntartható fejlődés közösségi stratégiája négy alappillérenek 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 módokatknál 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 elsímítására 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 elvárásnéppen csatolta a környezeti fenntarthatóság elvét is, mint a versenyképességi és foglalkoztatási lisszaboni 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 környezetbarátabbá 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 helyeznie 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 sardíniai (Olaszország) „Zöld vonat” lehetővé teszi egy régi vasútvonal rehabilitálását

Ugyanakkor, egy környezetileg is fenntartható szállítási rendszer kiépítése hosszú folyamat. A szállításokra vonatkozó fehér könyvében⁽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 fogantatosított 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 javaslatainak 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 felelősségébe 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 folyamat 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 Göteboriban 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 telítettségének 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 – mindenképp a kombinált – szállítási módokat 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 infrastruktúrában 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 környezetbarát módok előtérbe helyezéséhez vezető utat.



Az Unió 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 visszahatás 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 környezetbarát 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 folytódjanak a rendszerek műszaki harmonizálása és „interoperabilitása” 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 elérteztünk az elterjesztési fázisba. Mindez alkalmas arra, hogy a Bizottság három legambiciózusabb ipari projektjét is elindítsa: a műholdas rádió navigációs 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.