

## Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Visas Eiropas transporta koridori 2004-2006"

(2006/C 318/30)

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu 2004. gada 16. decembrī nolēma sagatavot "Visas Eiropas transporta koridori 2004-2006".

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2006. gada 4. septembrī. Ziņotāja — ALLEWELDT kdze.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 429. plenārajā sesijā, kas notika 2006. gada 13. un 14. septembrī (13. septembra sēdē), ar 192 balsīm par, 4 balsīm pret un 10 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

### 1. Pastāvīgās izpētes grupas mērķi.

1.1 Kopš visas Eiropas mēroga transporta politikas aizsākumiem 1991. gadā, kad tika noteiktas nozīmīgāko koridoru plānošanas vadlīnijas, EESK aktīvi un ar lielu pārliecību ir iesaistījusies šīs kohēzijas politikas, kas sniedzas ārpus ES robežām, īstenošanā. Iepriekšējo desmit gadu veikums ir apkopots 2003. gadā izdotā īpašā publikācijā <sup>(1)</sup> Kopš tā laika darbu turpina pastāvīga izpētes grupa. Pēdējais atzinums <sup>(2)</sup> attiecas uz laika posmu no 2002. līdz 2004. gadam. Turpretim šajā atzinumā ir apspriesta attīstības gaita līdz 2006. gada vidum.

1.2 Pastāvīgās izpētes grupas mērķis ir jau no paša sākuma veidot tādu kopējo visas Eiropas transporta infrastruktūru gan ES teritorijā, gan ārpus tās, kas atbilst transporta politikas mērķiem attiecībā uz ilgtspējīgu un efektīvu transporta sistēmu, kā arī atbilst kohēzijas politikas mērķiem. Tādējādi šajā procesā ir jāņem vērā sociālie, ekonomikas, operatīvie, ar vides aizsardzību, drošības politiku un reģionālo attīstību saistīti jautājumi, kā arī jāiesaista attiecīgās ieinteresētās puses. Pastāvīgā izpētes grupa, veicot praktisku darbību vietējā līmenī, šo jautājumu risināšanā vēlas sniegt neatkarīgu ieguldījumu. Šis atzinums ir ziņojums par 2004.-2006. gadā veiktajiem pasākumiem un gūto pieredzi, un tajā ir novērtētas arī šajā jomā vērojamas politiskās izmaiņas.

### 2. Secinājumi.

2.1 EESK iniciatīva ir veltīta galvenokārt saiknei starp transporta infrastruktūras attīstīšanu no vienas puses un nozīmīgāko transporta politikas mērķu sasniegšanu un operatīvo jautājumu risināšanu no otras puses. Šī problēma vēl joprojām ir aktuāla, un tā ir steidzami jārisina. Neraugoties uz politiskā līmenī vairākkārtīgi un regulāri atkārtoto apņemšanos šo saikni izveidot, panāktais progress ir neliels, jo šīs idejas realizācijai netiek izstrādāta īpaša procedūra. Cerība, ka transporta politikas mērķi praksē paši par sevi būs saistīti infrastruktūras tālāko attīstību, pagājušajos gados nav attaisnojusies. Šo jautājumu risināšanā liela nozīme varētu būt reģioniem — šajā līmenī konkrēti tiek risināti visi jautājumi un pastāv īpaša nepieciešamība izprast visā Eiropā pastāvošās kopsakarības. Uz to, cik svarīgi galveno transporta koridoru plānošanas procesā ir ņemt vērā to ietekmi

uz reģioniem, pastāvīgā izpētes grupa uzskatāmi ir norādījusi Ziemeļaustrumpolijā notikušajā reģionālajā konferencē. Eiropas līmenim šajā jautājumā ir jāuzņemas lielāka atbildība. Uzskats, ka Eiropas uzdevums ir vienīgi ar galvenajiem transporta koridoriem saistītu projektu īstenošana, ir nepareizs.

2.2 Lai Eiropas infrastruktūras plānošanu pielāgotu jaunajiem politiskajiem apstākļiem, pagājušajos 2 gados ir padarīts ļoti daudz. Eiropas Savienībā apstiprināja jaunus prioritārus projektus, noteica jaunus galvenos transporta koridorus, kas ES savieno ar kaimiņvalstīm, kā arī turpināja attīstīt Rietumbalkānu iniciatīvu. EESK uzskata, ka šie jaunie pasākumi principā ir izdevušies, un īpaši atbalsta to, ka pienācīga uzmanība tika veltīta transporta saiknes veidošanai ar kaimiņvalstīm. Tomēr šie jaunie pasākumi tiek realizēti, izmantojot iepriekšējo pieeju — uzmanība tiek pievērsta gandrīz vienīgi transporta ceļu plānošanai. Jautājumi, kas saistīti ar vairākveidu pārvadājumiem un ietekmi uz vidi, kā arī vietējā līmeņa ekonomikas un sociālie jautājumi apsvērumos vai nu vispār netiek ņemti vērā, vai arī tiem pievērš ļoti maz uzmanības. EESK uzskata, ka šāda pieeja ir ļoti nepareiza.

2.3 Viens no Eiropas infrastruktūras plānošanas pārskatīšanas iemesliem bija aizkavētā projektu realizācija, kā cēlonis bieži ir nepietiekams finansējums. Tādēļ galvenais mērķis bija koncentrēšanās tikai uz dažiem projektiem. EESK uzskata, ka ir jāpaliekina arī ES piemaksas. Attiecībā uz iespējām piešķirt papildu finansējumu EESK savus priekšlikumus jau ir izteikusi citā dokumentā. Tādos projektos, ko īsteno tikai ES teritorijā, vismaz būtu pilnīgāk jāizmanto iespēja no ES līdzekļiem saņemt 20 % līdzfinansējumu. Palielinot piemaksas, vienlaikus ir jāizvirza un ir iespējams infrastruktūras projektiem izvirzīt obligātākas prasības, piemēram, vides aizsardzības, vairākveidu pārvadājumu vai drošības jomās.

2.4 EESK atbalsta sadarbības paplašināšanu starp dalībvalstu transportu ministriju izveidotajām pārrobežu struktūrām (piemēram, rīcības komitejas transporta koridoru jautājumos) un struktūrām, ko šajā jomā ir izveidojusi Komisija. Tomēr, nodrošinot vienīgi struktūru koordināciju, tiek zaudētas nozīmīgas iespējas veicināt projektu praktisku īstenošanu. Aizvien grūtāk ir noteikt, kas konkrēti uzņemas atbildību par transporta politikas

<sup>(1)</sup> EESK: Visas Eiropas transporta politikas desmitgade, 2003.

<sup>(2)</sup> Komitejas atzinums par tematu "Paneiropas transporta koridori", OV C Nr. 120, 20.05.2005, 17. lpp.

pārrobežu mērķu sasniegšanu. Šiem jautājumiem veltītas nozīmīgas vadlīnijas tika noteiktas pirmajās trijās visas Eiropas transporta konferencēs, kas notika 1991., 1994. un 1997. gadā. Helsinku 1997. gada visaptverošā deklarācija vēl joprojām ir lielisks sadarbības pamats. Savā laikā tika izteikta vēlme veikt regulāru progresu pārbaudi. Tomēr patlaban ar retiem izņēmumiem pārbauda tikai to, kā izpildīti būvdarbi.

2.5 EESK konference Bjalistokā bija liels panākums. <sup>(3)</sup> Minētajā konferencē ne vien šajā reģionā tika paustas Eiropas idejas, bet kļuva zināmas arī reģiona iedzīvotāju cerības attiecībā uz visas Eiropas transporta politikas sekmīgu īstenošanu. Darbojoties šajā jomā, EESK turpmāk aktīvi izmantos savas iespējas veicināt šāda veida ierosmes. Turklāt koordinācijas procesā joprojām ir lietderīgi turpināt ciešu sadarbību ar rīcības komitejām transporta koridoru jautājumos, Dienvidaustrumeiropā izveidotajām darbības struktūrām (*SEETO*), kā arī, protams, ar Komisiju. Līdzās reģionālajām iniciatīvām turpmāk pastiprināti būtu jāpēta un jāizvērtē arī jautājumi, kas attiecas atšķirīgiem transporta veidiem galvenajos transporta koridoros, kā arī *TEN-T* (Eiropas transporta tīkla) prioritāriem projektiem.

### 3. Visas Eiropas transporta politikas jaunā struktūra.

3.1 Eiropā pēdējo divu gadu laikā ir norisinājušies plaša mēroga notikumi. 2004. gada maijā Eiropas Savienībai pievienojās desmit jaunas dalībvalstis. ES ir atjaunojusi un nostiprinājusi sakarus ar Rietumbalkānu valstīm un izstrādājusi jaunu kaimiņattiecību politiku. ES Komisijas iniciatīva, kas paredzēja Eiropas transporta tīklu pārorientāciju un koridoru attīstības turpināšanu, no vienas puses tika īstenota ES iekšienē, ņemot vērā gan 2004. gadā notikušo paplašināšanu, gan arī Eiropas Savienībā īstenojamā Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) politikā iekļaujot daļu transporta koridoru jomā gūtās pieredzes <sup>(4)</sup> No otras puses, minēta iniciatīva bija veltīta galveno transporta ceļu tīkla paplašināšanai, lai ņemtu vērā gan jauno Eiropas kaimiņattiecību politiku, gan arī tālejošākus mērķus.

3.2 Eiropas Komisija 2002. gadā izvērtēja situāciju *TEN-T* tīkla un visas Eiropas transporta koridoru īstenošanā. Secinājums tika norādīts, ka transporta koridoru izbūve visnotaļ būtiski kavējas. Tādēļ Komisija izvēlējās pieeju, kam atbilstoši tika noteiktas skaidrākas prioritātes un plašāka līdzdalība attiecībā uz iesaistītajām valstīm. Šajā sakarā ir iespējams izšķirt trīs dažādus ģeogrāfiskus reģionus — nākotnes Eiropas Savienība, kurā ir 27 dalībvalstis, Rietumbalkānu valstis <sup>(5)</sup> un pārējās valstis un reģioni, kas robežojas ar 27 valstu ES. Eiropas Komisija visos trijos gadījumos izveidoja augsta līmeņa grupas, lai izstrādātu ieteikumus attiecībā uz galvenajiem pasākumiem vai rīcības vadlīnijām.

3.3 Pirmo šāda veida pētījumu par 27 dalībvalstu ES veica augsta līmeņa darba grupa *Karel van Miert* kga vadībā (2002-

2003). Šajā pētījumā kritiski tika izvērtētas trīs ceturtdaļas visas Eiropas transporta koridoru; augsta līmeņa grupa sastādīja sarakstu, kurā iekļāva tādu transporta infrastruktūras jomā īstenojamus 30 projektus "vecajās" un "jaunajās" dalībvalstīs, kas 27 dalībvalstu Eiropas Savienības *TEN-T* realizācijā ir prioritāri. Augsta līmeņa grupa *TEN-T* realizācijas atbalstam ierosināja arī jaunus finansēšanas noteikumus un tiesību normas, kā arī jaunus koordinācijas mehānismus, kuros tiek ņemtas vērā attiecīgā projekta īpatnības. Pamatojoties uz augsta līmeņa darba grupas ieteikumiem, 2004. gada aprīlī tika pārskatītas *TEN-T* vadlīnijas.

3.4 Rietumbalkānu valstis to dažādības dēļ reģionālās politikas aktivitātēm bija mazāk piemērotas nekā 27 dalībvalstu ES — sakarā ar Rietumbalkānu valstu atšķirīgo statusu attiecībā ar ES, starpvalstu attiecībām reģionā un atšķirīgu dinamiku attiecībās ar ES atkārtoti bija jāveic politikas pielāgošana. Pēc nesēnā bruņotā konflikta Balkānu reģionā ir ļoti nepieciešams nodrošināt gan ekonomisko, gan sociālo un politisko stabilitāti, un tādēļ vēl jo izteiktāka ir vajadzība pēc ārēja atbalsta. Tādēļ reģionālajai pieejai attiecībā uz Rietumbalkānu valstīm ir īpaša pievienotā vērtība. ES bija šīs pieejas patiesa atbalstītāja ne vien transporta nozarē, bet arī saistībā ar centieniem izveidot kopēju brīvās tirdzniecības zonu un kopēju enerģijas tirgu.

3.4.1 Eiropas Komisija 2000. gadā publicēja reģionālās transporta sistēmas stratēģiju Dienvidaustrumeiropā, un šī stratēģija pamatojas uz vairākveidu transporta infrastruktūras tīklu. Ar minēto stratēģiju bija saistīti divi pētījumi — reģionāls pētījums par transporta infrastruktūru (*TIRS*) un pētījums par Balkānu reģionālo infrastruktūru (*REBIS*) <sup>(6)</sup>; tajos tika noteikti nozīmīgākie infrastruktūras objekti, kā arī ieteikumi attiecībā uz ieguldījumiem un finansēšanu. Šādā veidā tika radīts pamats īpaša ES sekretariāta, proti, Dienvidaustrumu Eiropas Transporta novērtēšanas centra (*SEETO*) — izveidošanai ar mītni Belgradā. *SEETO* ir ne tikai jāatbalsta un jākoordinē infrastruktūras attīstība, bet arī jābūt sadarbības iestādei, kur sociālās un ekonomikas jomas pārstāvji var vērsties ar jautājumiem. Šīs iespējas tiek izmantotas aizvien vairāk. Šajā sakarā īpaši tiek uzsvērtas EESK pastāvīgās izpētes grupas nozīme.

3.4.2 Pirmo piecu gadu rīcības plānu laika posmam no 2006. līdz 2010. gadam parakstīja 2005. gada novembrī, un tajā ir paredzēti aptuveni 150 projekti. Turklāt plānā ir minēti apmēram 20 tā sauktie "vieglie" reģionālā līmeņa projekti, proti, ar reģionālo tīklu īstenošanu saistīti papildu pasākumi. Sakarā ar to, ka finanšu līdzekļi ir ļoti ierobežoti, infrastruktūras prioritāro projektu skaits pirms neilga laika ir būtiski samazināts līdz 22 projektiem. *SEETO* koordinēto procesu ir iespējams salīdzināt ar Eiropas Savienībā agrāk īstenoto *TINA* procesu, kurā papildus galvenajām transporta asīm un koridoriem ir jāpabeidz arī reģionālā tīkla izveidošana.

<sup>(3)</sup> Ziņojumu par konferenci sk. I. pielikumā.

<sup>(4)</sup> Šā pasākuma pamatā bija 2003. gada jūnijā sniegtais *Karel van MIERT* kga vadītās ekspertu grupas ziņojums.

<sup>(5)</sup> Lai veicinātu politikas saskaņotību, Rietumbalkānos dažkārt uzskata par Dienvidaustrumeiropas daļu, kas praksē aptver gan bijušo Dienvidslāviju, gan Rumāniju, Bulgāriju un arī retos gadījumos arī Turciju un Moldāvijas Republiku.

<sup>(6)</sup> (*Regional Balkans Infrastructure Study* — Pētījums par Balkānu valstu reģionālo infrastruktūru).

3.5 *Loyola de Palacio* kga vadītās augsta līmeņa darba grupas (HLG 2) uzdevums bija turpināt attīstīt galvenās transporta asis, kas ES savienotu ne tikai ar kaimiņvalstīm, bet arī ar galapunktiem tālu ārpus to robežām. Tika noteikti četri sauszemes savienojumi un viena kuģošanas līnija (?). Šiem savienojumiem ir jābūt ne tikai galvenajiem starptautiskajiem savienojumiem, bet arī jāveicina reģionālā kohēzija. Minētā augsta līmeņa darba grupa ir izteikusi virkni priekšlikumu attiecībā uz horizontālajiem pasākumiem — tostarp ir jāpaātrina uz robežām ievērojamo formalitāšu kārtošana, jāpaaugstina satiksmes drošība, kā arī dzelzceļa satiksmē ir jāuzlabo spēja savstarpēji sadarboties. Darba grupa iesaka nodrošināt arī ciešāku sadarbību un uzlabot spēju panākt prasību izpildi, saprašanās memorandus aizvietojo ar saistošiem līgumiem. Pamatojoties uz ieteikumiem, Komisija no jūlija līdz septembrim par saviem projektiem publicēs paziņojumu. Pastāvīgā izpētes grupa uzskata, ka ir svarīgi, lai Komisija veltītu pienācīgu uzmanību jautājumiem, kas saistīti ar horizontālajiem pasākumiem.

3.6 Dažādos koridoros un satiksmes reģionos (sīkāk skatīt II. pielikumu) darba gaitas intensitāte ir bijusi atšķirīga. Satiksmes reģioniem, izņemot Barenca jūras Eiroarktiskās padomes dalībvalstis, nav bijusi būtiska nozīme, un kopš šo reģionu noteikšanas 1997. gada Helsinku konferencē būtiskas izmaiņas nav notikušas. Turpretim attiecībā uz koridoriem sadarbība aizvien vairāk ir attīstījusies arī reģionālajos tīklos, ko EESK vērtē kā visnotaļ pozitīvu tendenci. Attiecībā uz finansiālo un tehnisko un organizatorisko atbalstu arī pēdējo divu gadu laikā situācija nav uzlabojusies. Komisija bieži pieprasīto atbalstu nav uzlabojusi. Izšķirīga nozīme tomēr ir tam, ka abu augsta līmeņa darba grupu darbības un Komisijas secinājumu rezultātā "koridoru modelis" faktiski ir novecojis. Eiropas Savienībā prioritātes ir noteiktas, pamatojoties uz 30 TEN projektiem. Ārpus ES robežām koridori ir "aizstāti" ar pieciem jauniem transporta koridoriem, un projektu īstenošanu turpinās, izmantojot jaunus nosaukumus. Acīmredzot ir pietiekami daudz iemeslu, lai darbu turpinātu. Ricības komitejas ir izveidojušas par iesaistīto satiksmes ministriju nozīmīgiem kontaktēšanās un sadarbības forumiem un attīstījušas savu identitāti (pazīšanas zīmi). Minētās komitejas turpina darbu pie tādiem nozīmīgiem jautājumiem, kas nav iekļauti nevienā pārrobežu iniciatīvā, piemēram, TEN prioritārie projekti, kuriem nav nozīmēts īpašs koordinators.

3.7 Komisija ir attīstījusi savas koordinācijas iniciatīvas, un regulāri vienreiz vai divreiz gadā rīkotās koordinācijas sanāksmes, kur pulcējas visi par koridoru īstenošanu atbildīgie

(?) Tika noteikti šādi savienojumi:

- Dienvidrietumu koridors — savieno dienvidrietumus ar ES centru, ieskaitot Šveici no vienas puses un transporta koridoru "Transmaghreb" no Marokas līdz Ēģiptei.
- Dienvidaustrumu koridors — pāri Balkāniem un Turciju savieno ES centru ar Kaukāza reģionu un Kaspijas jūru, kā arī ar Tuvajiem Austrumiem līdz Ēģiptei.
- Galvenais koridors — savieno ES centru ar Ukrainu un Melno jūru, kā arī ar Krieviju un Sibīriju.
- Ziemeļaustrumu koridors — savieno ES ar Norvēģiju, kā arī ar Krieviju un Transsibīriju.
- Kuģošanas un autoceļa koridors — savieno Baltijas jūru, Atlantijas okeānu, Vidusjūru un Melno jūru, kā arī piekrastes valstis. Šo koridoru ir plānots paplašināt pāri Suecas kanālam.

priekšsēdētāji un virkne citu nozīmīgāko aktivistu, ir svarīgs viedokļu apmaiņas forums. EESK vienmēr ir dota iespēja piedalīties un līdzdarboties, un tā ir secinājusi, ka šo līdzdalību arī ļoti augstu novērtē. Minēto sanāksmju laikā uzmanība tiek veltīta ne tikai informācijas apmaiņai par pēdējiem panākumiem būvdarbos, bet arī principiāliem un konceptuāliem jautājumiem, kas saistīti ar visas Eiropas transporta infrastruktūras politiku. Šajā sakarā ir jāmin daži nozīmīgi strukturāli jauninājumi — lai veicinātu nozīmīgu TEN posmu īstenošanu, Komisija sešiem projektiem iecēla īpašus koordinatorus. (8) Turklāt ir plānots izveidot aģentūru, kurai būtu jāuzlabo svarīgu projektu finansēšana un īstenošana, tostarp jāpanāk arī lielāka finansējuma piešķiršana. Visbeidzot ir jāatzīmē, ka joprojām notiek diskusija par tādu tiesiski saistošu pārrobežu sadarbības veidu, kas būtu tālejošāks par pašreizējiem saprašanās memorandiem.

#### 4. Pastāvīgās izpētes grupas darba ievirze — pasākumi.

4.1 Saskaņā ar visas Eiropas transporta politikas pārorientēšanu pastāvīgā izpētes grupa uzmanību ir veltījusi ne tikai transporta koridoru attīstīšanai, bet arī Eiropas transporta tīkla prioritārajiem projektiem (?), kā arī *Loyola de Palacio* kga vadītās ekspertu grupas jaunajiem plāniem, piemēram, idejai par īpašu savienojumu starp Spāniju un Āfriku. Sarunās ar Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāta atbildīgajiem dienestiem kļuva skaidrs, ka EESK būtu vēlams sniegt ieguldījumu saistībā ar īsteno to vai plānoto TEN projektu sociāli ekonomisko novērtējumu.

4.2 Komisija 2004. gada beigās 2005. gada sākumā uzsāka darbu, lai sagatavotu *Loyola de Palacio* kga vadītās ekspertu grupas otro ziņojumu. Šajā sagatavošanās posmā pastāvīgajai izpētes grupai bija iespēja izteikt viedokli par pamatjautājumiem. (10) Tā izteica šādas piezīmes — lielāka uzmanība būtu jāvelta vides aizsardzībai; aktīvāk jāpielieto praksē pārvadātāju sadarbības princips (kas varētu kļūt par neatkarīgu novērtējuma kritēriju); vairāk uzmanības jāpievērš savienojumam ar reģionālajiem transporta tīkliem. Visbeidzot, pastāvīgā izpētes grupa

(8) I Dzelzceļa līnija Berlīne-Palermo (*Van Miert* kgs).

II Ātrgaitas dzelzceļa līnija Lisabona-Madrīde-Tūra/Monpelje (*Davignon* kgs).

III Dzelzceļa līnija Liona-Turīna-Budapešta-Ukrainas robeža (*De Palacio* kdze).

IV Dzelzceļa līnija Parīze-Bratislava (*Balzacs* kgs).

V Dzelzceļa līnija "Rail Baltica" Varšava-Helsinki (*Telicka* kgs).

VI Dzelzceļa koridori un ETRMS (*Vinck* kgs).

(9) 2004. gada 29. aprīļa lēmums 884/2004/EK, OV 30.04.2004 un 07.07.2004.

(10) Vēstule E. Thielemann kgam, Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāts, 15.12.2004.

uzsvēra tādu horizontālu aspektu nozīmi kā tiesību aktu pielīdzināšana, drošības jautājumi utt. un uzsvēra, ka šiem jautājumiem būtu jāpievērš pastiprināta uzmanība un to risināšanā jāizmanto daudzpusīgāka pieeja, lai paātrinātu Eiropas transporta politikas mērķu sasniegšanu. Komisija atbildes vēstulē<sup>(11)</sup> atzīmēja, ka nākotnē tā vēlētos lielāku uzmanību pievērst savienojumam ar reģionālā transporta tīkliem.

4.3 Vienlaicīgi ar ekspertu grupas otro ziņojumu Komisija sagatavoja arī pārskatu par līdzšinējo veikumu saistībā ar transporta koridoriem. Pastāvīgā izpētes grupa arī šajā jautājumā sniedza īsu novērtējumu, aicinot vairāk uzmanības pievērst ekonomikas un sociālās kohēzijas jautājumiem un konsultāciju principam. Pastāvīgā izpētes grupa uzskatīja, ka lietderīgi būtu aktivizēt arī rīcības komiteju darbību un uzlabot to sadarbību, kā arī paredzēt lielākas saistības un uzlabot rezultātu kontroli — turklāt pēdējais jautājums ir galvenokārt rīcības komiteju kompetence. Izvērtējot anketu, Komisija izdara četrus būtiskus secinājumus<sup>(12)</sup> — koridoru modelis ir attaisnojies un tiks saglabāts arī turpmāk; saistībā darbības nodrošināšanu, kā arī lai ņemtu vērā sociāli ekonomiskos faktoros, ir jārikojas aktīvāk; ir lietderīgi nodrošināt sasniegtā progresa labāku pārraudzību, tomēr to darot, jāņem vērā katram koridoram raksturīgās īpatnības; koridoru pozitīvo ietekmi būs iespējams novērtēt vienīgi ilgtermiņā — jo obligātāka būs sadarbība, jo sekmīgāka būs šī ietekme.

4.4 Sadarbībai ar 10 transporta koridoru rīcības komitejām arī pēdējos divos gados ir bijusi svarīga nozīme. Praktisku un personīgu apsvērumu dēļ rīcības komiteju sanāksmēs nav bijis iespējams nodrošināt tikpat aktīvu līdzdalību kā iepriekšējos gados. Saikne tomēr nekad nav pārtrūkusi — to ir veicinājušas arī apmēram divreiz gadā Briselē notiekošās koordinācijas sanāksmes, kur ir iespējams regulāri tikties un dalīties pieredzē. Pastāvīgā izpētes grupa saistībā ar atsevišķu koridoru attīstīšanu ir izveidojusi pienākumu sadales sistēmu, kas nākotnē nodrošinātu tās locekļu aktīvāku praktisko līdzdalību, kā arī viņu darbības nepārtrauktību.

4.5 Samērā svarīga nozīme ir bijusi atzinuma “Dzelzceļa staciju nozīme paplašinātās Eiropas Savienības aglomerācijās un pilsētās”<sup>(13)</sup> izstrādei, kas bija pastāvīgās izpētes grupas darbības sastāvdaļa; minēto atzinumu pieņēma 2006. gada februārī. Eiropas transporta politikā papildu uzmanība — īpaši no drošības viedokļa — būtu jāpievērš dzelzceļa staciju (kas ir pasažieru dzelzceļa transporta galvenais elements un transporta tīkla pakalpojumu centrs) uzturēšanai, izmantošanai un noformējumam.

4.6 Pastāvīgā izpētes grupa atzinuma izstrādes gaitā organizēja divus ārējus pasākumus — 2004. gada novembrī EESK

pedalējās popularizēšanas braucienā ar vilcienu pa X koridoru no Fillahas Austrijā caur Zagrebu Horvātijā līdz Sarajevai (Bosnijā un Hercegovinā); šo braucieni organizēja darba grupa “ARGE Corridor X”. Šā pasākums mērķis bija uzsvērt efektīvas dzelzceļa transporta sistēmas, kā arī reģiona dzelzceļa kompāniju pārrobežu sadarbības nozīmi. Atsevišķās pieturvietās bija noorganizēti pasākumi, kas plaši tika apspriesti plašsaziņas līdzekļos. Otrs ārējais pasākums notika Bjalistokā, Polijā, un tajā uzmanība tika veltīta I koridora plānošanas ietekmei uz reģionu, t.i., uz vides aizsardzību, drošību un dzīves kvalitāti Polijas ziemeļaustrumos. Bjalistokas konference daudzējādā ziņā vainagojās ar vērā ņemamiem panākumiem, un to var uzskatīt par vienu no pastāvīgās izpētes grupas darbības būtiskākajiem rezultātiem. Tādēļ tā tiks novērtēta nākamajā sadaļā “Nozīmīgākie rezultāti”.

## 5. Nozīmīgākie darbības rezultāti laika posmā no 2004. līdz 2006. gadam.

5.1 Pēc Podļaskas vojevodistes vadītāja uzaicinājuma pastāvīgā izpētes grupa no 2005. gada 15. līdz 17. novembrim Bjalistokā rīkoja konferenci un atklātu uzklaušīšanu, kā arī dažādas tikšanās un apmeklējumus visas Eiropas I transporta koridora “Via/Rail Baltica” tuvākajā apkārtnē. Minētā pasākuma mērķis bija kopīgi ar vietējās pašvaldības pārstāvjiem, dažādām sociāli ekonomisko interešu grupām, kā arī par transporta politiku atbildīgajām reģionālā un valsts līmeņa iestādēm izvērtēt, kādā veidā I koridora attīstīšanu vislabāk ir iespējams saskaņot ar reģionālajām interesēm un vides aizsardzību. EESK delegāciju pavadīja Eiropas Komisijas pārstāvis, kas ir īpaši atbildīgs par Rail Baltica veicināšanu. Visas tikšanās norisinājās īpaši viesmīlīgā gaisotnē. Delegācijas vizīte bija nozīmīga ne tikai no transporta politikas viedokļa — tā ir vērtējama kā abpusējs panākums arī izpratnes par Eiropu veicināšanā.

5.1.1 Minētā konference pulcēja visdažādākās iesaistītās puses — ekologus, vietējo pašvaldību vēlētos pārstāvjus, dzelzceļa transporta nozares uzņēmējus, vietējos iedzīvotājus, uzņēmumu padomes —, un tās rezultātā bija iespējams nodibināt patiesu saikni starp reģionu un ES/Briseli. Transporta koridoru ietekmes dažādie aspekti kļuva skaidri redzami — apgrūtinājumi personām, kuru tuvumā atrodas tranzīta līnijas, cerības uz ekonomikas augšupeju, ko veicinātu transporta sakaru uzlabošana, sabiedriskā transporta un reģionālā dzelzceļa transporta sistēmā vērojami trūkumi, reģionam raksturīgo dabas bagātību saglabāšana, bažas zaudēt darba vietas, finansiālās problēmas un birokrātiskie šķēršļi, ko ir iespējams apzināties un novērst vienīgi šādas tikšanās laikā. Tikšanās rezultātā visas iesaistītās puses nonāca pie daudzējādiem un ļoti pamācošiem secinājumiem, un beigās tika rastas arī jaunas problēmu risināšanas iespējas.

<sup>(11)</sup> E. Thielemann kga vēstule, 21.01. 2005.

<sup>(12)</sup> 2005. gada 21. aprīļa koordinācijas sanāksmē (Briselē) izklāstītais novērtējums.

<sup>(13)</sup> Komitejas atzinums par tematu “Dzelzceļu staciju nozīme paplašinātās Eiropas Savienības aglomerācijās un pilsētās”, OV C Nr. 88, 11.04.2006., 9. lpp.

5.1.2 *Via Baltica* Polijas ziemeļaustrumos var kļūt par visas Eiropas integrētas transporta politikas pamācošu piemēru. Viena no galvenajām problēmām ir tranzīta reģionā vērojams noslogojums uz ceļiem, no vienas puses, un izteiktā nepieciešamība panākt ekonomisko attīstību, no otras puses, ko principā veicina transporta sakaru uzlabošana un nevis tranzīta plūsma. Otra nozīmīga problēma un vienlaikus arī reģiona galvenā priekšrocība ir tajā sastopamās unikālās dabas bagātības, kas ir jāizsargā. Šajā nolūkā tika rasti daudzi labi risinājumi, kam izmaksu ziņā nemaz nav jābūt dārgiem. Visbeidzot kļuva skaidrs, ka reģionālajā plānošanā *Rail Baltica* nav pienācīgi ņemta vērā, un ES koordinātoram minētajā konferencē bija iespēja popularizēt tieši šo koridoru. Kļuva skaidrs, ka reģionā pastāvošās problēmas ir iespējams risināt, piemērojot vienīgi integrētu un visus transporta veidus aptverošu transporta principu, un vienīgi šādā veidā ir iespējams pārvarēt ar *Via Baltica* un *Rail Baltica* plānošanu un īstenošanu saistītās grūtības. EESK turpinās atbalstīt šo pozitīvo attīstību.

5.2 Atsevišķu valstu satiksmes ministriju pārrobežu sadarbība koridoru jautājumā nākotnē vai nu tiks aizstāta ar Komisijas iniciatīvu, vai arī šī sadarbība joprojām pastāvēs, galveno nozīmi tomēr piešķirot Komisijas iniciatīvai (skatīt 3. sadaļu). Šādā veidā (pārtraucot līdz šim īstenoto divu paralēlu procesu koordināciju) būtu jāizmanto iespēja ciešāk sadarboties. Tādējādi uzlabotos arī

galveno transporta politikas mērķu sasniegšanas priekšnoteikumi. Joprojām neatrisināta problēma ir mehānisms, kādā veidā efektīvi būtu iespējams stiprināt ES dalībvalstu un trešo valstu pārrobežu sadarbības saistības. EESK uzskata, ka ir ne vien jāuzlabo līgumtiesiskās attiecības, bet arī īpaši jākoncentrē pieejamais ES finansējums. Arī prioritārajos transporta koridoros finansējums būtu jāpiešķir nozīmīgākajiem projektiem, kā arī efektīvi jāizmanto iespēja ES teritorijā realizējamiem projektiem saņemt 20 % līdzfinansējumu. Patlaban finansiālā atbalsta apmērs nepārsniedz 2 līdz 5 %.

5.3 Visbeidzot, neatrisināta problēma ir infrastruktūras un operatīvo jautājumu saikne — EESK šis jautājums joprojām ir nozīmīgs un līdz šim rastos risinājumus nav iespējams uzskatīt par pietiekamiem. Neraugoties uz to, ka daudzkārt ir regulāri atzīts, ka šī problēma ir jārisina, panāktais progress ir niecīgs, jo netiek attīstīta piemērota īstenošanas procedūra. Cerība, ka transporta politikas mērķi praksē paši par sevi būs saistīti infrastruktūras tālāko attīstību, iepriekšējos gados nav attaisnojusies. Transporta jomai vēltu plaša mēroga konferenču organizēšana, diemžēl, pieder pagātnei. Tādēļ nākotnē visnozīmīgākajam būtu jāklūst reģionu līmenim, kur konkrēti tiek risināti visi jautājumi un kur pastāv īpaša nepieciešamība izprast visā Eiropā pastāvošās kopsakarības. Šāds secinājums saskan ar Bjalistokas konferencē gūto pieredzi.

Briselē, 2006. gada 13. septembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētāja  
Anne-Marie SIGMUND